



BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

BUENOS AIRES

Vol. LXXIII

MAYO-JUNIO 1955

Núm. 622

SUMARIO

<i>Sistema de bases marítimas móviles en la guerra nuclear. — Smith</i>	1
<i>Neutralidad en la guerra marítima. — de los Santos</i>	13
<i>La psicología y el don de mando. — Burns (Continuación)</i>	39
<i>Elementos de apoyo de la planificación. Documentación y estadística con fines de investigación operativa. — Mazzurini</i>	65
<i>El mar en la guerra contra el Imperio. — Tapper</i>	91
<i>Predicción de las frecuencias óptimas para comunicaciones por onda indirecta. — Rodríguez</i>	113
<i>Preliminares del combate de Los Pozos. — Quartaruolo</i>	127
<i>Notas profesionales</i>	139
<i>Necrología</i>	151
<i>Asuntos internos</i>	165
<i>Biblioteca del Oficial de Marina</i>	170

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

BOLETIN: Lunes a viernes, de 15 a 19.
SECRETARÍA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9 a 12.
CONTADURÍA: 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 16 a 19,45.
ODONTÓLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12.
GABINETE INYECCIONES: Lunes a viernes, de 8 a 12.
PEDICURO: Viernes, de 18,30 a 20,30.
SALA DE ARMAS: Prof. de Educación Física: Lunes a sábado, de 9 a 11;
Prof. de Esgrima: Lunes a sábado, de 9 a 11 y de 18 a 20.
STAND DE TIRO: Martes y jueves, de 17,30 a 19,30; sábados de 9,30 a 11,30.
SASTRERÍA: Lunes a sábado, de 8 a 20; domingos, de 8 a 12.
BAÑOS: Lunes a sábado, de 8 a 13 y de 16 a 21; domingos, de 8 a 13.
BAR: Diariamente, de 8 a 22.
PELUQUERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 20; sábados, de 8,30 a 20.
MANICURA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9,45 a 12.
COMEDOR: Lunes a viernes, de 12,30 a 14,30; sábados, domingos y feriados, de 12 a 14.
DEPÓSITO DE BULTOS (Subintendente): Lunes a viernes, de 8 a 11 y de 14 a 16; sábados, de 8 a 11.
DORMITORIOS: Reserva de alojamiento, de 7 a 20.
BUZÓN: Retiro de correspondencia, de lunes a viernes hábiles, a las 8,30, 12,30, 17 y 20.
TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA: Efectuar pedidos al Intendente.
TELEVISOR (4º piso): Diariamente, de 18,30 a 21 y de 22 a 23.

GUÍA DE CASAS DE COMERCIO QUE EFECTÚAN DESCUENTOS: Solicitarla en Secretaría.

PANTEON

HORARIO DE VISITAS

Días hábiles, de 7 a 12 y de 15,30 a 18.

Domingos y feriados, de 8 a 12.

Feridos nacionales, clausurado.

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL

DIRECTOR:
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL. Nº 474.816

MAYO - JUNIO 1955



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

Excmo. Sr. Presidente de la Nación, General de Ejército

Juan Domingo Perón

S. E. el Sr. Ministro de Marina, Contraalmirante

Luis J. Cornes

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente	<i>Vicealmirante</i>	Juan B. Basso
Vicepresidente 1°	<i>Contraalmirante Médico</i>	Carlos E. Coquet
“ “ 2°	<i>Capitán de Navío</i>	Pedro S. Quihillalt
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan C. Boschetti
Tesorero	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Capitán de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Navío</i>	Agustín R. Penas
	<i>Capitán de Navío</i>	Oscar B. Verzura
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Victor A. Grimaldi
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav..</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Cap. de Frag. Ing. Esp..</i>	Oscar A. Quihillalt
	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo J. B. D. Bogliano
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Peticarari
	<i>Cap. de, Fragata (T)</i>	Eusebio V. Algañaraz
	<i>Capitán de Navío</i>	Alberto P. Vago
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Fragata Méd.</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	Vocales suplentes	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
<i>Cap. de Fragata (T)</i>		Roberto Latino Córdoba
<i>Cap. de Corb. Ing. Nav..</i>		Domingo Torres Posse
<i>Capitán de Navío I. M.</i>		Rubén A. Ramírez Mitchell
<i>Cap. de Frag. Dentista .</i>		Emilio F. Gesino
<i>Cap. de Fragata (T)</i>		Ismael D. Molina
<i>Capitán de Fragata</i>		Emilio Sánchez Panizza
<i>Capitán de Corbeta</i>		Pío E. Ceballos
<i>Capitán de Fragata</i>		Alejandro A. Galarce

Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador.</i>	Héctor J. Domínguez
	<i>Cap. de Corb. Contador.</i>	Luis G. Causone
Suplentes	<i>Tte. de Navío Contador.</i>	Alberto V. Muguerza
	<i>Cap. de Corb. Contador.</i>	Victor J. B. Raghianti

SUMARIO

SISTEMA DE BASES MARÍTIMAS MÓVILES EN LA GUERRA NUCLEAR.....	1
<i>Por James H. Smith.</i>	
NEUTRALIDAD EN LA GUERRA MARÍTIMA	13
<i>Por el Teniente de Corbeta, Guillermo de los Santos.</i>	
LA PSICOLOGÍA Y EL DON DE MANDO	39
<i>Por John H. Burns. (Continuación.)</i>	
ELEMENTOS DE APOYO DE LA PLANIFICACIÓN. DOCUMENTACIÓN Y ESTADÍSTICA CON FINES DE INVESTIGACIÓN OPERATIVA.....	65
<i>Por B. Mazzurini.</i>	
EL MAR EN LA GUERRA CONTRA EL IMPERIO.....	91
<i>Por el Teniente de Corbeta Jorge F. Tapper.</i>	
PREDICCIÓN DE LAS FRECUENCIAS ÓPTIMAS PARA COMUNICA- CIONES POR ONDA INDIRECTA	113
<i>Por el Tte. de Navío Ing. Esp. José Alcides Rodríguez.</i>	
PRELIMINARES DEL COMBATE DE LOS POZOS	127
<i>Por V. Mario Quartaruolo.</i>	
NOTAS PROFESIONALES	139
NECROLOGÍA	151
ASUNTOS INTERNOS	165
BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA.....	170

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
Vocales	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Eusebio Algañaraz
	<i>Cap. de Fragata Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Frag. Contador.</i>	José S. Cárdenas
Vocales	<i>Cap. de Corb. Contador.</i>	Fernando Esquivel
	<i>Cap. de Corb. Contador.</i>	Pío E. Ceballos

Estudios y Publicaciones:

	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Frag. Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Peticarari

Cultura:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Andrés Menu-Marque
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse

Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Jorge A. Desimoni

Reglamentación:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Oscar B. Verzura
Vocal	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Alberto P. Vago
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo J. B. D. Bogliano
	<i>Cap. de Frag. Contador</i>	José S. Cárdenas
	<i>Cap. de Frag. Auditor.</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse

Delegación Tigre:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza
Vocales	<i>Capitán de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharsu
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alejandro A. Galarce

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Agustín R. Penas
Vocal	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Víctor A. Grimaldi

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
------------	---------------------------	--------------------



C.I.D.A. TEXTIL

IMPORTACION EXPORTACION

T. E. 37 - 9128

173 - Hipólito Yrigoyen - 1175
BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

HORARIO DE CONTADURIA

Lunes a Viernes: de 14.30 a 18.30 hs.

Sábados: de 10 a 12 horas

A V I S O

Los señores jefes y oficiales que aún no se han suscripto al libro «EL SECRETO DEL U-977. 66 DÍAS BAJO EL AGUA», por el Capitán de Fragata Heinz Schaeffer, de la ex-Marina de Guerra alemana, y que deseen hacerlo, se servirán manifestarlo a la brevedad posible a la Secretaría de esta Institución, a efectos de determinar el tiraje correspondiente.

El precio de la obra será aproximadamente de \$ 20,00 m/n.

Uniformes usados por los cadetes navales en distintas épocas

La Dirección de la Escuela Naval Militar está abocada a una investigación relativa a los uniformes usados por los cadetes navales en distintas épocas.

A tal fin, solicita de los señores socios y sus familiares, quieran prestar su valiosa colaboración facilitando en préstamo a la misma alguna fotografía que posean de ese carácter, la que les será devuelta tan pronto se haya sacado copia de la misma.

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIII

Mayo-Junio de 1955

Núm. 622

Sistema de bases marítimas móviles en la guerra nuclear (*)

Por James H. Smith

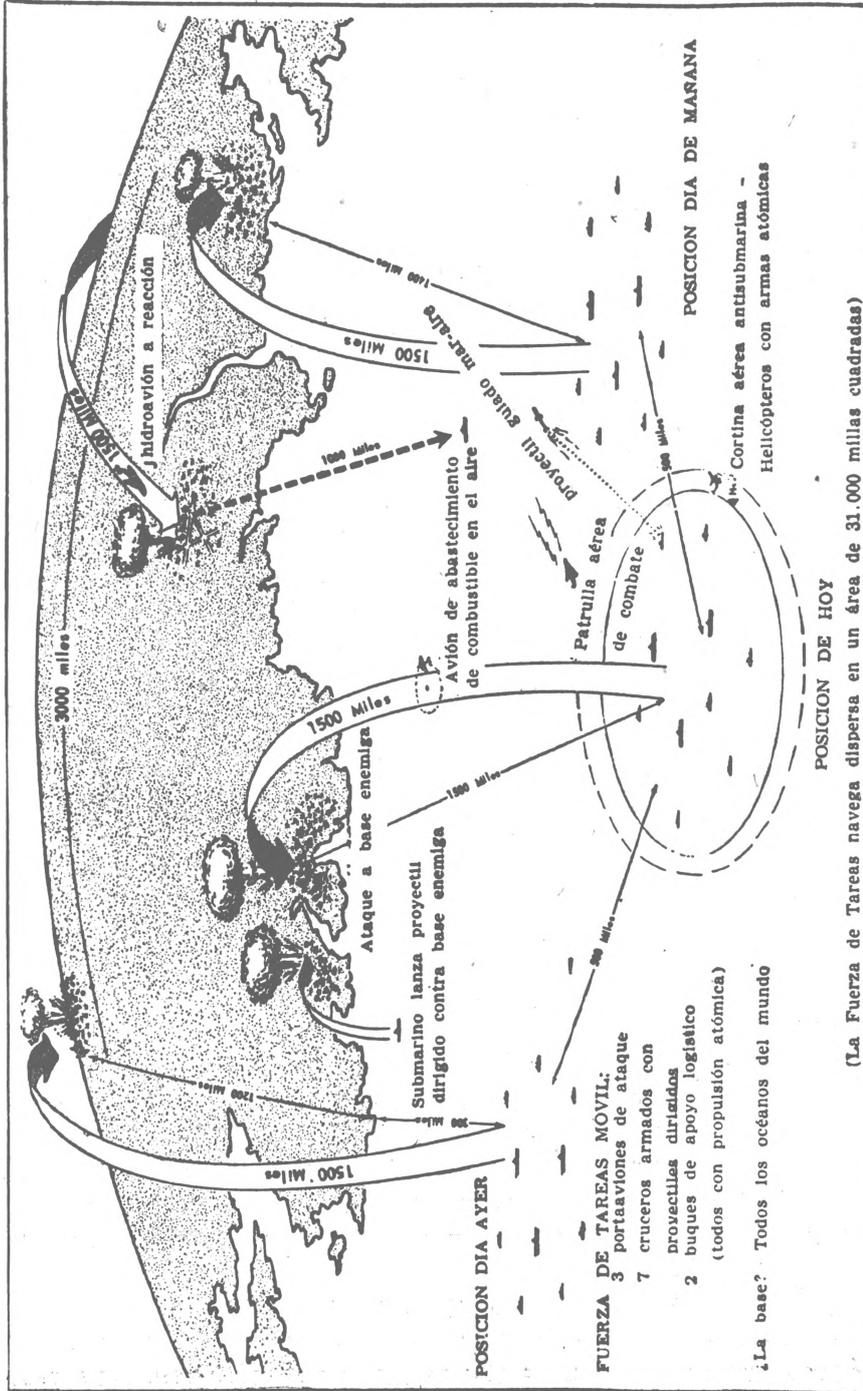
(Subsecretario de Marina [Aire], de los EE.UU. de Norte América)

Es cada vez más evidente que la guerra nuclear vuelve a concentrar la atención sobre la necesidad de una fuerza militar con base en alta mar. El advenimiento del átomo, al igual que el del avión, en lugar de disminuir el valor futuro y la necesidad de una Armada, ha vuelto a recalcar la importancia del poderío marítimo.

En la guerra moderna, la ofensiva figura en lugar preponderante con respecto a la defensa. Esto se debe al arma nuclear y a su súbitamente incrementado *radio letal*. No obstante ello, podría idearse una defensa razonable contra explosivos nucleares si no fuera por el tremendo aumento en la velocidad del vehículo portador del explosivo. La velocidad de estos vehículos —ya se trate de los actuales bombarderos supersónicos a reacción o de los futuros proyectiles de gran alcance— reducen el período de alerta previo a un ataque y, por ende, el tiempo en que podemos disponer de nuestra defensa para afrontarlo. Por consiguiente, la destrucción del atacante queda en manos de la defensa que ya se encuentra en el lugar.

Un puñado de hombres que hoy manejan armas ofensivas puede causar más daño que un ejército entero en el pasado, y puede hacerlo a una distancia de miles de millas desde sus bases

(*) De "United States Naval Institute Proceedings", febrero de 1955.



COMO PUEDE FUNCIONAR UNA BASE NAVAL MOVIL EN UNA GUERRA ATOMICA

Este dibujo muestra la potencia del poder naval en una guerra atómica del futuro. Es interesante observar que en un plazo de tres días, esta Fuerza de Tareas puede lanzar ataques concentrados sobre objetivos fijos terrestres separados por 3000 millas de distancia, y que estos ataques pueden ser suplementados con ataques, independientes o simultáneos, de submarinos armados con proyectiles dirigidos o hidroaviones a reacción.

locales y dentro de horas (hasta minutos) de haberse decidido el ataque. Aun contra una defensa efectiva en un 90% —o sea un casi increíble nivel de efectividad— podrían obtener una escala de destrucción de resultados críticos para el defensor.

Sería difícil calcular qué porcentaje de efectividad podría lograr la defensa contra un ataque enemigo de bombarderos a reacción. Se sabe que no existe defensa práctica contra los futuros proyectiles del tipo V-2 mejorados. Contra tales futuros proyectiles, la única solución —que es la más efectiva contra las armas actuales— es la de destruir las bases desde las cuales pueden ser lanzados.

Esto nos conduce a diversas conclusiones, que parecen tener validez para un futuro de término medio:

- 1) La ofensiva puede causar resultados catastróficos, a pesar de cualquier previsible esfuerzo defensivo.
- 2) La mejor defensa es una contraofensiva abrumadora, dirigida principalmente a las bases y fuentes de las fuerzas de ataque enemigas.
- 3) A menos que uno cuente con la certeza de que puede pegar primero, la seguridad nacional reside en convencer al enemigo de que, aun cuando sea *él* quien dé el primer golpe, no podrá evitar un abrumador y posiblemente fatal contraataque contra su poderío aéreo y otras posibles armas nucleares potenciales.

Como la política firme de los EE. UU. de Norte América es la de no iniciar una guerra preventiva, salta a la vista que nuestra forma de disuadir la guerra antes de su comienzo (y nuestra supervivencia si se declara) depende de nuestra habilidad de contraatacar inmediatamente y con gran fuerza y precisión, no obstante lo severo que hubiese resultado el ataque enemigo inicial. Tal defensa requiere dos cosas: 1°) Las armas de largo alcance de los EE. UU. y sus sistemas de lanzamiento deben continuar en número adecuado y sin comparación alguna en lo que a calidad se refiere. 2°) Las bases desde las cuales se lanzan tales armas no deben *ser*, ni *parecer*, vulnerables al ataque inicial del enemigo. Este último requisito no puede recalcarse suficientemente. La presente competencia no es un juego en el cual se esconden los ases. El enemigo debe saber, y saber bien, que sus mejores cálculos y sus mejores esfuerzos no le otorgarán inmunidad contra un golpe de magnitud igual o mayor que la que él ha intentado.

Es por ello que la seguridad del sistema de bases desde el cual se lanza nuestro ataque de represalia, es una preocupación principal de nuestros planificadores militares. Para compensar el alcance limitado de nuestros actuales bombarderos y proyectiles, poseemos hoy bases bien cercanas a los blancos enemigos. A pesar de ello, y por razones de soberanía, no siempre pueden utilizarse bases fijas en territorio extranjero, ni tampoco pueden ser adecuadamente defendidas. Estos emplazamientos avanzados ofrecen los blancos más obvios, inamovibles y expuestos a un ataque sorpresivo mediante armas nucleares enemigas de relativamente corto alcance.

La concentración de todas las fuerzas armadas con el objeto de aumentar el radio de acción de nuestras armas, reduce constantemente nuestra dependencia de bases cercanas a los blancos. Sin embargo, un aumento correspondiente en el radio de acción de las armas enemigas, también haría que nuestras bases locales inamovibles fueran vulnerables a repentinos ataques abrumadores que podrían impedir nuestro contraataque.

En un artículo recientemente publicado en una revista, el general Charles A. Lindbergh señaló que la vulnerabilidad de nuestras bases aéreas era el punto débil de nuestro posible método de disuadir una guerra atómica. Recalcó la importancia de descentralizar y dispersar nuestras bases para evitar su destrucción simultánea. Supuso, con toda lógica, que no podemos esconder los emplazamientos de nuestras bases terrestres a los ojos de los agentes enemigos del servicio de inteligencia.

Por otra parte, las bases oceánicas pueden ser rápidamente descentralizadas y dispersadas, *no* pudiendo el enemigo predecir su situación. Esto es de suma importancia, pues los proyectiles sin piloto de gran radio de acción, tales como los tipos mejorados de los V-1 y V-2 alemanes (que en el futuro figurarán entre las principales amenazas a nuestras bases terrestres fijas), *no pueden ser empleados eficientemente contra blancos móviles*. Es esta una debilidad fundamental inherente al problema de la dirección para proyectiles de gran radio de acción. Esta debilidad ofrece una ventaja muy grande a la nación que invierta una buena parte de sus posibles métodos de disuasión y represalia en fuerzas que operen desde bases móviles.

Por consiguiente, se estima que:

- 1) Nuestra defensa en la guerra nuclear debe basarse, principalmente, en una buena capacidad e intención de contraatacar con fuerzas abrumadoras.

- 2) Para lograr una seguridad máxima contra un ataque sorpresivo, por lo menos una parte del potencial de contraataque de los EE. UU. debe ser descentralizado y disperso lejos y en forma amplia en *bases móviles*. Esto puede denominarse una disuasión final o adicional, que suplementa a nuestras fuerzas de ataque en bases fijas. De cualquier modo, es tan importante esto, *que si no poseyéramos bases marítimas móviles nos veríamos obligados a inventarlas*. Por suerte las tenemos.

Hoy en día, la *base móvil* más práctica para un arma ofensiva es la que se mueve en el agua. Existen varias de estas bases. Puede ser un buque de superficie como el portaaviones, o puede ser un submarino desde el cual se lanzan aviones o proyectiles, o simplemente el mar en sí, desde donde operan contra el blanco hidroaviones abastecidos por buques madres móviles. Con el tiempo, las bases móviles podrán estar en el aire, pero esto requiere de parte de los aviones una resistencia que actualmente se encuentra mucho más allá de lo conocido. Para el uso actual, no es necesario inventar una *fuerza móvil* americana de disuasión para la era atómica. Como la Armada no ha perdido de vista el valor estratégico y táctico que otorga la movilidad en el mar, el poder naval se encuentra bien plantado en el camino para afrontar futuros requisitos estratégicos nacionales.

Con esa fe en las constantes virtudes de la movilidad se creó la fuerza americana de portaaviones de ataque. Esa fuerza es el poder móvil de disuasión *de hoy en día*. Además, las fuerzas de portaaviones poseen la virtud adicional, poco común en estos días, de desviar las intenciones y las armas enemigas de nuestras zonas pobladas hacia el mar. Esto es de capital importancia cuando se consideran cuestiones tales como la lluvia radioactiva.

Las fuerzas móviles de disuasión que necesitará EE. UU. deben poseer tres características. En primer lugar, deben tener la capacidad de dar golpes devastadores con precisión (una gran escala de destrucción contra el poder atacante del enemigo). En segundo lugar, deben sostenerse a sí mismas durante períodos adecuados como para causar daños abrumadores al enemigo, de modo que aunque nuestras bases costeras fueran destruidas, ellas pueden continuar lanzando destrucción desde lejanos mares contra las partes vitales militares del enemigo. Finalmente, aunque invulnerables a proyectiles sin piloto, de gran radio de acción, deben poder defenderse contra las modernas armas conducidas por el hombre.

Esas son las tres características que deben distinguir a las fuerzas de portaaviones de ataque de hoy y de mañana.

Una futura fuerza de portaaviones de ataque puede ser descrita como un número de grandes buques capaces de mantener altas velocidades en cualquier clase de mar, digamos, tres portaaviones, siete cruceros de proyectiles guiados y dos buques de reabastecimiento de gran velocidad, por cada fuerza de tarea. Esta pequeña fuerza de tarea puede ser comparada con la Fuerza de Tarea 58 de la Segunda Guerra Mundial, que consistía en 100 naves y varias docenas de buques de apoyo logístico. Esa docena de buques será mucho más económica y, sin embargo, más poderosa y más móvil. Mejoraría mucho la escala de ataque desde el aire.

Esta fuerza móvil será extendida sobre el océano en un área del tamaño del Estado de Maine. Estará tan dispersa que ni una sola arma, del tamaño que actualmente se pueda predecir, podría causar serios daños a más de un buque.

Tal fuerza contaría con un gran poder ofensivo. Incluiría aviones capaces de llevar armas de gran rendimiento, cualesquiera fuesen las condiciones del tiempo, contra bases enemigas a 1.500 o más millas de distancia. Poseería otros aviones supersónicos más pequeños, cada uno de los cuales sería capaz de llevar, hasta distancias medias, un arma lo suficientemente poderosa como para aniquilar una base aérea o emplazamiento de proyectiles del enemigo. Coordinando con esas fuerzas de portaaviones existirían fuerzas avanzadas de submarinos que lanzarían proyectiles atómicos contra blancos a distancias relativamente cortas.

Estas fuerzas se sostendrían a sí mismas durante unos treinta días de operaciones bélicas, un gran plazo en términos de guerra atómica. La mayoría de los buques serían a propulsión nuclear. El combustible de aviación y el reabastecimiento de armas provendría de los dos rápidos buques de abastecimiento que viajarían con cada fuerza operativa.

Debido a la dispersión de las naves y al alcance de sus armas, tal fuerza de portaaviones ejercería un rígido y exclusivo control sobre un área de 60.000 millas cuadradas —los seis Estados de Nueva Inglaterra reagrupados en un círculo de 275 millas de diámetro—. Un barco o avión enemigo se aproximaría a esa zona sólo a su propio riesgo y pocos vivirían para penetrar, aun en parte, el camino hacia su centro.

En el pasado, las rápidas fuerzas de tarea de portaaviones se declararon satisfechas con lanzar uno o dos golpes a los ata-

cantes enemigos. Alrededor de los portaaviones se concentraron compactamente las defensas antiaéreas y antisubmarinas. Se despachaban patrullas aéreas de combate para quebrantar los ataques enemigos a 50 millas de distancia. Esto era suficiente contra los japoneses. Contra una formación tal, los japoneses lanzaron en un solo día, en las Islas Marianas, 545 aviones, perdiendo 366. Contra los ataques nucleares hasta este alto rendimiento es inaceptable, aunque no se espera que una fuerza naval de disuasión deba enfrentar tal número.

Contra el ataque aéreo, la fuerza de portaaviones del futuro tendría un sistema defensivo irreconocible, si se le compara con el de nuestra fuerza de tarea de la Segunda Guerra Mundial. No existirían las armas antiaéreas de corto alcance, pues se habrían vuelto anticuadas debido a la distancia que existe desde el blanco hasta el punto de disparo en el moderno bombardeo de alta velocidad. Por el contrario, la defensa contra el ataque aéreo consistiría, en gran parte, en proyectiles guiados de alcance medio llevados en los cruceros portaproyectiles. Si el enemigo fuera lo suficientemente imprudente como para concentrar su aviación, se dispondría de cabezas atómicas para proyectiles lanzados contra grandes formaciones de bombarderos.

Contra los submarinos enemigos existirían anillos concéntricos de alerta y defensa, integrados especialmente por helicópteros con base en los cruceros de proyectiles dirigidos. El círculo exterior es eficaz a muchas millas de los portaaviones. También se dispondría de armas nucleares antisubmarinas. El empleo de los destructores será totalmente diferente al de la Segunda Guerra Mundial, y probablemente no se utilizará ninguno en una fuerza de tarea de portaaviones.

Este estudio sobre las capacidades potenciales de la futura defensa con portaaviones ha sido así detallado, por la creencia que prevalece en el sentido de que es fácil hundir a los portaaviones. Los que así opinan no alcanzan a distinguir entre dejar a un portaaviones fuera de acción y anular a la *fuerza* de portaaviones como conjunto. En la defensa de la moderna fuerza de tarea de portaaviones, el objetivo será el de parar a *todos* los atacantes antes de que lleguen a la posición de disparo. Un fracaso no hundirá a toda la fuerza, aunque puede poner fuera de acción a un buque cualquiera.

Pero el hecho desagradable de una guerra nuclear es que hoy en día prácticamente todo es vulnerable, especialmente los aeródromos. Las pruebas nucleares nos indican exactamente qué ta-

maño de bomba se requiere para hundir hasta una profundidad de 100 pies el centro de cualquier pista aérea construida por el hombre. Cualquier pista así atacada quedará hundida. Pero es evidente que de las dos bases —la fija y la móvil— la última cuenta con más probabilidades de sobrevivir.

Además, la base en el mar posee otras importantes ventajas:

- 1°) Goza de una visión de radar sin obstrucción.
- 2°) No puede predecirse la situación de esa base marítima. El lugar donde se encuentra la *fuerza* de portaaviones no será un secreto, pero dentro de su vasta zona de dispersión, la posición del portaaviones sería dudosa. Además, el sistema defensivo de la fuerza de tarea de portaaviones será proyectado en forma tal que limite el reconocimiento enemigo.
- 3°) El poder ofensivo de la base marítima sería empleado para detener los ataques en su fuente —las bases del enemigo— utilizando la ventaja total de nuestras bases *móviles* contra sus bases *fijas*. Lo que no tenemos reparo en decir es que sabremos por adelantado el rumbo y la distancia a sus bases fijas, en tanto que ellos no sabrán el paradero exacto de nuestras bases móviles.

Tal fuerza de tarea de portaaviones es la aplicación de las capacidades atómicas en una mezcla exacta de poderío aéreo y naval, de cazas de portaaviones que dependen de la alerta y del control provistos por cruceros, de helicópteros de alerta y anti-submarinos operando desde las cubiertas de los cruceros de portaaviones situados tras cortinas protectoras de proyectiles lanzados desde cruceros y, finalmente, de todos los buques, a su vez, pendientes de la destrucción efectiva de las fuerzas y bases enemigas por medio de bombarderos de portaaviones y de proyectiles guiados lanzados desde submarinos. Es el desarrollo lógico de nuestro poder aéreo-marítimo en la edad atómica. Esta sería nuestra principal fuerza móvil de disuasión para la era de proyectiles de largo alcance. Es una fuerza que la Armada debe perfeccionar antes del arribo de esa era y la que, aunque no escapará sin daño, cobrará un interés muy alto en una batalla y tendría el poder de desviar a las fuerzas enemigas de nuestro suelo patrio.

Esta futura fuerza de portaaviones ha sido proyectada para demostrar que el portaaviones no ha llegado aún a su desarrollo final como sistema de armas importante. Además, el principio de la base aérea móvil, del cual es un exponente, acusa, por necesidad, una resurrección entre los favorecedores del poder aéreo.

Además del portaaviones existirán *otras* fuerzas móviles de disuasión para reforzar la estrategia de EE. UU. en la era de los proyectiles guiados. Los proyectiles de muy grande radio de acción lanzados desde submarinos y buques de superficie constituyen una productiva línea de adelanto. También promete el hidroavión de ataque de gran radio de acción. Éste tiene una ventaja adicional de la que carece la fuerza de portaaviones: las fuerzas de hidroaviones pueden ser extensamente dispersas en ultramar en muchas pequeñas y relativamente económicas unidades, en zonas donde sería muy costoso el mantenimiento de otras fuerzas. La aparición de modernos hidroaviones de los EE. UU. en una zona a miles de millas de distancia de suelo americano podría establecer una amenaza al flanco de un enemigo y requerir una distracción de sus defensas en otros frentes.

Al hidroavión pronto se le puede dar la velocidad, altitud y capacidad de carga de los bombarderos a reacción con bases terrestres. También se le puede dar capacidad para operar desde cualquier bahía, golfo, laguna y estuario resguardado que tengan una profundidad de pocos pies. Asimismo, se le puede dar la capacidad de amerizar en zonas marítimas semiresguardadas y en la vecindad de la costa enemiga, reaprovisionarse de combustible, de armas y provisiones desde un submarino, y luego proseguir con su misión. No hace falta que vuelva a la zona de donde partió. Con estas capacidades, puede lanzar poderosas armas sobre blancos vitales y, sin embargo, operar desde una base móvil bien alejada de la amenaza de un fuerte ataque. La base operativa —un buque-madre de hidroaviones, situado bien a retaguardia— puede contar con defensas de proyectiles y helicópteros contra ataques livianos aéreos y submarinos. Frecuentemente puede cambiar de lugar para frustrar el ataque enemigo; no se requieren preparativos anticipados y, al retirarse, no deja tras sí algo que tenga suficiente valor como para mejorar la propiedad ajena. Tampoco son tan grandes los problemas de sabotaje y espionaje como en el caso de una base flotante.

Con unos seis hidroaviones, un solo buque-madre y un par de submarinos logísticos, podría formarse una fuerza que el enemigo no podría ignorar. Una vez que se logre colocar propulsión nuclear en los hidroaviones —y para esto parecen idealmente adaptables— los submarinos estarían de más y el buque-madre base podría colocarse aún más lejos del radio de ataque.

El empleo de una adecuada fuerza de hidroaviones exige un buen despliegue, algo esencial para la guerra nuclear. Permite

que la Armada del mañana ataque desde direcciones imprevistas y diluya, distraiga y divida a las fuerzas atacantes del enemigo.

Por lo tanto, se declara que, primero, la supervivencia de los EE. UU. exige una reserva suplementaria de poder nuclear de ataque que puede ser lanzado desde bases móviles y, segundo, que el desarrollo, por parte de la Armada, de sistemas de armas que utilicen el aire y el mar, provea tal poder en un curso natural. También es importante hacer notar que tales fuerzas navales pueden ser igualmente eficaces tanto en la guerra nuclear como en la no nuclear. Esto nos permite aplicar el tipo y grado de poderío apropiado a la situación y evita predicar de no poder emplear la fuerza en caso de necesidad, porque la única fuerza disponible es demasiado grande para las circunstancias.

Si en el futuro nos vemos comprometidos o no en guerras limitadas, habrá que realizar tareas que pueden no implicar asaltos atómicos totales contra las fuentes de la fuerza militar del enemigo. Los aliados deben ser apoyados, abastecidos y, en algunos casos, alimentados, y debemos hacer frente a nuestras propias necesidades de materias primas. Por lo tanto, los transportes, tanto marítimos como aéreos, deben cruzar los océanos con seguridad. Tal vez haya que prestar apoyo aéreo táctico a los aliados que se encuentren en situación comprometida, sin atomizar a una población amiga. Puede concebirse también que en las últimas fases de una guerra nuclear pueda retornarse al tipo no nuclear y convencional de guerra.

De cualquier forma, estas fuerzas navales de ataque poseen la doble capacidad para ambos tipos de guerra. La mayor parte de la flota actual fue diseñada para la guerra no nuclear, y con todo éxito, si nos remitimos a los resultados de las guerras en el Pacífico. Las nuevas construcciones, modernizaciones y modificaciones continuarán siendo adaptadas a la guerra atómica. Pero mantendrán su flexibilidad, no obstante la forma en que se desarrollen los acontecimientos. La movilidad los hace irremplazables actualmente como factor de seguridad; la misma movilidad y flexibilidad representan economía en un mundo donde no siempre es posible anticipar el lugar exacto y la naturaleza de la próxima amenaza. Sólo serán reemplazados por armas de mayor movilidad, velocidad y alcance.

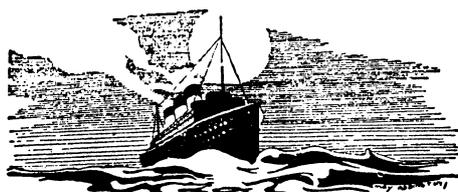
Estados Unidos de Norte América debe afrontar en forma real los problemas y requerimientos de una guerra nuclear. Como primera prioridad, deben mantenerse adecuadamente diversos tipos de fuerzas de ataque que, por sí solas, puedan disuadir el

iniciar una guerra nuclear y que, por sí solas, puedan ser decisivas en la primera fase de una guerra tal, si ella sobreviene. También debe dedicarse un esfuerzo razonable a la defensa local y al apoyo de nuestros compromisos en ultramar; aunque la defensiva no es decisiva, no puede invitarse abiertamente al enemigo para que se mueva sin oposición.

Si debe mantenerse una fuerza adecuada en esta zona crítica mientras se da apoyo a una razonable economía civil, debe hacerse constantemente un nuevo examen tanto de la clase como de las cualidades de las fuerzas. Deben estudiarse y reevaluarse esos tipos de armas que ofrecen relativamente menos seguridad por hombre o por dólar, no obstante lo útil que resultaren para fines específicos. Mientras que no deben descuidarse las posibles necesidades de una guerra limitada, también debe estudiarse el mantenimiento, en épocas de paz, de fuerzas que, en una guerra ilimitada, sólo podrán ser útiles en las etapas posteriores y que en las primeras hasta pueden tornarse en graves cargas. Debe tenerse en cuenta que en una guerra nuclear sólo unos pocos hombres pueden causar destrucción en escala desconocida, en tanto que más y más hombres deberán ser empleados en la reconstrucción de la industria, del transporte y de las viviendas esenciales.

A medida que cambie la naturaleza de la guerra, es inevitable que muchas de nuestras actuales armas y fuerzas se transformarán en reliquias históricas, incluyendo elementos de la armada como también de la aviación naval. Todos los sistemas de armas deben aprobar las pruebas de movilidad, flexibilidad de multipósitos, velocidad y radio de acción, letalidad y demás atributos. Nuestra obligación es descartar los inservibles y acelerar el desarrollo de los que prometen eficacia.

En esta forma, la armada tiene por delante un futuro más vital y más exigente que en cualquier época pasada.



BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

*

TARIFA DE SUSCRIPCIONES

(ANUALES)

En el país (6 números) \$ 30.—

Al exterior (6 números) „ 40.—

Número suelto „ 5.—

Número atrasado „ 5.50

*

El importe de las suscripciones debe remitirse en cheque,
giro postal o bancario a la orden del CENTRO NAVAL.

Neutralidad en la guerra marítima

Por el Teniente de Corbeta Guillermo de los Santos

NOCIONES GENERALES

1 - Concepto y caracteres. La neutralidad es “la situación jurídica de los Estados que no toman parte en las hostilidades y que crea derechos e impone obligaciones de imparcialidad”.⁽¹⁾ Cada autor ha emitido su opinión referente al particular de que tratamos. Lógicamente, han sido influenciados por la época y concepto del Derecho Internacional o, mejor dicho, por su interpretación. Las mismas han ido variando, evolucionando, y en estos momentos evidencian una tendencia hacia las primeras expresiones, la de la causa justa. Calvo la define “en la acepción más lata de la palabra, como la no participación en una lucha entre dos o más naciones”. Bynkershoek, que en realidad fue uno de los iniciadores de la discusión, en sus *Questiones juris publici* (1737), no usa la expresión neutralidad, pero llama a los neutrales *non hostes* y los define como “aquellos que, en una guerra, no pertenecen a ninguna de las partes —*qui neutrarum partium sunt*— ni prestan ayuda a ninguna de ellas”.⁽²⁾ Fauchille considera que es “la situación de todo Estado que se mantiene extraño a la guerra entre dos Estados”.⁽³⁾ Debemos considerar también la definición dada por Kleen, tal vez la que mejor nos defina el concepto particular que tratamos. Este autor se expresa así: “La neutralidad es la situación jurídica, en la cual un Estado pacífico es, dentro de lo posible, dejado fuera de las hostilidades entre Estados beligerantes y se abstiene de toda participación o ingerencia

⁽¹⁾ *Convención sobre neutralidad marítima* (VI Conferencia Panamericana, La Habana, 1928).

⁽²⁾ Citado por ACCIOLY, HILDEBRANDO, *Tratado de Derecho Internacional* (Río de Janeiro, 1946) t. III, pág. 268.

⁽³⁾ FAUCHILLE, P., *Traite de Droit International Public*, t. II (Guerre et Neutralite), citado por RUIZ MORENO, ISIDORO, *Guerra Marítima* (Buenos Aires, 1925), pág. 307.

“ en la controversia, observando estricta imparcialidad respecto a “ aquéllos”. (4)

En general, todos los autores coinciden al definir la neutralidad en su esencia, aunque algunos incluyen en ella la forma de comportamiento a seguir.

De acuerdo con estas definiciones, puede clasificarse a los sujetos, es decir, los Estados, en neutrales y beligerantes.

Esta situación se puede adoptar en virtud de un tratado anterior o en ejercicio de su condición de Estado. Adoptada esta tónica, el Estado neutral no puede intervenir directa o indirectamente en la contienda. Desprendiéndose de esto las dos condiciones fundamentales que deben observar recíprocamente beligerantes y neutrales, es decir, mantener la imparcialidad los segundos, obligándose a no ayudar en forma activa o pasiva a los primeros y éstos a respetar en favor de los neutrales la inviolabilidad de su territorio, derechos de soberanía e intercambio con los demás Estados, aun con el beligerante enemigo, lógicamente con ciertas restricciones.

Los Estados neutrales tienen el derecho de continuar sus relaciones diplomáticas y consulares con ambos beligerantes y de hacer respetar los de éstos ante su Gobierno. Los diplomáticos neutrales deben proteger a sus nacionales en sus personas y bienes. La neutralidad obliga a los Estados neutrales con cada Estado beligerante y no a los habitantes de éstos. No significa, lo dicho, que los Gobiernos deban prohibir las manifestaciones de simpatía o antipatía de sus súbditos hacia uno u otro Estado beligerante, siempre que esto no sea un ultraje para los mismos o tan notoria que represente una ayuda moral. Las manifestaciones de los órganos de la opinión pública tendrán su tendencia, siempre que ello no comprometa al Gobierno del Estado neutral, como asimismo los votos de parlamentos o congresos nacionales, mientras no se efectúen acciones de guerra.

El Estado neutral debe seguir los acontecimientos que van ocurriendo y aun emitir observaciones y protestas hacia alguno de los beligerantes por violación de principios internacionales o leyes de guerra, aun sin ser parte afectada. Kleen ratifica lo dicho, con las siguientes palabras: “La neutralidad no es impasibi-

(4) *Lois et usages de la neutralité*, t. I, pág. 73, citado por ACCIOLY, HILDEBRANDO, *Tratado de Derecho Internacional* (Río de Janeiro, 1946), t. III, pág. 267.

“ lidad. Sólo implica la abstención de actos externos que puedan
“ favorecer a una de las partes beligerantes en las propias hosti-
“ lidades, pero no excluye la expresión de una opinión sobre la
“ política digna de alabanzas o censuras de tal o cual Estado”.⁽⁵⁾
En forma similar se expresa Bluntschli: “la neutralidad no es si-
“ nónimo de indiferencia”.⁽⁶⁾ Durante la guerra entre Rusia y
Turquía, en 1877, y en la guerra de 1914 ⁽⁷⁾ se produjeron críticas
hacia las potencias en conflicto. Durante la Segunda Guerra Mun-
dial se emitieron diversas protestas en nombre de las Repúblicas
Americanas, a los Gobiernos de los países beligerantes, Gran Bre-
taña, Francia y Alemania. ⁽⁸⁾ Estos actos no significaron la vio-
lación de su condición de neutrales.

La calidad de neutral se adquiere sin necesidad de declaración
formal, de manera contraria a la de Estado beligerante, que se
obtiene por declaración o ultimátum al Estado antagonista, desde
la iniciación de las hostilidades hasta su terminación. Sin embar-
go, en las últimas contiendas se ha hecho costumbre y es útil rea-
lizar declaraciones de neutralidad, definiendo la conducta que se
seguirá en esta emergencia, según sea el Derecho Internacional
Consuetudinario, las Convenciones de La Haya o directamente
enunciando las reglas por las cuales se regirá. Ejemplo de esto lo
han dado en la última guerra las Naciones Americanas en su *De-
claración General de Neutralidad de las Repúblicas Americanas*.

Es conveniente que en las declaraciones de neutralidad se
expliquen al propio pueblo las responsabilidades y actos prohibi-
dos de ejecutar con relación a los países beligerantes.

Una de las imposiciones de esta situación de neutral es que
las reglas no deberán ser cambiadas, en principio, durante la gue-
rra, salvo que la experiencia adquirida demuestre la necesidad de
hacerlo en salvaguardia de sus derechos de autoprotección, prin-
cipio especificado en la Convención de La Haya de 1907. De cual-
quier modificación sin causa aparente podría resultar una ventaja
para uno de los beligerantes.

La neutralidad, de acuerdo con el criterio moderno, se puede
clasificar en singular o simple y concertada. Esta última es la que

⁽⁵⁾ Citado por ACCIOLY, HILDEBRANDO, *Tratado de Derecho Internacio-
nal* (Rio de Janeiro, 1946), t. III, págs. 281-282.

⁽⁶⁾ *Ibidem*, pág. 282.

⁽⁷⁾ RUIZ MORENO, ISIDORO, *Guerra Marítima* (Buenos Aires, 1925),
pág. 310.

⁽⁸⁾ UNIÓN PANAMERICANA, *Ley es, decretos y reglamentos sobre neu-
tralidad* (Washington). Serie sobre derecho y tratados, N° 6, Suplemento 2°.

se produciría con un Estado que rompiese los tratados por los cuales se asocia y acepta respetar la Carta de la O. E. A. o como hubiera ocurrido anteriormente con los miembros de la Sociedad de las Naciones o aquellos que hubiesen ratificado el Pacto Saavedra Lamas de 1933.

La clasificación antigua no tiene, actualmente, valor y lo único que haría en cualquiera de esos casos sería comprometer la situación del Estado que se dice neutral y alargar el tiempo de las hostilidades o ceder derechos propios de su soberanía, como afirman Ruiz Moreno y Antokoletz. Debemos coincidir con Fauchille en que no son verdaderas clasificaciones, sino simples particularidades políticas.

2 - Evolución histórica. El concepto de neutralidad es relativamente moderno. Existía, sí, en la Antigüedad y en la Edad Media, pero en forma harto diferente. El criterio adoptado en esos períodos históricos, era que aquel que no estaba con un Estado como aliado debía ser considerado como enemigo.

En el año 1494, aproximadamente, apareció un primer estudio sobre Derecho Internacional, si así puede llamarse a este documento denominado *Consulado del Mar*, en idioma catalán o mejor dicho dialecto, en el cual se daban algunas reglas sobre derecho marítimo durante la paz y la guerra, pero no especialmente sobre el particular que tratamos.

Coinciden los autores en afirmar que esta noción se fue concretando a partir del siglo XVI. En los tratados ejecutados en esa época se señala la no prestación de ayuda a Estados enemigos de los contratantes, pero se hace caso omiso a la inviolabilidad de los territorios neutrales. Estas nociones recién llegarían a tener valor cuando se hubiese logrado la conciencia de la propia nacionalidad.

En el siglo XVII, alrededor del año 1625, con la aparición del *Derecho de la paz y la guerra* de Grocio (Huig Cornet van Groot), el fundador del Derecho Internacional, comenzó a definir la neutralidad, claro que no en el sentido contemporáneo. Ésta se entendía como que un Estado debía permitir, sin favorecer, el pasaje de tropas, por su territorio, del Estado beligerante, cuya causa él hubiese considerado injusta y hacer lo mismo sin dificultarla con un tercer Estado, cuya causa a su entender fuese la justa. En caso de existir duda sobre la justicia que los asistiese se trataría a los dos por igual.

Esta idea evolucionaría hacia la doctrina de la imparcialidad determinada por Bynkershoek en 1727. Decía el citado autor que los Estados neutrales debían tratar a ambas partes en un mismo pie de igualdad, sin discriminar la calidad de la razón que los asistía. Aún era considerada como legal la prestación de auxilio a un beligerante por un neutral, si se hallaban unidos por tratados anteriores al hecho bélico. Vatel y otros tratadistas pensaban de esta forma, la que todavía difería enormemente de la actual. A raíz de esta concepción y a medida que iba aumentando su aceptación, comenzó a considerarse los derechos del Estado neutral en lo referente a la inviolabilidad de su territorio y a la continuación de su intercambio comercial por el mar con los neutrales y aun con los otros beligerantes.

Gran Bretaña y Holanda imperaban en razón de su poder marítimo sobre los mares y hacían valer los derechos de los beligerantes sobre los de cualquier otro Estado. Inglaterra confiscaba buques enemigos, como así también alguno de aquellos que no lo eran.

Desde el primer momento en que se tuvo cabal idea de la existencia de un Derecho Marítimo de Guerra, se constató la causa que retardaría sistematizarlo en reglas precisas. Había Estados potentes y Estados débiles. Entre los primeros Inglaterra, la otra dueña de los mares. Producíase en aquella época el éxodo de las riquezas, obtenidas en el Nuevo Mundo, hacia Europa. Los navios de aquellas potencias que lo habían conquistado, los traían hacia la metrópoli. Inglaterra concibió la manera de cambiar de rumbo tales cargamentos, atacándolos en alta mar, mediante corsarios autorizados por cédulas reales. Estaba en guerra con España. Con esa política era imposible que reconociera reglas que limitarían sus mejores fuentes de riqueza. No aceptaba la idea de sistematizar el Derecho Internacional y si lo hacía teóricamente, en la práctica hacía resultar vana la aplicación de las mismas o ponía trabas insalvables.

Ya estaban latentes, en esa época, los tópicos que encontrarían real resistencia y que serían aprobados paulatinamente mediante instrumentos bilaterales o multilaterales. Estos temas pueden englobarse en cinco, a saber:

- 1º) Lo referente a la utilización de corsarios.
- 2º) El bloqueo, su realización efectiva y reconocimiento.
- 3º) La situación de las mercaderías, excepto contrabando de

guerra, pertenecientes a neutrales, transportadas en buques mercantes beligerantes.

4°) La condición en que debían considerarse las mercancías, excepto contrabando de guerra, de enemigos transportada en buques de bandera neutral.

5°) Qué se entendía por contrabando de guerra.

En 1783, Rusia, con Catalina II, origina una coalición de Estados de Europa y Estados Unidos de Norteamérica, refirmando los derechos de éstos en la “Liga de la Neutralidad Armada”, proclamando los siguientes principios:

1°) Está permitido a los buques neutrales navegar por aguas pertenecientes a los beligerantes, aun de puerto en puerto, sin ser detenidos.

2°) Que la mercadería de los enemigos es libre al viajar bajo bandera neutral, excepción hecha de las consideradas contrabando de guerra.

3°) Referente a las mercaderías consideradas como contrabando de guerra, se regirían por los artículos 10 y 11 del Tratado entre Inglaterra y Rusia de 1766.

4°) Que un puerto no se consideraría bloqueado mientras no existiesen fuerzas suficientes como para considerar peligrosa su entrada en él.

5°) Los tribunales de presas debían regirse en sus sentencias por estas normas.

Como podemos notar, algunos de los puntos vitales habían sido superados.

No fueron aceptadas inmediatamente estas reglas, pero sirvieron como antecedente para una posterior coalición en 1800, originada también por Rusia.

La Revolución Francesa, a pesar de su Declaración de los Derechos del Hombre, y de publicar sus intenciones de mejorar las condiciones del mundo, no aportó, en cuanto a las relaciones internacionales y en especial al Derecho Internacional, ninguna suerte de mejoras. Sus enemigos, a fin de acallarla, bloquearon el territorio de Francia y calificaron todos los productos como contrabando de guerra. Replicó con iguales medidas. No se había adelantado nada. Se hizo caso omiso en esa circunstancia de prácticas tales como la de que el pabellón cubre la mercancía.

Washington, en ese mismo año 1793, proclamó las normas a las que se ajustaría su Gobierno y los habitantes de EE. UU. de Norteamérica.

A partir de ese momento, los Estados fueron promulgando leyes que fueron, en definitiva, las bases de las que rigen en la actualidad.

Por la *Neutrality Act*, del 20 de abril de 1818, EE. UU. de Norteamérica estableció disposiciones adecuadas a sus intereses.

Inglaterra, al año siguiente, el 3 de julio de 1819, por la llamada *Forsing Enlismment Act*, aceptaba principios internacionales similares. Con esto se lograba que uno de los países contrarios a la promulgación de las bases del Derecho Marítimo de Guerra acatase el deseo de la comunidad mundial.

Todas estas leyes, los tratados bipartitos de amistad y comercio, la Liga de la Neutralidad Armada y varios tratados multilaterales sirvieron como fundamento a la “Declaración de París” del 16 de abril de 1856, a la cual se adhirieron casi todos los países europeos. En esta Declaración se ratifican las normas de codificaciones anteriores y, en principio, se solucionan aquellos tópicos que habíamos considerado como los orígenes de este derecho. Las reglas que prescribe son:⁽⁹⁾

1°) El corso es y queda abolido.

2°) El pabellón neutral cubre la mercancía enemiga, a excepción del contrabando de guerra.

3°) La mercancía neutral, a excepción del contrabando de guerra, no es apresable bajo pabellón enemigo.

4°) Los bloqueos, para ser obligatorios, deben ser mantenidos por fuerza suficiente para prohibir realmente el acceso al litoral enemigo.

En el Nuevo Mundo, la Guerra de Secesión de los Estados Unidos provocó una serie de incidentes entre los bandos en lucha y Gran Bretaña, de los cuales el más célebre es el del buque de bandera sudista “*Alabama*”.⁽¹⁰⁾ Lo que éste y otros hechos similares provocaron fue una declaración conjunta de ambos países en materia de neutralidad, pero refiriéndose en especial al problema que ambos tenían aún pendientes. Estas normas, que plasmaron en la declaración citada precedentemente, fueron repetidas, por lo menos en su espíritu, por los artículos 8°, 5° y 25° de la XIII Convención de La Haya. Las denominaron *Reglas de Washington* y

⁽⁹⁾ CEPPI, GUILLERMO, *Normas de Derecho Marítimo de Guerra* (Buenos Aires, -1932), pág. 325.

⁽¹⁰⁾ RUIZ MORENO, ISIDORO, *op. cit.* pág. 321.

fueron signadas el 8 de mayo de 1871. A continuación se transcriben éstas, comparándolas con los artículos comentados.

Reglas de Washington

Un Gobierno neutral está obligado:

1° - A emplear toda diligencia para impedir en su jurisdicción el equipo y armamento de todo buque respecto del que haya motivo razonable para creer que sea destinado a cruceros o a concurrir a operaciones hostiles contra una Potencia con la que aquél esté en paz; y asimismo emplear la misma diligencia para impedir la salida, de su jurisdicción, de todo navío destinado a hacer crucero o a concurrir a operaciones hostiles, si ese navío ha sido adaptado en dicha jurisdicción en todo o en parte para usos de guerra.

2° - A no permitir a ninguno de los beligerantes hacer uso de sus puertos o aguas de base de operaciones, ni servirse de ellos para aumentar o renovar aprovisionamientos militares y armamentos o para reclutar hombres.

3° - A ejercer toda diligencia necesaria en sus propios puertos y aguas, y respecto de todas las personas en su jurisdicción, para impedir cualquier violación de las obligaciones y deberes arriba mencionados.

Hasta 1907 no se volvieron a revisar las leyes de neutralidad y fue la Conferencia de La Haya la que formuló las modificaciones en su V Convención, en lo referente a la neutralidad en la guerra terrestre; en la XIII y XIV en lo relativo a los deberes y derechos de los Estados neutrales en caso de guerra marítima. En la VII, VIII y IX Convención también existen algunas cláusulas sobre este mismo tema.

En la Primera Guerra Mundial, 1914-1918, no fueron aplicadas estas fórmulas, pues al no ser ratificada por todos los países

XIII Convención de La Haya

Art. 8° - Un Gobierno neutral está obligado a emplear todos los medios de que disponga para impedir en su jurisdicción el armamento o equipo de cualquier buque del cual tenga motivos racionales para creer que está destinado a servir de crucero o a concurrir a operaciones hostiles contra una Potencia con la cual esté en paz. Tiene asimismo la obligación de emplear idéntica vigilancia para impedir que abandonen su jurisdicción todos los buques destinados a servir de crucero o a concurrir a operaciones hostiles y que hayan sido adaptados dentro de la referida jurisdicción, total o parcialmente para usos militares.

Art. 5° - Queda prohibido a los beligerantes servirse de los puertos y aguas neutrales como base de operaciones navales contra sus adversarios y especialmente instalar en ellos estaciones radiotelegráficas o cualquier aparato destinado a servir de medio de comunicación con las fuerzas beligerantes de mar o tierra.

Art. 25° - Las Potencias neutrales están obligadas a ejercer la vigilancia que permitan los medios de que disponga, para impedir en sus puertos o radas y en sus aguas la violación de las reglas precedentes.

beligerantes la “cláusula de solidaridad”, aquéllas quedaron sin ningún valor. No obstante, muchas de éstas fueron acatadas, demostrando la existencia de un ya formado derecho internacional consuetudinario.

Quedaban aún muchas cuestiones por resolver y la *Declaración de Londres* de 1909, si bien corrió la misma suerte que la de La Haya, sirvió como un nuevo antecedente, no fuente, en lo que respecta a bloqueo, contrabando de guerra, asistencia hostil, destrucción de presas neutrales, transferencia de banderas, determinación del carácter de enemigo de los buques y cargamentos, del convoy, de la resistencia a la visita y de los daños e intereses. Estados Unidos, con motivo de la conflagración mundial, definió su posición y medidas a adoptar en su calidad de Estado neutral, el 10 de septiembre de 1914, reglas éstas seguidas por Uruguay y varias otras naciones neutrales.

Terminada la guerra de 1914 se constituye la Sociedad de las Naciones, con sede en Ginebra, que modificó considerablemente la noción que hasta ese momento se había formado en lo que a neutralidad se refiere. La realidad consistía en el fundamento en que se constituyó esta Sociedad. Su base era que si bien un Estado podía declarar la guerra y los demás permanecer neutrales, ocurría que ninguno de ellos podía considerar esta situación como cosa ajena, pues eran parte de una coalición que debía obligar a los miembros a solucionar sus problemas por medios pacíficos. Usaba para refirmar esto y como medida coactiva, la declaración de guerra *ipso facto* de todos los otros integrantes del tratado a aquel Estado que no hubiese agotado los medios legales, antes de lanzarse a la acción bélica. Éstos se encontraban obligados a adoptar medidas extremas con el Estado disidente. Similares determinaciones tomaban los signatarios del Pacto Saavedra Lamas de 1933, en el que estaba estipulada la aplicación colectiva o por medio de la “neutralidad concertada” de medidas coercitivas contra los integrantes que rompiesen el Pacto. ⁽¹¹⁾

En 1928 se reunió la VI Conferencia Internacional de los Estados Americanos en La Habana, la que promulgó la Convención sobre neutralidad marítima. Esta Convención ratifica y complementa la Convención de La Haya de 1907.

Otra vez la situación europea se hizo inestable en el año 1937, ocasión en la que los Estados Unidos dictaron leyes y decretos que

⁽¹¹⁾ ANTOKOLETZ, DANIEL, *Tratado de Derecho Internacional Público* (Buenos Aires, 1938), t. III, pág. 604.

en caso de conflagración fijarían su línea de conducta. Esto fue únicamente una intención, pues a poco de iniciada la Segunda Guerra Mundial hubo de derogarse esta codificación, en la seguridad de que no impediría su entrada en la contienda.

A raíz también de los sucesos europeos, se invitó a los Estados Americanos a una conferencia a realizarse en Lima en 1938. En ésta se creó un nuevo sistema: las Reuniones de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores. La Primera Reunión se realizó en la ciudad de Panamá, en octubre de 1939, a poco de estallar la Segunda Guerra Mundial. Se dio a publicidad en esta oportunidad la *Declaración General sobre Neutralidad de las Repúblicas Americanas*, la *Declaración Conjunta de Solidaridad Continental* y declaraciones sobre contrabando de guerra, humanización de la guerra, mantenimiento de las actividades internacionales dentro de la moral cristiana, coordinación de medidas policiales y judiciales para el mantenimiento de la neutralidad, sobre problemas que podrían presentarse por cambio de soberanía de regiones geográficas de América bajo jurisdicción de Estados no-americanos y, en especial, la *Declaración de Panamá*. Se creó en esta misma reunión, el Comité Interamericano de Neutralidad, con sede en Río de Janeiro, que entendería en lo referente a esta materia, recomendando normas a seguir por los gobiernos de los Estados Americanos.

El 2 de febrero de 1940, el Comité Interamericano de Neutralidad recomienda algunas reglas a seguir sobre los siguientes temas: internación de miembros pertenecientes a las fuerzas armadas beligerantes; situación de los buques auxiliares de los beligerantes y de los submarinos de éstos en los puertos y aguas territoriales de los Estados Americanos; inviolabilidad de la correspondencia y en materia de telecomunicaciones. Especificó también los límites de las aguas americanas. Su recomendación respecto a este último tópico, la zona de seguridad americana donde se establecía el impedimento de efectuar cualquier clase de hostilidades, consistía en una franja de 300 millas que bordeaba la costa de América desde el límite de Canadá, el sur, hacia mediodía abarcando la zona antártica. Si bien fue comunicada esta decisión a los gobiernos beligerantes, éstos hicieron caso omiso de ella.

Durante el lapso que duró la guerra, es decir, 1939 a 1945, se produjeron una serie de declaraciones de “no beligerancia”, situación que no se la ha definido, pues representa una tendencia de simpatía hacia un beligerante, que si bien no es una ayuda pasiva, concede al causante una modificación de las reglas en su beneficio

con relación a su enemigo. Podría considerarse bajo el punto de vista de una ayuda moral. Italia lo hizo con Alemania y los Estados Americanos con los Estados Unidos de Norteamérica.

En febrero de 1945 se reunieron en una conferencia especial los delegados a la Unión Panamericana, en la ciudad de México, para tratar los problemas de guerra y paz y discutir la situación que plantearía la Conferencia de San Francisco. En México se logró el Acta de Chapultepec, ratificada por la República Argentina.

San Francisco fue el lugar de reunión de los delegados de las 50 potencias que estudiarían el *Plan Dumbarton Oaks*, que esbozaba la formación de una nueva institución que reemplazaría a la Sociedad de las Naciones, la que luego se llamaría Naciones Unidas. Los Estados Americanos concurren todos y actualmente son miembros de la misma.

En Río de Janeiro, entre el 15 de agosto de 1947 y el 2 de septiembre del mismo año, se firmó el Tratado de Ayuda Recíproca.

Cada uno de estos tratados u organizaciones tienen como fin la unión, al tomar medidas de carácter tal que impliquen una nueva lucha armada. Todas basan su obligatoriedad en, primero, el reconocimiento como miembro de cada uno de los signatarios y, segundo, en cláusulas que ponen a los Estados que provocasen una conflagración sin adoptar todas las providencias para evitarla, como violadores de las reglas constitutivas de las mismas. Esta forma de coerción lleva a los demás integrantes a adoptar la calidad de beligerantes o Estados sancionistas simplemente.

PRINCIPIOS DE LA NEUTRALIDAD EN LA GUERRA MARÍTIMA

1 - Inviolabilidad de las aguas neutrales. Los neutrales, al producirse el hecho bélico, tienen deberes y derechos. Dentro de éstos, son inalienables los derivados de su propia condición de Estados, con la inherente soberanía sobre su territorio, aguas territoriales y espacio aéreo.

Si bien no se ha logrado, en el campo del Derecho Internacional Público, una solución conjunta y similar sobre la extensión del mar territorial, se debe considerar en cada caso particular el alcance de éste, adoptado por cada Potencia y, en especial, por el manifestado en su declaración de neutralidad o por la costumbre, a falta de ésta. Así, con motivo de la II Guerra Mundial los Estados Americanos reunidos en la Unión Panamericana dieron a publicidad sus respectivas situaciones, al establecer en la Con-

ferencia de Panamá la “zona marítima de neutralidad”. Los límites se establecían por la componente de las tangentes a circunferencias o arcos de circunferencia cuyo centro era cada uno de los puntos de la costa y el radio las citadas 300 millas.

Cada Estado debe expedirse, como ya hemos indicado, en el sentido de establecer el límite para su mar territorial que considere más conveniente. La regla de las tres millas, la legua marina, la de las 200 millas, la de las 300 millas, son aquellas que se adoptan o adoptaron, es decir, no es posible determinar su límite real. Esto representa una seria anomalía para reglar la extensión dentro de la cual los actos de hostilidad comprometen al causante y ultrajan a la soberanía del Estado ribereño. Debe tenerse presente, que no sólo los actos en sí violan las reglas de neutralidad, sino también la preparación para hechos posteriores.

Las reglas que sistematizan las normas que se aplican en la actualidad, debemos buscarlas en la XIII Convención de La Haya. Ésta, en su artículo primero, expresa: “Los beligerantes, están “ obligados a respetar los derechos soberanos de las Potencias “ neutrales, y a abstenerse, en el territorio o aguas neutrales, de “ todos los actos que constituyan, por parte de las Potencias que “ los tolerasen, una falta a la neutralidad” y en el artículo segundo: “Todos los actos de hostilidad, comprendiendo la captura y “ el ejercicio del derecho de visita, cometidos por buques de guerra “ beligerantes, en las aguas territoriales de una Potencia neutral, “ constituyen una violación a la neutralidad, y quedan estricta- “ mente prohibidos.”

Si bien estas reglas definen las obligaciones de los beligerantes, crean a su vez otras a los neutrales y son las de hacerlas cumplir para no verse afectados. Tienen, en consecuencia, para ello, medios coercitivos que no pueden ser considerados como actos poco amistosos, con referencia a aquellos que han signado la citada Convención, la cual lo enuncia expresamente en su artículo 26.

Claramente se exponen las formas en que deben comportarse los neutrales en determinadas eventualidades en el artículo tercero, que transcribimos a continuación: “Cuando un buque ha “ sido capturado en las aguas territoriales de una Potencia neu- “ tral, esta Potencia debe, si la presa está aún en su jurisdicción, “ usar los medios que disponga, para que la presa sea puesta en “ libertad con sus oficiales y tripulación, y para que sea internada “ la tripulación puesta a bordo por el Captor.

“En caso de que la presa estuviera fuera de la jurisdicción “ de la Potencia neutral, el gobierno captor debe, a petición de

“ esta misma, poner en libertad la presa, con sus oficiales y tripulación.” Esta manera le pone un límite a los beligerantes y le ratifica la soberanía y su ejercicio al Estado ribereño.

Si es obligación de la Potencia neutral defender su jurisdicción impidiendo la captura de presas, con más razón lo constituye la de prohibir la formación de Tribunales de Presas en su territorio, en buques o en aguas territoriales. El artículo cuarto lo reglamenta expresamente.

Siempre comentando el citado instrumento internacional, recordaremos su artículo octavo, donde da valor a los actos represivos que tengan por fin “impedir en su jurisdicción, el equipo o armamento de cualquier buque, del que tenga motivos razonables de creerlo destinado, a cruzar o concurrir a operaciones hostiles, contra una Potencia con la que se está en paz. Queda asimismo obligado a hacer uso de la misma vigilancia, para impedir la salida fuera de su jurisdicción, de cualquier buque destinado a cruzar o concurrir a operaciones hostiles, y que en dicha jurisdicción, hubiera sido adaptado en un todo o en parte, a usos de guerra”. Si por alguna de estas causas el buque se hiciera pasible de sanciones la “., .Potencia neutral, puede prohibir el acceso a sus puertos y radas, al buque beligerante que hubiera omitido...” las mismas. En caso de buques mercantes se puede hacer perder la fianza, aplicarle multas o aun prohibir a ese o a los buques de la compañía armadora su ingreso a aguas territoriales.

Con estas disposiciones se asegura la neutralidad, ya que ésta no se compromete con el simple pasaje de buques de guerra beligerantes y de sus presas por el mar territorial.

El tiempo de permanencia en las aguas territoriales sólo puede durar 24 horas, salvo disposiciones especiales del Estado ribereño.

La historia nos demuestra que este tipo de infracciones es frecuente con motivo de cada guerra. “En el año 1870, durante la guerra franco-prusiana, la cañonera francesa «*Hamelin*» llegó a Río de Janeiro con dos naves mercantes alemanas capturadas y cometió infracciones a las reglas de la neutralidad. Habiendo protestado el Gobierno brasileño, se le dieron amplias satisfacciones, reprobando también al Comandante su proceder.”⁽¹²⁾

(12) ACCIOLY, Hildebrando, op. cit., pág. 356.

En el caso del crucero “*Gral. Armstrong*”, citado por Ruiz Moreno, se demuestra ampliamente cómo los Estados que han infringido alguna regla deben dar satisfacciones a los ofendidos. (13)

En la II Guerra Mundial 1939-45 se emitieron varias protestas originadas en el desconocimiento de la “zona marítima de neutralidad” y de la Declaración General de Neutralidad de las Repúblicas Americanas. Con referencia a esta zona y el quebrantamiento de la misma se emitieron notas por el hundimiento en el Río de la Plata del acorazado de bolsillo alemán “*Admiral Graf Spee*” (14), el hundimiento del buque de carga alemán “*Wakama*” y del buque mercante alemán “*Hannover*”, provocando sendas protestas continentales.

La inviolabilidad de las aguas territoriales podemos hacerla extensiva también al espacio aéreo y como corolario a las naves aéreas militares de los beligerantes, las cuales no podrán cruzarlo y de las naves aéreas no armadas o privadas, las cuales deben regirse por reglas particulares, posteriormente al pedido formulado y concedido por el Gobierno neutral.

Los submarinos tienen, salvo fuerza mayor, la prohibición de transitar sin violación de la soberanía. Esta línea de conducta es la generalmente aceptada actualmente.

2 - Tránsito de naves beligerantes. El artículo que debe considerarse en primera instancia es el 10°, que se expresa de esta manera: “La neutralidad de una Potencia no está comprometida, por el simple pasaje por sus aguas territoriales de los buques de guerra y las presas de los beligerantes.” Esta norma, así como los artículos 11°, 12° y 13°, tuvieron sus impugnadores, al debatirse su aprobación. Kleen —como dice Accioly— expresa que “no hay ningún motivo plausible para aplicar al paso por el mar territorial neutral principios diferentes de los que se aplican al paso por territorio neutral propiamente dicho. La analogía entre ambos elementos, sometidos a una sola y misma soberanía, es perfecta y la concesión del libre paso a una escuadra puede tener, eventualmente, la misma significación, auxilio bélico, que la concesión del libre paso a un ejército”. (15) La mayoría de los autores, sin embargo, opinan que la distinción debe mantenerse.

(13) RUIZ MORENO, ISIDORO, *op. cit.*, pág. 364.

(14) PARFOND, P., *El estatuto jurídico de los buques de guerra beligerantes en los puertos neutrales*, en “Revista de Marina del Perú” (Callao, 1953), Vol. 224, págs. 435-50.

(15) ACCIOLY, HILDEBRANDO, *op. cit.*, pág. 294.

“Como observan Rolin y otros autores, no cabe esa asimilación por la disparidad de casos. Los derechos que tienen las Potencias sobre su mar territorial son más restringidos que los que disfrutaban sobre su territorio terrestre; el neutral que permite el pasaje por sus aguas en realidad no hace cesión alguna, el paso es inocente, en el sentido que no causa ni puede causar perjuicio; a diferencia de lo que ocurre en el paso por tierra, el territorio marítimo neutral no está delimitado en forma tan clara como el terrestre, la navegación marítima tiene características y peligros desconocidos en lo continental, que autorizan a asignarle ciertas facilidades (derechos de arribada forzosa, etc.).”⁽¹⁶⁾

Ese derecho que detentan las Potencias neutrales les impone a su vez el deber de impedir, velando para ello, que lo que es un principio de neutralidad no se convierta en una autorización para vejarlas en su soberanía. Esto ocurriría en la eventualidad de hacer caso omiso de la prohibición de capturar presas, entregar municiones, usar la radiotelegrafía o elementos de señales. Un caso de abuso de esta naturaleza consistió la actuación del crucero “*Alabama*”, de los Estados Confederados Americanos, en abril de 1863.⁽¹⁷⁾

Esta autorización, como ya hemos comentado, se hace extensible al uso de prácticos. Este uso se haría necesario en navegaciones por ríos internacionalizados, aguas interiores, etc.; ejemplo de tales lugares son el río Escalda y el Río de la Plata.

Lo expresado hasta el momento son sólo actitudes toleradas por la Potencia neutral, la cual está capacitada para restringirlas total o parcialmente. Las reglas de la Convención sólo representan el máximo que los neutrales podrán acordar en beneficio de los beligerantes, y esto fue lo fundamentado con motivo de una propuesta japonesa al confeccionarse las mismas, según la cual se podrían establecer disposiciones más estrictas. Pero deben aplicarse con igual energía a ambos beligerantes.⁽¹⁸⁾

Se ha citado en la Convención de La Haya la denominación *mar territorial y aguas territoriales*, pero en ningún caso se especificó su verdadero significado. Hemos explicado este problema anteriormente. En los meses de octubre y noviembre de 1954 se realizó una conferencia de técnicos para expedirse sobre lo que

⁽¹⁶⁾ RUIZ MORENO, ISIDORO, *op. cit.*, pág. 348.

⁽¹⁷⁾ ACCIOLY, HILDEBRANDO, *op. cit.*, pág. 326-27.

⁽¹⁸⁾ RUIZ MORENO, ISIDORO, *op. cit.*, pág. 358.

estos términos representaban. Fue una conferencia regional, a la cual concurrieron Chile, Perú y Ecuador.

La condición de los ríos internacionales es debatida por los autores. “Sin embargo, en el caso de aguas fluviales o mejor de “ aguas interiores, es claro que el Estado neutral ribereño tiene “ el derecho o más bien dicho, el deber de cerrarlas a las naves “ de guerra beligerantes, aunque se trate de un río abierto a la “ navegación internacional. La razón es obvia; esas aguas cons- “ tituyen parte del territorio del Estado ribereño, que ejerce sobre “ ellas una soberanía comparable a la ejercida sobre la tierra “ firme.” (19) Esta opinión fue sostenida por Holanda en 1914, con referencia al río Escalda. (20)

Dice Ruiz Moreno “... si a los neutrales les fuese permitido “ prohibir el simple pasaje por sus aguas a los buques beligeran- “ tes, se podría dar el caso de una Potencia mediterránea como “ Paraguay, en guerra con cualquiera que no fuese limítrofe, ja- “ más podría ejercer sus derechos de beligerante, fuera de su te- “ rritorio, ni invadir ni ser invadida, pues bastaría que la Repú- “ blica Argentina impidiese el pasaje de los buques de guerra “ paraguayos y los de su adversario por el río Paraná, para que “ jamás pudiesen estar los enemigos en contacto, y si esto fuera “ un resultado muy humanitario, afectaría fundamentalmente los “ derechos de los beligerantes y su propósito de dirimir, sin in- “ tervención de los neutrales, su cuestión por las armas, dado su “ carácter de Potencia.” (21)

Ambas opiniones están reñidas, pero se ajustan al texto de los artículos citados, ya que expresan en todo momento que “*pueden permitir*” y no que “*deben permitir*”.

Los estrechos, a pesar de ser en realidad aguas interiores, se han considerado por unanimidad como libres al tránsito. Ejemplo de esto son el Canal de Panamá y el de Suez. Con motivo de la II Guerra Mundial, EE. UU. dictó normas para el uso del primero de éstos.

3 - Admisión y estadía en puertos y radas neutrales. “Una “ Potencia neutral debe aplicar igualmente a los dos beligerantes “ las condiciones, restricciones o interdicciones por ella estableci- “ das con respecto a la admisión en sus puertos, radas o aguas

(19) ACCIOLY, HILDEBRANDO, *op. cit.*, pág. 295.

(20) RUIZ MORENO, ISIDORO, *op. cit.*, pág. 348.

(21) *Ibidem.*

“ territoriales, de los buques de guerra beligerantes o de sus
“ presas.

“Sin embargo, una Potencia neutral puede prohibir el acceso
“ a sus puertos y radas al buque beligerante que hubiera omitido
“ conformarse a las órdenes y prescripciones establecidas por ella
“ o que hubiera violado la neutralidad.”

Así se expresa el artículo 9º de la XIII Convención de La Haya. En éste se adopta una de las tres teorías que se han emitido sobre el tema particular de que trata dicho artículo.

Su esencia es el derecho y no el deber que tiene toda Potencia neutral de admitir a un buque beligerante. El mismo principio es el que sostiene el Instituto de Derecho Internacional.

El Instituto Americano de Derecho Internacional, en 1907, consideró como valedera la tesis de negar sin distinciones tal admisión, salvo casos de arribada forzosa, que representa un principio de humanidad.

La tercera, y menos aceptada de las teorías, es la que implica el desconocimiento de la soberanía del Estado neutral. Ésta impone la “obligación” de permitir la entrada y estadía a los buques beligerantes.

El principio de hospitalidad no se originó en ninguno de estos organismos internacionales, nació de las reglamentaciones del siglo XVII, considerándolo como regla.

Como ya hemos comprobado, la XIII Convención de La Haya reconoció la primera de las teorías, y con ella la soberanía de los Estados. Veremos como deja a criterio de los neutrales, el adherirse a estas reglas, o establecer otras especiales, siguiendo desde ya su línea general. Estos Estados, no obstante, pueden prohibir el acceso a sus aguas.

Derivada de esta Convención, ocurrió que durante la I Guerra Mundial, Holanda, en su declaración de neutralidad, discriminara los puertos, radas y aguas territoriales donde podían buscar asilo y proveerse de determinados artículos los buques beligerantes. El Gobierno de Turquía adoptó como norma el rehusar el asilo, salvo casos de fuerza mayor, por ejemplo, averías o estado del mar.

En el segundo párrafo del artículo 9º de la citada Convención se estipula una norma de carácter coactivo, que permite a las Potencias neutrales hacer valer su derecho e impedir su violación. Esta regla no violenta el mantenimiento de las relaciones entre el beligerante y el neutral, por su simple aplicación.

Esta hospitalidad brindada tiene un límite al cabo del cual debe retirarse el beligerante.

El artículo 12° prevé como plazo de estadía en puerto, rada o aguas neutrales las 24 horas, pero deja a criterio de las Potencias neutrales modificar tal lapso.

Esta cláusula que fija plazo al derecho de asilo fue impuesta por las circunstancias, en siglos anteriores, pero sin ser definida en cuanto a horas o días por las Potencias neutrales. Recién a partir del año 1907, con la XIII Convención que comentamos, se determinó el mismo. Como hemos dicho, se presentaron varias situaciones en que por falta de este límite se violaba la neutralidad. Tales fueron los casos del buque de guerra unionista "*Tuscarora*" en 1862, esperando la salida de otro enemigo beligerante, y los incidentes producidos durante la guerra ruso-japonesa por la estadía en puertos neutrales de la escuadra del almirante Rodjevsky.

El tiempo límite provocó polémicas que se concretaron en dos tendencias: la inglesa y la francesa. La primera, sostenida por Gran Bretaña, restringía el plazo a 24 horas. Tenía su explicación, pues esa Potencia poseía colonias y su aprovisionamiento en ellas no presentaba inconvenientes. Con esto impedía a las Potencias, sin estas bases de ultramar, el traslado de probables fuerzas enemigas por falta de apoyo logístico.

La teoría francesa, más amplia, no especificaba término, salvo en el caso de arribada acompañando una presa; en esta hipótesis, la duración sería de 24 horas como máximo.

La teoría aceptada fue la inglesa.

No obstante haber expuesto dos tendencias, hubo otras en que se consideraba el tiempo de permanencia autorizado, como una función variable con la distancia al teatro de operaciones. Estuvo en boga antes y durante la I Guerra Mundial. El Gobierno brasileño diferenció, durante este período de hostilidades, la circunstancia del alejamiento de sus puertos del teatro de operaciones o de los puertos más cercanos de los beligerantes, figurando en las reglas sobre neutralidad dictadas en el año 1914.

Este factor discriminatorio podía considerarse en aquella oportunidad, pero fue imposible durante la II Guerra Mundial, ya que cada beligerante, sin causas fundadas, señaló como teatro de operaciones zonas ilimitadas.

Quedan exceptuados del cumplimiento de este requisito, de las 24 horas, los buques dedicados exclusivamente a misiones cien-

tíficas, filantrópicas o religiosas. El artículo 14 legaliza tal franquicia. Por causa de averías, mal estado del mar o en países donde no se puede aprovisionar de víveres o combustible antes de haberse cumplido las 24 horas, se extiende el plazo por mayor número de horas.

Para evitar las malas interpretaciones y cumplir los fines propuestos, en *el* artículo 13° se impone a la Potencia neutral de informar a los buques beligerantes que se hallen en sus puertos, radas o aguas territoriales el tiempo que tienen como límite para abandonar dichas aguas, pasado el cual serán internados. Este tiempo será las 24 horas o el que una ley especial del país disponga. En el supuesto de existir impedimentos, si están éstos considerados dentro de las excepciones, podrán prorrogarles los horarios de zarpada hasta haber cesado éstos.

En la hipótesis de que los buques de guerra beligerantes fueran comunicados y permanecieran en los puertos, radas o aguas territoriales neutrales haciendo caso omiso de tal notificación, la Potencia neutral tendrá derecho a incapacitar el buque para hacerse a la mar hasta el fin de las hostilidades, debiendo el comandante facilitar tal maniobra. La tripulación será detenida y los oficiales dejados en libertad bajo palabra de no abandonar el territorio sin autorización. En el buque podrá dejarse personal suficiente como para conservarlo.

Así como se admite la entrada y permanencia, especificando el tiempo de duración, también se regula el número y calidad de los buques de guerra beligerantes que pueden estar en los puertos y radas.

La XIII Convención de La Haya adoptó al redactar el artículo 15° la regla de las tres unidades. La Declaración General de Neutralidad de los Estados Americanos emitida en 1939 adopta la misma tesis. Siempre, con el mismo concepto, deja libertad para hacer cumplir disposiciones especiales. No sólo se comprende dentro de este número las de un mismo pabellón, sino también las de distinto pabellón, pero que son beligerantes aliados.

Los que impugnaron la cantidad, fueron principalmente Rusia y Alemania. Apoyaron su teoría en que un barco de línea va siempre acompañado por otros menores que le sirven de cobertura. Esto es más notorio en esta época donde las fuerzas destacadas o fuerzas de tareas no están formadas, en general, por buques aislados, sino que van buques tipo torpedero defendiendo cruceros, acorazados o portaaviones. Caso similar ocurriría con el tren

de flota donde concurren a su formación buques de diferentes características. En su discusión lógicamente el número de tres fue atacado como insuficiente.

Guiándose por la facultad especial de legislar sobre esta materia que le confiere la citada Convención, varios países modificaron esta cantidad. Uruguay en 1914 dictaminó como número máximo de navios de guerra el de cuatro. Pero esto era para los de gran porte. De los menores podrían asilarse hasta el número de naves integrantes de grupos en su organización normal (ejemplo: grupos, divisiones). No podían exceder de doce (arts. 3° y 4° del Decreto de agosto de 1914).⁽²²⁾

No sólo puede darse el caso de buscar asilo buques de guerra; puede ocurrir que concurren mercantes al mismo tiempo y puerto o rada neutral. El caso está contemplado en el artículo 16°. Ningún buque de guerra puede abandonar el puerto o rada hasta 24 horas después que lo haya hecho el mercante de pabellón enemigo.

Esta regla fue aprovechada en el caso del acorazado de bolsillo alemán "*Admiral Graf Spee*". El comandante de uno de los navios de guerra ingleses que lo esperaban para darle batalla, solicitó al cónsul inglés que hiciese cumplir la regla de las 24 horas, la del artículo 16°, para darle tiempo a reunirse con refuerzos que llegarían de un momento a otro. Se ejecutó esta solicitud, lográndose lo buscado.

Si buques de guerra beligerantes enemigos coincidieran en buscar asilo en un puerto o rada, el orden de zarpada estará dado por el de llegada, con intervalo de 24 horas. En caso de extensión del tiempo legal de permanencia, podrá alterarse el orden.

El caso más interesante lo presenta el submarino, por las polémicas que ha desencadenado. Dicha nave no ha sido incluida en la XIII Convención. No obstante ello, por su manera de actuar y el desarrollo que ha ido adquiriendo, debe tomarse muy en cuenta.

Los Estados europeos como Noruega, Suecia, Islandia, Finlandia, Estonia, Letonia y Lituania prohibieron el acceso y permanencia de tales naves en sus aguas territoriales. Las Repúblicas Americanas adoptaron las dos alternativas. Pero en 1941 todos los países del Continente Americano lo habían proscripto de navegar por sus aguas territoriales. No obstante, autorizaron su admisión y estadía, pero bajo ciertas condiciones. El Comité In-

⁽²²⁾ *Ibidem*, pág. 338.

teramericano de Neutralidad recomendó a los Estados Americanos medidas a adoptar con los submarinos. Algunas de éstas son: navegación en superficie en aguas territoriales, señales indicando la causa por la cual buscan asilo, pabellón indicando nacionalidad. Estas medidas fueron previstas teniendo en cuenta que estas naves únicamente arribarían por causas de fuerza mayor tales como mal estado del mar, reparación de averías o alguna otra necesidad de carácter humanitario.

Los buques mercantes también tuvieron que regirse por ordenanzas particulares, a fin de impedir que en su estadía por tiempo indefinido, fuesen usados como base de operaciones o cargasen elementos para entregar posteriormente a buques de guerra beligerantes.

Está especificado en el artículo 21° que no puede conducirse presas a puertos neutrales, salvo casos de fuerza mayor. Cesada la causa que determinó la arribada, deben partir, en caso contrario el buque será internado, su tripulación detenida, es decir aquella puesta por el captor. La tripulación original del buque será liberada.

Lo mismo ocurriría con presas conducidas por otras causas que las consideradas de fuerza mayor.

Si la presa fuese dejada bajo secuestro, a la espera de sentencia dictada por un Tribunal de Presas, la nave escolta y la tripulación puesta a bordo por el captor podrán partir. Si viajara la presa sola, la tripulación de la nave captora embarcada en ésta, será dejada en libertad.

Referente a buques que buscan asilo por persecución, no se ha reglado nada, pero en algunas codificaciones se lo considera como arribada forzosa. En las ordenanzas brasileñas de 1914, se lo hace en el artículo 7°.

4 - Reaprovisionamiento y reparación de averías. El derecho de asilo tiene sus particularidades o presenta casos especiales. Al hablar de este derecho no hicimos mención a la posibilidad que tenían las unidades que se acogían al mismo, de reaprovisionarse, reparar sus averías, mejorar su armamento o transformar sus condiciones como buque de guerra beligerante.

En el artículo 18° de la XIII Convención se deja especificada bien claramente la prohibición de renovar o aumentar su armamento o completar sus tripulaciones. La ejecución de cualquiera de estos actos equivaldría a aprovechar los puertos neutrales como puntos de apoyo para efectuar campañas de guerra y se asimi-

laría a esos lugares a base de operaciones encubiertas. Significarían cualquiera de ellas mejorar las características militares. Este artículo tiene como antecedente el artículo 2° de las Reglas de Washington.

A fin de cumplir estas medidas se promulgaron decretos y leyes a principios de la I Guerra Mundial, tales como el decreto chileno del 14 de agosto de 1914. ⁽²³⁾ Estas normas regían también para los mercantes dentro de ciertas tolerancias. Uruguay y EE. UU. hicieron declaraciones similares.

Las reglas generales brasileñas de neutralidad de 1939 establecían la prohibición de recibir los beligerantes en puertos de ese Estado y productos enviados directamente a ellos en naves de otra nacionalidad.

De permitirse a los buques aumentar su armamento, acaecería que naves mercantes aprovecharan para transformarse en naves de guerra o por lo menos armarse.

Los neutrales deben regular cualquier maniobra de tal naturaleza que se trate de efectuar dentro de su jurisdicción. Es una responsabilidad tomada en su calidad de neutral.

Cualquier tipo de armas, municiones y todo aquello que pueda ser útil a un ejército o flota está proscrito de ser entregado por una Potencia neutral a otra beligerante. Esta cláusula impide que se autorice a importar o exportar por cuenta del beligerante tales artículos.

a) *Reaprovisionamiento de combustible y alimentos.* Probablemente una de las mayores polémicas de este tema la constituyó la discusión sobre concesión por parte de las Potencias neutrales de entregar combustible a los beligerantes. No la entrega en sí, sino la cantidad de éste que debía o podía autorizarse embarcar. Concurrieron muchas teorías sobre el particular.

En el artículo 19° de la XIII Convención se exponen dos formas de efectuar la entrega de combustible. La primera depende de la distancia al puerto más próximo del país de matrícula de la nave beligerante. No impone ninguna velocidad especial u otra condición. Esta fue propuesta por la representación británica. La japonesa y española también la apoyaron, pero mientras aquella estipulaba el factor velocidad, a velocidad económica, ambas agregaban o el puerto neutral de destino si éste estaba más próximo. La japonesa también tenía otro elemento de valoración de

⁽²³⁾ *Ibidem*, pág. 328.

las cantidades a entregar que era carga existente a bordo, la cual debía ser involucrada dentro de la necesaria para llegar a esos puertos.

La segunda proposición del citado artículo concibe cargar combustible hasta llenar los pañoles, si el neutral hubiese adoptado tal práctica.

Este fue el resultado al cual se arribó. Hubieron otras propuestas, como las que subordinaban el suministro de combustible al desplazamiento, a la dotación normal o a la potencia de sus plantas propulsoras.

Para la primera apreciación del artículo 19° deben considerarse previamente a qué se denomina “puerto más cercano de su país”. ¿Depende éste del país mismo, del de sus colonias, del de sus aliados o el más cercano de su ruta hacia destino?

Estos puntos de vista motivaron un desconcierto, en especial por reservas formuladas por algunos de los países signatarios.

Al no ser ratificada la Convención a la iniciación de las hostilidades en 1914 por todos los beligerantes, cada país tuvo en cuenta sus propias necesidades y reglamentó esta entrega, siempre tratando a ambas partes igualmente. En general coincidían en surtir de combustible necesario para llegar al puerto más próximo.

En el supuesto del artículo 19° los países alejados de los beligerantes facilitaban la prosecución de largas campañas de guerra. Los países más cercanos servían de proveedores y en cierta forma de base de operaciones.

Durante el viaje de la escuadra rusa al mando del almirante Rodjevsky se pusieron de manifiesto varios conceptos. Éstos fueron algunos de los ejemplos que sirvieron de base para la redacción definitiva del artículo tratado.

Para controlar debidamente la utilización y no permitir abusos, debe vigilarse también a los mercantes de las naciones beligerantes, pues usufructuando su condición podrían usarlo a posteriori para entregarlo a los navios de guerra.

A efectos de evitar maniobras dolosas o inadecuado uso del combustible, el artículo 20° impide el abastecimiento del mismo hasta tres meses después de la última renovación en puertos de la misma Potencia.

Una de las excepciones a la regla de las 24 horas de permanencia la constituye, justamente, la carga de combustible en aque-

llos países donde éste no puede facilitarse hasta pasado ese tiempo; ejemplo de ello era, en la I Guerra Mundial, Italia. No se contemplan las situaciones fortuitas, tales como huelgas o falta momentánea de combustible.

El espíritu de estas reglas es permitir la continuación del viaje a su país de origen, no la de combatir.

EE.UU. se acogió a la letra del artículo 19º, al igual que Brasil. Uruguay determinó como cantidad suficiente la necesaria para llegar al puerto carbonero más próximo de la nación vecina. La República Argentina en la misma época, 1914, decretó entregar lo suficiente para llenar sus paños.

En nuestro país el “*Eleonore Woerman*” pretendió cargar mayor cantidad. Al ser descubierto se le conminó a abandonar el país so pena de internación. (24)

EE. UU., un mes después, en noviembre de 1914, modificó su concepto. El puerto vecino más próximo, fue la idea que aplicó para calcular el combustible necesario a otorgar al buque beligerante que así lo solicitaba. Chile en 1939 decretó la cantidad de combustible como la necesaria para llegar al primer puerto de un país vecino. (25)

Si para determinar la cantidad de combustible se propusieron varias ideas, para reaprovisionamiento de víveres éstas fueron menos y defendidas débilmente. En general siguieron el mismo criterio que para la distribución de combustible.

La delegación rusa no opuso resistencia al aprovisionamiento; la británica el suficiente para alcanzar el puerto más próximo de su propio país; la japonesa, con su reserva; y la española hasta el mismo punto o el puerto neutral más cercano si fuera su destino.

Sin mayores discusiones se aprobó la provisión hasta completar sus límites normales en tiempo de paz.

Durante la II Guerra Mundial los países beligerantes llegaron a considerar los alimentos y vestimentas como contrabando de guerra. Las Repúblicas Americanas se opusieron, por la VII Resolución, que fueran incluidos dentro de contrabando de guerra los productos alimenticios y los artículos de vestuario para las poblaciones civiles. Asimismo declararon que concederían créditos

(24) *Ibidem*, pág. 342.

(25) UNIÓN PANAMERICANA, *Leyes, decretos y reglamentos sobre neutralidad* (Washington, D. C., 1940), Suplemento N° 1, pág. 13.

para la adquisición de los mismos a los países beligerantes. Se fundamentó tal resolución en el artículo 16° de la Convención sobre Neutralidad Marítima, suscrita en La Habana. ⁽²⁶⁾

En la Convención sobre Neutralidad Marítima de La Habana se completó lo estipulado por la XIII Convención de La Haya. Por su artículo 12° se entienden las normas sobre aprovisionamiento, abastecimiento y permanencia de las naves de guerra, extendiéndose estos conceptos a los buques auxiliares ordinarios, buques mercantes transformados en buques de guerra, buques neutrales que toman parte directa en las hostilidades y buques mercantes armados. ⁽²⁷⁾

b) *Reparación de averías*. Si se condena el armamento en puerto neutral o el aumento de la fuerza militar de un buque de guerra beligerante, tendremos que discriminar si las reparaciones a que se somete a una de este tipo en un puerto neutral no tiene, en realidad, el carácter de mejoramiento de su condición de buque de guerra. Lógicamente si un buque ha soportado un combate, sus averías habrán hecho disminuir su capacidad operativa, pero también pueden haber afectado su seguridad.

El derecho de asilo es restrictivo; para volver a su país únicamente se consienten estas reparaciones, es decir, aquellas que hagan peligrar el buque, las que atentan contra su seguridad, en particular las que le impiden navegar.

Durante el proceso de gestación de este artículo la delegación británica solicitó que se prohibiese la reparación de las averías causadas en combate. ⁽²⁸⁾

Las expresiones del artículo 17° eran de uso general antes de su establecimiento. El Instituto de Derecho Internacional lo había adoptado en 1898.

Pretender, como lo propuso la delegación británica, discriminar cuáles son las producidas en combate, hubiera obligado a verificar las averías antes de ser autorizadas, sin tener en ningún momento, y esto es lo importante, la seguridad de que no fueron provocadas por efecto de una lucha. Esto es sumamente difícil y daría pábulo a reclamaciones de acuerdo a interpretaciones diferentes sobre las mismas.

El Japón autorizaba las reparaciones suficientes como para llegar con seguridad al puerto nacional más próximo.

Durante la I Guerra Mundial ocurrieron casos típicos como

⁽²⁶⁾ SEGUNDA REUNIÓN DE CONSULTA ENTRE LOS MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS (La Habana, 1940), pág. 66.

⁽²⁷⁾ ANTOKOLETZ, DANIEL, *op. cit.*, pág. 617.

⁽²⁸⁾ RUIZ MORENO, ISIDORO, *op. cit.*, pág. 343.

el del buque de guerra alemán “*Grier*”, al cual se le repararon averías en Honolulu, previa verificación y determinación del tiempo dentro del cual tendrían que estar realizadas.

Más cercana a nuestra época está la II Guerra Mundial, de la cual también tenemos ejemplos. Se le concedieron 72 horas para reparar averías al acorazado de bolsillo alemán “*Admiral Graf Spee*”, en el puerto de Montevideo, y el mismo plazo al buque auxiliar inglés “*Carnavon Castle*”. A ambos exclusivamente se les concedió autorización para reparar averías que los imposibilitara para navegar.

BIBLIOGRAFÍA

a) General:

- ACCIOLY, HILDEBRANDO: *Tratado de Derecho Internacional* (Río de Janeiro, 1946). 3 tomos.
- ANTOKOLETZ, DANIEL: *Tratado de Derecho Internacional Público* (Buenos Aires, 1938). 3 tomos.
- ANZILOTTI, DIONISIO: *Curso de Derecho Internacional* (Madrid, 1935).
- CRUCHAGA TOCORNAL, MIGUEL: *Derecho Internacional* (Santiago de Chile, 1944).
- DIENA, G.: *Derecho Internacional Público* (Barcelona, 1946).
- ORUE, JOSÉ RAMÓN: *Manual de Derecho Internacional Público* (Madrid, 1933).
- PODESTÁ COSTA, L. A.: *Manual de Derecho Internacional Público* (Buenos Aires, 1947).
- SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE Y SIRVEN, ANTONIO: *Derecho Internacional Público* (Habana, 1938).
- VON LISZT, F.: *Derecho Internacional Público* (Barcelona, 1928).
- RUIZ MORENO, ISIDORO: *Lecciones de Derecho Internacional Público* (Buenos Aires, 1935).
- L. A. P. C. Y A. H.: *Apuntes de Derecho Internacional Público* (Buenos Aires, 1947).
- FIORE, PASQUALE: *Tratado de Derecho Internacional Público* (Madrid, 1895).

b) Especial:

- CEPPI, G.: *Derecho Marítimo de Guerra* (Buenos Aires, 1922).
- MINISTERIO DE MARINA DE ESPAÑA: *Derecho Internacional Marítimo* (Madrid, 1941).
- RUIZ MORENO, ISIDORO: *Guerra Marítima* (Buenos Aires, 1925).

c) Otras publicaciones:

- SEGUNDA REUNIÓN DE CONSULTA ENTRE LOS MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS: *Acta final* (La Habana, 1940).
- ULLOA: *Nueva concepción de la neutralidad*, en “Revista de Derecho y Ciencias Políticas” (Lima, 1936).
- UNIÓN PANAMERICANA: *Segunda Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas en La Habana en 1940* (Washington, D. C., 1940).
- UNIÓN PANAMERICANA: *Leyes, decretos y reglamentos sobre neutralidad*, “Serie sobre derecho y tratados” (Washington, D. C.), Nros. 5 y 6.
- CONFERENCIA DE DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO: *Conferencia de Derecho Internacional Marítimo en Londres en 1909* (Londres, 1909).
- SEGUNDA REUNIÓN DE CONSULTA ENTRE LOS MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS: *Algunas resoluciones aprobadas en la Segunda Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas*, en “Revista de Publicaciones Navales” (Buenos Aires, 1940), N° 453.

La psicología y el don de mando (*)

Por el Mayor John H. Burns

(Continuación)

Desarrollando el sentimiento de grupo.

El problema estrictamente militar en la formación de un soldado se divide en dos partes. El primero es asegurar la adhesión del soldado al grupo; y el segundo desarrollar en este grupo, los ideales de la conducta militar de la masa o el grupo. Considerando el primero, encontramos que no es tan difícil. Cuando los hombres tienen que comer, dormir, y trabajar juntos, inconsciente e imperceptiblemente adquirirán esta unidad o sentimiento de grupo. No pueden evitar que esto suceda. Es congénito en ellos y el resultado de su instinto de grupo. Pero se pueden hacer muchas cosas para acelerar o retardar esta integración.

Nada le da un sentimiento tan fuerte a un hombre de ser parte de un grupo como el ver que es una unidad completa, y que en realidad se mueve al unísono con ésta, hacia el frente y hacia atrás, fácil y confiadamente, a una cadencia coordinada. El estrépito rítmico de 100 botas en el pavimento es —para sus oídos— la verdadera pisada del grupo y su ser se enardece con el sentido del poder al percatarse que él es uno de los del grupo. El ejercicio en orden cerrado es un poderoso factor integrante. Hasta los egipcios sabían esto. Pero cuando el ejercicio es tan complicado que el hombre en todo momento teme hacer algo equivocado que le hará perder el paso con el grupo, y de esta suerte le probará a todos que realmente no pertenece a éste, entonces se convierte en un procedimiento tedioso y en un factor desintegrante. En nuestros antiguos ejercicios es dudoso si el soldado menos listo alguna vez tuvo confianza en su ejercicio. Esto subconscientemente le hizo sentir que no pertenecía completamente al grupo.

(*) De "Military Review", de enero de 1955.

Las antiguas voces de mando de *escuadras derechas* y *escuadras izquierdas* eran psicológicamente defectuosas tan sólo por esta razón. Probablemente eran correctas mecánicamente pero los seres humanos no reaccionan mecánica o lógicamente. El mecanismo interno del movimiento era psicológicamente ilógico, ya que hacía que varios hombres en la fila de atrás en realidad se alejaran de sus compañeros en lugar de seguirlos. Una superintendencia estricta podría solucionar esto, pero no por mucho tiempo. La tendencia instintiva del hombre era la de seguir a los demás, de aferrarse al grupo. El nuevo ejercicio tentativo se aparta de todo esto y no es sólo mecánicamente lógico sino que toma en consideración la naturaleza psicológica del hombre.

Todos los ejercicios deben ser sencillos. Deben recalcar el ritmo, y no deben llevarse a cabo por demasiado tiempo. De esta suerte, el soldado reconoce al grupo, se siente como una parte de él, y es rápidamente absorbido por el grupo. El deseo instintivo del hombre de vestir como sus compañeros es satisfecho con un uniforme; su deseo de pensar como sus compañeros debe satisfacerse dándole algo sobre qué pensar; esto es, intereses que todos comparten en común, cuyo interés es expresado mediante la conversación. Debe cuidarse su bienestar físico, porque al ser cuidado bien, piensa que pertenece a un grupo que es de gran valor. El pensar que los hombres pierden la moral y la confianza porque sus apetitos físicos no son satisfechos adecuadamente, es un análisis superficial. Para el hombre, un cuidado pobre indica que tiene jefes malos y que no es un miembro de un grupo que valga la pena. De esta suerte, su confianza en su grupo, tanto en los individuos que lo componen como en los jefes, es debilitada. Como consecuencia pierde la fe en esta entidad mayor. Sin esta fe las unidades no pueden combatir. Pensar en forma distinta es cerrar los ojos ante la experiencia. Los hombres han luchado en el pasado, y combatirán en el futuro, hasta el último aliento sin tener alimentos o vestuario adecuados. Pero en tales casos su fe permanece inquebrantable; su espíritu de grupo se impone a toda falta de comodidad humana; sabe que se ha hecho todo lo posible; o mejor dicho, tan grande es su fe en el grupo que aun careciendo de conocimientos precisos, ellos están convencidos de que se han adoptado todas las providencias necesarias para su cuidado. El enemigo es el que ha impedido que se les cuide como corresponde, y es así como el resentimiento de aquéllos es dirigido contra el adversario.

Un factor desintegrante son las competencias continuadas y

sistemáticas. Tales competencias asegurarán un alto grado de excelencia en los comedores, la limpieza, y cosas por el estilo, pero causarán graves males. A lo más es sólo una prueba para los oficiales. Napoleón dijo que no existían organizaciones pobres, sino que había comandantes pobres.

Algunas compañías con comandantes mediocres perderán constantemente y, como los miembros de la organización no admitirán y no pueden admitir que pertenecen a un grupo inferior (si lo hicieran el grupo se desorganizaría) le echan la culpa a un inspector que viene con el ánimo favorablemente predispuesto, a un coronel ya predispuesto, a una plana mayor ineficaz, a trampas cometidas por otras organizaciones, o a un comandante de compañía que es indigno de conducir a un grupo tan espléndido. En estos casos, el grupo de instintos de yo tiende a sostener los instintos del grupo, dando origen a un intenso sentimiento emocional. Cualquiera, o todos, de estos resultados de las competencias son desintegrantes.

Además, semejantes competencias sistemáticas engendrarán un conjunto de unidades subordinadas que reñirán entre sí, que recelarán de todas las otras unidades. Es posible que el comandante del regimiento logre una organización aparentemente impecable, pero ello será sólo a un precio elevado. Jamás mandará un regimiento, sino que tendrá únicamente una colección de grupos menores hostiles. En tiempo de paz este método debe ser evitado, por lo menos; en tiempo de guerra resulta fatal, porque el regimiento debe actuar como una unidad, y no es una.

Competencias informales y ocasionales, cubriendo un campo extenso de acontecimientos, son excelentes. El propósito de estas competencias debe ser para proporcionarle algo común a los hombres de qué hablar y no para calificar las compañías. Deben ser en la naturaleza de competencias amigables, que produzcan considerable risa y chistes y burlas de carácter jovial. Cuando las competencias son serias y las unidades trabajan durante semanas, empleando toda su energía y esforzándose para ganar, entonces tales competencias se convierten en un factor desintegrante. La competencia es una espada de dos filos que puede volverse contra uno. Producirá resultados, pero debe usarse con cuidado. Es extraño que los comandantes viendo el júbilo de la unidad que ganó, no se den cuenta de la depresión de las muchas unidades que pierden. Sin embargo, es una forma fácil de producir resultados superficiales “resplandecientes” y probablemente continuará.

La indicación de un grupo bien unido es el orgullo de la unidad, que se expresa por sí mismo en muchas formas. Las más comunes en el servicio militar son un buen ejercicio, un buen saludo, buenos comedores, cuarteles limpios, buen porte, y una persona aseada. Ahora, éstas sólo son cualidades físicas, que expresan cierto sentimiento mental de orgullo, moral, o disciplina, llámenlo como ustedes quieran. Es común juzgar esta cualidad mental calificando a las unidades de acuerdo con su eficacia en estas cualidades físicas. Este es un método excelente; siempre y cuando —y esto debe escribirse en letras de treinta centímetros de alto— *la unidad no haya conscientemente, con la inspección en mente, estado realizando esfuerzos deliberados para alcanzar un alto grado de eficacia en estos asuntos particulares*. Si es así, entonces meramente se convierte en una calificación del comandante de la compañía. Para determinar el estado mental de la unidad, el jefe debe seleccionar otro criterio para el cual no se han hecho preparaciones. De esta suerte, el verdadero valor de la unidad, como una unidad, puede determinarse, porque su norma entonces será la norma común o del grupo de la unidad.

Generalmente, sin entrar en mil detalles, puede exponerse que el desarrollo rápido del sentimiento de grupo puede lograrse fomentando en los mentes de los individuos sus intereses comunes: denlen algo de qué hablar, algo en qué pensar, que es común para todos, y dejen que esta conversación y pensamiento fomenten su orgullo en la unidad. El participar de penalidades o aun desastres comunes logrará esto. Puede ser realizado por algún acto estremecedor, trayendo su unidad a la mente de todos. Cortés hundió sus barcos después de llegar a México, y de este modo le hizo saber al ejército el hecho de que no podían huir; cada miembro tenía que depender del éxito eventual del grupo. Ese fue un factor muy integrante, pero negativo en naturaleza.

Como los seres humanos necesitan algo tangible para probar su “unidad”, tenemos que proporcionárselo. Los soldados llevan sus uniformes y, para distinguir los grupos más pequeños dentro de los grandes, se usa una insignia. Aun la nación necesita una prueba tangible de su unidad. Inglaterra tiene su corona y la pompa real; los norteamericanos tienen su bandera. Bismarck fue el que dijo que los alemanes necesitaban una clavija de donde colgar su lealtad y les dio la casa imperial de los Hohenzollern.

Una vez que los seres humanos están conscientes de su identidad con el grupo, desean tener prueba de su superioridad sobre los otros grupos. Están seguros de esta superioridad, pero tiene

que haber una prueba tangible a la mano para tener algo de qué hablar. Así es el caso de las naciones, la historia ha sido tergiversada para probarlo, y se escriben una gran cantidad de libros para probar la superioridad del céltico, el nórdico, o el anglosajón. Los soldados exageran las hazañas de su regimiento, en el pasado o en el presente, y cuidadosamente se olvidan de cualesquiera manchas que hayan en su escudo de armas. Para el propósito de integrar los grupos tales métodos son eficaces, pero el estudiante cuidadoso no debe llegar a conclusiones erróneas por su aparente veracidad al estudiar la naturaleza del hombre, las naciones, o el soldado en el combate. Sólo son verdades parciales y tergiversaciones.

Es desafortunado que, en nuestro ejército, no se le saque más provecho a las historias y tradiciones de los regimientos. El poner un escudo de armas en un uniforme no es de particular valor, a menos que el individuo sepa lo que significa el escudo —y rara vez lo sabe—. En esto, como en muchas otras cosas, hemos copiado la forma sin haber adquirido el espíritu. Un oficial de tiempo de guerra, que en una ocasión fue un hombre alistado en los Fusileros de Dublin, le contó al autor cómo se le hacía aprender al recluta en este regimiento toda la historia de éste antes de que fuera eficiente en el manejo de las armas. Esta es una psicología lógica.

Lo que hemos dicho hasta ahora en esta sección se puede resumir como sigue: primero, forme su grupo; en la vida militar usted hará esto casi involuntariamente. Después, dele muchas oportunidades para probar su “unidad”. Entonces proporcionele algo de lo cual pueda estar, orgulloso. Finalmente —o más bien durante todo el proceso— inculque los ideales de conducta del grupo. Esto último no es fácil, pero es la esencia del adiestramiento militar.

Inculcando los ideales de grupo.

Un grupo estrechamente unido puede desarrollarse sin altos ideales, o quizás con bajos ideales, de acuerdo a las normas militares. Por lo tanto, en esta formación del grupo, debe inculcarse ciertos ideales de conducta para los individuos. Si no se les proporciona algunos, se inventarán los suyos propios. Cada hombre del grupo tratará de ajustarse a los ideales de conducta del mismo, pero, como la naturaleza humana es débil, si los ideales son altos podemos y tenemos que esperar transgresiones. Sin embargo, y éste es el elemento importante, si el transgresor siente vergüenza

o culpa debido a sus acciones, entonces el grupo lo tiene bajo su dominio.

Es de gran importancia que el grupo adquiera ideales sobre lo que es la conducta militar, y es tarea del jefe ver que estas normas se conviertan en los ideales del grupo. En un grupo que ya ha sido formado con ideales pobres, él debe poder cambiarlos en buenos ideales—un asunto mucho más difícil que inculcar inicialmente los correctos.

Siempre habrá unos pocos, que, debido a debilidades humanas, o por no estar amalgamados adecuadamente en el grupo, no se ajustarán a las normas deseadas. Éstos deben ser castigados, no tanto porque el castigo los reformará sino debido al efecto que tendrá en el grupo como una unidad. Un castigo tal es, en realidad, una demanda del grupo si ha sido adecuadamente integrado, no un castigo impuesto por alguien de afuera o por los superiores. Éstos últimos siempre son resentidos.

Cuando hay muchas transgresiones en una unidad se puede decir que los ideales de conducta militar son bajos; por lo tanto, ocurren las violaciones. Muchos castigos en una unidad son considerados como una indicación de una pobre organización. Esto es una psicología sana. Los jefes se han descuidado, o no han podido establecer las normas adecuadas en las mentes de los hombres, no es que no han sido firmes y estrictos, como tan a menudo se cree.

Todo el asunto está en meter dentro de las mentes del grupo ciertos ideales que eventualmente considerarán razonables, lógicos, sensatos, y deseables. El mecanismo de hacer esto será discutido más tarde. Sin este sentimiento en la masa, sólo se puede regular la conducta por la fuerza, y de esta suerte hay que emplear la disciplina de la prisión.

El creer que los soldados, en una masa, pueden ser gobernados mediante la fuerza de los superiores, es ridículo. Por ejemplo, ¿por qué los soldados le deben temer a la pena suprema —la muerte— por desertar ante el enemigo en combate cuando se enfrentan a una muerte más segura e inmediata al avanzar en el campo de batalla? Los soldados, como cualquier ser humano, están gobernados por una de las siguientes maneras: “o pegándole un palo en la parte exterior de la cabeza o en la parte interior”. Todo el problema del adiestramiento militar está en colocar este palo dentro de su cabeza, y el medio por el cual esto es llevado a cabo es formando ideales de conducta de grupo, siendo el jefe el árbitro final de tal conducta.

El soldado arriesga su vida y lucha tenazmente cuando cree que una acción de esta naturaleza es el ideal de su grupo. Sin esto se deja influir por el instinto de la conservación propia, el cual está siempre presente y, estimulado constantemente por los peligros del combate, lo instan a correr—para alejarse de todo. El jefe es seguido, o temido, o venerado, sólo porque a él el grupo le ha dado el poder de juzgar si la conducta está a la altura de las normas del grupo. El individuo le tiene mucho más miedo a lo que sus compañeros piensan de él que a lo que sus oficiales piensan, a menos que los oficiales hayan sido aceptados como jueces de la conducta del grupo. Sólo cuando el jefe es identificado estrechamente con el grupo y es aceptado como un jefe, es que sus decisiones tienen influencia. Entonces es muy poderoso, porque está hablando con la autoridad del grupo.

Quizás el jefe más grande de la historia dijo: “Siempre he marchado respaldado de la opinión de 5 ó 6 millones de hombres.” Sin embargo, no menciona qué participación tuvo en la formación de estas opiniones. El hecho es que comprendió que su poder provenía de haber sido aceptado como jefe por el grupo.

Un ejemplo de cómo funciona este sentimiento del grupo es demostrado por lo siguiente: un marinero dejó una válvula abierta, causando que un submarino se hundiera 60 metros. Parecía que todos iban a morir, y el marinero a cargo de la válvula estaba nervioso y tenía miedo. Miedo, no de la muerte que era inminente, sino porque temía que sus camaradas de a bordo lo criticaran o que un oficial lo “regañara”. Indudablemente ese comandante era un jefe. Tan estrechamente había integrado a su pequeño grupo que los miembros le tenían más miedo a la opinión del grupo, o al jefe del grupo, que a la muerte inmediata.

Tal reacción mental es el objetivo que los jefes militares tratan de alcanzar—para integrar su grupo y para que lo acepten como jefe. Entonces el individuo le tiene más miedo a las críticas del grupo, o del jefe del grupo, que a la misma muerte. Además, desea los encomios del grupo. Por lo tanto, a pesar de la influencia del instinto de la propia conservación, arriesgará su vida. Sin este sentimiento el jefe no puede hacer nada. Esta es la fuerza que hace que masas de hombres marchen hacia una muerte casi segura.

Aquí comenzamos a ver un vago bosquejo de lo que por lo regular es llamado disciplina. En esencia parece que consiste de altos ideales militares establecidos en un grupo que ha sido integrado fuertemente. El jefe del mismo es aceptado como juez para

decidir si un hombre está a la altura de las normas del grupo. Puede ser que el soldado le tenga más miedo al jefe que al enemigo, como lo expuso un antiguo comandante griego, pero sólo cuando éste es el vocero del grupo. Cuando deja de serlo, las tropas le desobedecerán o lo matarán.

Cuando los hombres se enfrentan a los terrores de la guerra dos instintos chocan violentamente. El instinto del grupo los hace avanzar hacia el mortal peligro, mientras que el instinto de la conservación propia los insta a huir. Por lo tanto, un conflicto mental es creado. Los hombres que tienen un equilibrio mental inestable, o gran sensibilidad, no pueden resistir el conflicto interno y de esta suerte surgen nuestros casos de neurosis de guerra llamados *excitación mental*. La huida física, la cual es prohibida por los principios del grupo, es reemplazada por la enfermedad, la cual es tan sólo otra clase de huida.

Como se ha expuesto anteriormente en este artículo, no es la razón la que vence al miedo sino otro instinto —el instinto del grupo— y es tan fuerte que realmente puede causar una grave enfermedad en su conflicto con el instinto de la conservación propia.

¿Cómo vamos a inculcar los ideales militares adecuados? Primero es necesario tener un ideal claro de las normas que se desean. Estas normas deben estar relacionadas con los ideales de conducta prevalecientes en la vida civil y nuestros métodos de castigo no deben violar los ideales del grandioso grupo común conocido como la nación. Los romanos diezmaron una legión que demostró cobardía en el combate. Esto tuvo la aprobación de los ciudadanos romanos, o nunca se hubiera usado. Pero un castigo de esta naturaleza para nuestras tropas sería imposible. La tradición del grupo norteamericano es muy diferente a la de los romanos. De esto se puede ver cuán estrecho es el lazo entre el ciudadano y el soldado. Uno no puede ni pensar de cómo tratar al soldado sin pensar en la masa de donde viene.

En un pequeño ejército regular uno puede cambiar casi completamente al individuo, pero en un ejército nacional, en tiempo de guerra, no hay ni tiempo ni medios para llevar a cabo una misión hercúlea de esta naturaleza.

Cuando ya tengamos normas claras y bien definidas de conducta militar, ellas deben inculcarse mediante la sugestión, usando la palabra en su sentido técnico. No queremos decir que uno le sugiera a un soldado que haga algo. De ningún modo. Es ordenado a hacerlo. No obstante, antes de que podamos obtener el

tipo de respuesta adecuada debe establecerse en su mente que cualquier otra respuesta sería incorrecta. Este es el antecedente mental que es desarrollado mediante la sugestión.

La afirmación —pura y sencilla— libre de todo raciocinio, es la manera más segura de establecer tales ideales. El oficial que continua y delicadamente le inculca a sus hombres la idea de que su compañía es la mejor compañía en el regimiento, que la obediencia inmediata es una cualidad militar, en poco tiempo tendrá a todos creyéndose esto. Pero el oficial que trata de demostrar este hecho lógicamente nunca los convencerá. La sugestión primero, después, y siempre, es el método de establecer ideales en un grupo. Como cuestión de hecho, la sugestión no debe necesariamente comunicarse verbalmente. Puede comunicarse mediante una exclamación, o gesto, o frunciendo las cejas. El mudo ejemplo que da el jefe mediante su modo de vestir, su comportamiento, o eficacia, es una forma potente de la sugestión.

El poder de la sugestión, como ha sido expuesto anteriormente, depende de la fuente—el prestigio del individuo que la está promulgando y si la sugestión es compatible con las ideas que ya están en la mente del individuo. Aquí nos damos cuenta de nuevo que el adiestramiento civil del individuo influye en el adiestramiento militar. Parece que uno nunca puede divorciar los dos. Otro factor que influye para recibir sugerencias es la deficiencia del conocimiento que el individuo tiene acerca del asunto.

La característica fundamental de las opiniones formadas por la sugestión es su firmeza, y su aparente certeza para el poseedor de la opinión. Tienen el valor de una creencia religiosa. Las opiniones basadas en la razón o adquiridas de la experiencia no tienen este sentimiento esencial de certidumbre. No están acompañadas por el profundo sentimiento de la verdad que posee la creencia. Por lo tanto, una vez que hayamos inculcado los ideales mediante la sugestión, ellos tendrán casi la misma fijeza y verdad de las creencias religiosas. Esta es la clase de fortaleza mental que los soldados combatientes deben tener.

Se le dará poco valor a las sugerencias que se originan de individuos fuera del grupo. Sin embargo, los individuos aceptarán fácilmente y actuarán a base de cualquier sugestión que provenga de dentro del grupo. El grito de un individuo diciendo que están siendo traicionados puede causar un pánico; el grito de otro diciendo que el enemigo se está debilitando, puede causar un avance general hacia el frente. En cualesquiera de los dos casos, puede que no haya suficiente razón para la acción, pero el sugges-

tionable grupo sin raciocinar actúa rápidamente. Siendo éste el caso, es necesario inculcar en el soldado ciertas normas de conducta bajo tales condiciones; por ejemplo, no debe retroceder sin recibir órdenes. Pero sobre todo tiene que estar seguro de sus jefes, o de lo contrario surgirá un jefe de la masa y dirigirá el grupo, posiblemente hacia retaguardia. No se debe pasar nada por alto para hacer que los soldados confíen en sus jefes. Una vez que falte esta confianza no se puede dominar el grupo y está sujeto al pánico. El autor cree que una estrecha unión entre el oficial y el hombre alistado es necesaria de modo que el hombre, mediante una asociación estrecha, no se dé cuenta de sus puntos débiles. Algunos jefes innatos, pueden mezclarse libremente con sus soldados, pero para los oficiales como clase, una norma de esta naturaleza sería ruinosa. Por otra parte, al establecer una separación muy marcada tendría peores resultados, porque entonces el grupo sentiría que el jefe es un extraño, y por consiguiente no lo seguirían bajo una tensión. Existe un término medio conveniente, pero el autor no está preparado para exponer si lo hemos logrado.

Puede que el lector haya pensado que el autor no le ha dado suficiente atención al instinto de la pugnacidad. Se cree que este instinto, aunque quizás de gran valor en las batallas antiguas donde el hombre se enfrentaba al enemigo con la espada y la lanza, no desempeña una parte importante en la guerra moderna. De hecho, un exceso de éste puede ser un factor desintegrante en el grupo. Un exceso de hombres de temperamento pugnaz causan fricción y crean camarillas o bandos. El valor y la pugnacidad solamente, no hacen a los soldados. El romano no era esencialmente bravo. Le temía al galo como un individuo. Pero el galo, el británico, o el griego, todos cayeron ante la cohesión del grupo combatiente romano. Hoy día, descubrimos que el recluta adiestrado del Japón que viene de las clases no combatientes resulta ser un soldado mejor que aquéllos de la clase samurai. Y esta última clase por muchas generaciones se ha distinguido por su pugnacidad. No es el valor, o pugnacidad individual, sino el poder de combinarse en grupos estrechamente entrelazados, lo que hace la base del servicio militar.

Resumen.

Para resumir al ser humano como un soldado podríamos decir lo siguiente:

1. Los seres humanos son convertidos en soldados organizándolos en un grupo estrechamente unido. Bajo las condiciones normales de vida se formará un grupo sin cohesión.

2. La integración es acelerada cuando todos los individuos tienen el mismo antecedente cultural, cuando se realiza todo lo posible para hacerles ver claramente su unidad esencial, y se elimina todo lo que podría crear una impresión en cualquier mente, por sutil que fuera, que el individuo no es parte del grupo. Un grupo grande puede dividirse en grupos más pequeños sin cohesión alguna por métodos como las competencias generales.

3. Como los grupos humanos se forman fácilmente una vez que los seres humanos son reunidos, y como cada individuo se ajustará a las normas de conducta del grupo, buenas o malas, es importante que los ideales de conducta adecuados sean establecidos mientras se está formando el grupo. El individuo reaccionará de acuerdo a los ideales del grupo; puede que algunas veces no lo haga.

4. El poder y la fuerza de un jefe viene del grupo, mediante la aceptación que ellos le dan como el juez final en los asuntos de la conducta del grupo; no, como se puede notar, por una ley del Congreso u órdenes del Departamento de la Guerra. Uno puede mandar mediante el miedo, pero cuando el miedo mayor del combate surge, se pierde el poder de mandar. En esta situación sólo el jefe de grupo puede controlar.

5. Los ideales de la conducta militar son inculcados en el grupo por el poder de la sugestión. Estos ideales que han sido sugeridos se desarrollarán fácilmente cuando vienen de una fuente superior, cuando no están en contraposición a los ideales del gran grupo común —la nación—, y cuando los individuos tienen un conocimiento escaso del asunto que ha sido sugerido. Como los individuos corrientes tienen pocas ideas de las normas militares, aceptarán fácilmente aquéllas ofrecidas por la oficialidad que tiene prestigio. Pero —noten esto— si en toda la nación se desprecian o se desaprueban los ideales del soldado, entonces se pierde una gran parte del poder de la sugestión, porque el individuo tiene ideas fijas contrarias. Por una parte la China es un buen ejemplo de esto, y por otra parte el Japón. Por lo tanto, las sugestiones establecidas por las escuelas hoy día afectarán al soldado del mañana.

6. Los ideales o normas establecidos en el grupo mediante la sugestión toman la firmeza de una creencia religiosa. Son verdades patentes y no pueden ser alcanzadas o cambiadas por la razón.

7. El instinto del grupo es tan fuerte que puede vencer al instinto de la conservación propia. Es el poder que hace a las unidades, y las mantiene juntas hasta la muerte.

Al principio de este artículo los jefes fueron divididos en cinco clases. Esta es más o menos una clasificación arbitraria y probablemente sería sujeta a algún cambio después de un estudio más amplio. Pero para nuestros propósitos, la clasificación general será suficiente. Éstas son:

1. El jefe que es intelectual o artísticamente supremo en su campo.
2. El tipo de jefe comercial, el hábil diplomático que puede desviarse y cambiar pero nunca pierde de vista su objetivo.
3. El jefe de grupos pequeños.
4. El jefe de la masa.
5. El tipo que es buen administrador, tomando parte a un grado variable de la cualidad de las tres primeras clases.

El tipo común de don de mando en el ejército de tiempo de paz es el jefe de grupos pequeños. Su oficial de estado mayor típico participará de las cualidades del jefe comercial, y su experto en las escuelas de los servicios, se parece al jefe que está intelectualmente al frente en su campo. Verdaderamente, tenemos comandantes de grupos grandes; pero, debido a las exigencias del servicio, al acuartelamiento del ejército en puestos militares pequeños, y al continuo cambio de jefes, raras veces tienen una oportunidad para demostrar su habilidad como jefes de masas. Son el tipo del buen administrador, porque esa es la cualidad que se exige en un ejército de tiempo de paz. En el establecimiento de tiempo de paz progresan mucho, pero en la guerra, a menos que tengan algunas de las cualidades del jefe de la masa, es probable que sean generales mediocres o inferiores. La guerra tiene que lidiarse con hombres, y los hombres combaten por un jefe, no por una máquina de pensar.

Sería interesante determinar mediante pruebas psicológicas —y un buen psicólogo podría proyectar éstas— si el deber de la administración no produjo cualidades psicológicas antitéticas al desarrollo de las cualidades del don de mando para dirigir la masa. (El ejemplo del ex-presidente Hoover, un ejecutivo admirable, demuestra cuan ineptos son tales tipos en una posición que exige el don de mando para dirigir la masa.) También se podría idear una

prueba para determinar si los continuos trabajos teóricos, ejercicios sobre la carta y cosas por el estilo, no inhibieron también este desarrollo del don de mando para dirigir la masa, al ponerle el énfasis sobre la teoría y las cosas materiales cuando debía haber sido en el *hombre*.

El jefe de grupos pequeños tiene en tiempo de paz aproximadamente la misma función que en la guerra. Específicamente, está tratando con hombres como individuos. El jefe de la masa trata a los hombres como multitudes, grupos, gentíos —llámenlos como ustedes quieran. La técnica es diferente.

El jefe de grupo pequeño conoce a cada individuo. Para él cada uno es una personalidad. Tiene que ajustarlo dentro del plan de organización. Lo estudia como un hombre. Su punto de vista psicológico es, por lo tanto, el de un psiquiatra. Es una concentración sobre los individuos y la psicología individual.

Puede muy bien ser que una concentración tan intensa sobre los problemas individuales lo inhabilitan a pensar de y a tratar a los hombres en grupos y en masas. Toma muchos años en adquirir una técnica para realizar este trabajo bien. De esta suerte el jefe de por sí adquiere ciertas normas mentales para tratar con los hombres. Según amolda el grupo, ellos lo amoldan a él. A prueba de amargas experiencias descubre qué métodos trabajan bien, y cuáles fracasan. A medida que pasan los años, acumula una mente llena de ideas de grupos pequeños, y con ésta, cierta rigidez mental. Ésta puede muy bien ser la causa de la opinión general en el servicio que demasiado tiempo de servicio de compañía es deletéreo, y por lo tanto, el estancamiento de los ascensos es mulo.

Es dudoso si el antídoto es tener escuelas en mandos superiores. Éstas puede que sólo desarrollen al tipo intelectual, y el autor tiene una fuerte sospecha que un desarrollo intelectual de esta naturaleza no quiere decir que tenga capacidad para mandar. Las escuelas pueden enseñarle al estudiante *qué* deben hacer pero cuando llegamos al *cómo* tiene que emplear hombres, y estos hombres — y sus pensamientos y sus sentimientos— puede que estén más allá de su conocimiento. Y, de nuevo, quizás los años que haya estado en la escuela hayan impedido el desarrollo de la cualidad del don de mando para dirigir la masa, lo cual le permitiría inspirar masas de hombres a realizar grandes hazañas. Raras veces nuestros buenos estudiantes son nuestros grandes generales. Uno también podría tomar nota judicial de eso.

La mayoría de los grandes soldados no pasaron a través de esta fase de dirigir grupos pequeños. Napoleón, Pedro el Grande, Federico el Grande, y Condé, nunca mandaron un regimiento. Alejandro era hijo de un rey. Aníbal fue criado desde la niñez para el mando superior. Generalmente se cree que son los arduos efectos de la edad y la subsiguiente deterioración, tanto física como mental, lo que impide que los jefes de mediana edad alcancen la fama. No existe duda alguna de que los jefes más grandes han sido jóvenes. Pero el concluir que la edad es el factor principal es dudoso.

Parecería que no es la edad solamente, sino más bien largos años en el servicio militar, mandando unidades pequeñas y desarrollando una *inclinación por los grupos pequeños*. César entró en la profesión militar tarde en su vida, ganando su primera gran victoria sobre Vercingetórix a la edad de 42 años. De aquí en adelante ganó mucha gloria. Sin embargo, se notará al leer su vida, que cuando era joven no pasó a través de un procedimiento militar continuo. César, antes de sus experiencias en Galia, era un político de primera clase, no un soldado profesional.

Cuando el jefe del grupo pequeño en nuestro ejército asciende en tiempo de emergencia y asume el mando de una unidad grande, la técnica que adquirió tratando con su pequeña unidad es de poco provecho. No obstante, es el único equipo que tiene para tratar a los hombres, y, desafortunadamente, el método de inculcar su personalidad en este grupo más grande es muy diferente. Ya no se pueden mantener las relaciones de hombre a hombre. Es una imposibilidad debida al tamaño del grupo. Sin embargo, si el jefe es viejo, y tiene ideas rígidamente establecidas por largas y aiosas experiencias, tanto él como la organización están en una posición desafortunada, porque el grupo grande —al igual que el pequeño— debe sentir la presencia del jefe, y depender de él, temerle, y venerarle, todo al mismo tiempo; y la tragedia ocurre cuando el jefe no sabe cómo fomentar este sentimiento.

Si el jefe no puede desarrollar este sentimiento encontrará a la unidad ineficaz en el campo de batalla, aunque si es un buen administrador puede que convierta a la organización en una unidad muy excelente. Realiza esto tratando con unos pocos comandantes, y la vieja técnica todavía sirve, pero para el muy alejado sirviente de la ametralladora es sólo un nombre y a menudo menos que eso.

La unidad grande es un proyectil vacío. Si llega a combatir, será debido a los esfuerzos individuales de las pequeñas unidades

subordinadas trabajando para sus comandantes inmediatos —no para el comandante de la unidad grande. El gran valor y el cariño de los hombres hacia su unidad individual pueden hacer que el comandante superior alcance mucha gloria. Pero déjenlo que se enfrente a un jefe que sabe dirigir la masa y el resultado es una conclusión que ya se sabe. El jefe debe saber cómo mantener la moral, y no puede hacer esto a menos que sepa la técnica de tratar con los hombres en la masa.

No obstante, como no puede inculcar su personalidad sobre su mando mediante el contacto directo, ¿cómo lo puede realizar? Seamos francos aquí. Se dramatiza él mismo, consciente o inconscientemente. Quizás sea ese afortunado y raro hombre que exteriormente posee las cualidades que el grupo cree que distinguen al jefe. Todos los grupos tienen ideales de esta naturaleza. Todos los grandes jefes se han dramatizado ellos mismos o han sido dramatizados por su gente. La fuerte y silenciosa tenacidad de Grant se ajustaba exactamente al ideal de un jefe que tenían los norteamericanos; no tenía que hacer nada sobre esto. Teniendo suficiente destreza para lograr unas pocas victorias, probó que era el jefe que buscaban. Tenía esa habilidad. Kitchener se ajustaba al ideal británico en la primera guerra mundial y mantuvo su posición hasta el final, pero es dudoso de que fuera un gran soldado. El grupo raras veces se preocupa por esto.

No obstante, otros jefes no son tan afortunados. Tienen que dramatizarse ellos mismos de alguna forma. ¿Qué fue más dramático que el rápido avance de Sheridan hacia Winchester? ¿Por qué Custer usaba su pelo rubio, largo? César fue muy dramático cuando se precipitó al frente de las líneas que huían en Munda y exclamó: “Vean al jefe que ustedes están a punto de traicionar “ y en qué ocasión.” Logró un resultado inmediato, pero el drama de este acto fijó su personalidad en las tropas. Tales actos hicieron famoso a César, al igual que su habilidad en la guerra. Consideremos a Ney, cuando se paraba en sus estribos, sereno e impenetrable bajo el fuego, y les decía a sus desalentados soldados: “ ¡Sólo mueren los que vacilan! ¡Mírenme a mí! ¡No me han “ herido todavía!” Los soldados que vieron eso, o lo oyeron más tarde, nunca olvidaron la imagen de Ney. El sereno Washington para tranquilizar a sus hombres, cabalgó entre las líneas en Princeton, completamente expuesto a las salvas de las armas. Logró su resultado inmediato, pero en ese grupo inculcó su personalidad para siempre. Todo esto es drama.

¿Cómo podrán los comandantes modernos inculcar su personalidad en los inmensos ejércitos nacionales de la próxima gue-

rra? Será un serio problema, pero tiene que hacerse y el método de realizarlo es exactamente de igual valor que todas las investigaciones que se están llevando a cabo en todos los ejércitos. Cómo puede inculcarse esta personalidad en la masa durante el adiestramiento antes de la guerra es un problema vital.

El hábito de Napoleón de arengar a sus tropas, de acuerdo a Eltinge, produciría sólo disgusto y mofa en las tropas norteamericanas. Esto se debe dudar. Lord Wolseley creía que el mismo o métodos similares harían maravillas con las tropas británicas, y creía que tales métodos darían principio a una era de victorias para Gran Bretaña.

Cualquiera que haya oído a un jefe político popular —como Alfred E. Smith— crear un verdadero frenesí en un grupo y aun tener a un gran grupo adherido a él en una derrota desastrosa, dudará seriamente si no se podrá excitar a los norteamericanos mediante el poder de las palabras a realizar grandes hazañas. Debe recordarse que el ejército es igual que las personas de donde viene. Esto no es una súplica por conseguir oficiales de una oratoria elocuente, sino un intento para indicar cómo nuestro erróneo concepto de las cualidades humanas, y nuestra aceptación de tales ideas como la “psicología racial”, nos permiten descuidar un poderoso mecanismo del don de mando.

Napoleón empleó los pensamientos en las mentes de sus hombres. Con pensamientos diferentes en estas mentes él habría usado un sistema diferente. El pensar que reaccionamos muy diferente a los franceses u otras naciones, es una forma de arrogancia nacional que con seguridad conducirá a un pensamiento erróneo. Debemos abandonar la perniciosa y perezosa costumbre de atribuir cualquier cosa inexplicable en otras naciones a la raza. Como se ha expuesto anteriormente, no se le da mucha importancia a este argumento en las naciones europeas. Pero la educación que los seres humanos reciben es muy importante.

Los comandantes de grandes masas en nuestras guerras futuras tienen, cada vez más, que depender de esa fuerza que los políticos y los predicadores usan tan airosamente, no importa cuán repugnante nos parezca a aquéllos que nos hemos acostumbrado a la actitud de emplear el contacto directo. Si esto estimula una reacción adversa en la mente del lector, puede estar seguro que reacciona instintivamente, y la emoción es evidencia clara de que su opinión es una que no es racional, basada en datos inadecuados. Esto es verdad a pesar del hecho de que su opinión puede ser correcta y la del autor errónea. Una fuerte emoción es siempre evidencia de opiniones que no son racionales.

El jefe de la masa, si tiene éxito, no sólo tiene que poseer el poder de excitar a los hombres y atraerlos, sino que tiene que poder darse cuenta de cuándo este entusiasmo falta, cuándo el lazo entre los dos se está aflojando y necesita apretarse, y cuánto esfuerzo puede resistir su grupo antes de romperse. César muchas veces era temerario y en Alejandría casi fracasó, pero confiaba en sus hombres y siempre realizaban una labor excepcional. Conocía a su intrépido legionario. Parecía que Lee a menudo se arriesgaba pero conocía a sus hombres. Es dudoso si Norte América alguna vez ha producido un jefe militar de la masa más grande que Lee. Su nombre en el Sur es venerado con idolatría, aún hoy día. Con masas estrechamente unidas —inspiradas por un jefe popular— se pueden correr riesgos que serían una locura con organizaciones que no tienen cohesión.

Napoleón ha sido criticado por la formación cerrada que usó en su ataque en Wagram. Los geómetras militares pueden, con lápiz y papel, demostrar que era completamente incorrecta, aunque tuviera éxito. Pero debe recordarse que Napoleón estaba tratando de ganar una batalla, y usó —de la forma más diestra que sabía— el material humano que tenía para lograr este resultado. No estaba ilustrando un libro de texto. Las tropas en Wagram no eran los soldados escogidos que había empleado en sus primeras guerras. Puede que necesitaran el contacto de hombro a hombro provisto por la columna para que se dieran cuenta de su unidad y avanzaran. De los 22.000 hombres, por lo menos 12.000 evadían el trabajo; de 1.500 a 3.000 llegaron a la posición. Indudablemente era una unidad que había sido pobremente integrada. En una formación abierta no hubieran ni llegado a la posición. Fue un don de mando bueno el emplear una formación de esta naturaleza, aunque las tácticas fueron teóricamente pobres. Esto sirve para ilustrar que las interpretaciones mecánicas de las batallas pueden conducirnos a graves errores relativos al don de mando, al generalato, y a las tácticas.

Podemos tener matemáticas puras —una asignatura que no tiene que ver con la vida— pero no puede existir una cosa como la táctica pura; porque la táctica siempre tiene que tratar con los hombres.

Sería instructivo analizar las batallas y campañas de los grandes capitanes e intentar determinar exactamente qué parte de su éxito dependió de sus disposiciones tácticas, y qué parte dependió en su habilidad para estimular a sus hombres a realizar más de lo que era humano.

Cannas es una batalla clásica; sin embargo, el concepto fue sencillo, y, lo que es más, juzgada por cualesquiera normas de los valores materiales, fue muy precipitada, sino temeraria. El realizar un envolvimiento doble de una fuerza superior con una muy inferior, particularmente cuando la fuerza hostil estaba compuesta de legiones romanas de fuertes combatientes, no puede ser justificado por cualesquiera normas materiales. No obstante, el plan de maniobra de Aníbal fue así. Todo dependía en cuanta presión, principalmente moral, el pesadamente armado soldado de infantería cartaginés podía resistir cuando los galos y los españoles huyeran. Pero Aníbal había medido los poderes mentales de sus cartagineses y galos con la mayor precisión, y se aprovechó de la fuerza y la debilidad de ambos. Un poco más de presión, particularmente mental, y los cartagineses hubieran huido; porque la presión mental era terrible en las batallas antiguas. Pero no lo hicieron y se ganó una gran batalla y surgió un gran capitán. Sin embargo, ¿qué balanza puede pesar los elementos tácticos y morales de la batalla y decidir cuál decidió el combate? ¿Fue Aníbal grande porque concibió un plan arriesgado —juzgando por los factores materiales— o está su grandeza en su habilidad para inspirar a sus tropas, y juzgar con gran exactitud la presión mental que podían resistir? Sin duda el problema es sencillo, pero aun un gran historiador militar como von Schlieffen estudiosamente evita analizarlo y se conforma con considerar en detalle las disposiciones físicas de las tropas. No obstante, por todas las reglas del combate material, el plan de Aníbal no podía tener éxito, era muy precipitado; pero sin embargo, lo tuvo. Du Picq, un estudiante mucho más profundo de la mente del hombre, considera que la grandeza de Aníbal consiste en “su admirable comprensión de la moral del combate; la moral del soldado, tanto la “ de los suyos como la del enemigo”. La comprensión y la lógica se origina con el francés, y esto puede aclarar un poco el por qué los alemanes perdieron la guerra (primera guerra mundial). Aunque eran perfectos en las cosas materiales, los alemanes constantemente descuidaban los factores morales, tanto civiles como militares. De esta suerte, el frente interno había sido derrotado, no el ejército.

Un jefe que puede excitar a sus hombres a realizar esfuerzos extraordinarios, puede proyectar sus propias tácticas. No es una gran hazaña el derrotar a otro general, por ejemplo, si usted puede marchar 2 kilómetros mientras el otro marcha 1. La campaña de Jackson en Shenandoah —con sus tremendas marchas— es con-

siderada como la obra maestra del generalato, aunque fue una obra maestra del don de mando. La dificultad aquí no es proyectar un movimiento de esta naturaleza, porque cualquier oficial de estado mayor podría realizarlo. El éxito es marchar las tropas la distancia necesaria, porque una hazaña como ésta requiere un don de mando semejante a la de un genio. La ejecución del plan, con los soldados, es mucho más importante que el plan. Pero una raras veces oye que esa parte sea analizada o aun mencionada.

Al concepto popular —y del cuarto de operaciones— del general, a quien moviendo cuerpos de hombres alrededor de una carta al igual que un jugador de ajedrez, podemos añadirle un cuadro lisonjero: el de un general como un cauteloso médico con su dedo sobre el agitado pulso de un paciente, esperando el momento propicio para ponerle una inyección hipodérmica de digital. El paciente es el ejército y el general tiene que estar siempre listo para evitar que muera en sus manos, mediante una inyección de don de mando.

La historia militar está llena de interpretaciones geométricas de batallas. El estudio de las formaciones es excelente. ¿Pero quiénes constituyen la línea de batalla? ¿Quién se mueve de acuerdo al plan? Los hombres —ellos— llevan a cabo el plan; sin embargo, cuidadosamente omitimos su lugar en el plan. Tratamos desesperadamente de encontrar algún factor material al cual se le pueda atribuir la victoria; mientras que probablemente es algún factor mental el que está más implicado. Se suponía que los prusianos de Federico el Grande habían logrado sus victorias mediante la rapidez del fuego, obtenida por medio de un adiestramiento largo y riguroso cargando sus mosquetes. Así dice el intérprete material de las batallas. Pero el mariscal de Saxe notó que en las últimas cinco batallas murieron más prusianos que adversarios debido al tiro de los fusiles. Esto descartaría la explicación material. La contestación es la moral. El soldado al ejecutar mecánicamente los movimientos de cargar tenía poco tiempo de pensar en el peligro y, por consiguiente, podía resistir el pánico por más tiempo. Ese astuto soldado, el mariscal de Saxe, llegó a esta conclusión, la cual parece correcta. Este concepto material de la batalla ha colocado todos nuestros conceptos de la táctica fuera de la perspectiva; pero aún peor, nos ha dado una idea errónea de un jefe. Nosotros estudiamos escrupulosamente las cartas para determinar mediante qué extraña combinación geométrica grandes generales lograron sus victorias; cuando es más probable que las victorias fueron debidas al don de mando que se

empleó. El don de mando —ese poder de ejecutar los planes hasta el final y con hombres— es el que hace a los grandes jefes de batalla y a los grandes generales. Es imposible ver cómo uno puede anular esta conclusión con la doctrina moderna de que el ejército enemigo es el objetivo de toda maniobra. Porque la destrucción del enemigo significa batallas, y las batallas significan la utilización de hombres.

Frecuentemente se ha tratado de estudiar a los grandes jefes militares y de determinar los puntos comunes que podrían usarse como una base para el estudio del don de mando. Hasta donde sabe el autor —y éste ha investigado bastante— nada se ha desarrollado de esto. Aun en los más grandes de todos los capitanes, Alejandro, Aníbal, César y Napoleón, sería difícil encontrar cualidades psicológicas comunes. Todos difieren grandemente excepto que fueron maravillosamente airosos en el combate. Podemos decir que son genios y desafiar el análisis, pero esto sería cometer una petición de principio. Pero consideremos jefes de una clase secundaria; ¿podemos encontrar algunas cualidades comunes en ellos?

¿Qué hay de común entre los siguientes: Saint Cyr, glacial, reservado, indiferente, pero leal, quien consideraba a sus hombres como instrumentos de guerra solamente, y fue reprochado por pensar muy poco de ellos; Kellermann, valiente, sereno, formal, cauto, y firme, pero lo suficiente vanidoso para creerse que era el primer general de Europa; Soult, difícil de tratar y no conocido por su lealtad; Desaix, apacible, cortés, que se ruborizaba al oír expresiones indecentes, imperturbable bajo el fuego más nutrido, y jovial y voluble con su estado mayor; Ney, difícil de manejar, de gran valor e inteligencia, intrépido, pero sin ningún fuerte sentido de lealtad; Davout, leal, quien pensaba en sus hombres primero, y para el cual la disciplina y el orden eran lo más importante? No obstante, todos estos hombres, de la misma nación y bajo las mismas condiciones, en la difícil escuela de la guerra fueron tan airosos que fueron seleccionados por uno de los grandes capitanes, Napoleón, para mandar sus ejércitos. El único punto en común parece ser que ellos también fueron airosos en el campo de batalla.

Puede ser que el investigador tenga éxito al final de este camino, pero hay que realizar un trabajo preliminar primero. Debemos determinar cuáles son nuestras normas para los jefes; qué material psicológico tenían que manejar. Por ejemplo, uno no puede comparar, con exactitud, a Mario, Belisario, Gustavo

Adolfo Ney, y Federico el Grande —para nombrar unos pocos de los capitanes más pequeños—, a menos que sepamos qué clase de hombres cada uno tenía para realizar su misión y cómo cada uno utilizó sus buenas cualidades y qué medidas tomó para vencer sus malas cualidades. Un general inferior romano podía, y muchas veces lo hizo, derrotar a un general superior debido a la tenaz cualidad combatiente de sus unidades subordinadas. Debido a esto probablemente Pompeyo hubiera sido famoso en la historia, si César no hubiera vivido en la misma era. En el caso de Pompeyo le estaríamos dando crédito a un general que probablemente pertenecía al de carácter nacional.

Después de haber aclarado ese punto, tenemos que divorciar al don de mando del generalato, lo cual es una cualidad completamente diferente. Cuando los dos están juntos tenemos a un gran soldado. Entonces tenemos que considerar el tamaño de las masas envueltas. Es un pedido grande y sólo puede llenarse mediante un estudio concienzudo, detallado y científico, el cual se extenderá mucho más allá del campo estrictamente militar dentro de la sociología, psicología, costumbres morales, historia social, costumbres nacionales, ideales y tradiciones, y quizás orígenes raciales. Está mucho más allá del alcance de este artículo.

Aun considerando a los grandes capitanes del mundo occidental: Alejandro, César, Aníbal, y Napoleón, no podemos hacer una comparación sin un gran número de calificaciones. Alejandro, César y Aníbal, estuvieron al mando de ejércitos relativamente pequeños, raras veces de más de 100.000 hombres. ¿Hubieran podido impresionar su persona en masas más grandes en el campo de batalla? No es justo suponer que son iguales a este respecto. Pero un hombre pudo y lo hizo. La “Grande Armée” de Napoleón tenía más de 200.000 hombres y llevó a Rusia un ejército de 500.000 hombres o más de diferentes naciones. ¿Podría ser que parte de su derrota se debió a la dificultad de no poder inculcar su persona en esta masa heterogénea? Parecería cierto, porque más tarde, en 1814, con una fuerza más pequeña, realizó una de sus campañas más brillantes. Un estudio puede aclarar esto un poco, y un estudio de esta naturaleza es necesario ya que los ejércitos futuros serán muy grandes.

Aníbal combatió con un ejército de mercenarios contra los soldados más grandes en el viejo mundo, y los dirigió victoria tras victoria. Alejandro tenía un ejército de griegos, similar en tradición y costumbres. César tenía a los recios combatientes de la legión, que venían de una poderosa sociedad militar. Napoleón

primero mandó un ejército de revolución indisciplinado pero patriótico, y finalmente un gran ejército poligloto de muchas naciones pequeñas. Entonces, ¿cómo podemos obtener una idea del don de mando, cómo podemos analizar sus cualidades componentes, a menos que conozcamos en detalle al hombre que está siendo dirigido?

No obstante, aunque parezca extraño, los escritores militares frecuentemente cometen este error. Se le da un demérito a Aníbal porque parece que era deficiente en el arte de sitiar las posiciones; César porque algunas veces se arriesgó; Alejandro por su impetuosidad; y Napoleón por el uso que hizo de las masas durante los últimos días del Primer Imperio. Ahora, todo esto puede explicarse desde una base psicológica y, en vez de considerarse como defectos, pueden ser evidencia de un perspicaz don de mando, como se notó anteriormente en el uso que Napoleón hizo de las masas.

Se hacen análisis detallados de la disposición psicológica para el combate, pero, ¿quién hará el mismo análisis detallado de los hombres que combaten las batallas —cómo fueron educados en la vida civil, cómo fueron vinculados en organizaciones militares— y entonces calcular el efecto general del plan de batalla? Las disposiciones y el hombre—¿cuánto tiempo le dedicamos al primero y qué poco al último! Sin embargo, una pequeña organización combatiente fanática puede ganar una batalla, y una sin cohesión puede perderla. Las disposiciones más perfectas del mundo nunca ganaron una batalla sin organizaciones estrechamente vinculadas que la combatieran.

A menos que escudriñemos cada idea militar, formación, instrumento, tradición, y reglamento a la luz de la psicología moderna ; a menos que hagamos un estudio cuidadoso de nuestra vida nacional e instituciones; a menos que analicemos la historia militar desde el punto de vista del hombre en vez que desde el punto de vista del geómetra o del jugador de ajedrez, nunca podremos tener una base verdaderamente científica para enseñar el don de mando. Serán todas opiniones y no hechos.

El pedido hecho es grande y no puede ser realizado en este artículo, aunque el autor tenga la habilidad para hacerlo. No obstante, *esto* puede señalarse: como las batallas futuras serán combatidas por grandes masas —quizás más grandes que las que se conocieron en la primera guerra mundial—, parecería erróneo concentrarse en el don de mando de los grandes capitanes del pasado. (Esto puede ser traición.) Por lo regular combatieron con

ejércitos pequeños, de acuerdo a las opiniones modernas, y los métodos que usaron para inculcar su don de mando no serían eficaces en los tremendos ejércitos modernos. Pueden servir para señalar una moraleja a los jefes de pequeñas unidades, pero no a los jefes de ejército y grupos de ejército del futuro. Después de todo, dejando el generalato aparte, en lo que concierne al don de mando, César, Aníbal, y Alejandro, sólo fueron unos buenos jefes de batallas de pequeñas unidades. Esto fue verdad de casi todos los jefes militares hasta la ascensión de Napoleón. Con él vino el don de mando en masa.

Sin embargo, hay una excepción a esto. En el oriente aparece la gigantesca —casi legendaria— figura de Gengis Kan. ¿Cómo pudo dirigir masas tan tremendas, y desde la parte superior del mundo envió a sus “mogoles” hacia los cuatro rincones de la tierra, a conquistar todo lo que encontraran por delante, hasta que finalmente se convirtió en el “Emperador de todos los hombres”? Su técnica de don de mando —si pudiera estudiarse y analizarse— sería de más valor para el soldado moderno que cualquier conocimiento exacto de Saxe, Turenne, Gustavo Adolfo, César, Alejandro, Aníbal, Belisario, o todo el resto. Porque mandó tremendas masas de diferentes naciones y tribus, inculcó su personalidad sobre ellos, y de un joven fugitivo se convirtió en el Señor de Asia. Es la épica de Napoleón en una escala más grande.

Conclusiones.

El llegar a conclusiones definitivas y generales es difícil. De las cuatro tareas supuestas, inicialmente, la primera, aquella de preparar el terreno, ha ocupado, quizás, un espacio desproporcionado, pero se estima que ello era necesario y que se ha realizado cierto progreso. Las conclusiones relativas a esta parte han sido trazadas en el transcurso de la exposición sin hacer un resumen de las mismas en una sección aparte. La naturaleza psicológica del hombre —y las modificaciones experimentadas por la misma como consecuencia de los factores culturales o de ambiente— han sido desarrolladas y resumidas en una sección completa. No hay necesidad de hacer una recapitulación de la misma aquí.

Se ha intentado indicar cómo el material humano es convertido en soldados. Las conclusiones de esta sección no requieren ser repetidas. El autor desea dejar plenamente establecido que estas conclusiones por ningún concepto son dogmáticas sino que constituyen, más bien, una síntesis de las opiniones de los mejores

psicólogos militares, modernos principios psicológicos, y el pensamiento madurado del autor. Ha tomado al hombre del ejército tal como él lo conoce, ha tratado de analizarlo, aplicando la moderna psicología para explicar sus reacciones, y sacar sus propias conclusiones, prestando debida consideración a los principios empíricos de los más grandes pensadores militares. Las conclusiones pueden aceptarse como tentativas, sujetas solamente a la prueba y a la modificación a medida que se descubren nuevos antecedentes.

La cuarta tarea, la de analizar el papel del don de mando en las organizaciones militares, cuya discusión podía iniciarse tan sólo después de haber concluido con las otras tareas, en modo alguno ha sido realizada satisfactoriamente desde el punto de vista científico; ni tampoco es posible con el material disponible. Como ya se ha dicho, el alcance de este tema es inmenso. Requerirá un enorme “trabajo de zapa” para desenterrar algunas pepitas. Hasta ahora solamente contamos con opiniones sobre el tema, y las opiniones resultan inútiles cuando es posible recurrir a los hechos. Los hechos pueden obtenerse, pero solamente a un elevado precio de tiempo y trabajo. Este artículo se limita a bosquejar el proyecto.

No obstante, el autor está preparado para ofrecer unas cuantas conclusiones en relación al don de mando, no con la idea de que han sido probadas, sino como una teoría, poderosamente apoyada, del mecanismo fundamental del don de mando. Puede que debido a los estudios futuros éste sea amplificado, clarificado, mejorado, o considerablemente modificado. Estas conclusiones generales y —siempre tiene que recordarse— tentativas, son:

1. La conducta del hombre es gobernada por el instinto, no la razón.
2. Las diferencias en la psicología nacional son debidas principalmente a la tradición nacional y a la cultura—no a la raza.
3. El convertir a un ser humano en un soldado depende en utilizar completamente el instinto de grupo del hombre.
4. Un soldado es un individuo que está consciente del grupo, poseído de ciertos ideales militares—no un combatiente belicoso.
5. Los jefes obtienen su poder al ser aceptados por el grupo como jefes y jueces de la conducta del grupo. El deber principal del jefe militar es inculcar ideales adecuados de conducta militar.
6. El don de mando y el generalato son dos cualidades diferentes.

7. El don de mando puede ser, y quizás es, el factor más potente para ganar batallas; el generalato ocupa el segundo lugar.

8. El problema del jefe del grupo pequeño exige una técnica diferente que la del jefe de la masa, cuya técnica puede inhabilitar al jefe pequeño para ser un jefe de la masa.

9. Es probable que los jefes de la masa no se desarrollen bajo nuestro presente sistema militar, y existe una fuerte sospecha que no se desarrollan bajo ningún sistema militar.

10. El jefe de la masa militar y ciertos jefes civiles populares tienen aproximadamente las mismas cualidades—el poder de excitar las mentes de los hombres y dirigirlos hacia un propósito común. En esencia ambos hacen que la masa *desee* realizar la cosa que es requerida, en lugar de obligarlos a hacerla.

Además, las siguientes conclusiones han sido determinadas como campos provechosos para exploración y estudio:

1. La historia militar; la concentración en el estudio de los hombres y grupos en la batalla en lugar del estudio de la formación geométrica para el combate.

2. El estudio de la misión exacta que el factor del don de mando y el factor del generalato desempeña en la batalla para determinar exactamente qué causa el éxito o el fracaso de los combatientes.

3. Un estudio de la técnica del don de mando para tratar con nuestros enormes ejércitos de tiempos de guerra del futuro. Por ejemplo, ¿podemos esperar que será diferente al don de mando de César o Aníbal? ¿Qué diferencia, si hay alguna, existe entre el don de mando de un comandante de una división, un cuerpo de ejército, ejército, o grupo de ejércitos, y la de un comandante de un regimiento o una brigada? El autor esperará encontrar diferencias, pero para el grado o clase de diferencia sólo tiene una teoría. ¿Cuáles son los hechos?

Colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval”



Las colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval” deberán presentarse escritas a máquina, con dos espacios, de un solo lado del papel, debiendo indicarse al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes.

Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura.

Los artículos no deberán sobrepasar de 20 páginas del Boletín (no más de 25 páginas de máquina).

LA DIRECCIÓN.

Elementos de apoyo de la planificación (*)

Documentación y estadística con fines de investigación operativa

Por B. Mazzurini

Finalidad del estudio.

En la solución de problemas de carácter operativo, de adiestramiento y logísticos, se reconoce hoy en el ambiente militar que el concurso de la estadística es importantísimo. Sabemos que el estudio de tales problemas con criterio científico “*para la búsqueda de elementos cuantitativos a proveer a los Estados Mayores para el sostén de sus decisiones*” fue encarado por oficinas especializadas creadas en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, y especialmente en los países anglosajones, donde tales servicios tomaron la denominación de “investigación operativa”. Contemporáneamente, se crearon algunos servicios análogos dentro de nuestras fuerzas armadas, y es sabido que el de Supermarina se llamó de “estadística operativa”.

Las consideraciones que siguen tienen por objeto aclarar los conceptos de “investigación operativa” y de “estadística operativa”, por cuanto a menudo se confunden las ideas en lo relativo a la similitud de objetivos de servicio con diferente denominación. Se ha decidido, en consecuencia, que es necesario estudiar el problema de la investigación operativa (I.O.) desde su origen, sin entrar específicamente a analizar la metodología estadística o los métodos propios de la I.O.⁽¹⁾ Sin embargo, se desea llamar la atención de los lectores sobre algunos problemas que son, en nuestra opinión, esenciales para el éxito de las indagaciones en el ám-

(*) De “*Rivista Marittima*”, enero de 1955.

⁽¹⁾ *Los métodos de la investigación operativa*, PHILIP M. MORSE y GEORGE E. KIMBALL, editado por la “Technology Press” del Instituto Tecnológico de Massachusetts y John Wiley and Sons, Inc., New York.

bito de la Marina de Guerra, en relación con nuestra organización y nuestras posibilidades económicas.

Finalmente, teniendo en cuenta el decreto del Estado Mayor de Defensa (10 de septiembre de 1948) relativo al proyecto de organización centralizada de la estadística militar de las fuerzas armadas, se sugiere el ordenamiento más conveniente que en nuestra opinión debe darse a la estadística operativa dentro de la Oficina de Estadística del Estado Mayor.

Agradeceré a quien, luego de la lectura de estas páginas, quiera sugerir otras soluciones o de algún modo provocar críticas útiles a los fines de llevar este particular problema de la estadística militar al grado de perfección que le corresponde.

I. - INTRODUCCIÓN

1. Definición de investigación operativa.

La investigación operativa, dentro de un Estado Mayor, es un método científico de indagación de los problemas militares en general, con el fin de proveer a los órganos directivos dedicados a la planificación, elementos cuantitativos sobre todo aquello que interesa conocer para el éxito de las operaciones. Tales elementos pueden corresponder a problemas operativos simples o complejos; tácticos o estratégicos; de adiestramiento, logísticos y económicos en distintos escalones.

Este método de estudio que, desarrollado y perfeccionado en el curso de la Segunda Guerra Mundial, en particular en los Estados Mayores anglo-sajones, en forma similar a los estudios ya desarrollados, bajo otras denominaciones, en el campo comercial e industrial (por ejemplo sobre costos, control de la calidad de los materiales, marcha de la producción, rendimiento de los operarios y de los medios de trabajo, etcétera).

Así, dentro de las fuerzas armadas (y por primera vez en la historia militar), físicos, biólogos y estadísticos de fama han trabajado adscriptos a los Estados Mayores en carácter de investigadores operativos, interviniendo, aunque sin una responsabilidad directa, en la resolución de importantes problemas relativos a la conducción, empleo, rendimiento y requerimientos de los medios materiales y humanos.

En principio, podemos afirmar que los instrumentos fundamentales de la I.O. (interdependientes e íntimamente ligados entre sí) son:

- a) El conocimiento del problema en estudio;
- b) La documentación de los fenómenos;
- c) La estadística.

No puede haber dudas sobre la necesidad de conocer la esencia de los problemas antes de asentar una I.O. Diremos, a modo de ejemplo, que no se trata exclusivamente de un conocimiento técnico profesional del “medio” (o de un problema cualquiera), sino sobre todo de un conocimiento “a priori” de aquellos elementos de estudio que se considera podrían, desde todo punto de vista, influir en el rendimiento, el funcionamiento, el costo, etc., del medio mismo.

El investigador, en esencia, además del conocimiento de las razones de ser del problema, debe poseer un sentido de “curiosidad insaciable” no influenciado por la lógica de los técnicos, que precisamente por ser “demasiado técnica”, podría inducirlo a renunciar a investigar algún fenómeno parcial que se considerara, por experiencia profesional, de ninguna importancia en el cuadro general del problema.

Sobre la importancia de la documentación tendremos ocasión de hablar en detalle en el punto 2. Diremos solamente, por ahora, que ella es fundamental y absolutamente indispensable para resolver en forma satisfactoria todo problema de I.O.

En lo que respecta al tercer instrumento, es decir, la “estadística”, precisaremos que se la entiende en sentido lato, es decir, en relación con su objetivo específico dentro de la I.O. que es siempre, como en todo campo de investigación, el de “descubrir, formular, emplear correctamente los procedimientos lógicos y matemáticos con los cuales se concurre, en el modo debido, a la conquista de la verdad científica”. (2) En nuestro caso se trata, por lo tanto, de una estadística aplicada al estudio de los problemas operativos y que se llama “Estadística Operativa”.

La I.O. es, por lo tanto, la resultante de un trabajo colectivo en forma radial, que comprende el órgano central de estudio y los entes periféricos reveladores de los fenómenos, identificables ellos en los numerosos entes terrestres, navales y aéreos que informan a la autoridad central por medio de las notas periódicas, los partes, etcétera.

(2) *Estadística - Teoría y método*, BOLDRINI.

2. Afinidad de trabajo entre las oficinas de información operativa anglo-sajonas y la oficina de Estadística Operativa de Supermarina.

Nuestro Estado Mayor intuyó la importancia de la investigación estadística con el creciente desarrollo de la Marina de Guerra, pero recién en 1940 creó una oficina dentro de Supermarina, que se llamó de “Estadística Operativa”.

Este servicio podría haberse llamado, por analogía con el de los anglo-sajones, de “Investigación Operativa”, por cuanto éstos, en su cometido, no pasaron de realizar una simple recopilación de datos estadísticos sobre las operaciones.

Hay que hacer notar que la oficina de E. O. no contaba con una adecuada organización central y periférica (que es indispensable para el funcionamiento del servicio estadístico). Esta deficiencia fue salvada sólo recientemente, como se explicará al tratar el punto VI, referente a las graves deficiencias que frecuentemente se encontraban en el ambiente militar en lo concerniente a la documentación estadística.

Sin embargo, los resultados obtenidos por nuestra oficina de E.O. fueron halagüeños, aun en relación a las múltiples dificultades con que tropezó este servicio en su desarrollo y valoración (ver punto IV de este estudio).

II. - ANÁLISIS DEL PROBLEMA ESTADÍSTICO OPERATIVO

1. La ciencia experimental en los fines del gobierno del organismo estadístico militar.

El organismo militar, en sus elementos esenciales, consiste en una autoridad central de la cual dependen los entes periféricos terrestres, navales y aéreos.

La actividad de la autoridad central se aclara a través de dos momentos diferentes: la decisión (tomada por el centro) y la acción (cumplida por la periferia). La actividad, además, puede corresponder a cuestiones de carácter genérico o específico, de actuación inmediata o progresiva.

La repetición de las fases del ciclo decisión-acción produce un continuo y recíproco intercambio de comunicaciones, gran parte de las cuales se refieren a los resultados de la experiencia y de la acción. Por lo tanto el gobierno del organismo militar operativo, en paz y en guerra, constituye en esencia una *ciencia experimental*

que para su continuidad requiere no sólo el funcionamiento material de todos sus órganos, sino también la continuidad en la preparación de los elementos de los cuales debe servirse el ente directivo, siendo esta condición indispensable para poder cerrar en todo momento el ciclo “decidir-realizar”.

En consecuencia, el “buen gobierno” presupone la utilización de todos los datos de la experiencia, señalados objetivamente y presentados rápidamente a los órganos centrales de estudio.

2. Documentación y su clasificación.

El relevamiento estadístico de los fenómenos operativos comporta siempre la necesidad de clasificar los elementos que, en el juego mutable de las combinaciones, dan vida a las operaciones en general. A la clasificación se llega definiendo la *unidad estadística de relevamiento*, que debe entenderse como “el ente o hecho que individualiza y diferencia (y por lo tanto, permite enumerar) cada uno de los elementos en sí mismo, o el conjunto, objeto del relevamiento”.⁽³⁾

Incluso en el estudio específico de los sucesos militares las unidades estadísticas se pueden clasificar en:

- a) Unidad estadística simple: aquella que generalmente no requiere una especial definición (por ejemplo, en el censo del navío, la unidad estadística está constituida por el tipo de nave) ;
- b) Unidad estadística compuesta: las constituidas por agregados de unidades simples (por ejemplo, a los fines de la determinación de la potencia de fuego de varios grupos de tareas navales de superficie, la unidad estadística compuesta se identifica con la dotación de artillería, subdividida por calibres, de cada uno de los grupos) ;
- c) Unidad estadística compleja: las que se manifiestan en el relevamiento de los fenómenos de carácter complejo (por ejemplo, en el estudio de los problemas logísticos, técnicos y económicos de una operación, la unidad estadística compleja puede estar representada por el “órgano operante” considerado en el conjunto de sus medios materiales y humanos y de las exigencias logísticas).

⁽³⁾ *La estadística en la vida de las naciones - Naturaleza y carácter de los relevamientos*, PROF. BENEDETO BARBERI.

El problema de una exacta definición de la unidad de relevamiento presenta, como es obvio, dificultad creciente al pasar del primero al segundo y tercer tipo.

Una ulterior clasificación de los datos que interesan a los problemas en estudio puede ser hecha con referencia al contenido genérico o específico que se quiera tomar en examen.

Por ejemplo, son datos genéricos el número de averías que comprometen la eficiencia de los medios (naves, medios automotrices, aviones, artillería, etc....) mientras que son datos específicos el número de averías en relación a las condiciones de tiempo y lugar en que se verifican.

Los datos correspondientes a la primera categoría son siempre determinables en el mismo momento en que se verifica el hecho, y por lo tanto pueden ser comunicados de inmediato al Ente recolector; aquellos que se refieren a la segunda categoría requieren un tiempo más o menos largo para la reunión de noticias complementarias sin las cuales el análisis de las causas que han influido, por ejemplo la frecuencia de un determinado fenómeno, no puede ser conducida con minuciosidad y objetividad.

A los fines de la Estadística Operativa, que tiene por objeto obtener rápidamente de la masa de observaciones, oportunamente clasificadas, los elementos cuantitativos que caracterizan los fenómenos del estudio, es necesario hacer mínimo el tiempo entre hechos acaecidos, análisis y síntesis de los fenómenos observados. Como ocurre que la exposición descriptiva de los fenómenos (relatos) no es la más conveniente, especialmente si se trata de relevamientos de carácter operativo, conviene a menudo disponer cuestionarios especiales que tengan la virtud de una fácil compilación y se presten incluso a una eventual explotación mecánica.

3. El programa de trabajo para la indagación estadístico-operativa y su carácter.

La organización del trabajo de investigación estadística, que siempre debe ser dispuesta por un Centro Directivo, consiste en orden cronológico de las siguientes operaciones:

- 1) Estudio preliminar de los fenómenos a relevar;
- 2) Establecer los problemas conexos al objeto del relevamiento (exigencias de estudio, de búsqueda, de aplicación, y de utilización de las noticias obtenidas);
- 3) Planes de relevamiento;

- 4) Definir los formularios de relevamiento;
- 5) Recolección de datos;
- 6) Plan de explotación;
- 7) Definir los formularios de explotación;
- 8) Ejecución de la explotación;
- 9) Proyecto de resumen;
- 10) Elaboración de los datos;
- 11) Presentación y exposición de los datos;
- 12) Estudio e interpretación de los datos.

Tales operaciones han sido expuestas en el volumen *La estadística en la vida de las naciones* (editado por el Instituto Estadístico y el Estado Mayor de Defensa, en el cual se han reunido los textos de las conferencias técnicas realizadas en 1950 en el Instituto Central de Estadística por un primer grupo de oficiales de las F. F. A. A. pertenecientes a servicios estadísticos), y su consulta es particularmente recomendada para conocer el desarrollo de la metodología estadística en todos los sectores de la actividad nacional.

Nos permitiremos hacer una reflexión que surge de la experiencia confirmada hasta el día de hoy por el autor, y sostenida también por Castagna, quien fue jefe de la oficina de Estadística Operativa de Supermarina: querer aplicar de modo ortodoxo los principios de la metodología estadística a la investigación operativa puede parecer a primera vista imposible. En realidad, los límites de espacio, tiempo y lugar en el cual juegan los elementos simples que dan vida a las operaciones son variadísimos y a veces difícilmente clasificables; a menudo hechos concomitantes se presentan de modo confuso, dependientes de causas las más dispares, entre las cuales no se descuenta lo imponderable.

Tal consideración justifica el temor de una escasa eficacia de la estadística en este campo; sin embargo, todavía el investigador operativo intentará de poner remedio, por los modos más oportunos y recurriendo a toda intuición útil a los fines del resultado final de la investigación específica.

Es necesario sobre todo fijar bien la idea sobre la “*unidad estadística de relevamiento*”, y sobre aquello que a menudo se denomina “*carta de identidad*” del relevamiento, es decir el “*formulario*” que los entes periféricos deberán compilar en la forma debida y sobre todo con cuidado escrupuloso.

El investigador deberá, en fin, tender a reunir el mayor número de observaciones de los fenómenos, y en cantidad suficiente, para permitirle, con un buen grado de aceptabilidad, la determinación de los valores de frecuencia de los fenómenos mismos. Sin embargo, por las consideraciones expuestas, podrá ocurrir que tales condiciones no se produzcan y los resultados no serán satisfactorios; puede todavía ser, y en mérito a una documentación mejor y con la relativa reserva, que tales resultados puedan ofrecer indicaciones útiles sobre ciertos hechos acaecidos, especialmente si se los coteja con otros resultados surgidos de la experiencia profesional.

En consecuencia, parece ajustarse más al carácter de nuestros estudios el nombre de “Investigación Operativa” antes que el de “Estadística Operativa”, por cuanto los resultados de una investigación estadística presuponen el correcto empleo de los procedimientos lógicos y matemáticos, mientras que el investigador operativo está a menudo constreñido a salir de la ruta maestra, naturalmente con la debida reserva, pronto a volver a ella al instante de ser posible.

III. - LA ESTADÍSTICA EN LOS PROBLEMAS DEL ESTADO MAYOR

1. Documentación estadística con fines operativos y de adiestramiento.

La naturaleza de la documentación estadística con fines operativos surge de la misión de un Estado Mayor, que en conjunto es la de establecer los criterios fundamentales de la preparación y de la conducción de la guerra. Siendo que en un conflicto las fuerzas contrapuestas son dos (naciones o grupos de naciones) es necesario que tales criterios deriven de un complejo de noticias sobre posibilidades operativas propias, de nuestros eventuales aliados, y las de nuestros adversarios.

El complejo de tales datos (tomados necesariamente de fuentes diversas) será:

- a) Los datos sobre el potencial bélico de las naciones aliadas y enemigas del servicio de informaciones (datos estadísticos sobre el comercio, la marina mercante, programas de incremento de las respectivas fuerzas armadas, organización logística, etc. ...);
- b) Los datos sobre las posibilidades operativas nacionales y sobre la real actividad operativa propia que se puede

tomar de la documentación de los órganos centrales (Estados Mayores y Direcciones Generales) ;

- c) Los datos retrospectivos sobre sucesos ya pasados a la historia, de los Servicios Históricos.

En tiempo de guerra y en tiempo de paz la investigación estadística debe realizarse también sobre problemas de adiestramiento. En modo particular se observa que en tiempo de paz toda la actividad de las fuerzas armadas debe considerarse con fines de adiestramiento (adiestramiento en varios grados y niveles) y especialmente en las ejercitaciones complejas, de particular importancia, se crean de intento condiciones de empleo, lo más posible similares con la realidad bélica eventual, con el objeto de probar la bondad de las ordenanzas, de las reglamentaciones, el rendimiento de los medios, etc. Esto permite recoger, clasificar y analizar importantes datos estadísticos de los cuales poder extraer “los elementos cuantitativos”, aunque sólo sirvan para orientar, pero de todos modos útiles, para las decisiones futuras.

Son además de particular eficacia los relevamientos destinados a poner en evidencia la contribución de los medios (humanos y materiales), en relación a las condiciones efectivas de tiempo y de lugar en que actúan, o deberán actuar.

He aquí por lo tanto la necesidad de mantener un eficiente servicio de estadística operativa, aun en tiempo de paz, como será mejor explicado al tratar el punto V.

2. Documentación estadística para fines logísticos.

El último conflicto en el mar, que con respecto a los precedentes ha puesto en evidencia un carácter de acentuado consumo de los medios (humanos y materiales), ha exaltado más que nunca la importancia del conocimiento preventivo de los factores logísticos que interesan a la marina de guerra, descuidando los cuales se corre el riesgo de comprometer desde su iniciación cualquier plan operativo.

La logística aplicada ⁽⁴⁾ según la definición de la Junta de Jefes de Estado Mayor (“Joint Chief of Staff”) como aquella parte de la actividad militar atinente a:

- a) Proyecto, producción, almacenamiento, conservación, mo-

⁽⁴⁾ “*Rivista Marittima*” (Italia), mayo 1954: *Sobre los estudios militares - La logística*, G. BIRINDELLI.

vimiento, distribución, mantenimiento, consumo y abastecimiento de materiales;

- b) Enrolamiento, clasificación, formación, asignación, cuidado, movimiento y licenciamiento del personal;
- c) Adquisición y construcción, mantenimiento, uso y eliminación de infraestructuras;
- d) Adquisición y prestación de servicios.

En consecuencia son de máxima importancia los datos estadísticos relativos a cada uno de los argumentos citados, sin lo cual vendrían a faltar los “elementos cuantitativos” esenciales para la resolución correcta de todo problema logístico.

Al nivel internacional y nacional la investigación estadística debe volcarse por lo tanto a los problemas económicos e industriales, tales como las fuentes y las disponibilidades de materias primas, las condiciones de la economía y de las finanzas, las capacidades productivas de los grandes complejos industriales, etc. En estos niveles la documentación estadística es generalmente promovida por el mismo gobierno por medio de sus organismos técnicos. Esta tarea en Italia compete principalmente al Instituto Central de Estadística.

En el nivel de una Fuerza Armada corresponde a los Estados Mayores, a través de sus órganos técnicos, promover la investigación estadística sobre requerimientos en relación con las tareas asignadas: en otros términos, es necesario investigar los elementos cuantitativos (y cualitativos) tal como se los obtiene de la experiencia efectiva proveyendo con el tiempo a su perfeccionamiento.

De aquí la necesidad de continuos y metódicos relevamientos valiéndose, siempre que sea posible, de la documentación oficial de los hechos acaecidos; tal documentación, oportunamente subdividida por ciclos de adiestramiento u operativos, de paz o de guerra, permitirá determinar principalmente:

- a) Los índices de contribución de los medios humanos y materiales ;
- b) Los consumos para cada tipo de medio empleado (munición, combustibles, lubricantes, víveres, vestuario, y otros materiales) ;
- c) Las pérdidas en personal y material, que a su vez influyan sobre la autonomía operativa de todo el complejo de las fuerzas.

Si fuera necesario el estudio podrá llevarse a un nivel más elevado para controlar la real capacidad de producción nacional, las necesidades de importación, el problema de los transportes (terrestres, navales y aéreos) cada uno de los cuales podría ser objeto de un amplio trabajo. De cualquier modo queda siempre la necesidad de una exhaustiva documentación estadística, sin la cual toda decisión corre el riesgo de deberse basar en apreciaciones subjetivas y no sobre elementos de hechos ya experimentados.

3. Documentación estadística sobre costo de medios.

El problema del costo del servicio de los medios interesa al Estado Mayor desde un punto de vista operativo, es decir en estrecha relación con el rendimiento bélico de los medios en sí. Por lo tanto es necesario promover la investigación “cuantitativa” incluso en este sector. A primera vista esta investigación puede parecer simple; pero en la realidad se presenta a menudo de difícil resolución por un complejo de circunstancias, de las cuales no se excluye la relativa a la actual reglamentación sobre la *forma de llevar y de rendir la contabilidad de los materiales del Estado*.

Por ejemplo, se presenta muy difícil, sino imposible, la determinación de los costos de producción de los Establecimientos Militares de la Marina a causa de una documentación oficial que mal se presta para investigaciones específicas sobre consumos y costos efectivos de los materiales empleados en diversos trabajos y el correspondiente gasto de mano de obra.

Todavía es necesario perseverar en la búsqueda del sistema más apto para alcanzar el objetivo, aunque sea con grandes márgenes de aceptabilidad, poniendo de relieve, en cada oportunidad, las dificultades encontradas en la resolución de los problemas parciales.

Es aconsejable en este sentido una revisión total de los conceptos sobre los cuales hoy se apoya toda nuestra reglamentación en la materia (que procede de la constitución del Reino de Italia), a semejanza de cuanto ha sido hecho recientemente por la administración del Estado en otros países europeos y extra-europeos.

IV. - EL SERVICIO DE ESTADÍSTICA OPERATIVA EN EL ÚLTIMO CONFLICTO

1. Organización funcional.

El servicio de Estadística Operativa de Supermarina, que estaba a cargo de un oficial superior de Estado Mayor, distribuyó en tiempo de guerra su trabajo en cuatro secciones con las funciones que se detallan a continuación:

- 1ª Sección: Coordinación y crítica operativa sobre los trabajos.
- 2ª Sección: Llevar al día el Diario Histórico (que se subdividía en cinco capítulos como sigue: Situación de las F. F. N. N. en puerto - Actividad nacional en el mar - Actividad del enemigo - Apreciación de la situación - Criterios operativos).
- 3ª Sección: Relevamiento y elaboración de los datos del enemigo, según la especie.
- 4ª Sección: Relevamiento y elaboración de los datos relativos a las Fuerzas Nacionales subdivididas según su especie.

La primera sección era regida por el mismo jefe del servicio. En el conjunto se destinaban a él 8 oficiales y 14 suboficiales.

2. Las fuentes principales de la documentación.

Para seguir las actividades del buque, el servicio de Estadística Operativa recibía copia de las "órdenes navales" y de los "informes navales" de la unidad. En ellas se exponía, con la cronología reglamentaria, las detalladas operaciones desarrolladas en el curso de la misión. El informe naval, compilado al término de la misión, contenía siempre noticias que se referían a hechos genéricos y específicos. Los datos específicos eran a menudo incompletos por lo cual los Entes periféricos se comprometían a transmitirlos en otra oportunidad.

El "informe naval" tenía inicialmente una sola referencia, relativa al consumo de combustibles. En el transcurso de la guerra la evolución de los medios aconsejó indagaciones específicas sobre el funcionamiento del radar, del ecogoniómetro, y noticias sobre contactos con el enemigo. Se crearon así otros agregados al informe naval en los cuales las noticias que se informaban eran dadas siempre en forma descriptiva.

Además el servicio de E. O. recibía noticias de todos los departamentos del Estado Mayor (para integrar a la actividad naval y aérea la actividad colateral de otros Entes, como por ejemplo bases navales, defensas, servicios de telecomunicaciones, servicios informativos, etc. . .) y de las Direcciones Generales.

Es obvio que la evaluación de esta imponente masa de datos de los documentos, con un carácter más funcional que estadístico, no era ágil y comportaba una notable pérdida de tiempo.

3. Datos de interés para las operaciones sometidas a la investigación estadística y periodicidad de su relevamiento.

El conjunto de los datos era elaborado y sintetizado en^sinopsis diarias, mensuales, trimestrales, semestrales, y de acuerdo con las necesidades se tenía:

- a) *Relevamientos y elaboraciones diarias (Diario) que comprendían:*
 - Situación numérica de los varios tipos de buques (distribución - estado de alistamiento - buques averiados - averías - pérdidas totales).
 - Situación numérica de los buques mercantes subdivididos por especialidad y por tipo de tráfico (de altura, cabotaje, pasajeros, carga sólida o líquida, etc.).
 - Acontecimientos de guerra (ataques aéreos - ataques de submarinos - acciones contra la costa - navales y aéreas - encuentros navales).
 - Situación de los buques del enemigo y avistajes en el mar.

- b) *Elaboraciones estadísticas mensuales con respecto a los siguientes asuntos:*
 - Misiones del buque.
 - Actividad de la aviación para la marina.
 - Tráfico marítimo (corrientes de tráfico de bandera italiana y extranjera - calidad del tráfico - etc.).
 - Acciones aéreas adversarias sobre las bases y contra los buques.
 - Pérdidas del adversario y homologaciones relativas.
 - Consumo y aprovisionamiento de combustibles.

- Pérdidas de personal (muertos - desaparecidos - prisioneros - heridos).

c) *Elaboraciones trimestrales relativas a:*

- Dispositivo de la artillería para la defensa del territorio y que directamente interesaba a las bases marítimas.
- Situación de los sistemas de obstáculos y defensas antiaéreas.
- Situación de las redes de telecomunicación y descubierta.
- Situación del aprovisionamiento de munición (artillería - minas - torpedos - bombas de lanzar - etc.).
- Situación del personal dividido por grado - cuerpos - categorías - destino - situación jurídica.

d) *Elaboraciones semestrales correspondientes a:*

- Asignaciones de materias primas.
- Estado del servicio hospitalario.
- Estado del servicio de telecomunicaciones (estadística sobre el volumen del tráfico en cifrado y en claro).
- Estado del servicio de mantenimiento y reparación de buques.

Para tener al día la recolección de datos, especialmente aquellos que se insertaban en el relevamiento diario, y para tener elementos completos para la compilación del Diario, el servicio de E. O. tomaba conocimiento de:

- todos los telegramas recibidos y remitidos;
- la carta diaria sobre la situación de los buques en el mar;
- las cartas diarias de la exploración aérea;
- los boletines de tráfico marítimo;
- los avistajes de naves;
- la situación diaria de los buques enemigos;
- los boletines del servicio de informaciones.

4. Principales trabajos realizados por el servicio de E. O. durante la guerra.

Los trabajos más importantes desarrollados por el servicio de E. O. de Supermarina han sido los siguientes:

- el resumen del diario de guerra;
- la relación estadística sobre la actividad de la marina de guerra;
- la situación relativa a las expediciones a ultramar y en particular modo las de Libia y Túnez;
- análisis estadístico sobre ataques a los convoyes;
- las consideraciones sobre el ciclo operativo del último bimestre de 1941.

Estos trabajos fueron expuestos por el contraalmirante (reserva) Luis Castagna, en una conferencia dada en 1948.

En los últimos años del conflicto él fue Jefe del Servicio de Estadística Operativa. Sus consideraciones son muy interesantes e instructivas porque surgen de la experiencia viva del empleo del método estadístico con fines de investigación operativa, y pueden considerarse como una guía preciosa para el que deba ocuparse de este género de investigaciones.

Como conclusiones de su exposición, el contraalmirante Castagna sostiene que:

- a) La Estadística Operativa debe trabajar en estrecha cooperación con los órganos del Estado Mayor y que los problemas fundamentales, sean de relevamiento o de crítica técnico-científica, deben desarrollarse bajo una única dirección;
- b) El número de las observaciones puede ser, en algunos casos, muy limitado, pero no por esto las observaciones del fenómeno deben ser excluidas;
- c) El objeto de las observaciones, aunque imprecisable “a priori” no debe ser descuidado; en tal caso conviene tomar nota de todo fenómeno operativo bajo el mayor número de aspectos y disponer elaboraciones múltiples.

V. - EL SERVICIO DE ESTADÍSTICA OPERATIVA EN TIEMPO DE PAZ

1. La modesta misión asumida por el servicio de E. O. al término del conflicto.

Al finalizar el conflicto la desmovilización de los servicios creados por exigencias de la guerra, llevó consiguientemente a la desmovilización del servicio de E. O. Éste, reducido, se transformó en un servicio del Departamento de Operaciones y limitó su

trabaja a recoger unos pocos datos sobre ciertas actividades de los buques, al registro de datos de consumos, de las millas recorridas y de las averías más importantes. Continuó la tarea de reordenar los elementos extraídos del Diario relativos al último conflicto y a remitirlos al servicio histórico.

El Servicio, por lo tanto, desarrollaba cierta actividad de liquidación, y ello era explicable en relación con el carácter de las actividades operativas de los buques en los primeros años de la post-guerra, empleados principalmente en operaciones de barrido de minas o de transporte de personas y materiales de conformidad con las necesidades del momento.

Sin embargo, a título de ejemplo, mientras que la recopilación de datos estadísticos relativos al transporte de materiales y personas ha sido siempre de competencia del servicio E. O., en cuanto tenían relación con la actividad del buque controlada por el Departamento de Operaciones por medio de los informes navales, los datos estadísticos sobre la actividad específica de los rastreadores eran recogidos y elaborados, en base a los informes especiales sobre tales operaciones, por el correspondiente servicio del Departamento "OBS". El servicio E. O. que recibía los informes navales de rutina con las indicaciones genéricas sobre las actividades del rastreo recogía sólo los datos de consumo, horas de movimiento, millas recorridas, averías, para esta actividad específica, a semejanza de lo que se hacía para todo buque empleado en cualquier tarea.

En otras palabras, al convertirse el servicio E. O. en servicio componente del Departamento de Operaciones, se halló falto de toda la documentación de los Entes territoriales y de la aviación de cooperación, no así aquella específica del barrido de minas que representó en ese período la actividad más importante de la marina militar.

2. Reorganización del servicio de E. O. en el cuadro de la reorganización de los servicios estadísticos militares.

Con la reorganización de las fuerzas navales, la modernización de las unidades, la reiniciación de actividades, incluso en el campo de la NATO y la reorganización de los servicios estadísticos militares, se comenzó a sentir de nuevo la oportunidad, si no en realidad la necesidad, de una Estadística Operativa con fines de investigación. El servicio de E. O. luego, manteniendo su actual dependencia del Departamento de Operaciones, ha sido así

interesado a iniciar las primeras investigaciones de carácter operativo dentro de servicios específicos, como por ejemplo el estudio sobre las capacidades de algunos tipos de unidades navales en base a los datos de actividades del último conflicto - algunos aspectos de las operaciones antisubmarinas - el empleo del radar - el grado de eficiencia de los servicios a bordo en relación al estado del mar - el grado de eficiencia de las unidades navales en relación con las misiones asignadas - y otros relevamientos menos importantes, como las operaciones de reabastecimiento en el mar y las de remolque. En consecuencia, fueron establecidos los correspondientes formularios estadísticos operativos, de acuerdo con los correspondientes órganos técnicos del Estado Mayor de Marina y del comandante en jefe naval.

Sin embargo los resultados de la investigación no han sido satisfactorios del todo por una sola causa fundamental: la escasa documentación, por cuanto los entes periféricos descuidan con mucha facilidad la compilación de los modelos, y sobre los que se remiten se encuentran datos incompletos o agregados de escaso valor por haber sido compilados sin la debida dedicación. Está justificado pensar que tales fallas se atenuarán a medida que se difunda entre la masa de los oficiales el convencimiento de que los modelos estadísticos operativos (y en general cualquier documentación) no valen por sí mismos, sino como elementos indispensables para llevar a cabo una investigación.

Concluyendo, un servicio de Estadística Operativa en tiempo de paz, debe existir con los siguientes objetivos:

- a) Mantener en un correcto estado de eficiencia los órganos relevadores centrales y periféricos;
- b) Especializar al personal en la técnica estadística;
- c) Preparar, en concordancia con los servicios interesados del "Estado Mayor los formularios necesarios para determinadas investigaciones estadísticas sobre el adiestramiento, la conducción de operaciones complejas y sobre problemas logísticos;
- d) Proponer la eventual modificación o puesta al día de documentos funcionales retenidos por su utilidad a los fines estadístico-operativos, eliminando aquellos que no responden ya a las exigencias del estudio;
- e) Promover el desarrollo de la Investigación Operativa en estrecha colaboración con los servicios interesados del Estado Mayor y de los otros comandos periféricos, con la

eventual colaboración de personal militar o civil particularmente versado en ciencia estadística;

- f) Tomar las providencias necesarias para que el pasaje de la organización de paz a la de guerra se produzca del modo más ordenado evitando toda forma de improvisación.

Para responder a estas exigencias es necesario que el servicio de E. O. en tiempo de paz, tenga, aun cuando cuente con organismos reducidos, una fisonomía similar a la del tiempo de guerra con posibilidades de recoger rápidamente y en forma conveniente la documentación específica para estados particulares de emergencia. De este modo será útil aun en oportunidad de realizarse importantes ejercitaciones complejas, de carácter nacional o internacional, en las cuales sea necesario un estudio estadístico centralizado de tales problemas operativos. Experimentos en tal sentido, en escala limitada, ya han sido realizados en ocasión de ejercitaciones con bandos contrapuestos con resultados halagüeños, incluso en relación a lo modesto de las unidades participantes y a la breve duración de la ejercitación en sí.

3. La colaboración del técnico estadístico.

Ya se ha expresado en el punto I. - 2., que algunos relevamientos estadísticos necesitan ser profundizados con el empleo correcto de los procedimientos lógicos y matemáticos, con el fin de descubrir la ley estadística que gobierna el fenómeno particular que se estudia.

En este caso es indispensable el concurso del especialista en ciencia estadística, el "cultor apasionado" de estos problemas de investigación, capaz de poner su apoyo científico al servicio de los técnicos militares.

La especialización en ciencia estadística y actuarial se difunde siempre más en el ambiente bancario, de seguros, y en los institutos estadísticos. El mismo Instituto Central de Estadística tiene un "Centro de investigaciones y aplicaciones econométricas" que realiza investigaciones afines a las de la Investigación Operativa. Este Centro, por ejemplo, estudia problemas relativos al rédito nacional, la balanza de pagos, la demografía, la aplicación del método del campeón, los índices de las coyunturas económicas, etc.

Se hace notar que hasta dentro de la administración de la Marina de Guerra se cuenta con cultores de la ciencia estadística, especialmente entre los oficiales en retiro y algunos elementos

pueden ser hallados hasta entre el personal del servicio permanente efectivo y entre los empleados civiles.

Sería oportuno que dichos especialistas fueran localizados y, de hallarse en condiciones, invitados a formar parte de los grupos de trabajo para el desarrollo de algunos problemas de Investigación Operativa.

Se considera que un experimento en este sentido podrá ser hecho con resultados a no dudar satisfactorios y serían motivo de aliento para los cultores de una ciencia aún poco conocida en el ambiente militar y sobre la cual se llama la atención de los órganos técnicos de Personal de Marina, por cuanto podría llegar a ser una verdadera y real especialización.

VI.-CONSIDERACIONES SOBRE LA ACTUAL ORGANIZACIÓN DE LA ESTADÍSTICA MILITAR A LA LUZ DE LA INVESTIGACIÓN OPERATIVA

1. Las bases de la organización estadística militar.

Solamente como consecuencia de la unificación de los ministerios militares fue posible afrontar los problemas de organización de la estadística militar con criterio único y uniformidad en el método. Antes de tomarse tal decisión se discutió mucho sobre la oportunidad o no de colocar los servicios de estadística de cada fuerza armada dependientes del respectivo Estado Mayor o Secretariado General.

Prevalció, lógicamente, la tesis de la dependencia del Estado Mayor, por cuanto es él el órgano motor de la actividad de la fuerza armada y como tal puede, con mayor sentido de responsabilidad, conducir las investigaciones estadísticas sobre los problemas de mayor interés a los fines de la planificación.

El problema puede considerarse resuelto por la Organización Central (ver decreto de creación del 11 de septiembre de 1948) mientras que aún se halla en la fase de formación para las organizaciones periféricas.

En síntesis, el decreto de creación establece que la Organización Central tiene por objeto uniformar y coordinar los métodos de relevamiento de los datos de las investigaciones militares, de cualquier modo necesarios a los órganos del Ministerio de Defensa.

El asesoramiento técnico lo provee el Instituto Central de Estadística.

Los organismos funcionales son: la Sección Militar Estadística del Estado Mayor de Defensa, las oficinas de estadística de los Estados Mayores, los núcleos de estadística de las varias oficinas (o departamentos) de los Estados Mayores (entre los cuales se cuenta el Núcleo de Estadística Operativa) y de las direcciones generales, los centros mecanográficos.

Los objetivos de los citados organismos son:

1. *Sección Militar Estadística:*

- a) Supervisar la coordinación, la compilación y la ilustración de las estadísticas que afectan a los organismos de las tres F. F. A. A., efectuando directamente o por intermedio de los órganos del Ministerio de Defensa los relevamientos correspondientes;
- b) Difundir entre los organismos encargados del servicio las necesarias directivas técnicas, promoviendo unidad de orientación y de método;
- c) Formular las propuestas de relevamientos y los datos necesarios a los órganos superiores de las F. F. A. A. para el cumplimiento de los respectivos objetivos institucionales ;
- d) Exponer su propia opinión sobre todas las cuestiones atinentes a la organización de los servicios estadísticos militares o de algún modo conectados con estos servicios;
- e) Promover el estudio de los métodos estadísticos entre el personal de las fuerzas armadas con particular atención a las aplicaciones en el terreno militar.

2. *Toda oficina de estadística:*

- a) Coordinar, compilar e ilustrar las estadísticas que afectan a los órganos de la respectiva F. A. efectuando por medio de los núcleos estadísticos el relevamiento correspondiente;
- b) Establecer los métodos de relevamiento de los datos estadísticos necesarios para el cumplimiento de sus funciones;
- c) Impartir las directivas para la organización del servicio y para la preparación técnica del personal a adscribir a los servicios estadísticos.

3. *Todo núcleo de estadística:*

- a) Llevar al día la situación correspondiente al ente del cual depende;
- b) Elaborar, a los fines estadísticos, los datos obtenidos de las situaciones, valiéndose del trabajo de los centros mecanográficos.

4. *Todo centro mecanográfico:*

- a) Elaborar mecánicamente los datos correspondientes a todos los órganos estadísticos de la respectiva F. A.;
- b) Asumir las misiones de carácter funcional que le sean fijadas por el respectivo secretario general.

La dependencia de toda oficina estadística, núcleo o centro mecanográfico es:

- Orgánica, del ente que lo ha constituido y en el medio en el cual se desenvuelve;
- Técnica, del órgano estadístico de orden superior.

2. Consideraciones sobre el funcionamiento de los núcleos estadísticos del Estado Mayor.

Como se ha expresado en el punto VI. - 1., el decreto de creación de los órganos centrales establece la constitución de un núcleo estadístico dentro de cada departamento del Estado Mayor.

Para la marina, a causa de las notorias deficiencias orgánicas, no ha sido posible ningún aumento de personal, y a los núcleos estadísticos les fueron dadas múltiples tareas, hecha excepción del Núcleo Estadístico Operativo (léase servicio de E. O.). Ello representa un evidente inconveniente especialmente en la persona del jefe del núcleo, que estando ya ocupado en su trabajo no puede interesarse en los trabajos de investigación estadística relativos a su materia (que en esencia es “estadística operativa”) sino en cuanto le pueda ser útil en el momento desde un punto de vista estrictamente funcional; tales estadísticas se identifican con las mencionadas situaciones.

De todo cuanto se ha podido deducir de la lectura de estas páginas, la investigación estadística verdadera y apropiada necesita de unas normas y dirección únicas (como se especifica en a) del punto IV. - 4.) ; tal criterio fue seguido en los confrontamientos de las investigaciones estadísticas de carácter operativo de este

último período por cuanto el servicio de Estadística Operativa ha sido siempre el órgano coordinador y ejecutor de las investigaciones, valiéndose de la consulta técnica de los servicios interesados y del centro mecanográfico para la elaboración mecánica de los datos.

Este es, a nuestro juicio, un método de trabajo aceptable aún en el futuro. Si la necesidad de extender la investigación estadística se hace sentir en medida más sensible en el ambiente de todos los órganos técnicos del Estado Mayor, se hará necesario aumentar la capacidad del Servicio Estadístico en el cuadro de su nuevo ordenamiento propuesto como conclusión de este estudio. Consecuentemente la función de los jefes de Núcleo de Estadística del Estado Mayor, en número igual a los servicios, más que a los departamentos (en relación con la naturaleza del trabajo por ellos desarrollado), se reduciría a una catalogación de las situaciones, en la forma y los modos que pueda sugerir el servicio de E. O., dejando a esta última la misión de la investigación de carácter operativo. De este modo la multiplicidad de los encargos no ocasionaría ningún inconveniente al servicio.

3. Identidad entre las misiones del servicio de Estadística Operativa de Supermarina y las establecidas en la organización actual para el servicio de Estadística de la Marina de Guerra.

En el punto VI. - 1., se han mencionado las razones por las cuales la oficina de Estadística es un órgano del Estado Mayor con la misión principal de “*coordinar, compilar e ilustrar* las estadísticas que interesan a la propia fuerza armada”, y por lo tanto, en modo particular, las estadísticas que interesan a los varios servicios del Estado Mayor. Evidentemente en éstos entran también aquellos que afectan los problemas de la planificación.

Si pensamos solamente en el trabajo desarrollado por la oficina de E. O. de Supermarina (ver punto IV. - 3.) no podemos eludir el hacer resaltar como él se identifica con el que el decreto de creación de los órganos Estadísticos Centrales de las Fuerzas Armadas dispone deben desarrollar las oficinas de Estadística, excepción hecha para la parte relativa a la coordinación.

En realidad la actividad del servicio de E. O. de Supermarina se explica a través del análisis, síntesis e investigación operativa sobre los elementos estadísticos obtenibles de toda la documentación operativa (naval, terrestre y aérea) del Alto Comando, de

las direcciones generales y de los más importantes documentos periódicos compilados por los varios entes periféricos.

Al final del conflicto la oficina de E. O. fue incorporada al departamento Operaciones, como se ha expresado en el punto V. - 1., con evidente limitación de sus funciones.

Tal deficiencia se hace más grave ahora con la reorganización de las tareas operativas de los diversos comandos, y con la necesidad de extender la Investigación Estadística Operativa a todos los sectores de actividad del Ministerio de Marina.

4. Consideraciones y proposiciones.

Teniendo presente:

— Que el decreto de creación de la Sección Militar del Estado Mayor de Defensa y el relativo esquema de organización estadística central, establece la constitución de las oficinas de estadística en todas las fuerzas armadas;

— Que la Oficina de Estadística es un órgano del Estado Mayor, cuyas funciones específicas en *a)* y *b)* del punto VI. - 1.2 se identifican con las desarrolladas durante la guerra por la Oficina de E. O. de Supermarina; sería oportuno que la precitada Oficina de Estadística, conservando su actual dependencia de la Secretaría General del Estado Mayor, se constituya en dos secciones (ver gráfico agregado) :

Sección 1: Estadística Operativa (E.O.) (que por lo tanto cesaría de depender del Departamento Operativo —regida por un oficial superior de E. M., jefe de la Oficina de Estadística) con las siguientes funciones:

Recopilar las órdenes e informes navales y documentación de estadística operativa en general; recopilar, elaboración y crítica de datos estadísticos relativos a las actividades navales, terrestres y aéreas que de algún modo interesan para la planificación; desarrollar problemas de investigación operativa en cooperación con los órganos técnicos interesados.

Sección 2: Coordinación (COORD) —regida por un oficial superior de E. M.— con las siguientes funciones:

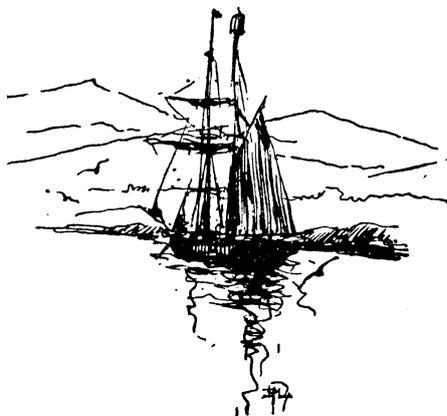
Ordenamiento y organización estadística central y periférica; relevamiento estadístico común

a las tres fuerzas armadas; compilación de los boletines estadísticos periódicos y de la situación en general solicitada por los distintos entes; definición de los métodos de relevamiento de los datos estadísticos y correspondiente coordinación de trabajos a efectuar por medio del centro mecano-gráfico; formular las directivas para la organización del servicio y para la preparación técnica del personal a adscribir a los servicios estadísticos.

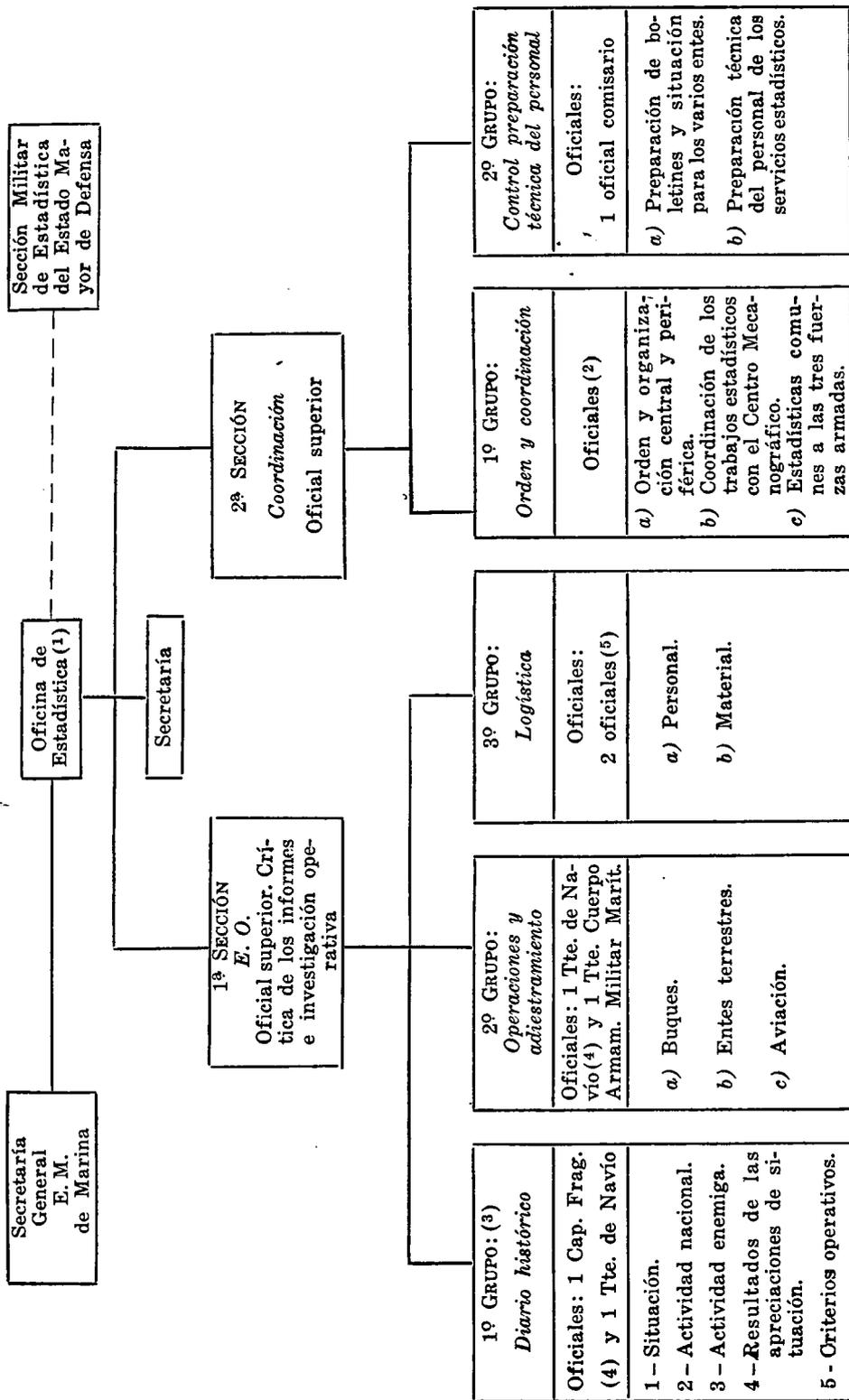
Considerando que:

- a) La función principal de las oficinas de estadística es la de proveer a los órganos directivos de los Estados Mayores dedicados a la planificación *los elementos cuantitativos* sostén de sus decisiones;
- b) Los elementos cuantitativos pueden contemplar problemas operativos, logísticos y económicos en varios niveles;
- c) Los elementos se obtienen del examen *de la documentación oficial* del Alto Comando;

se llega a la conclusión que es necesario que la mencionada Oficina de Estadística, por razones de secreto y de trabajo, y a semejanza de cuanto ya se ha hecho por la estadística operativa de Supermarina, sea ubicada en los locales del departamento Operaciones.



ELEMENTOS DE APOYO DE LA PLANIFICACIÓN



(1) Regido por el oficial superior más antiguo, Capitán de Navío o de Fragata.
 (2) Regido por el jefe de la 2ª Sección.
 (3) Se constituye en tiempo de guerra.
 (4) Previsto en la planilla de guerra.
 (5) 1 Tte. Nav. y 1 Ofi. Comisario (Administración NT) (este último previsto en las planillas de guerra).
 --- Dependencia técnica.

BIBLIOTECA RECREATIVA

En el cuarto piso de nuestra sede social, funciona esta Biblioteca que facilita libros a los señores socios y a sus esposas, y que pueden ser llevados a domicilio por un plazo máximo de 21 días.

H o r a r i o :

Lunes a viernes hábiles de 1600 a 1945

El mar en la guerra contra el Imperio

Por el Teniente de Corbeta Jorge F. Tapper

Para afirmar con hechos históricos la validez de sus razonamientos, el almirante Tayer Mahan volcó en sus obras las conclusiones que extrajo del estudio de las acciones navales del pasado. Nosotros, afirmados en esas conclusiones, diríamos, internacionales, estamos conscientes de la necesidad del poder naval, particularmente en un país como el nuestro, geográficamente marítimo. Mas no sería necesario dirigirnos a otros “campos inteligibles de estudio histórico”, empleando la expresión de Toynbee, para hallar esa respuesta a nuestro interrogante ante el “Deber de potencia”. Basta estudiar nuestro propio pasado para llegar a las mismas conclusiones.

En la guerra de la Independencia tanto como en la contienda contra el Imperio del Brasil, la influencia del mar es notoria. Siempre nuestras fuerzas navales, cuando existieron, fueron escasas e improvisadas, y su modo de acción, propio de todas las armadas, escapa normalmente a la crónica diaria de la guerra, aunque brille de tanto en tanto el sol de una jornada heroica librada en el mar. Por eso no se destaca la influencia que ellas tuvieron en el curso general de la contienda.

Nuestro propósito es, en esta oportunidad, entresacar de esa crónica un cuadro general de la forma en que las operaciones navales incidieron en la conducción de la guerra contra el Imperio del Brasil.

Nos eximimos de hacer un resumen de los antecedentes y las causas que motivaron esa lucha fratricida, así como del relato minucioso de los combates librados, por no cubrir ello el requisito impuesto al planear el trabajo, pero que serían necesarios en caso de hacer un estudio total, estratégico y táctico, tanto político como militar, de la contienda.

Nos es necesario, en cambio, hacer un estudio sumario del poder relativo de ambos bandos, en el período de pre-guerra y

durante diversas fases de la misma, cosa que haremos al correr los acontecimientos que tratamos de interpretar.

I. Situación de pre-guerra.

Al declarar la guerra el emperador del Brasil el 10 de diciembre de 1825, la situación en orden al potencial político, militar, económico y espiritual de ambos países era muy distinta y determinaba, por consiguiente, dos caminos diferentes para la conducción de la misma.

En el orden político, las Provincias Unidas del Río de la Plata seguían sin haber logrado la unidad nacional. El 16 de diciembre de 1824 había abierto sus sesiones el Congreso Constituyente, mientras el general Las Heras, como gobernador de Buenos Aires a partir del 9 de mayo del mismo año, ejercía la representación exterior del país. No existía una rígida conducción de la política nacional. No obstante, los caudillos provinciales hasta ese momento respetaban el gobierno y todos prestaron su apoyo decidido, ante la justicia de la causa, ofreciendo el envío de tropas, cual lo hizo Facundo. Es que la Constituyente había aceptado el 24 de octubre de 1825 la incorporación de la provincia del Uruguay, de acuerdo a la declaración oriental del 25 de agosto, recibiendo en su seno a los delegados de la vecina orilla.

El Imperio, en cambio, poseía una sólida conducción, ya que se encontraba firme su unidad nacional. En 1822 el emperador Don Pedro I se había declarado soberano independiente de Portugal. La organización política traída por sus padres durante el éxodo originado por Napoleón, era así heredada intacta. Los inconvenientes provocados por la lealtad de algunos jefes del antiguo régimen ya habían sido solucionados, por la fuerza o por tratativas de diversa índole.

El potencial militar, hemos de considerarlo referido a ejército y marina. Después de la expedición de Lavalleja y sus 33 orientales, el gobierno nacional creó y envió el llamado Ejército de Observación a las órdenes del general Rodríguez, para el armamento y mantenimiento del cual la Legislatura de Buenos Aires votó \$ 500.000 fuertes, el 27 de junio de 1825. El mismo quedó ubicado en la margen derecha del río Uruguay, a la altura de San José. No existía ejército nacional permanente y, por consiguiente, no teníamos un ejército debidamente preparado para afrontar una guerra; las tropas orientales que dejaban de ser nuestras aliadas para formar parte de nuestros propios efectivos,

eran, más que nada, tropas irregulares, estando a las órdenes de Lavalleja y Fructuoso Rivera. Carecíamos de fuerza naval.

El Imperio, en cambio, tenía un fuerte y bien adiestrado ejército que alcanzaba a 12.000 hombres. De ellos, 5.000 formaban parte del ejército de ocupación, que desde 1817 dominaba la Banda Oriental. Incluía en sus cuadros soldados mercenarios, en especial alemanes. Tropezaban, empero, con el inconveniente de ser en su mayoría de otros climas y excepto las tropas provenientes de Río Grande, no se adaptaron al del teatro de operaciones. La marina brasileña contaba con alrededor de 80 barcos de guerra, era heredera de la tradición naval de Portugal, poseía además buenos capitanes ingleses y disponía de importantes bases en la zona de operaciones (Montevideo, Colonia, Martín García e isla Gorriti).

La capacidad económica de nuestro país para enfrentar la guerra no era, por cierto, brillante; los años de la guerra emancipadora, la anarquía interna y la lucha contra los indios, no habían permitido equilibrar la balanza comercial, que señalaba déficit, y dependíamos del abastecimiento externo, para el cual carecíamos de marina mercante propia. El Brasil no enfrentó esos problemas y su comercio era muy activo, aunque también necesitaba del abastecimiento exterior.

Espiritualmente, la justicia de la causa emprendida unía a todos y, como ya hemos expresado, los caudillos prestaban su apoyo conscientes de la misión de las provincias ante la situación de la hermana humillada. Nuestra moral militar era alta, en cuanto a las virtudes guerreras puestas en juego ya en la contienda anterior, familiaridad con el peligro y sentimiento de agresividad. Nuestros jefes eran veteranos, muchos de ellos formados en la escuela heroica del Padre de la Patria.

En las fuerzas armadas del Imperio es de destacar el hecho de la existencia de soldados mercenarios, a los que si bien en orden a la disciplina y familiaridad con el peligro nada se puede objetar, carecían del espíritu patriótico que es necesario poseer.

II. Política naval.

Antes de entrar a considerar el desarrollo de la guerra en el mar, y su relación con la conducción general de las operaciones, debemos estudiar cuál era la política naval desarrollada por nuestro país, ya que ella es la que crea el poder marítimo y, mediante

la organización naval, se prepara para el desenvolvimiento del poder naval, brazo armado de aquél.

En los tanteos para establecer firmemente una organización nacional, tenía ya el gobierno serios problemas y sería mucho pretender que la política nacional tuviera cauces bien definidos por donde fluir. Desde 1810, marchas y contramarchas señalan esa falta de unidad en la política, que es lógica por la forma en que se desarrollaron los acontecimientos nacionales y mundiales, y no hay por tanto algo que podamos llamar política naval. En principio, no existe una conciencia marítima firmemente desarrollada, con lo que falta la base de la cual partir.

Lamentablemente, y lo aseverará así la guerra, no poseíamos una política naval, salvo que consideremos como tal los siguientes hechos:

1º) Destruída la amenaza realista en el Río de la Plata en 1814 por obra y genio del almirante Guillermo Brown, después del combate de Montevideo, la 2ª escuadrilla nacional es disuelta y sus buques armados en corso. (Hay que tener presente que la guerra de emancipación en Sudamérica recién finaliza el 11 de abril de 1825 en los campos de Ayacucho.)

2º) Cuando en 1819 Fernando VII prepara en Cádiz una poderosa expedición de 120 buques para atacar el Plata, Pueyrredón, entre otras medidas militares, resuelve crear una escuadra. Entre las gestiones realizadas en tal sentido, destaquemos que incluyó la compra de "*La Argentina*", que por entonces, tras su histórico crucero, estaba en Valparaíso apresada por Cochrane. San Martín, cuyo concepto del poder marítimo siempre fue tan claro, proponía que la escuadra chilena pasara al Atlántico y enfrentara en alta mar a los españoles. La expedición no se realizó por disturbios políticos de la Madre Patria.

En tal caso, esa política naval sería completamente desacertada porque:

- a) Si bien se encontraba limpia de velas enemigas la zona focal del Plata, era menester mantener una fuerza aunque fuese pequeña, para poder usufructuar ese dominio, es decir, hacerlo real ante cualquier contingencia cual pudo ser la expedición Morillo (hipotética por falta de puntos de apoyo) o cualquier otra eventualidad más real (como fue la guerra que tratamos).
- b) No se pueden crear y disolver las escuadras cuando se presenta el peligro y cuando el se esfuma, respectivamente.

Además del problema que significa en el momento de necesidad el no tener buques, carecer del lugar dónde comprarlos o del dinero con qué comprarlos, es importantísimo el hecho de que esa escuadra carecerá del adiestramiento que es necesario. Las flotas no se improvisan.

- c) Una política naval debe crear la industria de la construcción naval, pilar donde se asienta la trilogía marina de guerra, marina comercial y marina industrial.
- d) La guerra de corso no puede librarse sin contar por lo menos con una pequeña escuadra que defienda sus bases. En el caso particular de la guerra de la Independencia, nuestros corsarios actuaron en una forma muy especial y no habiendo ataques españoles a nuestra área del Plata, no se notó la falta de una fuerza que la defendiera. Ya veremos cuán necesaria fue en la contienda contra el Imperio.

En síntesis, diremos que no existía, al 10 de diciembre de 1825, ni conciencia marítima, ni política naval. Mala forma, por cierto, de aprestarse a defender el patrimonio nacional.

III. Iniciación de la guerra. Planteamiento estratégico.

Doce días después de declarada la guerra, el vicealmirante Ferreyra Lobo se presentaba frente a Buenos Aires declarando el bloqueo a todos los puertos argentinos. El Emperador había autorizado simultáneamente la guerra de corso contra nuestro comercio, disponiendo se reforzara el ejército y se fortificara Colonia. Dentro de la estrategia imperial, contaba producir el levantamiento de los indios de la provincia de Buenos Aires (a lo que respondió el motín de Tandil) y batir en detalle las fuerzas argentinas de la Banda Oriental para luego trasponer el río.

La situación argentina imponía lo siguiente:

A) *En tierra:*

Reforzar el ejército de observación y disponer su cruce del río e iniciación de la campaña en la Banda Oriental, lo que se ordenó. Para lo primero era necesario poseer el dominio de los ríos, ya que de lo contrario el envío de los abastecimientos y refuerzos debería recorrer un largo camino por tierra a través de Buenos Aires, Santa Fe, cruzar el Paraná, Entre Ríos y recién llegar al Uruguay.

Las tropas de Lavalleja y Fructuoso Rivera debían continuar

su hostigamiento del enemigo, poniéndose a las órdenes del general Rodríguez, para lograr la coordinación necesaria en la conducción general de las operaciones.

Para evitar el levantamiento de los indios, había que designar un comandante de campaña que pudiera reducirlos con la menor distracción de tropas posible. El hombre indicado era D. Juan Manuel de Rosas y a él se nombró.

B) En el mar:

Como primera medida, había que crear una escuadra. Se llamó al servicio activo al almirante Brown, nombrándolo almirante de la escuadra el 12 de enero de 1826. Se contaba con dos viejos bergantines, el “*Balcarce*” y el “*Belgrano*”, que prestaban servicios en la capitania del puerto de Buenos Aires, a los cuales había que reparar y armar. Se aceleró al mismo tiempo la construcción de once lanchas cañoneras, proyecto del capitán inglés Ramsay, aptas para la lucha en el río. Se realizó una suscripción pública llamada *Empresa Naval*, con bonos gratuitos y bonos a reembolsar.

Producido ya el bloqueo, la lucha en el mar consistiría en:

- 1° Tratar de obtener el dominio del mar, y de no ser éste posible, invalidar al menos el bloqueo.
- 2° Asegurar las comunicaciones por agua con el ejército en operaciones en la Banda Oriental.
- 3° Logrado el dominio del mar, negar su uso al enemigo atacando su comercio y sus comunicaciones marítimas, mediante la actuación de la escuadra frente a la costa enemiga. Dadas las escasas posibilidades de lograr ese dominio en virtud del poder relativo de ambas flotas, la solución sería la dada en el punto 4°.
- 4° Hostilizar el comercio enemigo hasta tratar de anularlo mediante incursiones y la guerra de corso. Este proceder obligaría al enemigo a utilizar parte de su escuadra bloqueadora en la caza de los corsarios y protección de su tráfico marítimo, aliviando la enorme presión en el Plata.

Tal era el panorama estratégico al iniciarse las operaciones.

IV. Efectos de las primeras acciones en el mar.

El bloqueo era efectivo y las velas enemigas recorrían el río frente a la capital. El almirante Brown se aprestó de inmediato a hacerle frente y el 21 de enero ya había tomado la primera presa

al enemigo, estrenando sus barcos en la nueva guerra. Entretanto, se fue reforzando la escuadra, que ya el 1° de febrero contaba con una fragata, cuatro bergantines, una goleta, doce cañoneras y una goleta hospital, mientras el enemigo a su vez aumentaba día a día los efectivos bloqueadores.

El 9 de febrero se produce la primera acción entre las escuadras, en que si bien no se obtiene un éxito táctico resonante, se logra el alejamiento del bloqueo, primer paso en el cumplimiento de la tarea encomendada. En efecto, a partir de entonces, la línea de bloqueo no se establece frente al propio puerto, sino que ella es ubicada entre los bancos Chico y Ortiz, mientras que Ferreyra Lobo recaba de sus superiores más buques y mejores comandantes. El bloqueo pierde efectividad y es fácilmente burlado por las naves mercantes. Esto origina enérgicas protestas de los Estados Unidos, Inglaterra y Francia ante la Corte Imperial, ya que no aceptan como válidas las presas hechas por los bloqueadores cuando el mismo no es efectivo.

Nuestro incipiente poder naval ocasionaba ya, en su primera acción general, a un mes de su creación, serios trastornos al enemigo en sus relaciones internacionales. El plan de guerra iba surtiendo efecto.

Pero el almirante ha advertido las fallas en el adiestramiento y la coordinación de su fuerza, y requiere cambios de comando en sus barcos y un período de ejercitaciones a cumplir en la rada, como condición previa para empeñar otra acción. Habiéndose logrado alejar el bloqueo, se impone librar los ríos interiores al tráfico de nuestros convoyes para el abastecimiento del ejército. Los imperiales tienen en su poder Martín García y la poderosamente fortificada Colonia.

Brown no demora mucho sus ejercitaciones y planea atacar a Colonia, coordinando con Lavallega un ataque simultáneo por tierra. La acción se empeña, culminando el 1° de marzo con el ataque de las cañoneras y concretándose en un lamentable y sangriento fracaso. No pudo tomarse la plaza. Sin embargo, Lobo, al saber de la presencia de los barcos argentinos frente a ella, marcha con toda su escuadra con la intención de destruir a Brown, a quien bloquea, pues está fondeado en el interior de la bahía, junto a la isla San Gabriel. Pero nuestro almirante se escapa pasando entre los peligrosos "muleques"; esta acción suya termina por minar totalmente el prestigio del almirante Lobo en su propio país y se dispone su relevo.

Al mismo tiempo, el almirante imperial había ordenado a la división apostada en Martín García, a las órdenes de Senna Pereyra, que acudiera a defender Colonia, abandonando la isla. Quedaba así abierta la puerta a nuestros ríos interiores. En el mes de mayo zarpa el primer convoy, que desembarca en el Carmelo un regimiento de caballería. Brown había logrado otro de sus objetivos.

En abril, el bloqueo era prácticamente ineficaz y Brown incluso desafía a los brasileños en el mismo Montevideo (combate con la “*Nitcheroy*” el 11 de abril y con la “*Impemtriz*” el 27 del mismo mes).

V. Nuevo jefe imperial.

El 13 de mayo de aquel año de 1826, un nuevo almirante tomaba el comando en jefe de la escuadra imperial.

Rodrigo de Pinto Guedes, que tal era su nombre, dispuso de inmediato la reunión de todos sus barcos en Montevideo, con el objeto de reorganizar sus fuerzas. De esta forma, y hasta tanto la nueva distribución tuviera lugar, el bloqueo dejó de existir. Se dio un respiro a nuestra escuadra, que no cesaba por ello en su preparación y adiestramiento.

La isla Martín García, indefensa y con los cañones clavados por el enemigo, debió entonces reforzarse. La oportunidad se perdió, aunque parte de sus cañones se retiraron y embarcaron en la escuadra.

El 23 de mayo, la reorganización imperial había finalizado y sus velas aparecían nuevamente ante la Capital.

La fuerza brasileña quedó constituida por tres divisiones: la primera al mando del propio Pinto Guedes, con base en Montevideo, tenía por función cuidar la línea exterior del bloqueo, y se componía de 3 fragatas, 1 corbeta y 2 bergantines; la segunda, a la orden de Norton, con bases en Colonia y Montevideo, instalaría su línea de bloqueo frente a Buenos Aires y Ensenada, contando para ello con 1 fragata, 4 corbetas, 5 bergantines, 4 goletas y 3 cañoneras; y la tercera, llamada Flotilla del Uruguay, a las órdenes de Senna Pereyra, con base en Colonia, teniendo bajo su responsabilidad los ríos interiores y el Plata superior, para cumplir con lo cual se le asignaron 8 goletas y 5 lanchas cañoneras.

Este plan, bien concebido, oponía a nuestra escuadra una fuerza considerable, correctamente distribuida.

Si la guerra fuera resuelta matemáticamente, nada quedaba ya por hacer a nuestro país, sino resistir heroicamente.

Su ejército carecería del apoyo necesario y debería retirarse para acortar sus líneas de abastecimientos. La escuadra quedaría detenida, el comercio anulado, Buenos Aires bombardeado y los enemigos, dueños del mar, lo serían prácticamente de las costas bonaerenses; un desembarco llevaría a luchar por salvar la Capital ...

Tal el resultado que el poder marítimo imperial brindaría a su nación. ¡Dura prueba para el nuestro, desheredado del favor de los gobernantes, que enfrentaba la enorme responsabilidad de impedir tal desenlace!

Pero la guerra no es sólo ciencia. El arte reclama su valor y si hay arte al distribuir las fuerzas convenientemente como lo hizo Pinto Guedes, también él manda en la táctica y se conjuga con el verbo sublime del heroísmo y la elevada moral, frutos apetecibles del correcto don de mando.

En resumen, las fuerzas puestas en la balanza en la guerra del Plata eran las siguientes:

<i>Buques</i>	<i>Argentinos</i>	<i>Brasileños</i>	<i>Saldo a n/favor</i>
Navíos	—	—	—
Fragatas	1	4	— 3
Corbetas	—	5	— 5
Barcas	1	—	+ 1
Bergantines	3	7	— 4
Goletas	3	12	— 9
Cañoneras	8	8	—
TOTALES ...	16	36	— 20

Mientras estos acontecimientos señalaban la marcha de la guerra marítima, en la política de nuestro país habían ocurrido importantes novedades. En efecto; el 7 de febrero don Bernardino Rivadavia era elegido presidente por el Congreso Constituyente, extralimitado así en sus funciones. Un mes más tarde el flamante presidente “declara que el gobierno de la provincia de Buenos Aires ha cesado en el ejercicio de sus funciones”. El ve-

nerado general don Gregorio de Las Heras quedaba automáticamente desplazado y emprendía su viaje definitivo a Chile. Con él se perdía el gran colaborador que tuvo Brown en la creación de la escuadra, y se marchaba de nuestro escenario político la serena moderación conservadora, única que hubiera sido capaz de impedir la destrucción del dique que más tarde lanzaría sobre la patria un torrente de pasiones teñidas en sangre.

Nuestro potencial político aparentemente se fortalecía. En sus entrañas, empero, estaba el germen que produciría el derrumbe.

VI. La lucha por romper el bloqueo.

Una vez adoptada la nueva distribución de fuerzas, Norton, encargado del bloqueo efectivo, se presentó frente a la capital. Tras diversas acciones preliminares, tiene lugar el famoso combate de Los Pozos aquel de la sin par señal: “Fuego rasante, que el pueblo nos contempla”. En tal circunstancia, Norton agregó a sus fuerzas los barcos de la Flotilla del Uruguay.

Ese 11 de junio marcó un nuevo triunfo del almirante del Plata. Norton se retiró y la consecuencia inmediata fue la modificación de la línea del bloqueo, que formaría ahora un arco con extremos en Colonia y Ensenada.

De todos modos, con ello no perdía efectividad, y la pequeña fuerza de Brown no podía intentar destruir a su enemigo.

Norton dejaba libre, en cambio, la salida de Buenos Aires hacia el Paraná y Uruguay, pero allí estaba Senna Pereyra para impedir el abastecimiento de nuestro ejército.

La única solución para sortear tan alta valla, estribaba en aumentar nuestra escuadra. Nuestra industria naviera no lo permitía. ¡ Lástima grande que las postreras concesiones de los reyes españoles, que permitieron la llegada de barcos ingleses al Plata, mataran al contrabando y cerraran los astilleros que funcionaban en el virreinato!

Siendo ésa la única solución factible, se activaron las gestiones para comprar una fragata y dos corbetas, restos de la escuadra chilena, en las que ya se trabajaba. Pero esas naves recién zarparon el 6 de agosto del país hermano y sólo la fragata alcanzó nuestras costas.

Brown, infatigable y heroico, no se resigna a permanecer estático ante el enemigo. Así llega el combate de Quilmes, el 30 de julio.

La última señal antes de lanzarse a la pelea, “es preferible irse a pique antes que rendir el pabellón”, parece hoy profética. ¡Fue el propio almirante quien, si bien pudo mantener a flote su nave, prácticamente debió cumplir con su consigna!

Por cierto, Quilmes fue un amargo desastre, que nos costó la única fragata de que disponíamos: la “25 de Mayo”.

En este combate hay que destacar la falta de adiestramiento en nuestra escuadra. La coordinación requerida en un combate naval, máxime en casos como éste, en que la desigualdad de fuerzas era notable, requiere mucho tiempo de constante ejercitación en el mar. Ya hemos dicho que inicialmente no teníamos escuadra y que, luego de formarla, Brown trató de adiestrarla y al menos por dos veces se detuvo en sus ataques al enemigo, para coordinar y ejercitar sus comandantes y tripulaciones. Pero ello no basta. Se requieren muchos meses de trabajo duro y continuo en el mar para lograr el fruto de una fuerza que responda a la inspiración táctica de su jefe y lo siga en el combate tal cual él lo quiera. Brown no tenía tiempo ni espacio para hacerlo.

San Martín, cuando preparó sus ejércitos, pudo instruirlos y adiestrarlos con su capacidad genial, porque relativamente disponía de tiempo para hacerlo. No partió para cumplir su epopeya trasandina hasta tener en un nivel adecuado a su ejército. No fue nombrado gobernador intendente de Cuyo para al día siguiente cruzar los Andes y batir al enemigo. Es una diferencia digna de destacar, aunque cabe señalar que con esto no pretendemos quitar méritos a su hazaña sin par; por el contrario. Absurdo sería interpretarlo así. Es sólo sacar una enseñanza.

Muchas veces ha sido criticado nuestro almirante por sus duras quejas hacia sus capitanes. La más ridícula de esas críticas, permitásenos tal expresión, es la del Dr. Ramos Mejía, que las hace partir de un extraño complejo. Salvando las enormes diferencias de tiempo y espacio, nos encontramos hoy con las *Memorias* de uno de los más grandes capitanes de la Segunda Guerra Mundial: el mariscal Erwin Rommel. En diversas oportunidades, a lo largo de su relato, se queja amargamente de diversos jefes subordinados, que no lo seguían en sus arranques talentosos de táctico genial. Y él achaca esas deficiencias al analizar claramente las acciones, a la falta de adiestramiento de sus divisiones *panzer*. En su inolvidable lucha en el desierto, debió enfrentar problemas de improvisación y desigualdad de fuerzas que —queda dicho— salvando la enorme diferencia existente y que es obvia, tienen semejanza a las que debió sobrellevar Brown. Es

por ello que traemos a colación similitud de quejas y deficiencias de adiestramiento.

VII. Campaña de diversión.

La pequeña Escuadra Nacional, “embotellada” en Buenos Aires, carecía de la fuerza necesaria para destruir a su enemigo. En el supuesto que la escuadra comprada en Chile llegara a nuestras costas, debía romper el bloqueo para unirse con la fondeada en balizas interiores. Intentar eso era facilitar al enemigo el batirnos en detalle. Una coordinación entre ambas fuerzas para presentarse simultáneamente ante el enemigo era prácticamente imposible, dado que existían, como hemos visto, dos líneas de bloqueo. Para cumplirla, hubiera sido preciso fundamentalmente que una de las dos escuadras burlara una línea de bloqueo, lo cual exigía fiar prácticamente todo al azar, ya que la desproporción de fuerzas se mantendría en todos los casos.

A todo lo expuesto se agregaba el hecho de que los imperiales habían agregado una fragata a la 1ª división, encargada de la línea exterior del bloqueo, y que se esperaba la llegada de dos más de esas unidades adquiridas en los Estados Unidos de Norteamérica.

La solución correcta al problema fue realizar una operación de diversión sobre las costas brasileñas, con la escuadra adquirida en Chile, la que se pondría a las órdenes de Brown, quien a tal efecto marchó en agosto a cabo Corrientes, punto de arribada fijado a la mencionada escuadra.

En ese mismo mes de agosto, agreguemos, fue relevado el general Rodríguez de su mando, haciéndose cargo el general Alvear del comando en jefe del ejército en operaciones. Pronto le imprimiría la tónica dinámica de su espíritu agresivo y su capacidad militar.

En octubre, Brown regresa a la Capital sin que las tan esperadas velas hubieran hecho su aparición frente a la actual Mar del Plata. La operación de diversión parece morir antes de ponerse en movimiento.

Se opta entonces por llevarla adelante con lo poco de que disponíamos: con los buques fondeados en balizas interiores. La empresa corre el riesgo de ser interceptada por cualquiera de las dos líneas de bloqueo. Pero la situación es desesperada y hay que jugarse enteramente. Brown se apresta a salir con la “*Sarandí*”, goleta, la “*Congreso*”, barca, y el “*República*”, bergantín. De

noche, el 26 de octubre, zarpó con sus tres naves. Como la barca y el bergantín debieran alterar su derrota por falta de agua y tropezaran con la escuadra bloqueadora, volvieron a Los Pozos, mientras Brown lograba con la “*Sarandí*” burlar el bloqueo y llegarse hasta cabo Corrientes. Allí se encontró con la “*Chacabuco*”, única nave que arribó a nuestras costas de la tan ansiada escuadra chilena diezmada por los elementos.

Ambas naves comienzan sus operaciones y aunque nunca actuaron juntas por fallar la coordinación de sus puntos de reunión, la misión fue sobradamente cumplida.

Señalemos que el almirante se presentó frente a Río de Janeiro enviando a esa capital una declaración de bloqueo. “A pesar de que esto no era más que una balandronada” —son las palabras del propio Brown— “causó grave confusión y alarma en Río. e irritó sobremanera al pueblo contra sus jefes navales en el Río de la Plata, a quienes daban como enteramente inútiles y sólo una carga para la nación, desde que Brown entraba y salía cuantas veces le placía.”

El 25 de diciembre regresaba Brown a Buenos Aires, cumplida su misión. La “*Chacabuco*” la dio por terminada en Patagonés, 5 días después.

Este brillante crucero señaló la pérdida para el enemigo, en dos meses, de 15 barcos. ¡Una productiva “batalla del Atlántico”!

Independientemente del efecto psicológico ya apuntado, hecho concreto a todo el largo de la costa hasta Río de Janeiro, implicó como resultado lógico la disminución de la presión en el Plata. Norton partió al mando de 14 barcos en busca de nuestros buques.

De acuerdo al plan de guerra bosquejado en el punto. III, correspondía entonces con la flota encerrada en el río hacer frente a los buques imperiales que continuaban el bloqueo, para tratar de batirlos, ahora que la desproporción en poderío se veía disminuida. Pero esa escuadra no tenía ya capacidad para hacerlo; el crucero lo hacía uno de sus propios buques y la escuadra chilena no existía más ni en optimistas cálculos ni en la realidad.

Había que contentarse, pues, con aprovechar las ventajas que significaban un alivio del bloqueo y nada más.

VIII. Guerra limitada.

Mientras Brown ha estado realizando su brillante crucero, en la Capital ha ocurrido un hecho político de singular trascendencia.

El Congreso ha promulgado la Constitución unitaria de diciembre de 1826. También en ese mes el general Alvear ha puesto sus tropas en movimiento. Todo ello hace pensar que el nuevo año traerá consigo triunfos y felicidad, mas no habría de ocurrir así.

Esa Constitución anacrónica, fruto de pensadores totalmente desheredados de la realidad nacional, reduciría nuestro potencial político a la nada. Destruyó la unidad nacional que pesadamente comenzara a integrarse, quitó autoridad al Ejecutivo y rompió el frente interno del país. Peor no podía haber sido el resultado que daría ese desastre político a la nación, empeñada en una guerra sobrellevada a duras penas, a fuerza de heroísmo y sacrificios sin par. Sólo era ya cuestión de tiempo.

La situación marítima era, al comenzar el 1827, la siguiente:

- 1° Nuestro esfuerzo por derrotar a los bloqueadores quedaba esfumado. No se podía contar ya con poder reforzar suficientemente nuestra escuadra, mientras que así lo hacía el Imperio, el que una vez finalizado el crucero de Brown bloqueaba con 50 barcos.
- 2° Contra el bloqueo sólo se imponía mantener una fuerza capaz de impedir que el enemigo fuese dueño absoluto del mar, por las consecuencias desastrosas que ello hubiera implicado.

Una segunda “guerra gaucha”, guerra de guerrillas marítimas de hostigamiento sin cesar, era lo único factible.

- 3° Se podría tratar de realizar uno o más cruceros sobre la costa enemiga, para obtener similares frutos a los producidos por el de noviembre-diciembre de 1826.
- 4° Había que conservar las comunicaciones fluviales interiores para poder brindar el apoyo que requería el ejército de Alvear y abastecer la propia Capital.
- 5° Era necesario dar más auge a la guerra de corso. Hasta el momento, ella no había tenido carta blanca. Ahora se imponía hacerlo. La base de los corsarios no podía ser Buenos Aires, por el bloqueo, y en su lugar se habla instalado en Patagones.

Enterados los Imperiales de la marcha de Alvear, resuelven apoyar sus propias tropas cortando nuestra retaguardia mediante la Flotilla del Uruguay (3ª División), a las órdenes, como sabemos, de Senna Pereyra, quien se interna en el mencionado río. Con ello evitaría el envío de refuerzos y al mismo tiempo se en-

cargaría de cumplir una “guerra psicológica”, tratando de fomentar las intenciones separatistas de las provincias litorales, agudizadas ahora con el problema de la malhadada Constitución.

A Brown se le impone entonces la obligación de asegurar el cumplimiento del punto 4º) del planteamiento hecho más arriba.

Como primera medida fortifica la isla Martín García, que como ya vimos había sido abandonada por Lobo cuando el ataque a Colonia. Luego, busca batir a su contrincante y tras diversas acciones secundarias, lo destruye en la jornada gloriosa de Juncal.

Esa, su más absoluta victoria, asegura la libertad, para nosotros, de navegar nuestros ríos interiores. La tarea 4ª estaba cumplida. Martín García se convierte en un baluarte y los ríos son nuestros hasta el fin de la contienda.

Juncal fue el 9 de febrero, y el 20 del mismo mes, otra jornada memorable: Ituzaingó. Nuestro ejército había batido al enemigo en su propio territorio y se aprestaba para continuar, magistralmente conducido, su triunfal invasión.

Pero ya dos meses de Constitución había minado lo suficiente el país como para que la guerra no pudiera proseguirse. Los caudillos niegan su colaboración, al desconocer la carta institucional. No hay más caballadas para el ejército, no hay más provisiones, no hay más hombres... Alvear debe emprender la retirada, abandonando el territorio enemigo.

El curso, de acuerdo al punto 5º), ha aumentado considerablemente. Ya pasan de cien las patentes concedidas y el Imperio siente en su comercio el efecto lento pero incesante de esta forma de lucha del débil en el mar. Se presenta como lógica solución atacar su base que, como hemos dicho, era Patagones.

Así sobreviene el épico combate por esa base, que concluye con una luminosa victoria de nuestras armas, el 7 de mayo de 1827. Los corsarios siguen su campaña.

En cumplimiento del punto 3º), Brown zarpó con la intención de realizar un nuevo crucero, pero el 8 de abril, al tratar de burlar el bloqueo en pos de su plan, es sorprendido por la escuadra bloqueadora en Monte Santiago, épica jornada en que 3 buques enfrentan a 20, y en la que la negra nube de la derrota no oculta el sol brillante hecho del heroísmo con que se inmolan nuestros hombres.

Un nuevo esfuerzo, titánico por cierto, quedaba frustrado.

IX. Desenlace.

Nuestro potencial político había disminuido, como vimos, en forma terminante. El ejército debía replegarse, como consecuencia de la falta de abastecimientos.

La marina había cumplido, pese a todas las dificultades, su tarea de asegurar el abastecimiento mediante la utilización de los ríos interiores. Ahora no había qué llevar al ejército.

En lo que queda de la guerra, ya no se conciben más operaciones terrestres. Barbacena, jefe imperial, es reemplazado por Lecor, quien no se aventura a librar batalla con nuestras tropas. Éstas, a su vez, quedan al mando de Lavalleja, por renuncia de Alvear, y se mantienen prácticamente estáticas, si descontamos pequeñas escaramuzas sin trascendencia. El mar, en cambio, se mantiene activo.

Con los barcos tomados en el combate de Juncal, Brown forma una nueva escuadra y cuatro meses después de Monte Santiago, comienza la “guerra de guerrillas” que mencionamos. Alguien le llamó el “Güemes del Plata”. En la comparación no estuvo lejos, por cierto, de la realidad.

El 1° de junio zarpa con su nueva fuerza, embarcado en el bergantín “8 de Febrero”. El 5 del mismo libra su primera escaramuza, que se prolongarán ininterrumpidamente durante los meses siguientes hasta el fin de la guerra. Nuestras fuerzas eran tan débiles que los brasileños incluso llegaron a incursionar en Los Pozos, en persecución de presas y burladores del bloqueo.

El único camino disponible era el corso. Se realizó también un crucero que pretendió ser similar al de Brown, con las naves tomadas a los imperiales en Patagones. En realidad, era la solución de compromiso para cumplir el plan destruido en Monte Santiago. Su acción, que concluyó con la pérdida de los tres buques empeñados, dos a causa de su vejez y uno apresado, hizo no obstante sentir su peso en el tráfico enemigo.

Sus bases eran Patagones y San Blas. Luego se agregó las bocas del Salado, en Samborombón, por su mayor cercanía a la Capital, pero con los mismos problemas derivados de sus malas aptitudes como puerto.

Contra la primera ya vimos el fracaso del ataque imperial. Contra San Blas, se empeñaron en octubre, siendo derrotados por los bajíos de la entrada, en que se perdieron todos los barcos incursores. Contra el Salado, realizaron un ataque en noviembre de

ese año, que concluyó con las presas que allí se encontraban, incendiadas por los nuestros para evitar su recaptura. Destaquemos que la base fue defendida por una batería terrestre emplazada al efecto, al mando de Chilavert, nuestro famoso artillero.

Para dar una idea de la magnitud de la guerra corsaria y de su influencia sobre el comercio enemigo, insertamos los siguientes datos:

Patentes	138
Buques corsarios	42
Tiempo medio de permanencia en el mar por cada buque	2 meses
Presas tomadas	445
Buques de guerra hundidos	2
Corsarios apresados	8
Corsarios hundidos	15
Tripulantes corsarios	más de 1.000
Monto total de las presas mercantes	\$ 17.000.000

(Según Ratto)

El inconveniente de tener bloqueado el puerto de Buenos Aires obligó, como vimos, al establecimiento de las bases corsarias en Patagones, San Blas y el Salado, soluciones de compromiso. Todas ellas tuvieron el inconveniente de ser malos puertos y si bien sus bajíos significaron también un arma de defensa poderosa, en ellos se perdieron muchas presas. La falta de una escuadra para mantener libre nuestro puerto y base principal significaba, de esta forma, un serio contratiempo para el corso. La tasación de las presas, la entrega al gobierno de lo que de acuerdo a las patentes le correspondía, presentaban en esta forma múltiples inconvenientes y la ganancia de los armadores era escasa; recordemos que el incentivo comercial juega un puesto importante, sino fundamental, desde luego lamentablemente, en la guerra corsaria.

Ello indujo a elegir como destino de las presas, diversos puertos de las Antillas; con ello el corso se salía de sus cauces que exigen el control estricto por parte del gobierno que extiende la patente, repetición de lo mismo que ocurrió en nuestra guerra de la Independencia. Esto ocasionó reclamaciones internacionales que molestaron al gobierno, ya que de corsarios pasaban a ser, sino legal mente, al menos en la práctica, piratas. Afortunadamente, ello recién se materializó al final de la guerra y en una escala muy pequeña.

La guerra de corso ocasionó serios descalabros en el comercio de cabotaje enemigo, como queda asentado, al punto que el

gobierno imperial autorizó a hacer ese tráfico a buques de otras banderas, contrariando un sano principio de política naval. En Río, la guerra sólo se sentía por el peso de los gastos que ella insumía. Las fuerzas económicas presionaron con la intención de obtener la paz, partiendo de la base que ésa era una guerra de conquista: buques mercantes hundidos y los gastos de una poderosa escuadra y un ejército con mercenarios europeos, eran una carga muy grande para los señores comerciantes del Imperio. Esto ayudó a concluir la guerra.

En julio de 1827, Rivadavia termina su efímero gobierno, al abrir sus ojos ante la realidad. El Congreso se disuelve y Dorrego se hace cargo del gobierno provincial. A partir de ese instante, aunque sumamente débil, el gobierno comienza a recibir el apoyo de los caudillos.

Dorrego, al igual que anteriormente Las Heras, prestó atención a la marina y fomentó una nueva suscripción popular para adquirir buques. Con ese dinero se compraron una fragata, un bergantín, una goleta y un bergantín goleta, dos de los cuales se enviaron de inmediato para realizar un crucero en las costas brasileñas, que resultó exitoso.

El nuevo gobierno actúa dinámicamente; el jefe federal se apresta a reconstruir el frente interno y reúne la convención de Santa Fe, que abre sus sesiones el 31 de junio de 1828. Su plan de guerra, consultando una estricta economía de fuerzas, incluye, a más de reforzar la escuadra, dos acciones atrevidas:

- 1) Producir el levantamiento de los mercenarios alemanes, para lo cual Fournier, corsario, debía llevar adelante una “guerra psicológica” en esas tropas, incitándolas al levantamiento. Todo ello se cristaliza en un desorganizado motín, acallado entre metralla y sangre.
- 2) Tomar prisionero al Emperador en sus paseos por el Jardín Botánico de Río, para lo cual se utilizaría la barca “*Congreso*”, que operaba en las costas brasileñas a las órdenes de Fournier, y que debía coordinarse con el levantamiento de los mercenarios apostados en la capital. Esto no pudo cumplirse. En ambos planes y en las medidas de refuerzo adoptadas, vemos la importancia que el nuevo gobierno concedía a la armada, donde descansaban sus esperanzas.

Pero ya la guerra tocaba a su fin. Las noticias del refuerzo de la escuadra, la sublevación de los mercenarios, la acción de

Rivera, que por su cuenta y riesgo, al mando de decididos voluntarios, atacó y tomó las Misiones portuguesas, los disturbios políticos en Portugal y los daños causados por el corso, apaciguaron las aspiraciones del Emperador. Al llegar la primavera de 1828, se realiza la convención preliminar de paz. Siguiendo el criterio asentado al principio, al referirnos al plan de este trabajo, no entraremos a dilucidar las causas que nos llevaron a consentir la paz en los términos en que ella fue lograda. Sólo volveremos a postular la debilidad de nuestro frente interno, sin insistir ni exponer a fondo sus causas. Ello entra dentro del panorama eminentemente político y escapa entonces a nuestro propósito.

Es preciso, empero, anotar que no sólo entran en la pugna final los intereses directamente encontrados de ambas naciones, sino que surge la intervención del imperio Británico, en cumplimiento de sus planes políticos.

El 30 de septiembre, las velas imperiales desfilan por última vez ante Buenos Aires, atronando el aire con sus salvas de saludo. El pueblo porteño veía así, una vez más, rugir el cañón junto a sus casas, y cubrirse el aire sobre el mar en la negra humareda de los hijos de Marte. Mas ahora todo era júbilo y no mucha imaginación permitía leer en ella el caballeresco adiós del almirante imperial: “¡ Salud, Brown, Temístocles del Plata!”

La guerra había terminado.

X. Conclusiones.

Dijimos al principio de este ya demasiado extenso estudio, que era nuestra intención entresacar del cuadro que nos presenta la guerra contra el Imperio, la influencia del poder marítimo en ella.

Es un mal reducir todo a simplificaciones extremas. Evidentemente, la mejor forma de simplificar es hacer claras las cosas. Es una desgracia carecer de la vara que nos permitirá medir si lo expuesto está tan claro como para poder decir que hemos cumplido con nuestro deseo de simplificar orgánicamente.

Por ello, reunidos hasta aquí en la mejor forma posible los antecedentes del caso, correremos el riesgo propio de todo esquema para reunir las conclusiones que surgen a nuestra vista.

- 1) Fuimos a la guerra sin política naval, por ende, sin organización naval y sin armada. Ello permitió desde un principio el bloqueo enemigo, con lo que quedó anulado nuestro comercio y cortadas nuestras comunicaciones fluviales.

- 2) Una pequeña escuadra, improvisada, pero a las órdenes de un jefe poco común, desplegó heroísmo y talento táctico hasta morigerar los efectos del bloqueo, pero no pudo eliminarlo en todo el curso de la guerra.
- 3) La escuadra así formada carecía de adiestramiento, lo que ejerció efectos funestos en diversos combates.
- 4) Brown logró, no obstante, el dominio de los ríos interiores, con lo que se posibilitó el avance de Alvear y, en consecuencia, Ituzaingó.
- 5) Ese dominio de los ríos permitió concluir la “guerra psicológica” que desplegaba el imperio en el litoral, aprovechando la inestabilidad de nuestro frente interno.
- 6) Los incursores en operaciones contra el comercio enemigo lograron señalado éxito, al actuar en las costas adversarias llevando intranquilidad a sus puertos, “guerra psicológica” a los súbditos del Imperio, trastornos al comercio e inquietud a las esferas económicas enemigas. El bloqueo impidió la repetición de esa estrategia.
- 7) Los corsarios, en igual función, lograron similares conquistas. Se careció de bases aptas para ellos por el bloqueo de Buenos Aires, con la consecuencia de dar escasas ganancias a sus armadores y, al final, tangenciar el peligroso campo de la piratería.
- 8) El enemigo atacó a las bases corsarias en busca de eliminar el mal de raíz. La eficiente defensa de ellas evitó cumpliera sus propósitos.
- 9) Finalmente, al llevarse a la mesa de la paz los tanteos iniciales, nuestro poder marítimo, que aparentaba fortalecerse bajo el apoyo de Dorrego, ejerció destacado efecto añadiendo pesas a nuestro platillo y contribuyendo a la finalización de la guerra.

En la guerra contra el Brasil, falló un elemento fundamental: el potencial político.

Además, en la hora cero nos faltaba también potencial naval.

De no ocurrir esto último, no hubiera habido bloqueo y nuestras manos hubieran estado libres para asestar continuamente esos golpes vitales contra el comercio enemigo, apoyar el flanco de nuestro ejército en su avance por Río Grande, en una palabra, golpear al enemigo dónde y cómo quisiéramos, minando su moral, su economía y la estabilidad del propio gobierno. Hubiéramos

obtenido paridad en potencial político y nuestro valiente ejército se hubiera encargado del resto.

Al escribir lo que antecede, damos por sentado que ese poder naval nos brindaría el control del mar. Viendo la actuación que, en disparidad de fuerzas, tuvieron ambas escuadras, lo podemos hacer. De haber tenido en la paz precedente un cuadro básico de quince buques al menos bien armados, bien tripulados, bien adiestrados y a las órdenes de Brown, ¡qué distinta hubiera sido la guerra!

Es que, además de esas naves, diríamos entonces, como Juan Cruz Varela en su canto *A Los Pozos*, y valga esto aquí como epílogo emocionado:

“¡Pero Brown está en ellas! Pocos somos
Amigos (exclamó) : mas la bandera
Que nunca al viento se tendió sin gloria,
Hoy como en otros días
La mano clavó de la victoria
Aquí en el mástil de las naves mías.”

BIBLIOGRAFÍA

- ALMIRANTE BROWN: *Memorias*.
- T. CAILLET BOIS: *Historia naval argentina*.
- A. CARRANZA: *Campañas navales argentinas*, tomo IV.
- A. SALDÍAS: *Historia de la Confederación Argentina*, tomos I y II.
- ERNESTO PALACIOS: *Historia de la Argentina*.
- C. GALVÁN MORENO: *Rivadavia, el estadista genial*.
- CAP. DE NAV. HORACIO ESTEVERENA: *Elementos del poder bélico*, Boletín del Centro Naval, N° 616 (mayo-junio de 1954).
- C. PELLEGRINI: *Historia argentina*.
- M. BILBAO: *Historia de Rosas*.
- J. M. ROSAS: *Defensa y pérdida de nuestra independencia económica*.
- H. RATTO: *Hombres de mar en la historia argentina*.

**Editoriales y Librerías que otorgan
descuentos
a los socios del Centro Naval**

EDITORIALES

IBER-AMER ARGENTINA	10 %	
ESPASA-CALPE ARGENTINA S. A.	10 %	
EDICIONES ARAJU	10 %	
EDITORIAL LOSADA	10 %	
EDITORIAL ALBATROS	10 %	
EDITORIAL L. LASSERRE	} Sobre libros en general . . . 5 % Sobre libros de su fondo Edit. 10 % Papelería general. 5 %	
EMECE EDITORIAL.		20 %

LIBRERÍAS

LIBRERIA DEL PLATA, S. R. L.	10 %
LIBRERIA DEL COLEGIO, S. A.	10 %
ACME AGENCY	10 %
FAUSTO	} Biblioteca 20 % Asociados 10 %
V A E . . . . .		15 %

Predicción de las frecuencias óptimas para comunicaciones por onda indirecta

Por el Teniente de Navío Ing. Esp. José Alcides Rodríguez

Objeto de la predicción. Definiciones. Observatorios ionosféricos de la Marina de Guerra. Relación entre frecuencias críticas y número de manchas solares. Predicciones de frecuencias de trabajo óptimas, máximas y mínimas. Equipos ionosféricos en uso.

Objeto de las predicciones de frecuencias.

Las comunicaciones por onda corta están supeditadas al comportamiento más o menos caprichoso de la zona ionizada de la alta atmósfera: la ionosfera.

Si bien su conducta no es todo lo regular que sería de desear, nos brinda el único medio de comunicación a larga distancia usando potencias relativamente bajas, de manera que su estudio se impone, a fin de conseguir el máximo rendimiento.

El problema concreto se reduce en saber cuál es la frecuencia que tendrá más probabilidades de llegar a destino, frecuencia que será función de:

- 1°) Fecha (mes y año).
- 2°) Hora.
- 3°) Situación geográfica
- 4°) Distancia entre correspondientes.

En caso de no poder usar esta frecuencia, interesa saber cuáles serán los límites superior e inferior que no conviene sobrepasar. Para el cálculo de este último dato necesitamos, además:

- 5°) Potencia irradiada.
- 6°) Diagrama de irradiación de la antena.
- 7°) Nivel de ruido en el lugar de recepción.
- 8°) Tipo de servicio.

Definiciones de frecuencias críticas, máximas, óptimas y mínimas utilizables.

La densidad de ionización de la ionosfera varía en forma continua de hora en hora y día en día siguiendo una ley errática, de manera que no es posible calcular su valor exacto en un instante dado futuro. Sólo está a nuestro alcance predecir un valor mediano en base a series regulares de observación.

En realidad no hablaremos en adelante de densidades de ionización sino de las frecuencias máximas reflejadas, que están en relación directa a dicha ionización.

Supongamos un transmisor que emite una onda vertical de frecuencia variable que se refleja en la ionosfera y vuelve al punto de origen.

Si vamos aumentando la frecuencia de la onda emitida, llega un momento que la emisión atraviesa la ionosfera y ya no regresa.

Este valor de frecuencia para incidencia vertical, se llama frecuencia crítica y se abrevia f_o , agregando a continuación la denominación de la capa en la cual se produjo la reflexión: f_oE , f_oF2 , etcétera.

Si medimos todos los días, siempre en el mismo lugar y a la misma hora el valor de f_oF2 , por ejemplo, durante un mes, veremos que su valor varía de día en día en forma considerable.

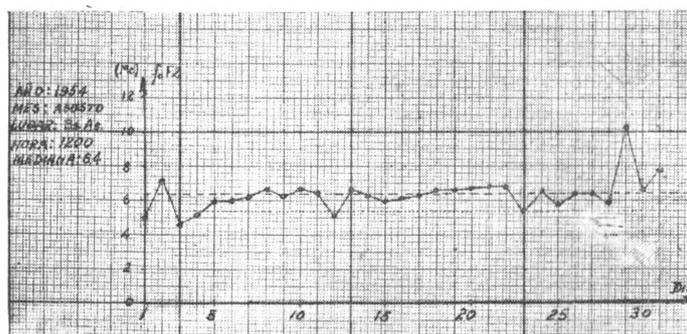


Fig. 1

Para hallar el valor mediano del mes se disponen todos los valores en orden creciente y se toma el valor central (o promedio de los dos centrales) de la lista, como mediana. Se usa este valor y no la media aritmética por estar menos afectado por observaciones de días anormales que pueden diferir muchos megaciclos de la media.

Vemos que el 50% de los valores observados estarán por encima y el 50% por debajo de la mediana; es decir, si la emisión hubiese sido a esa frecuencia fija sólo habría habido eco la mitad de los días.

Como la incidencia vertical no es el caso práctico de las comunicaciones, interesa saber cómo varía la frecuencia crítica cuando emisor y receptor están separados por una distancia D .

La máxima frecuencia que llega al receptor por reflexión en la ionosfera cuando receptor y emisor están separados, se llama Máxima Frecuencia Utilizable, y se abrevia MUF . La MUF se halla afectando a la f_o por un factor M , mayor que uno, que depende de la distancia D .

Este valor de la MUF variará, para determinada posición y hora, de día en día en forma similar a la variación de f_o (Fig. 1).

Podemos ahora tomar el valor mediano de la MUF a lo largo de un mes. Utilizando este valor obtendremos comunicación 50 veces de cada 100, pues las otras 50 veces la onda atravesará la ionosfera. Es precisamente este valor mediano de la MUF lo que estamos en condiciones de predecir con unos meses de anticipación. Si esta predicción está plenamente acertada, dos correspondientes que utilicen esa frecuencia a lo largo de todo el mes se comunicarán 15 días de los 30, lo cual evidentemente deja mucho que desear.

Queda definido entonces como valor mediano de la MUF (o MUF mensual), un valor por encima del cual la probabilidad de comunicación será menor del 50 por ciento.

Es evidente que tendremos que utilizar una frecuencia menor para mejorar las comunicaciones. Estadísticamente se comprueba que trabajando de un 10 a 15% debajo de la MUF mediana, el porcentaje de comunicaciones efectivas asciende a más del 90 por ciento. (Ver figura 1.)

Este valor de 0,85 (ó 0,9) de MUF se llama “Frecuencia Óptima de Trabajo” (FOT). Es, generalmente, también un valor mensual.

Se desprende una pregunta lógica: ¿Por qué no bajamos aún más la frecuencia hasta estar siempre por debajo de la posibilidad de la pérdida de la onda?

Desgraciadamente, a medida que disminuimos la frecuencia a partir de la MUF aumenta la absorción de la onda, disminuyendo en consecuencia el campo incidente.

La absorción es mínima para la *MUF* y a medida que disminuye la frecuencia empeora la relación señal - ruido en el receptor, hasta valer uno para la "Mínima Frecuencia Utilizable" (*LUF*).

Este valor de la *LUF* depende de la potencia irradiada (a mayor potencia menor *LUF*), afectada direccionalmente por el diagrama de irradiación de la antena, de la hora (la máxima absorción es a mediodía), del nivel de ruido en el lugar de recepción, tipo de servicio, y de los otros factores que intervienen en el cálculo de la *MUF*.

Resumiendo, lo que nos interesa predecir es:

Valor mediano de la Frecuencia Optima de Trabajo (FOT mensual)	Frecuencia que tiene la probabilidad mayor de propagación entre transmisor y receptor.
Valor mediano de la Máxima Frecuencia Utilizable (MUF mensual)	Frecuencia por arriba de la cual la probabilidad de comunicación es menor del 50% por escape de la onda.
Valor mediano de la Mínima Frecuencia Utilizable (LUF mensual)	Frecuencia por debajo de la cual la señal será enmascarada por el ruido.

En todos los casos, conviene especificar la capa con la cual se trabaja y la distancia entre correspondientes y en el caso de la *LUF* también la potencia y tipo de servicio.

Por ej.: *F2-3000 Km-MUF; F2-2500 Km-LUF - 100w - A1.*

Observatorios ionosféricos de la Marina de Guerra.

La Marina cuenta con un observatorio en Buenos Aires (Vicente López) desde febrero de 1950 y otro en la Antártida (Destacamento Decepción) desde enero de 1952. Dichos observatorios cumplen las siguientes funciones:

- 1°) Verificación de las predicciones hechas para la zona de nuestro país por el Central Radio Propagation Laboratory (C. R. P. L.), de EE.UU. de Norte América.
- 2°) Ajuste de dichas predicciones al facilitar datos locales.
- 3°) Acumulación de información para futuras predicciones.

El C. R. P. L predice las *MUF* para todo el mundo mensualmente, con un adelanto de tres meses. Estas predicciones tienen la

máxima precisión práctica, si bien las del hemisferio sur están hechas en base a los datos del hemisferio norte.

Esto pareciera eximirnos de todo trabajo, pero tanto por interés militar (corte de información en caso de guerra) como civil (progresivo desarrollo científico del país), nos vemos obligados a crear nuestros propios medios de información.

Los observatorios de la Marina son los únicos existentes en el país y Sud América, a excepción del de Huancayo (Perú), instalado hace años por el C. R. P. L.

Tanto en Buenos Aires como en Decepción se mide cada hora la frecuencia crítica y altura de todas las capas presentes, a más de otros datos complementarios.

De todas estas observaciones se sacan las medianas mensuales que se utilizan para la confección de predicciones. Todos estos datos se facilitan a numerosas instituciones similares extranjeras (incluyendo el C. R. P. L.), con las cuales se mantiene un constante intercambio de informaciones.

Relación entre la frecuencia crítica y el número de manchas solares.

En una determinada situación geográfica, en cada época del año (por ej: en determinado mes) y para la misma hora, el valor observado de la frecuencia crítica de las distintas capas está en relación lineal al número de manchas solares correspondiente.

El período de variación cíclico de las manchas solares es de once años. Como en Buenos Aires ya hay datos de cinco años se cubre casi medio período, de modo que puede intentarse la extracción de la ley que liga frecuencias y manchas.

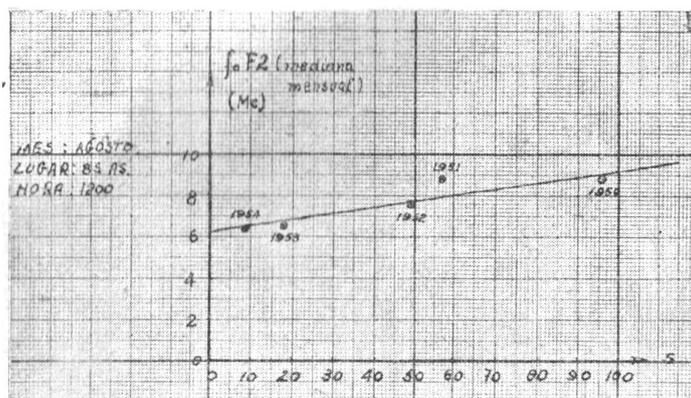


Fig. 2

Como número de manchas solares se toma el promedio móvil anual centrado en el mes a predecir, calculado en base a datos suministrados por el Observatorio de Zürich (o eventualmente por observatorios solares locales, por ej.: San Miguel).

En la figura 2 vemos graficados los valores medianos de f_oF2 en función de las manchas solares para una determinada hora, mes, capa y lugar, observados desde 1950 a 1954.

Dada la poca cantidad de puntos es difícil trazar la recta compensada a ojo, de modo que es necesario encontrar su expresión analítica $f = a + bs$, donde a y b son funciones de los datos observados en años anteriores y s es el número de manchas solares.

Es evidente que si conocemos el número de manchas solares que habrá en un mes futuro, podremos predecir el valor mediano de la frecuencia crítica esperada.

Como por análisis armónico se puede predecir el número de manchas solares, tenemos básicamente solucionado el problema resolviendo la ecuación $f = a + bs$ para cada hora (pues variarán los parámetros a y b) para el s predicho para el mes.

En la figura 3 vemos representada la frecuencia crítica mediana predicha para el mes de agosto de 1954, en función de la hora (H.M.L.).

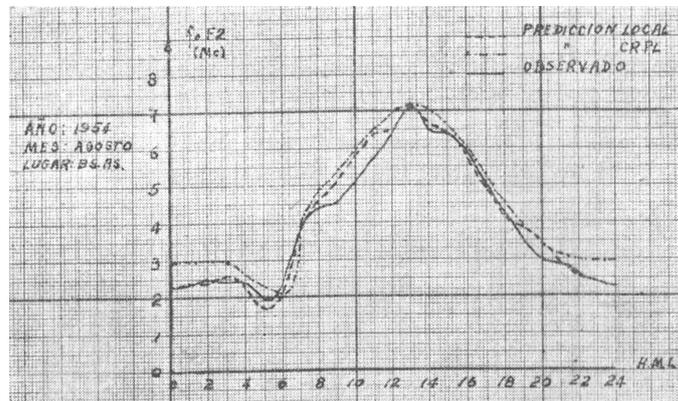


Fig. 3

Se ha graficado también la predicción del C. R. P. L. en la misma figura, y la curva observada posteriormente.

Se ve que la predicción local está acertada, dentro de la precisión que es de esperar en estos trabajos. El hecho de que esté más aproximada que la del C. R. P. L. (Basic Radio Propagation

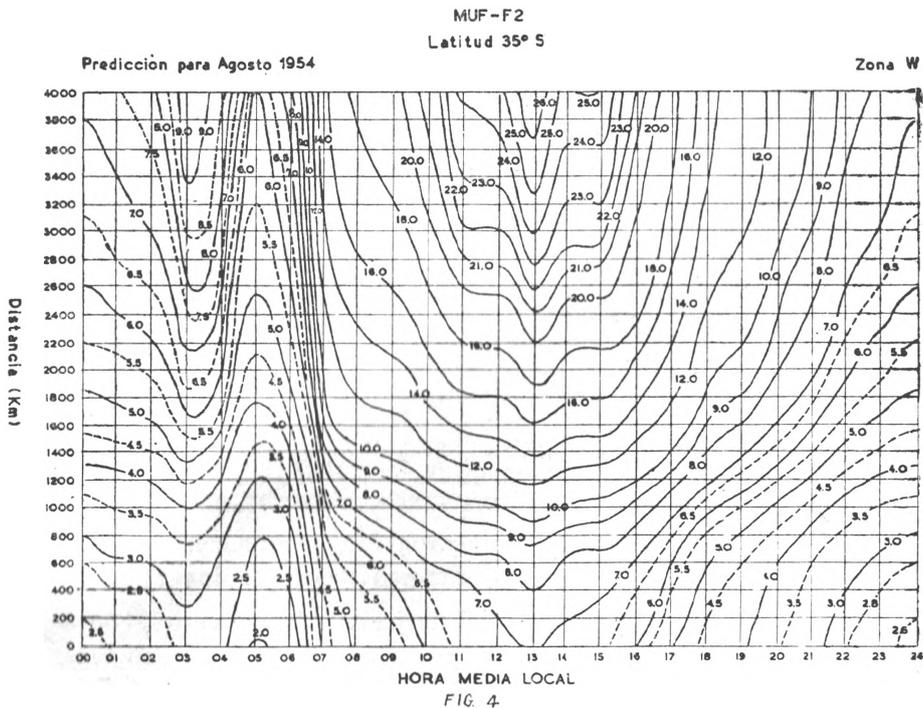
Predictions) se explica, pues esta última está hecha en base a gran número de datos dispersos en grandes extensiones, que deben conciliarse, en tanto que la local es para un solo punto.

Predicción de la MUF.

La curva predicha de la figura 3 debemos adaptarla ahora al caso real en que transmisor y receptor están separados por una distancia *D*.

El problema se reducirá a calcular el factor corrector *M*, para cada distancia y cada hora. Multiplicando a *f*_o por este factor obtendremos, a partir de la curva punteada de la figura 3, un grupo de curvas en función de la hora, una para cada distancia tomada y siempre con punto de reflexión en Buenos Aires.

Como sería incómodo trabajar con esta serie de curvas, se puede construir el gráfico de la figura 4, donde todas las curvas mencionadas están combinadas.



Este gráfico ha sido calculado con datos locales y difiere en su presentación de los usados por el C. R. P. L., respondiendo a las necesidades del jefe de comunicaciones de un buque, dando *MUF* en función de *D* y *H.M.L.* en forma precisa y directa.

Los valores dados son para un punto de reflexión que caiga en la latitud 35°S y en la zona W. La *H.M.L.* es la correspondiente también al punto de reflexión.

Si trazamos una recta paralela a las abcisas a la altura de una determinada distancia *D*, obtendremos los valores de la *MUF* en función de la hora (leyendo los valores marcados sobre las curvas) para un circuito de distancia *D*.

También para una determinada hora y frecuencia dadas, la distancia de salto o silencio se lee directamente: por debajo de la curva de frecuencia correspondiente, a la hora indicada no habrá comunicación (probabilidad menor del 50%).

Ej.: *H.M.L.* = 1200; $f = 16.0$ Mc. Los puntos cuyas distancias al transmisor sean inferiores a los 1800 Km (1000 millas) estarán dentro de la zona de salto o silencio.

Para extender el cálculo a cualquier latitud debemos disponer de un grupo de gráficos similares a los de la figura 4, por ej. para los 45° , 55° y 65°S para cubrir las necesidades locales. Si el punto de reflexión cae entre dos gráficos, el *MUF* correspondiente se saca sin mayor error por interpolación directa de los valores obtenidos en los dos gráficos que la comprenden.

Las coordenadas del punto de reflexión se hallarán como las medias de los del punto de transmisión y recepción.

Con los datos de Buenos Aires y Decepción se pueden confeccionar los gráficos mencionados, aun cuando su confiabilidad sería por supuesto mayor de disponer de observatorios ionosféricos en Ushuaia y Puerto Madryn.

Cálculo de la FOT y LUF.

Obtenida la *MUF* para la situación, *H.M.L.* y distancia requeridas, la *FOT* es directamente este valor afectado por 0,85 ó 0,9. Esta operación se puede hacer gráficamente con ayuda de dos escalas logarítmicas convenientemente desplazadas (Fig. 5).

El cálculo exacto de la *LUF* es bastante complejo y no se justificaría en los trabajos de rutina, aun cuando conviene tener los conocimientos y medios para hacerlo. De todos modos, un valor aproximado de la *LUF* se puede sacar a partir de la *MUF*.

En efecto, afectando la *MUF* por un determinado factor, que varía con la potencia irradiada, tipo de comunicación, valor de la *MUF* y *HML*, se llega a un valor aproximado de la *LUF*.

En base a este factor se ha constituido la figura 6, donde entrando con la *MUF* hallada en la figura 4, hallaremos el valor de la *LUF* para cada hora, y una potencia irradiada de 100 watts en A1.

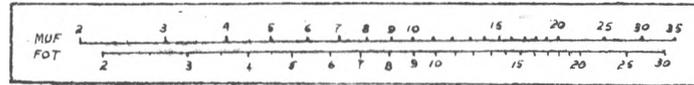


FIG-5

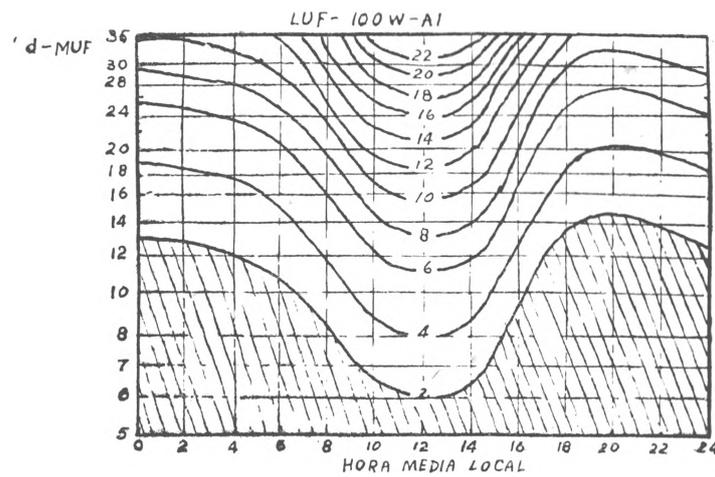


FIGURA 6

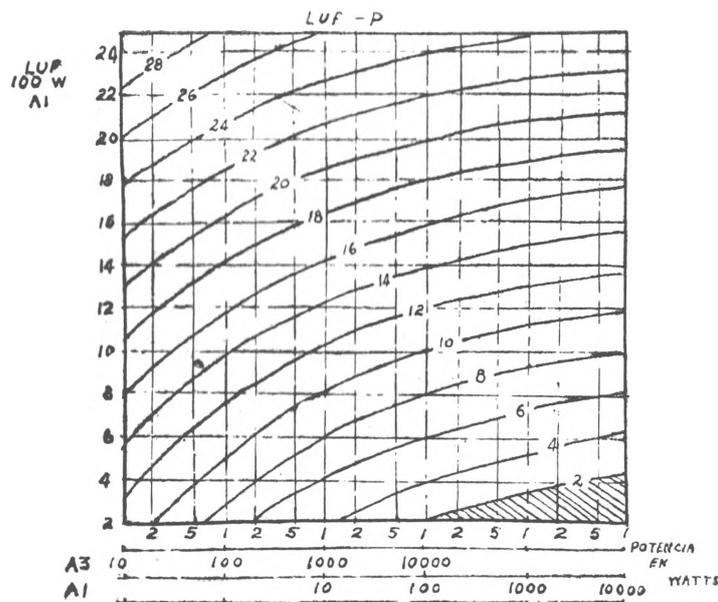


FIGURA 7

Sobre las curvas de la figura 7 se leen los valores de la *LUF* para cualquier potencia y tipo de servicio, en base también al valor de la *LUF* para 100 watts, A1, leído de la figura 6.

Si se conoce el diagrama de irradiación de la antena, hay que hacerlo intervenir en el cálculo de la potencia. En caso contrario, habrá que considerar a la antena como omnidireccional.

Nótese que la potencia del transmisor no interviene en el cálculo de la *MUF* ni *FOT*, pero sí en el caso de la *LUF*.

Los gráficos de las figuras 6 y 7 se han trazado en base a datos usados por el C. R. P. L. y la Marina de los EE. UU. de Norte América. Como ejemplo ilustrativo calculemos *MUF*, *FOT* y *LUF* para una distancia entre correspondientes de 1000 millas (1850 Km), punto de reflexión en 35°S para agosto de 1954, para un transmisor de 100 watts en A1 y 30 watts en A3. El resultado se grafica en la figura 8.

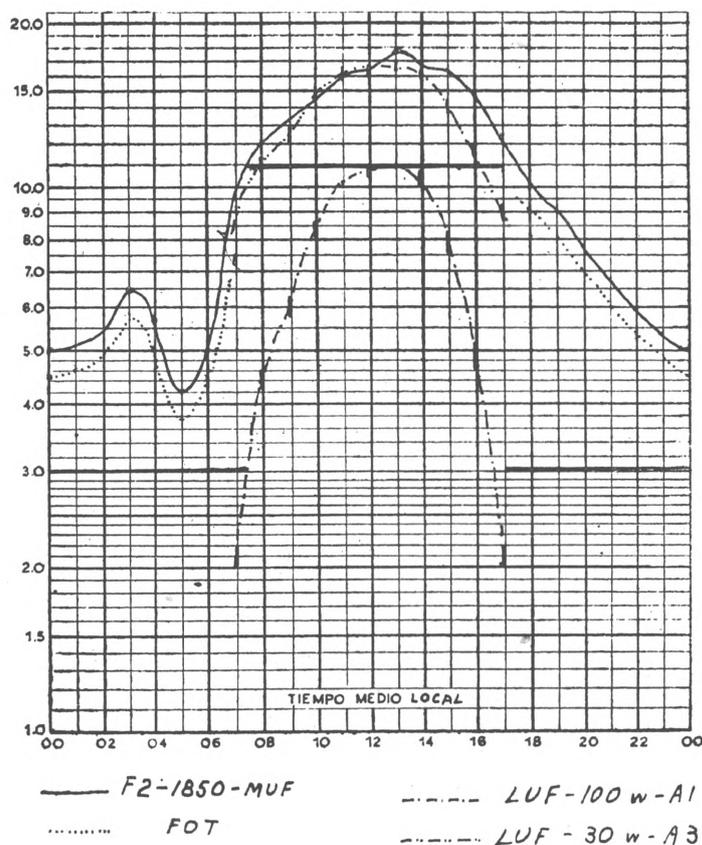


FIG. 8

La zona rayada de las figuras 6 y 7 es para LUF menor de 2 Mc, es decir, que prácticamente no hay absorción para la onda corta.

Vemos que con 100 w en A1 siempre hay posibilidad de comunicación, pero no ocurre lo mismo con 30 w, A3, pues la MUF y LUF son prácticamente iguales entre las 7 y las 12 horas, siendo las posibilidades de comunicación muy inciertas en ese intervalo.

Para 100 w, A1, en caso de tener que trabajar con sólo dos frecuencias, diurna y nocturna, los más aceptables son los de 3 y 11 Mc.

Predicción de tormentas ionosféricas.

La tormenta ionosférica es un fenómeno que se caracteriza por la disminución anormal de la MUF y aumento de la LUF , lo que puede llegar a anular la posibilidad de comunicación y en todo caso la dificulta.

Estos disturbios pueden durar de horas a días y tener intensidad muy variable. Aunque no tienen nada que ver con las tormentas atmosféricas, toman el nombre de tormentas por su comportamiento errático como éstas.

Este tipo de disturbios es posible predecirlos con varias horas de anticipación estudiando la variación del campo magnético en el lugar. Esta predicción, transmitida por radio, permite atenuar en algo las consecuencias del disturbio, variando convenientemente las frecuencias de trabajo o, en todo caso, previene una posible carencia de comunicaciones.

Hay otros tipos de disturbios denominados “súbitos”. Duran de minutos a horas, no pueden predecirse y se deben a explosiones solares que aumentan grandemente la ionización y, por consiguiente, la absorción de las ondas electromagnéticas.

Equipos ionosféricos en uso.

El equipo sondador ionosférico usado en la estación de Buenos Aires es el modelo C-2 del C. R. P. L.

Consta fundamentalmente de las mismas partes que un radar, con el cual lo une gran parentesco: un transmisor de pulsos, un receptor y un registrador.

El transmisor emite una frecuencia variable de 1 a 25 Mc,

modulado en pulsos de 50 a 100 microsegundos, con una repetición de 50 por segundo y una potencia pico de 10 Kw. El receptor, mantenido automáticamente en sintonía, recibe los pulsos de R. F. reflejados verticalmente en la ionosfera, los detecta y los introduce en el registrador.

El registrador posee dos tubos de rayos catódicos de alta persistencia, uno monitor y otro que tiene acoplada una cámara de 35 mm.

Un ingenioso sistema mecánico-electrónico hace que en los tubos se presente en coordenadas ortogonales semilogarítmicas un gráfico de la altura de las capas en función de la frecuencia.

El equipo, enteramente automático, puede sondear a intervalos regulables entre 5 minutos y 1 hora, siendo la duración del sondeo (barrido de frecuencia de 1 a 25 Mc) también regulable entre 7,5 y 30 segundos.

Actualmente se hace un sondeo cada hora en 30 segundos. Cada observación es filmada para su posterior interpretación.

Este equipo, sumamente valioso y elaborado es óptimo en todo sentido, trabajando sin interrupción desde hace cinco años.

En Decepción funciona un equipo manual diseñado y construido en la Dirección General del Material de Comunicaciones Navales, repartición que tiene a su cargo el servicio ionosférico.

Este equipo ha sido y es operado por el personal del Destacamento Decepción en forma eficiente y entusiasta.

Consta de un transmisor, un receptor y un osciloscopio registrador.

Cada unidad es accionada en forma manual e individual y se mide por puntos la altura de las capas ionosféricas en función de la frecuencia, hasta llegar a la frecuencia crítica más elevada. La observación se completa en unos 10 minutos.

Estos datos son graficados y los valores finales transmitidos en forma similar a las observaciones meteorológicas.

Actualmente se está construyendo en la Dirección General del Material de Comunicaciones Navales un equipo semi-automático, que reúne muchas de las características del equipo C-2 americano, aun cuando en su diseño se ha cuidado que su mantenimiento sea sencillo, a fin de poder ser operado por personal no especializado.

Con este equipo se espera reducir a dos o tres minutos el

tiempo de observación, eliminándose además el proceso de graficación posterior, con las consiguientes ventajas en la calidad de la observación y, por supuesto, comodidad del personal.

Como dato ilustrativo se consigna que hasta el presente se han hecho en Buenos Aires aproximadamente 40.000 observaciones y unas 10.000 en Decepción y que para llegar al gráfico de la figura 4 hay que llenar unas 50 planillas y varios gráficos para cada mes y cada latitud.

* * *

El autor agradece la valiosa ayuda prestada por la experiencia en el tema del capitán de corbeta Ing. Esp. D. Augusto M. Andreu y cumple en dejar constancia de la colaboración del malogrado teniente de navio Ing. Esp. D. Ricardo H. Jaccard, fallecido recientemente.



GUERRA DE PORTAAVIONES

Por el Teniente OLIVER JENSEN, U. S. N. R.



Libro traducido al castellano y editado por la Biblioteca del Oficial de Marina, que contiene interesantes narraciones de la Guerra en el Pacífico.

Precio del ejemplar: \$ 4.—



EN VENTA EN LA OFICINA DEL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Preliminares del combate de Los Pozos (*)

Por V. Mario Quartarulo

La historia de la Marina de Guerra Argentina es breve, cronológicamente hablando, y brevísima por el número de acciones decisivas que sostuvo. Pero es posible afirmar que no hay otra marina en la historia que, en relación con los combates que disputó, la supere en gloria.

Entre las páginas brillantes que los barcos al mando de Guillermo Brown nos legaron, figura el combate de Los Pozos, que sostuvo contra tres divisiones de la armada de Don Pedro I mandadas, en esa operación, por el inglés James Norton.

Once naves argentinas se enfrentaron con treinta imperiales.

La substitución del almirante Lobo por el de igual categoría Rodrigo Pinto Guedes, Barón del Río de la Plata, había obedecido a la necesidad de dar mayor vigor a las operaciones navales, que causaban evidente descrédito al Imperio.

Pinto Guedes, nacido en “Gradiz, distrito de Guarda, en Portugal, el 17 de julio de 1762”,¹ recibió la orden de aniquilar la escuadrilla argentina, a cuyo efecto se habían intentado las indecisas acciones del 23 y 25 de mayo de 1826, a cargo de Norton.

El comandante de división James Norton había visto la luz en Inglaterra, el 9 de junio de 1789. “Hijo de Richard Norton, “ Sq.^a, perteneciente a la rama colateral de la familia de Lord “ Grantley (Brisley Norton) y D. Elisa Norton”.²

Una acción decisiva como la que se intentaba debió ser conducida por el comandante en jefe, pero la labor del anciano almirante Pinto Guedes dejaba mucho que desear; “recluso en la es-

(*) Parte de lo que aquí exponemos fue dicho en el Círculo Militar, el 23 de junio de 1954, en el acto organizado en homenaje a nuestro Primer Almirante, por la Academia de Investigaciones Navales “Almirante Brown”.

“ pléndida cámara de su fragata de línea, raras veces era visto
“ por los marineros a sus órdenes. Poseyendo gran reputación de
“ pericia, adquirida durante el gobierno absoluto, en que todo era
“ decidido únicamente por la intriga, era más apto para concertar
“ planes en un gabinete, que para ponerlos en ejecución: flemá-
“ tico y calculista, mostraba mayor empeño en tomar presas, con
“ las cuales lograr una inmensa fortuna, que en atacar y derrotar
“ al enemigo”.³

Un hombre de este tipo no podía despertar en sus subordinados esa devoción, esa confianza y ese empuje que son seguros precursores del éxito. ¡Qué diferencia con Nelson, cuya escuela era en aquellos tiempos el manual indispensable del hombre de mar! “Lejos de encastillarse Nelson en la importancia de sus
“ entorchados para establecer larga distancia entre la dignidad del
“ almirante y la condición del marinero —dice César A. Silvey-
“ ra— descende, por el contrario, a los pormenores más ínfimos
“ que con éste se relacionan, y mientras la tormenta se cierne sobre su patria, mientras Napoleón apresta sus barcas para invadir a Inglaterra, mientras el Rey y el Parlamento confían en él como en su centinela avanzado, hace cuestión de Estado por
“ unas camisetas cortas provistas a sus marineros y por unos víveres que se le han enviado y que él considera en mala calidad.
“ Y descende a estos detalles que parecen frívolos, porque a su juicio, estando ya pronta una fuerza naval para emprender una
“ campaña, la vida del marinero tiene el valor de la pieza componente de una gran máquina”.⁴

Gran parte de la flota bloqueadora fue preparada para el combate, en el que sólo pudieron intervenir, con la eficacia que veremos, los barcos menores. Dice muy bien Armitage, que el
“ Brasil, por motivos de ostentación, queriendo infundir a las naciones extranjeras una idea aventajada de su fuerza naval, había
“ seguido el sistema de comprar o hacer construir su escuadra de modo que no servía para la guerra en el Río de la Plata, ni para
“ proteger su comercio de cabotaje. Embarcaciones pequeñas y veleras serían más fácilmente equipadas, y más propias para el
“ servicio del país; la ambición de D. Pedro, y la menos juiciosa política del Marqués de Paranaguá, Ministro de Marina, sólo
“ cuidaron de formar una escuadra de fragatas, corbetas y otros navios de alto bordo”.⁵

Desde la fragata “*Piranga*”, anclada en la rada de Montevideo, parte la orden de Pinto Guedes mandando a Norton a buscar y batir al adversario en el fondeadero de Los Pozos, con la colabo-

ración de la división fluvial comandada por Jacinto Roque de Senna Pereyra, quien llevó a Norton la orden para el ataque, llegando junto a la “*Nichteroy*”, nave insignia, el 4 de junio, satisfecho sin duda de ver triunfar su plan, en el que jugaría papel destacado la tercera división que mandaba, compuesta de pequeñas goletas y cañoneras, hábiles para una lucha en Los Pozos.

Proyectaba así el comando imperial poner término a nuestra defensa activa, que tantos inconvenientes causaba a los bloqueadores, aniquilando nuestras escasas fuerzas navales en su fondeadero. Ese sitio llamado Los Pozos, “situado el nord-oeste de la ciudad, es un verdadero lugar de refugio (lo era entonces para los barcos y artillería de la época), lleno de bajos fondos, bancos y escollos de conglomerados y tobas, que defienden la entrada a las boyas de aguas profundas, caprichosamente distribuidas, e impiden el acceso de barcos de gran calado y difícil maniobra. Un canal estrecho que corre por entre el banco de la rada interior del puerto y el banco Camarones, da acceso a la red de pozos que da el nombre a esa porción del Plata”.⁶

“Ancladero de fango duro —lo llama Villegas Basavilbaso— cercado de bajíos, que la naturaleza había formado en milenarios aluviones, para que un día inolvidable sirvieran de murallas a las naves enemigas.”⁷

Como advertimos, el ataque no dejaba de ofrecer sus dificultades; en toda operación que se intente en el Plata, se debe pensar en los peligrosos bancos, que han llevado a Lobo y Rindavets, en su *Manual de la navegación del Río de la Plata*, citado por Lucas A. Boiteux, a llamar a nuestro estuario “el infierno de los marineros”.⁸

La concentración de la Escuadra Imperial se efectuó frente a La Colonia, quedando concluida el día 9; “fuerte de 31 barcos, doscientas sesenta y seis bocas de fuego y más de dos mil trescientos hombres; componían las tres divisiones constituidas como sigue:

“*Vanguardia*: Norton, jefe de la Escuadra.

“Fragata <i>Nichteroy</i>	42 cañones (insignia)
“Corbeta <i>María da Gloria</i>	30 cañones
“Corbeta <i>Liberal</i>	22 cañones
“Corbeta <i>Itaparica</i>	20 cañones
“Berg. <i>Pirajá</i>	18 cañones
“Berg. <i>29 de Agosto</i>	18 cañones
“Goleta <i>María Thereza</i>	12 cañones
“Cuatro cañoneras.	

“*Centro*: Senna Pereyra, flotilla del Uruguay.

“ Goleta Paula (insignia)	4 cañones
“ Goleta Itaparica.....	2 cañones
“ Goleta 9 de Janeiro.....	2 cañones
“ Goleta 12 de Octubre	2 cañones
“ Goleta 2 de Dezembro	2 cañones
“ Goleta 29 de Agosto	2 cañones
“ Liberdade do Sul	2 cañones
“ Goleta Conceigáo	2 cañones
“ Pataché Pará	6 cañones
“ Cinco cañoneras de a 1 ó 2 cañones.	

“ *Reserva*: Capitán de fragata Grenfell.

“ Bergantín Caboclo (insignia).....	18 cañones
“ Bergantín Independ. ou Morte.....	14 cañones
“ Corbeta Maceio.....	18 cañones
“ Bergantín Gol. Januaria	12 cañones
“ Goleta Providencia.....	3 cañones
“ Goleta 7 de Março.....	2 cañones.” ⁹

La fuerza imperial era, como se ve, imponente, y de nada valen algunos argumentos tendientes a justificar el fracaso, como el que intenta Henrique Boiteux al hablarnos del “poco andar de las embarcaciones que formaban la tercera división, la mayoría se componía de yates, goletas y barcazas viejos y sin valor militar alguno”.¹⁰ Defensa aprobada, indudablemente, hacia Juncal.

¿Qué pasaba, mientras tanto, en el campo argentino?

Ante la ausencia de los bloqueadores, que fue atribuida al tiempo tempestuoso, se dispuso la salida de refuerzos militares destinados al ejército que actuaba en la Banda Oriental, organizándose un convoy de cinco naves, que mandaba el capitán Leonardo Rosales, comandante de la goleta “*Río*”, y escoltado, además de la nave insignia, por las goletas “*Sarandí*” y “*Pepa*”, bergantín “*Balcarce*” y dos cañoneras, las números 8 y 9.

Las instrucciones dadas a Rosales fueron las siguientes: “El comandante de la Goleta *Río*, Capitán Don Leonardo Rosales encargado del mando del convoy q. conduce el Regimiento de Cavallería de Línea n° 4, —lo mandaba el entonces coronel Juan Lavalle— y al Batallón de Cazadores y pertrechos de guerra, tendrá entendido q. luego q. todo se halle embarcado en dicho convoy —el embarque pudo realizarse en la tarde del 6 de junio— y reciba orden, ó señal del Xefe de la Esquadra deberá dar la vela con dirección á la Costa Oriental, y objeto de arri-

“ bar lo mas pronto posible al puerto de las Bacas, ó en él de sus
 “ inmediaciones que hagan mas asequible, y seguro los accidentes
 “ del tiempo. Cruzaran frente a Martín García por el peligroso
 “ Canal del Infierno”.

“La Esquadra Nacional está preparada p.^a custodiar el con-
 “ voy, y evitar todo riesgo de enemigos, pero se previene termi-
 “ nantemente á dho. comand.^{te} Rosales, que siendo como se ha
 “ expuesto el único objeto, á que debe contraerse el transporte á
 “ la costa Oriental de las tropas y efectos q.^e conduce en ningún
 “ caso deberá comprometer en combate los buques de su mando,
 “ y q.^e si la Esquadra lo emprendiese, el convoy debe dirigirse sin
 “ perder momentos á su destino; previniéndose que aunq.^e el punto
 “ preferible p.^a su arribo á el ya indicado de las Bacas, el Coman-
 “ dante há de observar, q. siendo esencial del objeto de su comi-
 “ sión el desembarco en la Costa Oriental qualquiera de los domi-
 “ nados p.^r las armas Nación.^s será a propósito, toda vez que los
 “ accidentes del viage lo hagan oportuno.”¹¹

La travesía se hizo dificultosa, no por la presencia del ene-
 migo, sino por los vientos contrarios. En un documento que se
 encuentra en nuestro Museo Naval, Rosales se refiere al viaje, en
 comunicación dirigida al comandante general de Marina y lo hace
 con estos términos: “Junio 11 de 1826. Puerto de las Conchitas.
 “ A las doce y media del día nueve del corr.^{te} di fondo en este
 “ Puerto, y llegaron al mismo todos los buq.^s del Conboy a las
 “ ocho de la noche. Ntro. viaje á sido el mas penoso en razón de
 “ los vientos contrarios, hemos echo la navegación bordejeando sin
 “ perder mas tiempo q. el dia siete por esperar la Goleta Jacinta,
 “ y chalupa Podrida q.^e despues de prevenido p.^r mi virasón con
 “ buelta del S. D. y al dia sig.^{te} no le bieron ... Las novedades ocu-
 “ rridas en el biaje serán puestas en conocim.^{to} de V. S. y S. E. a
 “ mi llegada q.^e sera el dia de la fha.”

Estas comisiones de Buenos Aires a la Banda Oriental fue-
 ron cumplidas repetidas veces y siempre con igual éxito por D.
 Leonardo Rosales, lo que le valió justa fama de conductor de cos-
 tosos convoyes, que tanto representaban para un país empobre-
 cido como el nuestro en aquellos instantes.

Los periódicos llegaron a comentar estas regulares violacio-
 nes del bloqueo, como se puede ver en la siguiente breve noticia:
 “ Guerra Marítima. Están de vuelta las goletas Pepa y Río que
 “ condujeron tropas a las Conchillas despues de haberlas desem-
 “ barcado en este lugar. Tanto es el honor que resulta a nuestro

“ ministerio del buen suceso de estas repetidas empresas, cuanta es la ignominia que de el recae sobre nuestros enemigos.”¹²

Como se ha dicho anteriormente, la escuadra nacional se hallaba preparada para auxiliar al convoy, y sus barcos se encontraban en movimiento con tal objeto. El 7 de junio aparece frente a las islas de Hornos, a barlovento de la división de Norton; la escuadra se componía de la corbeta “25 de Mayo”, cinco bergantines, dos goletas y ocho cañoneras. “El viento, entretanto, no permite que nuestros navios se aproximen a los bonaerenses”,¹³ dice el historiador brasileño Garcez Palha. El día 8 al anochecer fondearon en la canal exterior: la Corbeta 25 de Mayo, Barca Congreso, Bergantín Independencia y República, quedando en vela las cañoneras en v.^{ta} del Norte”.¹⁴

El día 10 se proyectaba amenazadora la fuerza enemiga, como nos dice Alzogaray en su completo diario: “Amaneció la escuadra enemiga en num. de 31 velas navegando aguas arriba, p.^{to} a[d]elantando poco con motibo del vto. contrario asi continuó todo el día y los buq.^s que faltaban de ntra. escuadra sin volver”.¹⁵

Al costado del ya mencionado canal de acceso a Los Pozos, Brown había dispuesto sus naves; temiendo que “la concentración de fuerzas que operaba el enemigo, respondiese a proyectos agresivos, justificados por la momentánea desmembración de la suya, resolvió prudentemente acoderarse allí con su reducida escuadra, afectando la figura de un arco, que demarcase la iglesia de la Recole[c]ta al NO. y el extremo del muelle o desembarcadero al S.”¹⁶

La composición de nuestra escuadra en ese momento era la siguiente:

Corbeta “25 de Mayo”. Insignia	Cap. T. Espora	36 cañones
Bergantín “Independencia”	Cap. G. Bathurst ..	22 cañones
Bergantín “República”	Cap. G. Clark	18 cañones
Barca “Congreso”	Cap. G. Mason	20 cañones

Cañoneras números 1, 2, 3, 5, 10, 11 y 12, mandadas por J. Nogueira, A. Erézcano, A. Zupisich, A. Riccitelli, M. J. Martínez, J. F. Seguí y P. A. Natal, respectivamente, montando cada una de ellas un cañón. Las cañoneras fueron intercaladas entre los barcos mayores.¹⁷

El mismo almirante argentino nos dice: “Juzgando que el gran número de buques —enemigos— se habían concertado para algún intento decisivo, resolví prudentemente entrar a Los

“ Pozos, sobre todo porque el Balcarce, Sarandí, Río de la Plata
 “ y varias cañoneras se hallaban ausentes en Martín García...”.¹⁸

Por ese entonces la barca “*Congreso*” había completado su tropa con criollos sacados del N° 10 de fusileros, y no se le habían podido remitir veinte correntinos solicitados, por haber sido enviados a la campaña.¹⁹

“El General, que en la noche anterior —diez de junio— había dormido en la Capitana, se limitó a ordenar que los buques estableciesen una ancla con buen calabrote por la popa, a fin de que quedasen así acoderados, para que al cambio de la marea no borneasen, manteniéndose aproados al N. y convertidos en “cuatro buenas baterías flotantes”.²⁰

Espora aguardaba el combate con la tranquilidad de espíritu característica de las almas fuertes, sin que la vista del imponente enemigo lo afectara; al contrario, halago personal debió producirle la proclama del Almirante, como también el combatir a su lado, y no debió ser extraño a la fuerte y única pasión de Brown: saberse admirado por el pueblo de Buenos Aires, que en la ocasión se había volcado en la ribera, en la Alameda, u ocupaba techos y cuanto lugar con vista al río existía. Los mejor ubicados atalayaban el marcial espectáculo desde los campanarios de las iglesias, temerosos, eso sí, de la abrumadora superioridad del enemigo. En el Retiro, el grupo de mirones se había aumentado con los peones de las tropas de carretas tucumanas, que acostumbraban a estacionarse en esa parte del Bajo.

Según el *Mensajero Argentino*, el número de espectadores alcanzaba a 12.000.²¹

Buenos Aires adoraba a sus marinos y con ella toda la República; la Capital, si bien no alcanzaba todavía la macrocefalia del presente, cuando no se encontraba en franca disidencia con el interior, marcaba la temperatura de la emotividad argentina.

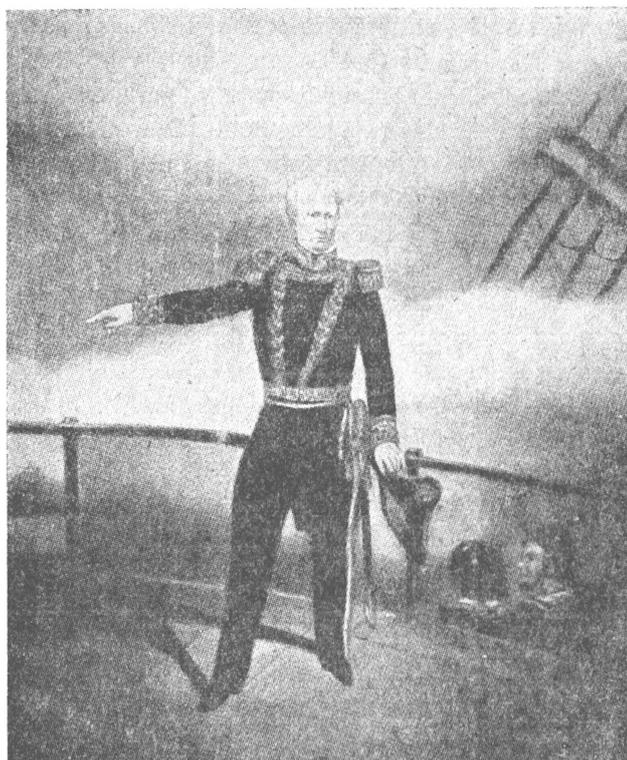
Entre los distinguidos espectadores se encontraban el presidente Rivadavia y los miembros de su gabinete, quienes, desde el Fuerte, seguían la escena con mal disimulada nerviosidad.²²

Aquel instante fue narrado por el entonces joven y ya famoso poeta Florencio Varela, en la siguiente estrofa:

“Era éste el día atroz? De espanto llena
 “ La población inmensa se golpaba,
 “ Hasta la suelta arena
 “ Que el grande río con pavor bañaba.
 “ El remoto horizonte iba cubriendo

“ Enmarañada selva
“ De enemigos bajeles;
“ Y la espumante proa altiva hendiendo
“ Las hondas cristalinas,
“ Segura destrucción, estrago horrendo
“ Amagaba á las naves argentinas.”²³

La escuadra imperial avanzaba con dificultad, lo que fue atribuido por Norton al poco andar de las barcas, a pesar de que había hecho remolcar a las embarcaciones más remeras. Sin embargo, las enemigas había llegado a eso de las doce horas a las balizas exteriores.



El almirante Brown en “Los Pozos”
(Museo Histórico Nacional)

“Llamados los comandantes —argentinos— a junta de guerra, se acordó en ella por toda orden del día, leyesen a sus dotaciones respectivas las siguientes palabras con que los saludó el almirante, y las que produjeron, como es de suponer, el mayor entusiasmo.”

“Marinos y soldados de la República!”

“Véis esa gran montaña flotante? Son 31 buques enemigos!”

“Más no creáis que vuestro General abriga el menor recelo, pues que no duda de vuestro valor y espera que imitaréis a la 25 de Mayo, que será echada a pique antes que rendida.”

“Camaradas: confianza en la victoria, disciplina y tres Vivas a la Patria.”²⁴

Fueron palabras claras, de tinte espartano, dignas de un gran conductor y dirigidas a valientes; los motores morales, que según Von Moltke dan vigor a los ejércitos, estaban en marcha.

¡Qué íntimo orgullo sentiría el comandante de la nave directamente nombrada! Según el decir de Villegas Basavilbaso, Espora “ha sabido conquistar por su coraje el cariño del almirante”.²⁵

El pueblo porteño ya conoce su nombre; ningún periódico mencionó la noticia de su llegada después de servir a la Patria y a América en todos los mares, pero desde los días del ataque a La Colonia, comienza a adentrarse en ese cariño tan deseado y fugazmente alcanzado por algunos: el cariño popular.

Como hemos dicho, la escuadra enemiga encontraba dificultades en la marcha; el segundo comunicado de Norton, citado por Henrique Boiteux, dice: “Mandé mi lancha a sondear por la proa, y continué con esta fragata, la «Nichteroy», hasta casi llegar a distancia de tiro de bala del enemigo, que estaba fondeado en media luna, estando colocadas las cañoneras en los intervalos de los navios mayores y acoderados; la falta de agua para la fragata me obligó a fondear, así como a la corbeta «Maria da Gloria», las demás embarcaciones siguieron; hice señal de atacar al enemigo y el fuego principió.”

“Pasé inmediatamente a bordo de la corbeta «Itaparica» (que cala 14 pies de agua) y continué en ella hasta que, casi tocando fondo, fui obligado a virar. Las corbetas «Liberal» y «Maceió», los bergantines «Pirajá», «29 de Agosto» e «Independencia ou Morte», tuvieron que hacer lo mismo.”

“Dejé la «Itaparica» y pasé a bordo del «Caboclo» y de ahí a bordo de la goleta «D. Paula», donde estaba el señor Jacinto —Senna Pereyra— para combinar con él atacar al enemigo con las embarcaciones pequeñas.²⁶

Los buques mayores enemigos se ubicaron en las cercanías del veril del banco, en las inmediaciones del canal de las Catalinas, y los barcos menores avanzaron en dirección al objetivo, mientras el paquete inglés que se encontraba en las proximidades, se retiró para no ser ofendido.²⁷

(Continuará)

Notas

1. BOITEUX, HENRIQUE: *Os Nossos Almirantes*, t. II, p. 3.
2. BOITEUX, HENRIQUE: *Op. cit.*, t. III.
3. ARMITAGE, JOÃO: *Historia do Brazil*, p. 183.
4. SILVEYRA, CÉSAR A.: *Trafalgar*, p. 129.
5. ARMITAGE, JOÃO: *Op. cit.*, p. 171.
6. BALDRICH, J. AMADEO: *Historia de la Guerra del Brasil*, p. 283.
7. VILLEGAS BASAVILBASO, BENJAMÍN: *La acción naval de Los Pozos*, p. 6.
8. BOITEUX, LUCAS ALEXANDRO: *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados de D. João VI e D. Pedro I*, p. 233.
9. CAILLET-BOIS, TEODORO: *Historia Naval Argentina*, p. 256. Este prestigioso historiador nos habla de 31 barcos y en la nómina figuran sólo 30; el error radica, a nuestro entender, en el hecho de haber indicado 3 cañoneras en la división vanguardia, en lugar de las 4 que menciona Carranza: las números 4, 5, 6 y 10. Ver ÁNJEL JUSTINIANO CARRANZA: *Campañas Navales de la República Argentina*, t. IV, p. 93.
10. BOITEUX, HENRIQUE: *Op. cit.*, t. III, p. 11.
11. ARCHIVO DE LA NACIÓN: *Divis. Nacional. Sec. Gobierno. Marina*. Copiador de notas, 1826 - V - XXXI - 9 -14, folio 40.
12. "Mensajero Argentino". N° 54, Buenos Aires, sábado 24 de junio de 1826.
13. GARCEZ PALHA, J. E.: *Ephemerides Navaes*, p. 97.
14. ALZOGARAY, ALVARO DE: *Diario de operaciones de la Escuadra Republicana*, p. 39.
15. ALZOGARAY, ALVARO DE: *Op. cit.*, p. 40.
16. CARRANZA, ÁNJEL JUSTINIANO: *Campañas Navales de la República Argentina*, t. IV, pp. 95 y 96.

17. ESTADO GRAL. DE LAS TRIPULACIONES Y TROPA QUE EXISTE A BORDO DE LA ESCUADRA Y DEMÁS DESTINOS DEL SERVICIO.

	Contram.s	Prim.s Guard.s	Segund.s Id.	Carpinter.s	Calafates	Veleros	Condestab.s	Art.os de presa	Marineros	Grumetes	Sargentos	Cabos	Pltos	Tambores	Soldados	Total	
Fragata 25 de Mayo	3	3	3	2	1	1	34	171	4	1	4	1	2	45	275		
Barca Congreso	2	1	2	1	1	1	19	78	1	1	2	.	1	22	132		
Bergantín República	2	.	1	.	1	2	5	95	1	1	2	.	1	19	130		
Id. Independencia	1	.	1	.	.	1	1	110	16	1	1	1	1	17	151		
Id. Balcarce	1	3	1	1	.	2	14	54	6	1	1	.	.	29	113		
Goleta Sarandí	1	2	1	.	.	1	6	47	2	1	2	.	1	20	84		
Id. Río	1	1	.	.	.	2	4	29	1	.	1	.	.	7	46		
Id. Pepa . . . . .	.	2	.	.	.	.	1	8	.	.	1	.	.	4	16
Cañonera nº 1 . . . . .	.	2	.	.	.	1	.	18	2	.	1	.	.	7	31	
Id. nº 2 . . . . .	.	2	.	.	.	1	2	23	.	.	1	.	.	9	38	
Id. nº 3 . . . . .	.	1	.	.	.	.	.	22	1	.	1	.	.	8	33
Id. nº 5 . . . . .	.	1	.	.	.	1	3	12	1	.	.	.	.	6	24
Id. nº 8 . . . . .	.	1	.	.	.	2	4	23	1	.	1	.	.	4	36	
Id. nº 9 . . . . .	.	1	.	.	.	1	3	21	.	.	1	.	.	8	35	
Id. nº 10 . . . . .	.	1	.	.	.	2	.	12	1	.	1	.	.	10	27	
Id. nº 11 . . . . .	.	.	.	.	.	1	.	13	.	.	.	.	.	4	18
Id. nº 12 . . . . .	.	2	.	.	.	2	.	22	.	.	1	.	.	8	35	
Id. nº 13 . . . . .	.	1	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	5	5
Lha. ligera nº 1 . . . . .	.	1	.	.	.	.	.	13	.	.	.	.	.	.	14
Id. nº 3 . . . . .	.	1	.	.	.	1	8	.	.	.	.	.	.	10	
Id. nº 4 . . . . .	.	1	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	4	
Falúa del Puerto . . . . .	.	1	.	.	.	1	22	.	.	.	.	.	.	24	
Arsenal y Depósito	1	1	.	.	.	1	19	.	.	.	.	.	.	22	
Embarada . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	5	
	1	12	28	9	4	3	22	99	831	37	6	21	2	6	227	1.308	
Buenos Ayres, mayo 13 de 1826.																	
	Vº Bº												Zapiola."		Goyena."		

(Archivo General de la Nación. Marina, Campañas Navales, V-V-8-3.)

18. BROWN, GUILLERMO: *Acciones navales de la República Argentina*, pp. 49 y 50.19. ARCHIVO DE LA NACIÓN: *Guerra con el Brasil*. 1826. Marina. V-IV-4-1.

20. SOMELLERA, ANTONIO: *Acontecimientos navales durante el primer año de la Guerra con el Brasil*. Boletín del Centro Naval, vol. 1, p. 499.
21. "Mensagero Argentino", N° 49, Buenos Ayres, martes 13 de junio de 1826.
22. ÁNJEL J. CARRANZA, en la página 98 del tomo IV de su famosa obra, dice: "Susurrábase también entre aquella multitud, y con visos de verdad, que el gabinete, que se mantenía reunido desde bien temprano en el despacho presidencial, había ordenado a Brown, oído el parecer y por resorte de la comandancia de Marina, que atenta la fuerza irresistible que le llevaba el ataque, tratara de embicar en la playa, largando chicotes por mano o poner fuego a la división de su mando, evitando así sacrificios inútiles."
23. VARELA, FLORENCIO: *El combate naval de Los Pozos*.
24. CARRANZA, ÁNJEL J.: *Op. cit.*, t. IV, p. 97.
25. VILLEGAS BASAVILBASO, B.: *Op. cit.*, p. 6.
26. BOITEUX, HENRIQUE: *Op. cit.*, t. III, p. 11.
27. Dice ALVARO DE ALZOGARAY en su *Diario de operaciones* citado, que: "A la misma h.^a que la escuadra enemiga forzó de vela sobre la nuestra, el general Brown mandó decir al paquete inglés q.^e estaba baxo sus fuegos, que se pusiese á más distancia p.^a no ser ofendido; y lo ejecutó inmediatamente haciéndose á la vela", páginas 40 y 41. Como vemos, a pesar del inminente peligro, Brown estaba en todo, obrando con su natural serenidad.



Notas Profesionales

ARGENTINAS

62° ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA BASE NAVAL DE RÍO SANTIAGO.

El 3 de mayo pasado fue celebrado con diversos actos el 62° aniversario de la creación de la Base Naval de Río Santiago, ocurrida en 1893 por decreto presidencial del Dr. Luis Sáenz Peña.

Originariamente se llamó “Apostadero Naval de Río Santiago” y en 1905 pasó a denominarse “Arsenal del Río de la Plata”. Posteriormente se le dio el nombre que actualmente tiene.

En mayo de 1893, mediante un acuerdo de ministros, se concedieron los fondos necesarios para la adquisición de dos diques flotantes capaces de levantar dos torpederos, el primero de los cuales llegó al país a fines de 1894 procedente de Francia, donde había sido adquirido; asimismo se adquirieron maquinarias para los talleres de carpintería, de ajuste de máquinas, fundición, etc.

Desde entonces esta base ha ido desarrollándose paulatinamente, contando en la actualidad sus talleres con los más modernos equipos ideados por la ciencia para el servicio naval y donde se construyen y reparan naves de diversos tipos, además de prestar otros servicios, como ser el suministro de agua potable y corriente eléctrica a los edificios públicos y privados de la isla Santiago.

ENTREGA DE DIPLOMAS A OFICIALES DE LA AVIACIÓN NAVAL.

El 5 del mismo mes se procedió a la entrega de diplomas y premios a los guardiamarinas que cumplieron un curso de aviación naval. La medalla de oro instituida para el mejor alumno de la Escuela de Aviación Naval, fue otorgada al guardiamarina Miguel Ángel Grondona.

VIAJE DEL BUQUE ESCUELA “BAHÍA THETIS”.

El buque escuela “*Bahía Thetis*”, que conduce a su bordo a los cadetes del último curso de la Escuela Naval Militar, zarpó

el 5 de mayo de Puerto Belgrano con destino al exterior, donde tocará puertos americanos, europeos y africanos.

OPERACIONES BANCARIAS EN LA ANTÁRTIDA.

Al correo, a las comunicaciones, a la estafeta aérea y a la actividad periodística que ya figuran en las actividades de la Antártida Argentina, acaba de agregarse las operaciones bancarias. En efecto, el 5 de mayo del corriente año, en el Destacamento Naval de la Marina de Guerra “Esperanza”, se realizó la primera operación en la corresponsalía del Banco de la Nación —instalada en diciembre de 1953— al emitir una orden de pago para una institución y debitando el correspondiente importe en la cuenta de un miembro de la dotación del citado destacamento.

AFIRMAN EL PABELLÓN NACIONAL EN LA ESTACIÓN AERONAVAL DE PUERTO MADRYN.

Con una ceremonia de patrióticas y emotivas proyecciones fue afirmada, el 24 de mayo, la enseña patria en el mástil de la nueva Estación Aeronaval de Puerto Madryn, la que queda así incorporada oficialmente a la Marina de Guerra. El pabellón fue entregado por el intendente de la localidad, siendo la ceremonia presidida por el gobernador del territorio del Chubut, señor Héctor Perurena y el comandante en jefe de la Flota de Mar, vicealmirante Juan B. Basso.

JURA DE LA BANDERA.

En horas de la mañana del 25 de mayo el personal de la Marina de Guerra procedió a la tradicional Jura de la Bandera. El acto central se realizó en la Base Naval de Puerto Belgrano, siendo presidido por el comandante de la Zona Naval Marítima, vicealmirante Ignacio C. Chamorro, en representación del señor ministro de Marina.

NUEVO ANIVERSARIO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE SANIDAD Y OBRA SOCIAL.

La Dirección General de Sanidad y Obra Social, que cuenta con más de 50.000 afiliados, cumplió un nuevo aniversario el 30 de mayo. Este organismo sostiene el funcionamiento de Hogares Navales para niños, ancianos e incapacitados, colonias de vacaciones de mar, llanura y de montaña, hoteles de turismo, colonias de reposo, campos de deportes, centros de esparcimiento, etc. Tiene, asimismo, a solucionar el problema de la vivienda y de la economía familiar.

76° ANIVERSARIO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN E HIDROGRAFÍA.

Esta Dirección General, que fuera creada por decreto del presidente Nicolás Avellaneda de fecha 6 de junio de 1879 con el nombre de Oficina Central de Hidrografía, acaba de cumplir su 76° aniversario. Su primer director fue el teniente coronel de marina Clodomiro Urtubey, quien encomendó al entonces sargento mayor Martín Rivadavia, comandante de la cañonera “*Constitución*”, la primera comisión hidrográfica.

DENOMINAN “TENIENTE CAMARA” A UN ESTABLECIMIENTO NAVAL ANTÁRTICO.

Por decreto del Poder Ejecutivo, originado en el Ministerio de Marina, se dispuso clasificar como Destacamento Naval al establecimiento antártico instalado en la isla Media Luna, e imponer al mismo el nombre de “Teniente Cámara”, a fin de honrar la memoria de un oficial de la Armada Nacional, el teniente de navío Juan Ramón Cámara, que perdió la vida en acto de servicio durante la última campaña de la Fuerza Naval Antártica.

EXTRANJERAS

GRAN BRETAÑA

EL ROL DE LA MARINA REAL EN LA ERA DE LAS ARMAS TERMONUCLEARES.

(Extractos del “Libro Blanco”, relativo al presupuesto de Marina.)

El desarrollo de armas de destrucción en masa es el más reciente de una larga serie de modificaciones que la Marina de Guerra ha tenido que afrontar y también sacar utilidad a través de los siglos. En tiempos relativamente recientes el torpedo, el submarino, el avión y el radar, han ejercido todos ellos su influencia en la estrategia marítima y transformado el diseño de los buques de guerra o tácticas de la flota.

Las más modernas invenciones podrán afectar la guerra marítima y modificar la naturaleza de las fuerzas necesarias para empeñarla, pero ellas no disminuyen la necesidad de las marinas de guerra. A decir verdad, para nosotros que vivimos en una isla dependiente de los suministros traídos por rutas marítimas, la necesidad de semejante marina resulta tanto mayor.

En tiempo de paz, la potencia naval juega un papel destacado en el apoyo de la política exterior nacional y en asegurar que

nuestro comercio mundial prosiga sin ser molestado. Dos son las cualidades que más se han puesto de manifiesto, aun durante la guerra: la movilidad y la independencia relativa de las bases terrestres. En guerras locales —como en el reciente caso de Corea— el poder aéreo y marítimo de la Marina Real puede dejarse sentir rápida y eficazmente en casi cualquier parte del mundo. Pero, ¿cuál será su papel en una futura guerra que se desarrolle con las más modernas armas de destrucción en masa?

Si se llegara a producir tal guerra, el rol de la marina es obvio. Sus tareas serían:

- a) Buscar y destruir a las naves enemigas dondequiera que se encuentren, y por todos los medios a su alcance, a fin de impedir que el enemigo pueda recurrir a los mares en provecho propio.
- b) Proteger las comunicaciones necesarias para apoyar nuestras operaciones bélicas y salvaguardar las rutas de abastecimientos de los países aliados.
- c) Proveer apoyo aéreo directo a operaciones en tierra y en el mar, en aquellas zonas donde el mismo no puede ser prestado por aviones con bases terrestres.

Como parte de nuestra contribución a las flotas aliadas del futuro, vemos grupos de portaaviones, buques de proyectiles guiados y sus escoltas. Éstos, en efecto, reemplazan a la concentración de las principales flotas del pasado; facilitan el poder del cual dependen todas las demás actividades navales; cubren las múltiples actividades de las fuerzas de escolta que protegen nuestras comunicaciones marítimas mundiales y representan una fuerza móvil ofensiva que puede ser rápidamente desplegada donde su presencia sea requerida. Debido a su aptitud de dispersarse y concentrarse nuevamente cuando así lo deseen, ellos son, en la era termonuclear, tanto una fuerza de gran impacto ofensivo como fugaz.

Es así como la Marina Real necesita portaaviones capaces de maniobrar con los aviones más modernos; buques poderosos dotados con proyectiles dirigidos; escoltas capaces —en cooperación con fuerzas aéreas de portaaviones y terrestres— de proteger a nuestra navegación; fuerzas submarinas y anfibia y rastreadores para mantener expeditas las rutas marítimas para nuestros abastecimientos esenciales. Todos estos buques deben estar bien

equipados, ser eficientes y ser mantenidos en un elevado estado de preparación.

Hemos avanzado notablemente, en lo que se refiere a las actividades para hacer frente a los portaaviones modernos. Hace ya tiempo que tenemos un concepto claro sobre el diseño de nuestros buques más pequeños, que se están produciendo en grandes cantidades. Ahora, después de un estudio a fondo realizado por nuestros marinos y hombres de ciencia respecto a las condiciones y desarrollos que debemos afrontar, vemos con bastante claridad las líneas sobre las cuales debemos construir los buques que deben reemplazar a los cruceros convencionales. Estamos, pues, en condiciones de emprender un programa de construcciones y modernización, cuyas orientaciones principales se exponen a continuación.

La constitución de la flota de hoy.

El portaaviones de flota es el buque más potente que presta servicios en la flota; está armado con escuadrillas capaces de defender a nuestros buques contra los ataques de superficie, del aire y submarinos; destruir a los submarinos y aviones enemigos, ya sea en el mar o en sus bases; atacar blancos terrestres y en ciertas zonas apoyar las operaciones del ejército. El moderno portaaviones cuenta con tres inventos británicos: la cubierta angulada, la catapulta de vapor y el dispositivo para aterrizaje por reflexión (espejo), que actualmente son adoptados por las marinas de guerra de la NATO. Así equipado, un portaaviones puede maniobrar con los tipos más modernos de aviones, incluyendo aquellos capaces de lanzar la bomba atómica.

Durante la guerra, como ya he dicho, los portaaviones constituirán grupos de batalla que serán apoyados inicialmente por cruceros y luego por buques de proyectiles guiados. Las tareas de tiempo de paz de la Marina, que en el pasado han sido desempeñadas en gran parte por los cruceros, seguirán desarrollándose. Más adelante explicaré cómo prevemos al crucero del futuro; los que empleamos hoy han demostrado, y siguen demostrando, su valor en paz y en guerra.

Complementando la tarea de los portaaviones y cruceros para mantener expeditas las rutas marítimas, contamos con varios tipos de buques escoltas. Los principales entre éstos son los buques de la clase "Daring", los mejores buques escoltas existentes. Es-

tán poderosamente armados y son capaces de atacar a los buques pesados con torpedos, destruir a las fuerzas ligeras, hundir submarinos, y contribuir a la defensa contra ataques aéreos. Los “Daring” están respondiendo a nuestras más grandes esperanzas.

La amarga experiencia sufrida ha puesto en evidencia que jamás es posible contar, durante la guerra, con un número excesivo de destructores o fragatas escoltas, y también contribuyen notablemente en la paz como los protectores andariegos de los intereses de este país en todo el mundo. Es por esto que durante cierto tiempo hemos estado construyendo y modernizando buques de estos tipos.

Hemos estado especialmente activos —en años recientes— diseñando y construyendo otras unidades menores, sobre todo submarinos y rastreadores, y existen nuevos métodos de propulsión que incrementan grandemente la velocidad y radio de acción del submarino.

Construyendo la flota del futuro.

Después de la Segunda Guerra Mundial no se contempló ningún programa importante de construcciones debido, en parte, a la necesidad de dejar los astilleros libres para los buques mercantes, tan urgentemente requeridos para restaurar el comercio del país y, en parte, porque muchos buques cuya construcción había sido iniciada durante los años de guerra se encontraban todavía en gradas. Debido a esto, es que hasta los mejores cruceros, destructores y fragatas actualmente en servicio se remontan a la época de la guerra, y el promedio de la edad de la flota es, en general, demasiado elevado para sus condiciones generales y las exigencias del momento actual.

En 1950, al iniciarse el rearme, se prestó especial atención a la necesidad de construir fuerzas antisubmarinas y de rastreadores, y ampliar el arma aérea de la flota. Debido a la tensión internacional entonces reinante, la construcción naval dio prioridad a los trabajos que mostraran rápidos resultados. Es por esto que se procedió a impulsar, a la brevedad posible, aquellos trabajos en portaaviones y buques de la clase “Daring” cuyas quillas habían sido colocadas conforme a programas anteriores, y se dio comienzo a un nuevo y extenso programa de construcciones mucho mayor. El resultado es que cinco portaaviones, ocho buques de la clase “Daring”, alrededor de 90 rastreadores nuevos y 27 destructores, convertidos para desempeñarse como fragatas

veloces, se han incorporado ya a la flota y la primera de las nuevas fragatas entrará en servicio durante el año en curso.

Conforme a los programas de nuevas construcciones de años recientes, estamos terminando el portaaviones "*Hermes*" y tres cruceros de la clase "Tiger", 26 fragatas y otros 100 rastreadores pequeños. El portaaviones "*Victorious*" y el crucero "*Royalist*" se están modernizando; seis destructores son convertidos en fragatas y otros destructores se están modernizando. Los destructores convertidos en fragatas contarán con el más moderno radar, equipo de artillería y un tipo mejorado de mortero antisubmarino. Hay otra cantidad que no serán convertidos tan a fondo, pero también resultarán un agregado útil y eficiente para nuestras fuerzas de escolta de convoy. Los destructores modernizados contarán con el equipo más moderno de artillería, radar y antisubmarino, y morteros antisubmarinos.

El buque de armas guiadas.

El proyectil guiado, y su equipo complementario, se encuentran ya lo suficientemente desarrollados como para que el Almirantazgo se considere en condiciones de proseguir con el trazado y construcción de unidades operativas, para reemplazar a nuestra ya anticuada flota de cruceros, y recurrir al empleo de este nuevo y moderno armamento. El buque de armas guiadas es algo revolucionario y, creemos, introducirá modificaciones en ciertos tipos del arte de la guerra naval, comparables a las que se produjeron con la innovación del dreadnought.

La primera aplicación del buque operativo con proyectiles guiados, será exclusivamente la de un arma de buque al aire. Pero en los años venideros se desarrollará un sistema capaz de hacer funcionar un arma de buque contra buque del mismo equipo. Por consiguiente, en el primer caso el crucero de armas guiadas estará equipado con un sistema de armas guiadas de buque al aire de gran letalidad, que mejorará enormemente nuestra aptitud para defendernos contra los ataques aéreos, inclusive aquellos provenientes de los aviones modernos más veloces, y un armamento artillero para la lucha en superficie, bombardeo y para suplementar el tiro antiaréreo. Pero el buque estará diseñado en forma tal, que su armamento de artillería podrá ser reemplazado por el sistema de armas guiadas de buque contra buque, tan pronto el mismo esté disponible.

Escoltas.

Actualmente se construye una cantidad de fragatas de tipos especializados. Algunas son diseñadas como buques antisubmarinos, otras como antiaéreos y otras para dirección de aviones. Todavía necesitamos más de estos buques especializados, a pesar de su elevado costo, pero con el objeto de realizar la mayor economía posible nos proponemos, durante este año, construir también una clase de fragata para propósitos generales, capaz de cumplir con las principales tareas de escolta de protección antisubmarina, protección antiaérea y dirección de aviones. En total, proyectamos ordenar la construcción de ocho fragatas más durante el período 1955-56.

Flota de reserva.

La política observada en el pasado ha sido la de mantener una flota numerosa de buques en diversos estados de alistamiento. Esta doctrina ha sido objeto de una revisión. Si bien los buques de la flota de reserva se encuentran más o menos dispersos, no sería de extrañar que los mismos fuesen objeto de ataques mediante armas nucleares en las etapas iniciales de la guerra, por lo cual es imprescindible contar con el mayor número de buques posible listos para ser tripulados y hacerse a la mar al estallar la guerra. Ahora se dedicará especial atención al aumento de la proporción de la flota de reserva, que debe ser mantenido en el más elevado nivel de preparación.

Mantenimiento de la flota.

Es necesario recurrir a medidas especiales para que estas unidades de la flota de reserva puedan adquirir un nivel de preparación superior al que ha existido en el pasado, y su mantenimiento será efectuado esencialmente en astilleros privados. Se necesitará igualmente desarrollar un mayor esfuerzo, que deberá mantenerse durante algunos años, para mejorar aún más el nivel de mantenimiento de la flota como conjunto. Será posible dedicar un mayor porcentaje del esfuerzo de los arsenales para el mantenimiento de la flota de altamar, ya que la de la flota de reserva será efectuado por contrato. Ya se han adoptado medidas para este fin y los fondos necesarios para el trabajo pertinente han sido incluidos en el presupuesto de Marina para 1955-56.

La tripulación de la flota.

La necesidad de la Marina de reclutar y retener personal permanente mediante largos contratos, es de importancia crítica para la nación. La Marina ofrece actualmente una buena carrera al joven capaz y activo, tanto en el escalafón subalterno como para ascender de éste al escalafón superior. Con todo, la situación referente a dotar de tripulaciones no es satisfactoria. El Almirantazgo tiene plena confianza en la cualidad de los hombres que actualmente se encuentran en la Marina de Guerra y en aquellos que se van presentando. Desdichadamente, ellos no son suficientes; no hay un número bastante de reclutas ni de hombres que se queden sirviendo, con contratos más largos. Ya el año pasado advertí a la Cámara sobre esta amenaza que se cernía sobre el potencial humano de la Marina. A pesar de lo que hemos hecho, la situación no ha mejorado.

La principal causa de esto reside, probablemente, en la mayor competencia que la industria hace a la Marina, como asimismo en otras formas de empleos civiles. Hoy el mundo exterior ofrece grandes perspectivas de éxito precisamente a los hombres que la Marina necesita. Además, en la carrera, los hombres contraen enlace más jóvenes que antes y anhelan disfrutar de una vida hogareña permanente más temprano que en el pasado. Indudablemente, en una época en que se cuenta con empleos permanentes, cuanto mayores son las oportunidades que se presentan en el hogar familiar, menores probabilidades hay de que un joven se haga a la mar, o permanezca en la Marina.

El Almirantazgo ha estado, y está, constantemente preocupado por el mejoramiento de las condiciones del servicio en la Marina, al mismo tiempo que retiene todo lo que es mejor en la vida de la Marina. Muchísimos son los cambios introducidos en estos últimos años tendientes a mejorar la suerte del marinero. El año pasado se introdujo el sistema del servicio en común. Esto ofrece dos ventajas: se propone mantener unida a toda la tripulación de un buque durante el período de dieciocho meses que dura la comisión, con todos los beneficios que aporta la vida en común en un buque, y reduce en un año o más el período mayor de alejamiento de la familia, debido a prestar servicios en ultramar. Estamos realizando progresos constantes en la provisión de viviendas para los casados, de las que carecía la Marina antes de la guerra. Las comodidades a bordo son mejoradas dentro, por supuesto, de los límites prácticos; también las comodidades en tierra se han hecho más atractivas, dentro de lo que permiten los

recursos. Se han introducido varias mejoras en las reglamentaciones sobre familias en el extranjero; por ejemplo, la innovación de viajes gratis para que los escolares puedan visitar a sus padres que se encuentran en ultramar. También ha sido mejorada la escala de sueldos, especialmente sobre los contratos prolongados, y se ha otorgado una gratificación para los que están embarcados y prestan servicios en aquellas partes del mundo donde el costo de la vida es muy elevado, de modo que quedan compensados por su obligación de pagar los mismos precios elevados, al bajar a tierra, que sus compañeros que viven aquí.

Evidentemente, las condiciones a bordo, sobre todo en un buque de guerra, no pueden ser llevadas al mismo nivel de comodidad y amenidad que las de los hogares en tierra. Es igualmente inevitable que exista cierto grado de conmoción y de separación transitoria de la familia. Afortunadamente para el país, la variedad, los movimientos y la vigorosidad de la vida naval siguen despertando atractivos para muchos de nuestros jóvenes. El Almirantazgo continuará haciendo todo lo que esté a su alcance para que la vida en la Marina de Guerra tenga el más grande incentivo posible.

EL ARMA AÉREA DE LA FLOTA.

Como ya hemos manifestado en la Parte I de este libro, el portaaviones constituye el elemento primordial de la flota moderna. Puede desplegar rápidamente su poder aéreo a cualquier parte del mundo, ya sea en guerra locales o globales. Es de un valor extraordinario, primero en aquellas zonas que carecen de aeródromos adecuados para los modernos aviones de bases terrestres, y segundo para operaciones que quedan fuera del radio de acción de dichos aviones. Los aviones transportados en los portaaviones no constituyen una alternativa con los aviones de base terrestre; los dos se complementan y juntos proporcionan el poder aéreo de alcance mundial exigido por nuestras obligaciones de carácter mundial.

Los portaaviones.

El año 1954 presenció la innovación de la cubierta angulada y el dispositivo con espejo para aterrizaje sobre cubierta, en el arma aérea de la flota. Estos progresos, conjuntamente con la catapulta de vapor que dentro de breve tiempo se empleará en el servicio, aumentan notablemente el poder y eficiencia de los portaaviones. Estos tres inventos británicos permitirán a nuestros

portaaviones maniobrar con los modernos aviones de más elevada performance, aumentando así el potencial bélico de nuestras fuerzas a bordo de los portaaviones. De las experiencias prácticas obtenidas en el H. M. S. “*Albion*”, el primero de nuestros portaaviones que dispone del espejo para aterrizaje y de la cubierta angulada, es evidente de que estos dispositivos facilitan y ofrecen mayores seguridades al aterrizaje sobre cubierta.

Los cazas.

Actualmente, el *Sea Hawk* y el *Sea Venom* integran el potencial aéreo de cazas diurnos y para todas las condiciones de tiempo del arma aérea de la flota, pero, como ya se ha anunciado, se han impartido las órdenes para la construcción de nuevos aviones que oportunamente reemplazarán a éstos. Estos reemplazantes serán el *N. 113* y *D.H.110*, respectivamente. Su performance será muy mejorada y estarán equipados de modo que puedan transportar tanto proyectiles guiados como cañones.

El avión antisubmarino.

Dentro de las actividades bélicas antisubmarinas, se ha incorporado al servicio el avión *Gannet* a turbopropulsión y ya se han constituido varias escuadrillas. Este avión y su equipo son muy promisorios. Además, pruebas y experiencias intensivas mediante el empleo de helicópteros para las tareas antisubmarinas han demostrado el valor de los mismos en este papel, y ya se ha ordenado un helicóptero de diseño especial para trabajos antisubmarinos.

El avión de ataque.

Actualmente se está proyectando el reemplazo del *Wyvern* para las operaciones de ataque. Este avión incrementará grandemente el potencial de ataque de la Marina Real; podrá transportar una bomba atómica y contará con un radio de acción y velocidad muy superiores a los de cualquier avión naval de ataque anterior.

*(Admiralty Explanatory Statement
on the Navy Estimates 1955-56.)*

Libro de distribución gratuita

En la oficina del BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL se halla a disposición de los señores socios, el libro titulado “Espora”, del cual es autor el Capitán de Fragata Héctor R. Ratto.



RICARDO HORACIO JACCARD

Teniente de Navío (T)

Falleció el 30 de abril de 1955

NACIMIENTO: En Bánfield, el 10 de octubre de 1925.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL: 27 de enero de 1943.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 29 de noviembre de 1947; teniente de corbeta, el 31 de diciembre de 1951; teniente de navío, 31 de diciembre de 1954.

OTROS ESTUDIOS: El 21 de julio de 1952 termina la carrera de Ingeniería en Telecomunicaciones y el 5 de diciembre del mismo año pasa al cuerpo profesional, escalafón de ingeniería especializada.

DESTINOS: "La Argentina", "Pueyrredón", "Heroína", Dirección General del Material de Comunicaciones Navales, Dirección General del Personal Naval (Dirección de Escuelas).



MANUEL MORENO SARAVIA

Capitán de Fragata

Falleció el 4 de mayo de 1955

NACIMIENTO: En Tucumán, el 12 de octubre de 1877.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL: El 15 de marzo de 1898.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 24 de diciembre de 1900. En 1920 pasó a retiro con el grado de capitán de corbeta, ascendiendo en 1946 a capitán de fragata.

DESTINOS: Fragata "Sarmiento", "Uruguay", "San Martín", "Buenos Aires", "Santa Cruz", "Golondrina", "Garibaldi", "Libertad", "Pampa", "1° de Mayo", "Vicente Fidel López", Escuela de Aplicación, Consejo de Guerra Permanente y Comisión Revisora de Pensiones Militares.

RETIRO: Pasó a retiro activo en 1920 y a retiro efectivo el 3 de marzo de 1949.



ADAGLIO DARDO BLANCO

Guardiamarina Contador

Falleció el 13 de mayo de 1955

NACIMIENTO: 2 de marzo de 1932.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL: El 19 de enero de 1953, como cadete del Cuerpo de Intendencia.

ASCENSO: Guardiamarina contador, el 15 de octubre de 1953.

DESTINOS: Escuela Naval Militar; Fuerza Aeronaval de la Zona Naval Militar y Base Aeronaval "Comandante Espora".



MARIO RUBÉN AMIL FEIJOO

Guardiamarina

Falleció el 13 de mayo de 1955

NACIMIENTO: En Santiago del Estero, el 30 de agosto de 1930.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL: El 26 de diciembre de 1947.

ASCENSO: A guardiamarina, el 14 de diciembre de 1953.



ADOLFO PARKER

Capitán de Fragata

Falleció el 12 de junio de 1955

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 14 de septiembre de 1891.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL: El 20 de febrero de 1908.

ASCENSOS: Guardiamarina, 3 de enero de 1912; alférez de fragata, 30 de enero de 1914; alférez de navío, 11 de septiembre de 1916; teniente de fragata, 18 de septiembre de 1919; teniente de navío, 1° de marzo de 1925; capitán de fragata, 1° de julio de 1930.

DESTINOS: *"Presidente Sarmiento"*, *"San Martín"*, *"Patria"*, *"25 de Mayo"*, *"Pampa"*, *"Rivadavia"*, *"Alférez Mackinlay"*, *"Ministro Ezcurra"*, *"Guardia Nacional"*, *"9 de Julio"*, *"Patagonia"*, *"Uruguay"* e *"Independencia"*.



FRANCISCO FERRARI

Teniente de Navío (T)

Falleció el 24 de junio de 1955

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 6 de septiembre de 1871.

INGRESO A LA ARMADA: Como maquinista de 3ª, el 16 de mayo de 1895.

ASCENSOS: Maquinista de 2ª, el 7 de agosto de 1897; maquinista de 1ª, el 12 de noviembre de 1907.

DESTINOS: “*1º de Mayo*”, “*Belgrano*”, “*Pueyrredón*”, “*Espora*”, “*Santa Cruz*”, “*Independencia*”, “*Buenos Aires*”, “*Libertad*”, “*Guardia Nacional*” y “*Garibaldi*”.

RETIRO: 6 de septiembre de 1911.



JUAN BAROLI

Teniente de Navío (T)

Falleció el 28 de junio de 1955

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 15 de diciembre de 1883.

INGRESO A LA ARMADA: El 30 de enero de 1898, en la Escuela de Mecánica.

ASCENSOS: A ingeniero electricista de 3ª, el 10 de diciembre de 1917; a ingeniero electricista de 2ª, el 8 de mayo de 1922; a ingeniero electricista de 1ª, el 1º de marzo de 1926.

DESTINOS: “*Almirante Brown*”, “*9 de Julio*”, “*25 de Mayo*”, “*San Martín*”, “*Independencia*”, “*Córdoba*”, “*Garibaldi*”, “*Rivadavia*”, “*Moreno*”, Dirección General de Administración Naval, profesor de electricidad en la Escuela de Mecánica de la Armada.

RETIRO: 24 de noviembre de 1931.

Asuntos Internos

DESPEDIDA DEL SEÑOR ALMIRANTE PEDROZO.

Con motivo de terminar en el cargo de vicepresidente 1° en ejercicio, del Centro Naval, el señor almirante Pedrozo reunió al personal de la casa para despedirse del mismo, en cuya oportunidad le instó a perseverar en el eficaz desempeño desarrollado.

ANIVERSARIO DE LA INSTITUCIÓN.

El 4 de mayo se conmemoró el 73° aniversario de la fundación del Centro Naval, tomando posesión de sus cargos los nuevos miembros de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.

Previamente se hizo entrega del Diploma de Honor a los socios vitalicios reconocidos en el ejercicio pasado, y los premios “Domingo Faustino Sarmiento”, discernidos éstos a los señores consocios capitán de navío contador Humberto F. Burzio, por sus trabajos: “Proyecto de escudo para los territorios de jurisdicción marítima” y “La Bandera de Los Pozos”, y capitán de navío Horacio Esteverena, por sus trabajos: “Elementos del poder bélico” y “Tecnología y Defensa Nacional”, publicados en los números 614, 617, 616 y 618, respectivamente, del Boletín de la Institución.

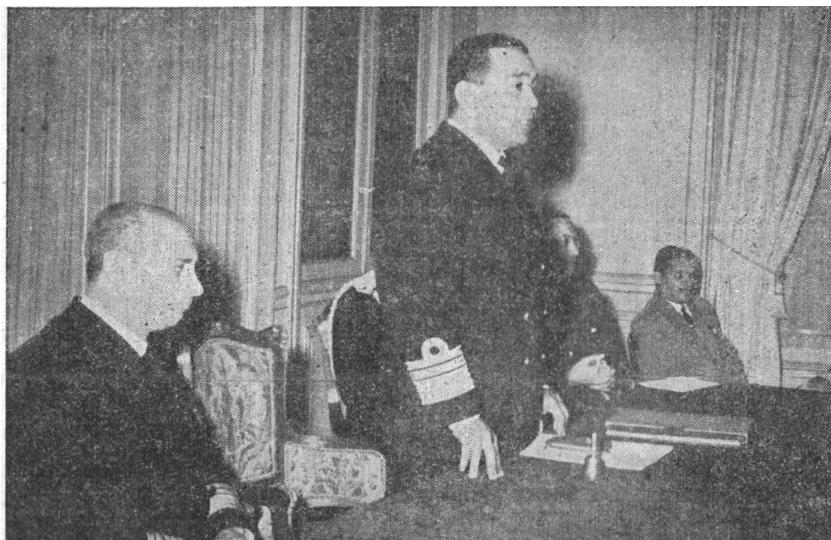
A continuación el señor almirante Pedrozo hizo entrega del cargo al nuevo presidente, vicealmirante Juan B. Basso, en cuya oportunidad dijo:

“Estimados consocios:

“Hace hoy dos años, en momentos como éstos, sentía la grátísima emoción de acompañar al señor almirante Ibarborde en el acto de asunción del gobierno de esta querida casa, por gentil designio de una gran mayoría de socios que me dispensaran tan alta distinción.

“Al dar término al desempeño del honroso cargo que ocupé, en ejercicio de la presidencia, experimento la íntima satisfacción de declarar, en nombre propio y en el del almirante Ibar-

“ borde, que se ha cumplido en su casi totalidad con los propósitos
“ enunciados en el Plan de Acción que fuera difundido en ocasión
“ de nuestra elección, y al cual los señores consocios dieran su
“ conformidad, decidiendo sus votos por la lista que me incluía.
“ Y tales propósitos se han alcanzado gracias al empeño, laborio-
“ sidad y entusiasmo puestos de manifiesto por los señores miem-
“ bros de la Honorable Comisión Directiva que nos han acompa-
“ ñado, encarando con inteligencia, decisión y sentido práctico la
“ solución de los diversos problemas e iniciativas que fueron ema-
“ nando de la puesta en marcha de dicho plan; para ellos, mi
“ profundo reconocimiento.



“Debo destacar asimismo que, para el cumplimiento del Plan
“ de Acción, los esfuerzos de la C. D. hubieran resultado estériles
“ sin el apoyo que, en todo momento, prestaron las autoridades na-
“ vales pertinentes, a quienes hago llegar mi expresión de gra-
“ titud.

“Dejo iniciada la ejecución de una obra importante que res-
“ ponde al segundo punto del referido plan, y que satisfará las
“ justificadas aspiraciones de los señores consocios: el comedor.
“ Todos sabemos que el que funciona actualmente lo hace en for-
“ ma precaria, y sus servicios quedan limitados al de almuerzo
“ para cierto número de oficiales, sin que pueda extenderse el be-
“ neficio, como es de desear, a las familias.

“No deseo abusar de la buena disposición de los señores que
“ en este momento me dispensan su atención, relatándoles lo que,

“ en el léxico profesional, podríase llamar un «parte de viaje»;
“ él está impreso en la memoria del ejercicio, distribuida oportu-
“ namente.

“He tenido el honor de hacer entrega de los diplomas que
“ acreditan a un grupo numeroso y honorable, como socios vita-
“ licios.

Asimismo, me ha sido altamente grato haber puesto en manos
“ de dos distinguidos consocios los premios «Sarmiento», discer-
“ nidos para los mejores trabajos. Al felicitarlos efusivamente
“ por ese merecimiento, los invito a que perseveren en tan noble y
“ plausible labor, como es la de la producción intelectual profes-
“ sional, invitación que hago extensiva a todos los señores socios.

“Señor almirante Basso: os auguro el más completo éxito en
“ vuestra gestión. No dudo habréis de obtenerlo, por vuestra re-
“ conocida capacidad y con la colaboración de tan calificado grupo
“ de consocios, como son los que constituyen la nueva Comisión
“ Directiva recientemente elegida y los que integran la actual.

“Con el acta de fundación del Centro Naval, tengo a honra
“ entregaros el gobierno de esta Casa, en cuyos ámbitos pareciera
“ flotar el espíritu tutelar de sus fundadores, y cuya inspiración
“ deseo guíe vuestros pasos, teniendo siempre como derrotero el
“ lema de nuestro escudo social, tan digno y tan de elocuente ins-
“ piración: UNIÓN Y TRABAJO.”

Agradeció el vicealmirante Basso, en improvisadas palabras, los conceptos vertidos por el almirante Pedrozo, saludando asimismo a los miembros que le acompañarán en la Comisión Directiva y expresando sus deseos de llevar siempre adelante la magna obra emprendida por sus antecesores.

Luego se pasó al Salón de Fiestas, donde se celebró un nuevo aniversario del Centro.

En representación de S. E. el señor ministro de Marina, asistió al acto su ayudante secretario, teniente de navío Emilio E. Massera.

PRESENTACIÓN AL SEÑOR MINISTRO.

El día 9 de mayo los miembros salientes y entrantes de la Comisión Directiva presentaron sus saludos a S. E. el señor ministro de Marina, oportunidad en la que el señor almirante Pedrozo, en nombre de la Comisión Directiva saliente, le obsequió con una copia de la Bandera de Los Pozos, en tamaño reducido.

DESAGRAVIO A LA BANDERA.

El 15 de junio, la Comisión Directiva, reunida en sesión extraordinaria, frente al agravio que se ha inferido a la Bandera Nacional, símbolo excelso de la argentinidad, resolvió ponerse de pie para rendir en un minuto de patriótico recogimiento, el más fervoroso homenaje a la enseña que nos legara el general Belgrano, resolviendo, además, ratificar el inquebrantable propósito de vivir para honrarla y de morir para defenderla.

RENUNCIA DE VOCAL TITULAR.

Visto las razones de fuerza mayor invocadas, la Comisión Directiva resolvió aceptar la renuncia elevada por el señor capitán de corbeta (T) Gabino S. Criado, designando en su reemplazo al señor capitán de corbeta Ricardo M. Gilmore.

JUBILACIÓN DE UN EMPLEADO.

Luego de más de 32 años de servicios prestados en la casa, se acogió a los beneficios de una merecida jubilación D. Ángel Garavaglia.

Su actuación, sostenidamente buena durante tan prolongado lapso, compromete la gratitud de la Institución, la que se complace en hacer público sus mejores deseos porque disfrute plenamente de su bien ganado descanso.

ACTOS CULTURALES.

Durante el bimestre mayo-junio, se realizaron los siguientes:

El 5 de mayo, charla sobre “*El arte de ver la pintura*”, por el destacado crítico argentino *Ernesto B. Rodríguez*, cuyos ensayos y libros evidenciaron repetidamente la profundidad de su pensamiento.

El 12, concierto de piano a cargo de *Pía Sebastiani*, pianista internacional de primera línea, poseedora de un temperamento controlado y una técnica limpia y segura.

Del 16 al 20, una exposición de terracotas de *Alcides Gubellini*, pintor de indiscutible calidad plástica y un enamorado de la arcilla, que ha plasmado en ella toda la gracia y los costumbrismos de fin de siglo.

El 26 del mismo, un espectáculo de alta magia en el teatro Ateneo, con la colaboración del *Círculo Mágico Argentino*, que brindó su apoyo a los “magos” *Profesor Lambert* y *Alex Mir*.

El 2 de junio, homenaje a Paul Claudel, a cargo del prestigioso profesor de la Universidad de Bs. Aires, *Dr. Ángel J. Battistessa*, quien disertó sobre el tema: “*De Péguy a Claudel*”, con los auspicios de “*L’Amitie Charles Péguy*”, de Francia, institución a la que perteneció Claudel.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de corbeta ingeniero especialista Eugenio Ricardo Sanguiovanni; tenientes de navío Luis E. Badaroux, Enrique A. Samar y Julio César Tavella; teniente de navío médico Carlos Alberto Cirelli; teniente de fragata I. M. Oscar L. Sanguinetti; teniente de fragata contador Nelson Carlos Rossio; teniente de fragata aerotécnico Federico Guillermo Berlanga; teniente de fragata auditor Eduardo Tancredi Coppola; teniente de corbeta I. M. Sergio Buitrago; tenientes de corbeta contadores Alfredo Le Pera y Alberto García; teniente de corbeta (RA) Juan Pons Serra (reingreso) y guardiamarinas contadores Néstor Osvaldo Ventura y Víctor Adolfo Romano.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Mayor Antonio Pelejero, capitán Marcelo Luis Gangui y primer teniente auditor Roberto Oscar Marconi.

CONFIRMACIÓN COMO SOCIO ACTIVO.

Ex-teniente de fragata Néstor Díaz Quijano.

RECONOCIMIENTO DE SOCIO VITALICIO.

Capitán de fragata José R. Silva.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: Teniente de navío ingeniero especialista Ricardo H. Jaccard; capitán de fragata Manuel Moreno Saravia; guardiamarina Mario R. Amil Feijoo; guardiamarina contador Adaglio Dardo Blanco; capitán de fragata Adolfo Parker; vicealmirante I. M. Benjamín Gargiulo; teniente de navío (T) Francisco Ferrari y teniente de navío (T) Juan Baroli.

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

A fin de evitar extravíos, la Comisión Directiva del Centro ha resuelto que en lo sucesivo los volúmenes sean retirados de la Oficina del Boletín por los interesados o por persona autorizada por éstos.

I.	Notas sobre comunicaciones navales.....	agotado
II.	Combates navales célebres	agotado
III.	La fuga del "Goeben" y del "Breslau".....	agotado
IV.	El último viaje del Conde Spee	agotado
V.	La guerra de submarinos	agotado
VI.	Tratado de Mareas	\$ 3.—
VII.	Un Teniente de Marina	agotado
VIII.	Descubrimientos y expl. en la Costa Sur.....	agotado
IX.	Narración de la Batalla de Jutlandia	agotado
X.	La última campaña naval de la guerra con el Brasil - So- mellera	agotado
XI.	El dominio del aire	agotado
XII.	Las aventuras de los barcos "Q"	agotado
XIII.	Viajes del "Adventure" y de la "Beagle" (tomo 1°)	agotado
XIV.	íd., íd. (tomo 2°)	agotado
XV.	íd., íd. (tomo 3°)	\$ 3.—
XVI.	íd., íd. (tomo 4°)	\$ 3.—
XVII.	La conquista de las islas Bálticas	agotado
XVIII.	El Capitán Piedra Buena	\$ 3.—
XIX.	Memorias de Von Tirpitz	agotado
XX.	íd. (II°)	agotado
XXI.	Memorias del Almirante G. Brown	agotado
XXII.	La Expedición Malaspina en el Virreinato del Río de la Plata - H. R. Ratto	\$ 3.—
XXIII.	Guerra de portaaviones	\$ 4.—

OTROS LIBROS EN VENTA

La Gran Flota - Jellicoe	\$ 4.—
--------------------------------	--------

LIBRO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Espora - Cap. de Frag. Héctor R. Ratto	Sin cargo
--	-----------



BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL
BUENOS AIRES

Vol. LXXIII

JULIO-AGOSTO 1955

Núm. 623

SUMARIO

<i>Directivas para la elaboración de programas navales. — de Souza Maia Junior</i>	171
<i>Siempre el mar. — Carney</i>	181
<i>Organización de los Estados Americanos (O. E. A.). — Basani Reilly</i>	193
<i>El poderío naval guaraní y los primeros com- bates navales sudamericanos. — Zoni</i>	229
<i>Salinidad oceánica y adaptación. — Savon ...</i>	249
<i>El combate de Los Pozos. — Quartaruolo ..</i>	255
<i>Estudio comparativo de la turbina a gas con la turbina a vapor y el motor Diesel en la aplicación naval. — Gallo</i>	277
<i>Notas profesionales</i>	285
<i>Necrología</i>	299
<i>Asuntos internos</i>	307
<i>Biblioteca del Oficial de Marina</i>	315

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

BOLETÍN: Lunes a viernes, de 15 a 19.

SECRETARÍA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9 a 12.

CONTADURÍA: 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 16 a 19,45.

ODONTÓLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12.

GABINETE INYECCIONES: Lunes a viernes, de 8 a 12.

PEDICURO: Viernes, de 18,30 a 20,30.

SALA DE ARMAS: Prof. de Educación Física: Lunes a sábado, de 9 a 11;

Prof. de Esgrima: Lunes a sábado, de 9 a 11 y de 18 a 20.

STAND DE TIRO: Martes y jueves, de 17,30 a 19,30; sábados de 9,30 a 11,30.

SASTRERÍA: Lunes a sábado, de 8 a 20; domingos, de 8 a 12.

BAÑOS: Lunes a sábado, de 8 a 13 y de 16 a 21; domingos, de 8 a 13.

BAR: Diariamente, de 8 a 22.

PELUQUERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 20; sábados, de 8,30 a 20.

MANICURA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9,45 a 12.

COMEDOR: Lunes a viernes, de 12,30 a 14,30; sábados, domingos y feriados, de 12 a 14.

DEPÓSITO DE BULTOS (Subintendente): Lunes a viernes, de 8 a 11 y de 14 a 16; sábados, de 8 a 11.

DORMITORIOS: Reserva de alojamiento, de 7 a 20.

BUZÓN: Retiro de correspondencia, de lunes a viernes hábiles, a las 8,30, 12,30, 17 y 20.

TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA: Efectuar pedidos al Intendente.

TELEVISOR (4º piso): Diariamente, de 18,30 a 21 y de 22 a 23.

GUÍA DE CASAS DE COMERCIO QUE EFECTÚAN DESCUENTOS: Solicitarla en Secretaría.

PANTEON

HORARIO DE VISITAS

Días hábiles, de 7 a 12 y de 15,30 a 18.

Domingos y feriados, de 8 a 12.

Feridos nacionales, clausurado.

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL

DIRECTOR:
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL Nº 474.618

JULIO - AGOSTO 1955



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

**Excmo. Sr. Presidente de la Nación, General de Ejército
Juan Domingo Perón**

**S. E. el Sr. Ministro de Marina, Contraalmirante
Luis J. Comes**

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente	<i>Vicealmirante</i>	Juan B. Basso
Vicepresidente	1° <i>Contraalmirante Médico</i>	Carlos E. Coquet
	2° <i>Capitán de Navío</i>	Pedro S. Quihillalt
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan C. Boschetti
Tesorero	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Capitán de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Navío</i>	Oscar B. Verzura
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Victor A. Grimaldi
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Cap. de Frag. Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt
	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo J. B. D. Bogliano
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Peticarari
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Eusebio V. Algañaraz
	<i>Capitán de Navío</i>	Alberto P. Vago
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Fragata Méd.</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata, Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell	
<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore	
<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino	
Vocales suplentes	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina
	<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Pío E. Ceballos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alejandro A. Galarce

Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Héctor J. Domínguez
	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Luis G. Causone
Suplentes	<i>Tte. de Navío Contador</i>	Alberto V. Muguerza
	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Víctor J. B. Ragghianti

SUMARIO

DIRECTIVAS PARA LA ELABORACIÓN DE PROGRAMAS NAVALES.....	171
<i>Por el Cap. de Fragata Francisco de Souza Maia Júnior.</i>	
SIEMPRE EL MAR	181
<i>Por el Almirante Robert B. Carney.</i>	
ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS (O. E. A.).....	193
<i>Por el Capitán de Fragata Jorge R. Basani Reily.</i>	
EL PODERÍO NAVAL GUARANÍ Y LOS PRIMEROS COMBATES NA- VALES SUDAMERICANOS	229
<i>Por el Capitán de Corbeta Capellán César P. Zoni.</i>	
SALINIDAD OCEÁNICA y ADAPTACIÓN	249
<i>Por el Capitán de Fragata Marcos A. Savon.</i>	
EL COMBATE DE LOS POZOS.....	255
<i>Por V. Mario Quartaruolo.</i>	
ESTUDIO COMPARATIVO DE LA TURBINA A GAS CON LA TURBINA A VAPOR y EL MOTOR DIESEL EN LA APLICACIÓN NAVAL	277
<i>Por el Teniente de Fragata (T) Osvaldo Santos Gallo.</i>	
NOTAS PROFESIONALES	285
NECROLOGÍA	299
ASUNTOS INTERNOS	307
BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA	315

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
Vocales	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Eusebio Algañaraz
	<i>Cap. de Fragata Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Frpg. Contador</i>	José S. Cárdenas
Vocales	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Fernando Esquivel
	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Pío E. Ceballos

Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
Vocales	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Perticarari
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Frag. Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt

Cultura:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Andrés Menu-Marque

Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina
	<i>Capitán de Fragata</i>	Pedro Rivero

Reglamentación:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Oscar B. Verzura
Vocal	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Alberto P. Vago
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo J. B. D. Bogliano
	<i>Cap. de Frag. Contador</i>	José S. Cárdenas
	<i>Cap. de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse

Delegación Tigre :

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza
Vocal	<i>Capitán de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharzu

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Víctor A. Grimaldi
------------	------------------------------	--------------------

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
------------	---------------------------	--------------------



C.I.D.A. TEXTIL

IMPORTACION EXPORTACION

T. E. 37 - 9128

173 - Hipólito Yrigoyen - 1175
BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

HORARIO DE CONTADURIA

Lunes a Viernes: de 14.30 a 18.30 hs.

Sábados: de 10 a 12 horas

Ingreso al Círculo Militar

Para conocimiento de los señores socios, se transcribe a continuación una nota remitida por el señor Presidente del Círculo Militar.

Al señor Presidente del Centro Naval.

En mi carácter de Presidente del Círculo Militar, cumpla en llevar a su conocimiento que la Asamblea General Extraordinaria celebrada en esta Institución el 31 de mayo último, resolvió por unanimidad modificar el artículo 11 del Estatuto en vigor, en el sentido de permitir, sin limitación de porcentaje, el ingreso de los Oficiales Superiores de la Armada y de la Aeronáutica, pues se consideró que los mismos, por los cargos que ocupan y por la proyección que tienen dentro de la vida nacional, no pueden quedar excluidos del Círculo Militar, si desean asociarse a él.

Ahora bien, para el ingreso del resto del personal de la Armada y de la Aeronáutica (Jefes y Oficiales), la Honorable Asamblea se ha visto obligada a mantener en vigencia la limitación del 15% del total de socios activos establecida el año anterior, ya que debido al gran incremento que han tomado todas sus actividades, las instalaciones de la Sede Social y del Pabellón Balneario de Olivos, se encuentran ampliamente saturadas, lo que origina inconvenientes a la Institución y a sus asociados.

Al solicitarle quiera tener a bien hacer conocer lo expuesto a los señores socios de esa Entidad, aprovecho la oportunidad para saludarlo con mi más distinguida consideración.

JOSÉ MANUEL DE OLANO
General de División
Presidente

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIII

Julio-Agosto de 1955

Núm. 623

Directivas para la elaboración de programas navales (*)

Por el Capitán de Fragata Francisco de Souza Maia Júnior

I. CONSIDERACIONES GENERALES

Quando se medita en la elaboración de un *programa naval*, ello es consecuencia lógica de la necesidad de aumentar los medios de acción existentes, con el propósito de asegurar el dominio del mar en caso de *guerra*. Aquellos países que cuentan con una política militar equilibrada, que no ignoran el significado del dominio del mar en las operaciones militares, disponen de programas navales perfectamente trazados y en permanente desarrollo. No hay solución de continuidad. Mientras se construyen las unidades las mismas son objeto de nuevos estudios y agregados, como consecuencia de las constantes modificaciones aconsejadas por las concepciones estratégicas o tácticas, o que las experiencias realizadas en tiempo de paz aconsejen como necesarias e improporables.

Por lo tanto, antes de elaborar cualquier *programa naval* o de *modificaciones* en aquellos programas que ya están en ejecución, es indispensable determinar el *propósito* perseguido. Este propósito será el resultado de los *planes de guerra* que se han trazado, planes éstos que dependen, esencialmente, de la *política del Estado*, donde se hallarán los elementos informativos res-

(*) Del "Boletim do Club Naval", N° 136, 4° trimestre de 1953.

pecto a los enemigos probables y las posibles alianzas que podrían concertar para hacernos la *guerra*.

Los programas navales no pueden limitarse al estudio exclusivo de las nuevas unidades de combate. Las escuadras carecen de todo significado, pierden su valor combativo y desempeñan un papel ineficaz cuando no disponen de puntos de apoyo que les den vitalidad.

Los buques sólo pueden moverse y operar con eficiencia, cuando son apoyados por bases navales distribuidas inteligentemente, donde puedan abastecerse, en momento oportuno, de aquellos elementos que necesitan. Combustibles, esenciales para las máquinas y demás equipos de a bordo, munición, víveres, elementos para la reparación de unidades averiadas, y finalmente servicios aptos para el reposo de las dotaciones extenuadas en interminables patrullados y escoltas agotadoras, deben ser previstos y distribuidos, geográficamente, a fin de asegurar la eficiencia de los movimientos proyectados.

La preparación para la guerra es un trabajo de previsión y, siendo así, no hay nada mejor como atenerse a uno de los más elementales cuidados de la organización de las fuerzas y servicios pertinentes y que se refiere a la conservación de la eficiencia del material. Para esto, para poder mantener a los buques en estado eficiente, prolongando su vida, es necesario contar con bases muy bien provistas, dotadas de todos aquellos recursos que permitan una conservación adecuada.

La existencia de bases eficientes para el apoyo de las operaciones constituye uno de los problemas fundamentales de la guerra y la expresión infraestructura de las escuadras define correctamente el papel que representan. Los mismos *planes operativos* dependen, primordialmente, de los puntos de apoyo quizás encontrados en el tablero militar.

Siendo así, todos los *programas navales* deben prever los planes de obras necesarios para acrecentar el poder productor de los arsenales y bases existentes, y la creación de otros, ubicados en lugares donde puedan servir de apoyo a las operaciones.

Es indispensable prestar especial cuidado a la elección de los puntos donde se establecerán bases operativas, por cuanto poco o nada facilitan esos centros a las actividades de carácter militar cuando se encuentran muy alejados de los probables teatros de guerra.

A simple título de ejemplo, supongamos que se tengan pequeñas unidades con un radio de acción de 6.000 millas y que dependan de bases situadas a 1.500 millas del centro de la zona donde tendrán que actuar; observamos que tan sólo en sus viajes de ida y vuelta, ellas pierden un 50 % de su autonomía. Además, el consumo de munición en la guerra moderna es bastante elevado, resultando sumamente conveniente pensar en el medio rápido de remunicionar a los buques.

La campaña del Pacífico, durante la última guerra, constituyó un ejemplo elocuente de la importancia fundamental que tenían las bases operativas. Como ya lo ha expuesto el almirante King, la estrategia norteamericana en ese inmenso teatro de guerra giraba alrededor de la ya famosa *Leap Frog Strategy* (Estrategia del salto de rana), que consistía en conquistar aquellas islas japonesas de valor excepcional como bases avanzadas, pasando de largo numerosas otras cuya inocuidad quedaba asegurada al desaparecer las líneas de comunicaciones que les permitían sobrevivir. En 1944, este mismo jefe militar dice: “Tan-
“ to en el Pacífico Sur como en el Central, toda la campaña hasta
“ el presente ha sido una lucha por la conquista de bases avan-
“ zadas donde pudiésemos establecer puertos de abastecimientos,
“ facilidades para reparar buques y pistas de aterrizaje, para que
“ sirvieran de etapas en la prosecución de la ofensiva.” Como vemos, no basta con tener puertos militares y bases navales en territorio propio. Los puntos de apoyo necesarios para el avance de las escuadras resultan tan indispensables que, a veces, la estrategia de los países en lucha es trazada, inicialmente, teniendo presente la conquista de posiciones avanzadas que permitan extender las zonas operativas de las fuerzas navales hasta ser posible destruir al enemigo en sus centros vitales.

Asimismo, es conveniente transcribir las observaciones del almirante King en su último informe, porque evidencian, en forma categórica, el significado de las cadenas de bases avanzadas en las operaciones. El citado almirante dice: “El alcance del
“ programa de bases avanzadas queda evidenciado por el hecho
“ de que el personal asignado al mismo sumaba casi la quinta
“ parte de todo el personal de la Marina —más de medio millón
“ de hombres, incluyendo casi 200.000 *seabees* (cuerpo de construc-
“ ciones navales). En los últimos meses de la guerra, el 82
“ por ciento de los *seabees* se encontraban en el Pacífico, la in-
“ mensa mayoría de ellos prestando servicios en las bases. Tan
“ sólo en Okinawa había más de cincuenta batallones de construc-

“ ciones navales construyendo caminos, zonas de abastecimiento, aeródromos y facilidades para la flota, para lo que hubiera sido una de las etapas gigantes para la invasión final del Japón.”

Si bien es cierto que el establecimiento de bases avanzadas es un imperativo lógico para la embestida contra los centros vitales del 'enemigo, el hecho es que esas bases, instaladas a último momento, dependen, por supuesto, de elementos facilitados por otras, creadas y desarrolladas en tiempo de paz, para aprovisionar a las escuadras y sostener a las fuerzas aéreas durante la guerra.

Los *programas navales* que no tienen en cuenta los puntos de apoyo para las operaciones, son fantasías precipitadas de fuerza militar que resultarán inútiles cuando haya que recurriría los mismos.

Conviene, entretanto, una advertencia.

Tampoco es lógico sacrificar la parte relacionada con las unidades de combate, planificando grandes puertos militares y creando bases poderosas, cuando no se tiene en cuenta los elementos que justifican la existencia de aquéllos. Como ya lo advirtió Mahan, “las posiciones militares, puestos fortificados, por mar o por tierra, por muy fuertes que sean o admirablemente ubicados que estén, no otorgan por sí solos el dominio.”

Los *programas navales* deben ser muy equilibrados en lo concerniente a ese doble aspecto del poder combatiente, a saber, creación o desarrollo de bases y aumento de fuerzas móviles. Si existe una hipertrofia en el concepto de las bases hasta el punto de perjudicar el correspondiente a las unidades de combate, estaremos, insensiblemente, contribuyendo a facilitar la victoria de nuestros enemigos. Estaremos empleando recursos de la nación para entregar, a los enemigos, indefensos centros de actividades, y que, en forma sensible, facilitarán sus ataques. Y es en la equilibrada armonía que encontraremos la solución para tan importante problema. Hagamos un estudio cuidadoso y bien meditado de los *planes de guerra* frente a nuestros enemigos probables; determinemos cuáles son las unidades de combate que se necesitan para ejercer el *dominio del mar*, y tracemos la cadena articulada de puntos de apoyo indispensables para las operaciones proyectadas, desarrollando las existentes, y creando aquellos que el espíritu del problema planteado señala como merecedores de una atención especial.

II. DIRECTIVAS PARA LA ELABORACION

Los *programas navales* son, por supuesto, parte importantísima de los *planes de guerra*; que se trazan para salvaguardia de la *defensa nacional*. Siendo esto así, la primera norma para la elaboración de programas de esa naturaleza, la *directiva* que consideramos como la base psicológica de mayor valor para asegurar el éxito de la empresa es, precisamente, la seguridad de que la guerra es un *mal inevitable*.

Todo lo que se proyecte debe estar inspirado en ese estado de espíritu. Bellairs estuvo muy acertado al declarar que el pensar en *pacifismo* al resolver problemas de guerra, era una anomalía tan ridícula como el usar el sombrero de copa con el uniforme. Si bien nos parece absurdo admitir la posibilidad de planificaciones defectuosas como consecuencia de errores de esa naturaleza, el hecho es que la historia ofrece innumerables ejemplos de casos donde la modernización de las fuerzas armadas ha sido postergada en virtud de que los hombres de Estado y, a veces, también los jefes militares, consideraban que la terapéutica de los acuerdos y de los múltiples y variados sistemas de cooperación podía aplazar la guerra hasta una fecha muy remota y que, no obstante esto, estallaba poco tiempo después llevando irremediablemente a la ruina a las naciones desprevenidas.

Además de esta directiva fundamental y de alto valor psicológico, presentamos, a continuación, varias otras que, a nuestro juicio, deben orientar la elaboración de los *programas navales*, ya sean analizados desde un punto de vista exclusivamente marino, o bien desde otros diversos ángulos que tengan influencia decisiva en su elaboración:

1. Aquellos que tuvieren que trazar los programas relativos a la *defensa nacional*, procederán como si la *guerra* estuviese pronta a desencadenarse, y persuadidos de la gran responsabilidad que recae sobre ellos en todo lo atinente a la supervivencia de la nación.
2. Una de las grandes enseñanzas de la última guerra es que las complejidades aumentarán en los conflictos actuales. Aquellas naciones que se hallasen desprevenidas, serán devastadas; la miseria, la desolación y la ruina invadirán todos los hogares; los gobiernos serán depuestos y el vasallaje servil será el premio sombrío a la imprevisión del pasado.

3. En los tiempos modernos, la guerra de conquista encuentra una base científica. Los famosos postulados generados por los cerebros enfermizos de geopolíticos egoístas, constituyen una amenaza permanente para los países militarmente débiles. Además de las grandes potencias que, quizás, sueñan con la dominación universal, hay otros países más modestos, so clausura de fronteras que limitan su progreso, que podrían contar con gobernantes que aspiran al engrandecimiento del territorio de sus patrias a costa de tierras ajenas.
4. Otra valiosa enseñanza recogida después de la segunda guerra mundial, es que no existen acuerdos o sistemas internacionales capaces de abolir las guerras.

La *Carta de las Naciones Unidas* representa, apenas, un gran esfuerzo tendiente a resolver un problema que depende, fundamentalmente, de largos años de proceso educativo que tienda a corregir defectos aún arraigados en la naturaleza humana y trasplantados a las relaciones internacionales.

5. “Es una tontería que una nación espere un favor desinteresado de otra; ella debe pagar con parte de su independencia todo aquello que acepte en ese carácter. No puede haber mayor error que esperar o calcular sobre favores reales de una nación a otra.”

Esta directiva es sacada del *Farewell Address*, de Jorge Washington, uno de los fundadores de la República de los Estados Unidos y uno de los más nobles y grandes caracteres de la historia política mundial.

6. Los *programas navales* sólo pueden elaborarse en base a *planes de guerra* trazados para orientar la conducta de las fuerzas de tierra, mar y aire. Los estados mayores de las tres fuerzas armadas deben trabajar en íntimo contacto y perfecto entendimiento, por cuanto de la cooperación entre ellos dependerá la perfección de los planes estudiados.
7. Corresponde a la *estrategia marítima* indicar cuáles son las relaciones que deben existir entre las tres fuerzas armadas en la elaboración de los *planes de guerra*. Recién después de cumplido esto, estará la *estrategia naval* habilitada para impartir a las *escuadras* las *misiones* que deben cumplirse.
8. Los *planes de guerra* dependen de una clasificación inicial sobre la naturaleza del conflicto probable. Si el propósito fuese *positivo*, es decir, si se pretende conquistar algo del ene-

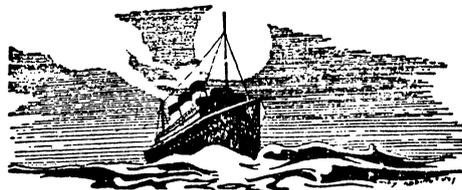
migo, la guerra tendrá un carácter ofensivo; si, al contrario, fuese *negativo*, consistente en evitar que el enemigo obtenga alguna ventaja que nos perjudique, la misma tendrá naturaleza *defensiva*.

9. El *poder terrestre* es el que resuelve, en última instancia, los conflictos mundiales. El mismo es apoyado por los *poderes marítimo y aéreo*. El *poder aéreo* sólo puede ser ejercido con éxito cuando cuenta con el apoyo del *poder marítimo*. Siendo esto así, el ejercicio del *dominio del mar* es el factor principal para la consecución de la victoria.
10. El *poder marítimo* es aprovechado para asegurar el control de las comunicaciones, correspondiéndole, *sobre todo*, las siguientes funciones:
 - a) Proteger el transporte de *tropas terrestres y aéreas*, y elementos necesarios a las mismas, hacia las zonas donde serán empleadas contra las fuerzas enemigas;
 - b) Proteger el transporte marítimo de mercaderías;
 - c) Impedir al enemigo el transporte marítimo de sus tropas armadas y defender los territorios propios o conquistados contra posibles tentativas de invasión; y
 - d) Impedir al enemigo el transporte marítimo de mercaderías, ejerciendo la pertinente presión económico-militar que tenga influencia decisiva en el desarrollo de las operaciones.
11. El acorazado es el buque de guerra de superficie que lanza el mayor peso de explosivos contra una fuerza enemiga de superficie, o contra defensas costeras en *operaciones anfibias*. Si el enemigo probable contara con acorazados en sus fuerzas, será indispensable prever la adquisición o construcción de este tipo de navío, porque, de lo contrario, toda la estrategia quedará sensiblemente perjudicada. Y, en ciertos casos, la derrota será inevitable.
12. Las fuerzas de portaaviones veloces, donde éstos cuentan con el apoyo de acorazados, cruceros, destructores, etc., constituyen la más valiosa formación combatiente de unidades navales, siendo enorme la flexibilidad de su empleo.
13. El avión es, también, un proyectil de largo alcance de las fuerzas navales. El poder marítimo que dentro de su estructuración carece de su arma aérea *propia*, es un instrumento de guerra defectuoso, ilógico, absurdo.

14. El portaaviones cuenta con una enorme superioridad respecto a las pequeñas bases aéreas, aun cuando el enemigo se encuentre actuando dentro del radio operativo de los aviones de las mismas.
15. Los aviones con base en tierra *no* pueden ofrecer una protección adecuada a los buques que se encuentran en el mar. La única protección posible es el portaaviones, el que debe ser parte integrante de cualquier fuerza de tarea equilibrada.
16. Las principales defensas contra los ataques realizados con bombas atómicas son: la *dispersión* de las unidades de las flotas navales y la *intercepción* de los vehículos de transporte de esas tremendas armas de guerra. Para la intercepción, es indispensable que las escuadras dispongan de portaaviones con aviones de caza capaces de hacer efectivo su empleo.
17. El submarino es de un excepcional valor estratégico, evidenciado categóricamente en los dos últimos conflictos mundiales. Su empleo para atacar al comercio marítimo enemigo, constituye una amenaza terrible para la posibilidad de la prosecución de la guerra.
18. El papel que las *operaciones anfibias* representan en la guerra moderna es de tal naturaleza, en la actualidad, que no se concibe una escuadra que no disponga de fuerza anfibia para las operaciones de desembarco.
19. Los *programas navales* deben ser muy equilibrados en lo que concierne a la creación o desarrollo de bases, y aumento de fuerzas móviles.
20. La ejecución estratégica de una campaña depende, esencialmente, de la adecuada provisión de los múltiples y variados recursos necesarios para el personal y material empeñados en la misma; faltando el apoyo *logístico*, resultará perjudicada la libertad de acción indispensable para el éxito de cualquier empresa. Aparte de las bases mencionadas en la directiva que precede, es indispensable prestar especial atención a lo que se dice respecto a la adquisición o construcción de buques auxiliares para atender los servicios de ese orden en el mar.
21. Si bien es cierto que en el trazado de los *programas navales* hay que tener presente el estado económico-financiero del país, es igualmente imperioso no olvidar jamás que la *derrota*

constituye el mayor gasto a que puede estar expuesta una nación.

22. El perfeccionamiento de los buques, la evolución de las armas, el desarrollo de los equipos de defensa y de ataque, han sido llevados a cabo con un ritmo impresionante. Antes de proceder al trazado de los *programas navales*, todo aquello que debe influir, decisivamente, en el diseño de las unidades de combate, tendrá que salir de los laboratorios de investigaciones, y de los centros de estudio las modificaciones que fueran necesarias.
23. Las necesidades de la *marina* deben ser resueltas por los *marinos*. Es tan desaconsejable que jefes navales *opinen* sobre el número de divisiones blindadas que deben tener las *fuerzas terrestres*, o respecto a los tipos de aviones de *bombardeo* que convienen a las *fuerzas aéreas*, como resulta peligrosa la intervención de jefes de otras armas en asuntos que atañen a las conveniencias de la *marina*, y
24. En la elaboración de los *programas navales* debe seguirse, con fidelidad, la técnica de la *Apreciación de la Situación*, teniéndose en cuenta todos los factores que interesan, directa o indirectamente, a la solución del *problema*, en una detenida y terminante búsqueda de la *decisión* correcta.



BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

*

TARIFA DE SUSCRIPCIONES

(ANUALES)

En el país (6 números) \$ 30.—

Al exterior (6 números) „ 40.—

Número suelto „ 5.—

Número atrasado „ 5.50

*

El importe de las suscripciones debe remitirse en cheque,
giro postal o bancario a la orden del CENTRO NAVAL.

Siempre el mar (*)

Por el Almirante Robert B. Carney, USN. (Comandante de Operaciones
Navales)

Uno de los más curiosos aspectos que ofrece el mar, es que el poder naval organizado ya existía, en cierto modo, más de 4.000 años antes que el hombre hiciera un decidido esfuerzo para estudiar sus principios directores y analizara su influencia en la geopolítica y en la historia. Si bien nuestro conocimiento es fragmentario, sabemos que los cretenses sacaron utilidad de los pueblos que vivían a orillas del mar Egeo, en el área que es actualmente Grecia y Turquía; que los fenicios practicaban lo que llamaban la talasocracia, tomado de las palabras griegas: “*thalassa*”, mar, y “*kratein*”, gobierno; que los griegos, a pesar del breve reinado de los persas, ejercieron la supremacía naval en la Época de Oro de Atenas; y que el poder naval romano obligó a Aníbal a trasladarse por tierra, a través de los Alpes, dando con ello lugar a la derrota de Cartago. También sabemos que Venecia sucedió a Constantinopla como gran poder naval de su época, y que luego vinieron los portugueses, los españoles, los franceses, los holandeses, los británicos y, por último, los americanos, uno de los cuales, Alfredo T. Mahan, fue el primero en percibir la influencia del poder naval en la historia.

Los esfuerzos de Mahan sirvieron para sacar a nuestro país de un período de insensibilidad marítima, logrando que sus compatriotas prestaran tal atención a los elementos constituyentes de poder naval, que llegó a despertar nuestro interés nacional en la creación de una marina de guerra. Fue el responsable de que el pueblo de los Estados Unidos se diera cuenta que su propia geografía, sus intereses comerciales, sus aspiraciones y su carácter político no les dejaba otra alternativa que asumir la posición de nación marítima fuerte. En ninguna parte de los numerosos libros de Mahan se halla la menor mención de que el poder naval es el único poder militar, o que fuera una fuerza suficiente de

(*) Del “*U. S. Naval Institute Proceedings*”. Mayo 1955.

por sí. En efecto, él profetizó que a medida que la soledad cedía ante la civilización y los medios de comunicación se multiplicaban, todas las operaciones de guerra se facilitarían, siendo más rápidas y más extensas. Creyó que la forma más obvia bajo la cual se presentaba el mar, era como un gran camino accesible a los que tuvieran el ingenio de utilizarlo. Además, a juicio de Mahan, toda nueva arma era una nueva herramienta, y no el anuncio de un nuevo principio. Fue su adhesión a los principios, y su aptitud para evitar que sus pensamientos fueran oscurecidos por las limitaciones de las armas que se conocían en su época, lo que permitió la aplicación de tantas teorías suyas, no obstante los cambios en las armas y sistemas que le sucedieron.

El agregado de dos dimensiones —el aire y la sub-superficie del agua— no han afectado realmente la validez de las conclusiones de Mahan. Por ejemplo: él señaló que toda estrategia militar está basada en las características geográficas de una nación, sus riquezas naturales, su población, y el carácter y aspiraciones de su pueblo.

Muchas veces se ha clasificado a las naciones, ya sea como adherentes a una estrategia marítima o a una estrategia continental. Examinemos si alguna nación con estrategia continental obtuvo grandeza verdadera y permanente. Éste no fue el caso del Imperio Francés de Napoleón, ni lo fue para la Alemania de Hitler. Tampoco encontraremos un sólo ejemplo de que una nación fuerte en el mar haya sido derrotada por una estrategia continental. De esto hablaremos más adelante, pero consideremos primeramente a Rusia.

Debido al enorme poder terrestre que ha producido Rusia, ella ha sido considerada hasta ahora como un poder continental. A primera vista, los antecedentes históricos no parecen aplicables a este país; sin embargo, es indudable que Rusia puede arrasar con cualquiera de sus vecinos continentales; pero al ser su mayor adversario un poder marítimo, el problema se reduce en su apreciación final al de una potencia continental refrenada por su propia insuficiencia naval.

En cierto sentido la Segunda Guerra Mundial modificó el detalle, si no la composición del cuadro estratégico, por la adición de una nueva dimensión —el elemento aire— que creció hasta su madurez constituyendo un nuevo y poderoso factor en el plan del poder militar. Con la contribución tan importante realizada en esta nueva dimensión (el aire), era de esperar que muchos analistas llegaran a la conclusión de que un elemento nuevo e inde-

pendiente de poder —el poder aéreo— se había incorporado al equipo estratégico. El poder aéreo fue comparado con el poder naval. Hubo un poco de plagio de Mahan, al desarrollar los pensamientos y principios que gobiernan a este nuevo elemento. Algunos extremistas vieron que el poder aéreo reemplazaba al poder terrestre y al poder naval. Y a pesar de todo esto, podemos preguntar razonablemente, si en realidad los elementos del poder aérea no son realmente componentes o proyecciones del poder militar en tierra y en el mar. Porque invariablemente, el plan, el mantenimiento, la protección y el abastecimiento del poder ofensivo aéreo, reside en la plataforma o en el trampolín, ya sea en tierra o en el mar. Y esto es cierto para todos los seres que vuelan —ya sean animados o inanimados— y que están afectados por las leyes de la gravedad. El poder aéreo se apoya habitualmente en tierra o en el mar, y debe regresar a cualquiera de estos dos elementos al finalizar su misión. Gran parte de su poder debe dedicarse a apoyar las misiones fundamentales de controlar el mar y zonas elegidas de la superficie terrestre. El nuevo elemento aire no es suficiente por sí mismo, sino más bien es uno de los varios poderosos elementos que integran lo que llamamos el poder militar, que constituye una síntesis de muchos elementos y componentes.

No obstante lo épico del poder aéreo, nunca he podido comprender cómo pudo haber dado lugar a tan curiosas variedades de filosofías con respecto al futuro del poder naval; esas teorías de que las fuerzas navales, resultaban anticuadas de repente, buques bombardeados sin defensa posible, cañones navales incapaces de batirse con baterías costeras y fortificaciones terrestres, y buques mercantes barridos de los mares, etc. Era casi como si los océanos, cubriendo las tres cuartas partes de la superficie terrestre, se hubieran evaporado y no existieran más como camino o barrera. Todas estas opiniones, naturalmente, serían borradas por las campañas de la Segunda Guerra Mundial. Los buques de superficie sostuvieron encarnizados combates artilleros desde Cherburgo hasta las playas del Japón; y también combatieron en Corea. Las operaciones anfibas continuaron creciendo en magnitud, importancia y complejidad. Las fuerzas aeronavales, mediante la combinación efectiva de los principios de movilidad, sorpresa y concentración, pudieron conquistar el dominio del aire sobre las fuerzas aéreas con base en tierra, y pudieron penetrar las defensas terrestres.

La historia del poder naval en la Segunda Guerra Mundial, queda gráficamente ilustrada al considerar la posición de Ale-

mania después de haber avanzado raudamente a través de Holanda y Francia. En ese momento tenía la preponderancia del poderío terrestre y el control del aire; a pesar de ello, las veinte millas del Canal de la Mancha constituían una barrera infranqueable. Los Aliados, por su parte, tuvieron al continente bajo un bloqueo bastante efectivo, conservaron el control de los mares y, cuando finalizaron sus preparativos, cruzaron miles de millas de océanos para desembarcar en los lugares y horas que habían elegido. Contaban con las aptitudes marítimas para transportar los abastecimientos tan necesitados por Inglaterra y Rusia; evitar el cordón submarino del Eje a lo largo de África y llevar suficientes abastecimientos militares a Montgomery, para que pudiera vencer a Rommel en la guerra del desierto. Este mismo dominio del mar permitió que los Aliados invadieran el Norte de África, Sicilia e Italia, y finalmente abrir una brecha en la misma costa del Canal de la Mancha. El poder marítimo proveyó el combustible y los explosivos para la ofensiva avasalladora de los bombarderos, que tanto contribuyó a la destrucción del poderío industrial y militar alemán y luego a la liberación final.

Nuestra propia habilidad de utilizar el mar extendió el puño del poder aéreo y terrestre hasta la propia quijada del enemigo.

En la parte correspondiente al Pacífico, de la Segunda Guerra Mundial, el Japón empleó el principio de la sorpresa y destruyó nuestras fuerzas en Pearl Harbor. Pudo capturar Singapur, las Indias Orientales, las Filipinas, las Salomón, y constituyó una grave amenaza para la seguridad de Australia. En agudo contraste, cuando perdió su poder naval, fue incapaz de proveer ayuda en las propias puertas de su país: Okinawa. Mientras Japón mantuvo su poder naval, el alcance de nuestras operaciones resultó obligadamente limitado, y en cuanto cortamos el margen de su supremacía, nuestras fuerzas pudieron moverse con más libertad. A pesar de que el poder aeronaval probó ser un sistema persuasivo bastante efectivo, no resultaba suficiente por sí mismo para obtener la victoria, ya sea para los japoneses o los estadounidenses. Necesitábamos todas las fuerzas de aire, mar y tierra, todo el conocimiento, todos los sistemas de herramientas y armas disponibles, para completar con buen éxito nuestra marcha a través del Pacífico. Una combinación de pilotos y submarinistas, de marinos mercantes y transportadores de bazookas, así como lanzadores de granadas —y el apoyo del frente interno— nos permitieron ganar. Era la suma total de nuestro poderío industrial, de nuestras operaciones con portaaviones, nuestros ataques anfi-

bios continuados, nuestra ofensiva de bombarderos, nuestras patrullas antisubmarinas, y nuestro combate cuerpo a cuerpo. Y sobre todo esto, el *trabajo de conjunto* de todos, la pericia conjunta y combinada de todos nuestros aliados, son los que permitieron que obtuviéramos la victoria militar de la Segunda Guerra Mundial.

Deseo puntualizar, sin embargo, que fue el poder marítimo el que permitió el múltiple uso de todas estas fuerzas, que posibilitó que un número relativamente pequeño de tropas en el Pacífico derrotara a una fuerza muy superior en número, por cuanto los japoneses se rindieron con ejércitos aún intactos, invictos, y algunos de ellos sin haber sido probados.

Cuando los japoneses perdieron la libertad de movimiento en los mares y sus tropas quedaron aisladas, no solamente se encontraron ante la imposibilidad de oponer sus fuerzas a las nuestras, sino que además tuvieron el problema adicional de mantenerlas vivas hasta que pudieran entrar en acción. Prácticamente miles de japoneses fueron abandonados a su propia suerte, impotentes, en el Pacífico Sudoeste, en el Pacífico Central, en las Indias Orientales, y en China, sin siquiera haber tenido oportunidad de calar sus bayonetas.

Las japoneses no pudieron mantener el dominio del mar para su propio uso, ni para negar durante largo tiempo su utilización a las fuerzas aliadas que se les oponían. Al perder sus aptitudes para transportar sus tropas, ello equivalía a la pérdida de estas últimas.

Pido al lector perdone el énfasis que he puesto en hechos pasados; me doy cuenta que nuestra grave preocupación actual reside en el futuro, probablemente en el futuro de nuestro país. Pero, y a fin de planear para más adelante, es imperativo sacar para el futuro el máximo provecho del pasado, con el objeto de que nuestro pensamiento hacia lo que vendrá, no descarte nada de mérito prolongado.

Después de las ceremonias de la rendición en la bahía de Tokio, en la marina hicimos una nueva apreciación de la situación mundial. Habíamos barrido a nuestro adversario de los mares. Tanto en cantidad como en calidad, nuestro país era un poder marítimo no igualado en las páginas de la historia mundial. Podíamos transportar, desembarcar y mantener ejércitos en cualquier lugar del globo. Podíamos construir y apoyar bases aéreas a discreción; además, poseíamos numerosos aeródromos flotantes de gran movilidad y autónomos. Podíamos asegurar la libertad

de movimiento en el mar, no solamente para nosotros, sino también para nuestros amigos y aliados; a la inversa, podíamos restringir el uso de los mares, si nuestros intereses nacionales así lo dictaban. En suma, prácticamente todos los ases del poder marítimo estaban en nuestras manos.

Mientras estudiábamos las lecciones de la historia reciente, mantuvimos nuestras miradas en el horizonte futuro, estudiando tipos avanzados de armas, proyectiles guiados, aviación mejor, poder nuclear, y muchas otras posibilidades que parecían influir en la seguridad del futuro de nuestro país. Ese período comprendido entre 1945 y 1950, desde el punto de vista de la Marina, puede considerarse como una era de investigación, análisis, exploración y desarrollo.

Después vino Corea. Desde el punto de vista marítimo debemos estudiar esta acción militar con mucha discriminación, por cuanto toda la guerra de Corea estuvo llena de anomalías —estratégicas, políticas y tácticas—. Probablemente podríamos llamarla una “guerra anormal”. Jamás se permitió a ningún servicio el desarrollo de todo su potencial, debido a los artificios introducidos en la planificación. Probablemente la más grave lección que podemos derivar de Corea, reside en el hecho de que las guerras periféricas limitadas, continúan siendo una posibilidad efectiva, y que nuestra planificación y posición militar nunca deben estar orientadas hacia un concepto único que impida nuestra aptitud para tratar cualquier problema como el de Corea que pueda presentarse en el futuro. En lo que a la marina concierne, todas las conclusiones a que se llegue deben ser previo un meditado estudio, porque nunca tuvimos seria oposición marítima. Y, a pesar de ello, este hecho resultó de mucha significación, por cuanto, sin el dominio de los mares circundantes, la posición de los aliados en Corea hubiera resultado prácticamente sin esperanza.

Pero ¿qué debemos esperar del futuro inmediato y los días que le siguen?

La estrategia de las Naciones Libres ha estado, está y continuará estando íntimamente ligada a la libertad de movimiento en los mares y en el aire. Un momento de reflexión autenticará esta manifestación. El dominio del mar y del aire en el Atlántico fue la verdadera base para la formación de la Comunidad de las Naciones del Atlántico Norte. Dos veces en una generación, el océano Atlántico y sus costas adyacentes han demostrado estar inseparablemente relacionados como causas de la guerra y como factores en su resultado. El dominio de las rutas marítimas y

aéreas del Atlántico, fue una consideración elemental en la proyección y mantenimiento del poder militar en Europa, en la construcción y sostén de bases e industrias de guerra aliadas en ultramar, en el intercambio de materias primas y productos manufacturados; en suma, el océano Atlántico ha sido, y es, la llave para la supervivencia económica y política de la comunidad del Atlántico. Una coalición como la NATO no hubiera podido ser encarada sin la capacidad de poder unir las áreas del océano Atlántico y controlarlas.

En forma similar, como hemos puntualizado al principio, en el Sud de Europa, desde la época de los cretenses, el mar Mediterráneo ha sido la llave de la fortuna de los países que lo circundan. Es, por lo tanto, natural que tanto el Atlántico como el Mediterráneo, sean los catalizadores para la acción concertada de carácter político, económico y militar.

Tampoco el Pacto de Manila, recientemente firmado, tendría sentido realista sin las arterias aéreas y marítimas para mantener la determinación de sus pueblos. Ninguno de los acuerdos multilaterales y bilaterales del Pacífico sería realista sin el apoyo del mar tridimensional. Como tampoco los nacionalistas chinos podrían mantener su gobierno en Formosa, ni la industria del Japón continuaría siendo un baluarte del mundo libre, ni Corea del Sud podría existir sin la oportunidad de poder utilizar libremente el mar.

Pero aún hay más expresiones tangibles de la manifestación del poder marítimo en la historia contemporánea. Me refiero a los billones y billones de dólares distribuidos en naciones extranjeras para desarrollar sus recursos; en el Congo Belga, por ejemplo, y en Sud América. Todas estas inversiones demuestran nuestra fe nacional en el poder marítimo, como lo hacen nuestras bases aéreas e instalaciones militares allende los mares, y los billones que hemos puesto en manos de nuestros aliados en forma de ayuda militar y económica.

¿Cuántos de nosotros nos hemos puesto a pensar que cada aeródromo norteamericano en tierra extranjera constituye un voto de confianza hacia la habilidad de nuestra marina para aprovisionar y apoyar ese aeródromo, para proveer cierta seguridad al aliado en donde éste está ubicado, para traer las materias primas desde ultramar para que nuestras industrias aeronáuticas puedan proveer los aviones necesarios a ese aeródromo, para proveer mares propicios sobre los cuales se pueda volar libremente de la detección de los radares y la interceptación por parte de armas

enemigas provenientes del mar? ¿Cuántos de nosotros nos damos cuenta de que nuestra nación —con 160 millones de habitantes— está comprometida, en diversas medidas, a proveer ayuda a unas 64 naciones del mundo, cubriendo seis continentes y tres océanos, y constituyendo alrededor del 54% de la población mundial?

Pero aún tenemos más manifestaciones tangibles en nuestro propio país; el comercio exterior de los Estados Unidos, por ejemplo. Nuestras exportaciones e importaciones se han más que duplicado desde los días anteriores a la Segunda Guerra Mundial. Aquí, en nuestra metrópoli, la U. S. Steel, ha decidido la construcción de una planta de medio billón de dólares en el río Delaware, debido a su acceso directo a las comunicaciones oceánicas. La decisión de la U. S. Steel, implica nuestra habilidad de controlar los mares, por cuanto el mineral que debe afinarse en dicha planta debe ser transportado en mar abierto desde puertos sudamericanos. Ya se ha iniciado el proyecto de profundizar el canal Delaware, de manera que el comercio pueda ser expandido en dicha área industrializada. Sin el dominio de los mares, estos planes tendrían muy poca significación; con él, los planes son correctos y razonables.

Asimismo, me refiero a los planes recientemente aprobados para la construcción del canal entre los Grandes Lagos y el río San Lorenzo, como un índice del interés mutuo entre Canadá y Estados Unidos para extender los caminos oceánicos hasta el corazón del continente norteamericano. Esta vía de agua proveerá una ruta alternada para el movimiento en masa de materias primas a bajo costo. También proveerá instalaciones adicionales para la construcción y reparación de buques, y constituirá un refuerzo a nuestra seguridad nacional. Puntualizo estos problemas para demostrar la fe que tienen nuestros ciudadanos en las comunicaciones marítimas.

Todo lo dicho hasta ahora es fácilmente aplicable a las condiciones de la guerra fría en que vivimos, pero ¿cuáles son las posibilidades de una guerra general, cuando el primer choque puede ser atómico?

Esta es una contingencia que concierne a todos los que piensan y a todos los que deben trabajar en asuntos militares con problemas de movilización, en la defensa civil del país, y también con respecto a los aspectos de aquellos factores que conciernen a nuestros aliados.

Pero reconocer la importancia de esta contingencia, no implica ignorar otras contingencias. A menos que estemos prepa-

rados a afirmar que la guerra estará terminada en dos semanas, necesitamos tener con qué continuar la lucha hasta el punto en que seamos capaces de controlar el gobierno del enemigo —el último objetivo de una guerra—.

Esto significa que nuestra nación debe ser capaz de capear el primer choque, contragolpear fuertemente, y todavía tener fuerzas para continuar la lucha. Y tampoco es despreciable el papel del mar en esta filosofía, y, en caso de que perdiéramos el dominio del mismo, tanto más fácilmente podría vencernos el enemigo.

Si Rusia ganara alguna vez el control del mar, la NATO y Europa se derrumbarían inmediatamente.

Veamos cómo sería el cuadro desde el punto de vista soviético. Al estudiar el movimiento expansionista soviético, se observa un dechado significativo y, si se quiere, una falla, en su plan maestro. Todas sus adquisiciones territoriales han dependido de las comunicaciones terrestres. En el Báltico y los Balcanes, en China, en Corea del Norte, en Vietnam del Norte, todo está entrelazado por un sistema ferroviario y vial. Por otra parte, su falta de supremacía marítima fue el factor predominante que contribuyó a que Grecia y Turquía se unieran a la NATO. Éste fue, posiblemente, el mayor revés sufrido por los Soviets en todo el período de la guerra fría. Con un sólo golpe diplomático, la punta de la espada de los aliados fue llevada al corazón de la Unión Soviética. Únicamente el dominio aliado del Atlántico y el Mediterráneo, permitió que fuera políticamente factible que naciones tan distantes se unieran a la Comunidad del Atlántico.

Los esfuerzos soviéticos en Guatemala resultaron un fracaso marítimo. Es notable que no hayan realizado ni una sola conquista en toda África, o en el Hemisferio Occidental, o en ninguna parte del Lejano Oriente que esté separada del continente asiático por mar. Por ello, cuando se consideran bajo este aspecto, las actuales aspiraciones marítimas de la Unión Soviética, queda claro su alto respeto por esta fase del poder militar. Es aparente, si quieren tener éxito, que la Marea Roja del expansionismo deberá ser soluble en agua de mar. De ciertos actos soviéticos recientes, se desprendería que han descubierto esta gran debilidad y que al mismo tiempo se están dedicando a lo que consideran una solución apropiada.

En conexión con lo anterior ¿se ha pensado cuántas grandes ciudades del mundo están en o cerca de la costa? Ciudades como

Casablanca, El Cairo y Ciudad del Cabo; Caracas, Río de Janeiro y Buenos Aires; Calcuta y Bombay, Sydney y Melbourne, Manila, Tokio y Londres, todas están expuestas a ataques desde el mar. Y las ciudades de los Estados Unidos no constituyen excepción. Dentro de un perímetro de cien millas de nuestras costas, están más de la mitad de nuestras mayores ciudades. Unas 6.000 millas de fronteras costaneras están expuestas al ataque desde el mar, ya sea por parte de buques de superficie, submarinos, aviones, proyectiles guiados, o combinaciones de éstos.

¿Debe maravillarnos que Rusia haya descubierto que su mayor debilidad ha sido su impotencia marítima? ¿Debe maravillarnos que esté decidida a ganar preeminencia marítima construyendo todos los tipos de buques de superficie, más cruceros que todas las naciones de la NATO combinadas, más submarinos que todo el resto del mundo junto? ¿Debe llamarnos la atención que esté practicando operaciones anfibia y combinando el poder aéreo con el de los buques de superficie? ¿Debe maravillarnos que cuando estos hechos son expuestos a las naciones libres, los Soviets se muestren tan sensibles? Recientemente la prensa soviética ha reaccionado violentamente ante nuestro análisis de sus aspiraciones e intenciones marítimas. Esto revela un pronunciado contraste con su reacción ante nuestras menciones de su capacidad aérea y terrestre.

La tarea que la Unión Soviética ha emprendido en el campo marítimo no deja de ser ambiciosa. Debe darse cuenta que, cuantitativamente, no puede sobrepasar el total de las flotas activa y de reserva de los Estados Unidos y de las flotas de nuestros aliados, aunque estoy seguro que también se da cuenta que el primer obstáculo con que tropezará serán los buques activos y no los de reserva. Posiblemente, la Unión Soviética está aprovechando alguna ventaja tecnológica, aun cuando fuere solamente temporaria, para ser utilizada en un área limitada, por un tiempo restringido, para un propósito específico, para ganar el control de cierta área geográfica en particular. Y si nosotros hemos sido capaces de obtener nuevos inventos navales, proyectiles guiados desde buques, aviones supersónicos, propulsión atómica, explosivos atómicos, ¿no podría ser que los Soviets, combinando con los cerebros técnicos que llevó de Alemania, esté desarrollando nuevas armas para la guerra naval, que podrían desafiar a los mejores cerebros que poseemos en cualquier terreno, tanto científico como operativo?

Resumiendo la situación marítima desde el punto de vista soviético, es evidente que tienen la intención de competir en el dominio de los mares, por lo menos en áreas que consideran importantes para sus aspiraciones. Y si nosotros supinamente lo permitimos, habremos cometido el más grande de los errores de nuestra historia.

Ya he dicho que debemos estar preparados para la contingencia de las armas atómicas y de la bomba de hidrógeno. Puede ser, sin embargo, que hasta los Soviets hayan llegado a la conclusión de que el uso de la bomba de hidrógeno, con el riesgo incalculable de represalia con la misma arma, no sería una aventura provechosa. Por razones propias, pueden no llegar a utilizarla. Pueden inventar métodos de desgaste que serían empleados en forma tal que no justificaría el empleo de armas atómicas. Si esto ocurriera, y nos encontrara sin la suficiente fuerza en el campo de las denominadas armas y técnicas convencionales, la futilidad de nuestra posición resultaría aparente.

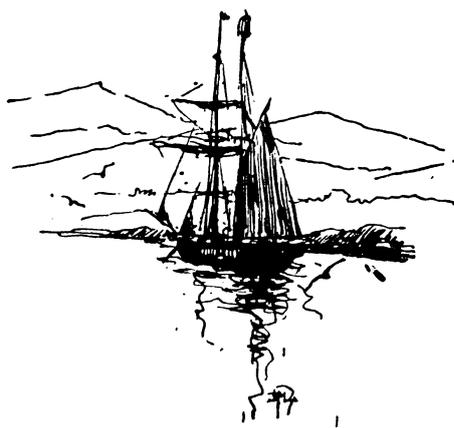
Miremos ahora hacia el futuro, en lo que respecta al poder marítimo. Si el momento crucial llegara, sería necesario el esfuerzo unido de todos los hombres, mujeres y niños de los Estados Unidos y de nuestros aliados, de manera que pudiésemos soportar el choque, evitar la derrota, y luchar adelante para llegar a la mejor conclusión posible en un semejante Armagedón. Existe la necesidad evidente de vigilar contra el ataque sorpresivo, así como cualquier traición o subversión de cualquier clase que pudiera ocurrir. Implícito en la lucha nuclear está la necesidad de dispersarse con propósitos tanto ofensivos como defensivos. Por supuesto, esto es aplicable a las fuerzas militares a ser lanzadas tanto desde tierra como en el mar. No debe concederse la menor ventaja a nuestro enemigo potencial. Indudablemente que no tendrá ningún sentido ceder nuestro poderío en los mares.

En cuanto a la marina que necesitaríamos para el cumplimiento de nuestra tarea general, veo una flota que sea capaz de asestar un golpe mortífero al enemigo, que sea capaz de mitigar y quitar los golpes que desde el mar el enemigo quiera asestar a nuestras fuerzas, a nuestro territorio y al de nuestros aliados; una flota capaz de llevar a cabo todas las tareas necesarias para obtener y mantener el dominio de las áreas marítimas y rutas esenciales; una flota que pueda prestar el apoyo marítimo exigidos por el ejército y la fuerza aérea, transportándolos y abasteciéndolos; fuerzas navales que puedan cumplir con las tareas en el mar que requiere la fuerza aérea para la defensa continental,

debiendo todas estas fuerzas ser tan modernas como la ciencia y la industria puedan hacerlas, con sus armas y técnicas adaptadas apropiadamente a aquellas de sus servicios hermanos, de manera que se obtenga el máximo poder militar posible para los Estados Unidos.

Si quieren guerra atómica, en la marina estamos preparados para contribuir; y también estaremos listos para ejecutar las mil y una tareas no atómicas involucradas en este complicado problema de ejercer el poder marítimo.

Cuando los historiadores del futuro escriban sobre las pequeñas guerras, van a continuar concluyendo de que sin la superioridad de los Estados Unidos en el mar no se podría haber hecho nada. Si los historiadores del futuro alguna vez tienen la desgraciada tarea de escribir la historia de la Tercera Guerra Mundial, estoy seguro de que apoyarán nuevamente las conclusiones de Mahan.



Organización de los Estados Americanos (O.E.A.)

Antecedentes - Creación - Desarrollo
Organización - Actuación

Por el Capitán de Fragata Jorge R. Basani Reilly

Hemos visto, en diversas circunstancias, la intervención que le cupo a la Organización de los Estados Americanos para solucionar los conflictos habidos entre algunas naciones americanas. Últimamente, el ataque sufrido por la nación hermana de Costa Rica obligó la intervención de la Organización, dándose fin entonces a una lucha fratricida, cuyos orígenes y causas no entro a analizar por escapar al motivo fundamental de este comentario.

Es mi deseo, entonces, por estimarlo de interés para todos los oficiales de la Marina de Guerra, efectuar una sintética explicación sobre la Organización de los Estados Americanos, cuyo estudio analítico corresponde al derecho internacional público, ya que se origina en la vida de relación de los pueblos de América.

DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO AMERICANO

¿Correspondería entonces pensar en la probable existencia de un “Derecho Internacional Público Americano”? En mi opinión, sí; existe un Derecho Internacional Público Americano, por cuanto las naciones americanas han aportado constantemente normas y principios jurídicos ineludibles de paz, de concordia y de justicia.

Cuando se produce la emancipación americana, a partir de 1810 comienza a consolidarse este derecho. Nuestros ejércitos libertadores llevaron a medio continente el ideal de libertad fundado en los principios del derecho público. Las normas, doctrinas y principios basados en la libertad individual, en la intangible soberanía de los Estados, en la igualdad civil nacional y extranjera, proscribiendo el derecho de conquista, solidaridad ante situa-

ciones de guerra, observaciones de los tratados, no intervención en la política de otros Estados americanos, el sistema de consulta para dirimir diferencias, conciliación, arbitraje, solidaridad ante posibles agresiones extracontinentales, etc., han dado fiel prueba de que existe un Derecho Internacional Público Americano; tan es así, que el Acta de Chapultepec lo reconoce.

Evidentemente, se trata de un derecho de permanente evolución, por evolucionar, asimismo, los distintos Estados en su aspecto técnico-jurídico.

Cada sistema jurídico es un elemento indispensable para el funcionamiento general del sistema y cada uno de ellos tiene una interpretación particular del derecho internacional público. El aporte, "contribución positiva", de cada sistema tiende a crear una fórmula única de solidaridad internacional. ¿Llegaremos a codificar el derecho internacional público? Sería un ideal general, distando mucho de ser una realidad.

Ya en el Congreso de Panamá de 1826 se presentó un proyecto al respecto; personalmente, estimo que la tarea es sumamente compleja y que, visto que en caso de guerra los tratados son papeles que los lleva el viento y que el derecho internacional sufre infinitas violaciones (Iª y IIª Guerra Mundial), antes de proceder a una codificación, sería preciso rever los principios básicos del derecho internacional.

ANTECEDENTES DE LA ORGANIZACIÓN

Americanos son todos y cada uno de los pueblos de América, abarcando la tradición de los habitantes precolombinos de América y los pueblos que emigraron del continente europeo. Cada uno tiene la misma tradición histórica, no sólo por su primitiva población indígena, sino que a ella se ha sumado el aporte de la corriente colonizadora bien definida, como ser en Centroamérica y América del Sur la de Portugal y España, y en América del Norte la de Francia, Gran Bretaña y Alemania.

Al desmembrarse de las madres patrias, se organizaron las corrientes comerciales y culturales entre el norte y el sur, acrecentándose los vínculos, no obstante ser mantenidas por pueblos cuyo origen, geografía, idioma, cultura y economía eran completamente diferentes. De esas corrientes emanaron las necesidades de organización y coordinación de las actividades, de las cuales damos hoy un ejemplo al mundo, dentro de la organización continental.

Las “sociedades” naturales creadas, habitando sus hombres en un mismo territorio, con un mismo origen, iguales costumbres, entendiéndose en un mismo idioma, teniendo comunes aspiraciones de todo orden, constituyeron lo que se denominaron *naciones*, transformándose posteriormente en *Estados* cuando se organizaron interna, política y jurídicamente, bajo la tutoría de un gobierno independiente, pasando así a ser una “persona internacional”.

La creación de las repúblicas independientes latinoamericanas dio origen a la O.E.A.

El Libertador Simón Bolívar, libertador de cinco repúblicas, el 12 de junio de 1818 escribió en su carta a Juan Martín de Pueyrredón, director supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata: “Nos apresuramos, con el más vivo interés, a entablar, por “ nuestra parte, el pacto americano que, formando de todas nuestras repúblicas un cuerpo político, presente la América al mundo, con un aspecto de majestad y grandeza sin ejemplo en las “ Naciones Antiguas. La América así unida, si el cielo nos concede “ este deseado voto, podrá llamarse la reina de las naciones y la “ madre de las repúblicas.”

Previo así la unión y cooperación de las naciones del mundo.

Las aspiraciones comunes, la necesidad de defender la soberanía de los pueblos, de afianzar los principios de libertad logrados, de aunar esfuerzos para llegar a una firme cooperación de carácter comercial, cultural, científico, etc., fueron los principios que obligaron también a la necesidad de intentar congresos interamericanos. Recién en 1822, propuesto por Bolívar, se intentó la realización de un Congreso, sin llegar a materializarse.

Nuevamente, a mediados del año 1825, invita Bolívar a Buenos Aires, Chile, Colombia, Méjico y Perú a fin de reunirse en Panamá en un Congreso de Plenipotenciarios, con el propósito de suscribir un *Tratado de Unión, Liga y Confederación Perpetua* entre tales Estados concurrentes. Se inició así la primera de las tres etapas de acción de las naciones latinoamericanas (*Etapa Política*), que abarca hasta el año 1865.

Este Congreso se reunió en Panamá, entre el 22 de junio y el 15 de julio de 1826, al que Buenos Aires no envió su representante, asistiendo, como observadores, representantes de los Países Bajos y Gran Bretaña. Estados Unidos de Norteamérica nombró representante, pero la ratificación por el Senado fue tardía.

Nuestro gobierno, en conocimiento de las comunicaciones del

gobierno de Colombia, que dejaban entrever “la idea de establecer cierta autoridad sublime”, estimó que se intentaba la “creación de un superestado” que regiría las relaciones exteriores de los Estados Confederados. Esa “autoridad sublime” era evidente que recaería en D. Simón Bolívar, por ser la autoridad máxima de la Asamblea de Plenipotenciarios. La situación política en esos momentos favorecía su designación, por ser el presidente de Colombia, que en esa época estaba constituida por Colombia, Ecuador y Venezuela, encargado del Poder Dictatorial del Perú y cofundador de la República de Bolivia, con el mariscal Sucre.

No obstante ello, se envió un delegado plenipotenciario, D. José Miguel Díaz Vélez, que se encontraba en el Alto Perú, en misión con el general Alvear.

Este Congreso fracasó, por su índole personalista y por el aspecto político que afectó principios básicos de soberanía.

Se suceden, a continuación, diversos congresos o conferencias que fracasan por ser netamente políticas, intentando la creación de confederaciones y alianzas de carácter militar entre un determinado grupo de países, especialmente el inaugurado en Lima el 11 de diciembre de 1847, llamado Primer Congreso Latinoamericano, organizado por Perú, con la asistencia de Bolivia, Chile, Ecuador, Nueva Granada y Perú, en el que se suscriben cuatro tratados: uno de confederación y otro de comercio y navegación; una convención consular y otra postal. Ninguno de los países concurrentes ratificaron el Tratado de Confederación, por ser su fin netamente político.

Mariano Moreno entendía que los pueblos no estaban aún preparados para alianzas militares, ya que todavía no estaba consolidada su organización interna.

Se llega recién a un acuerdo parcial con la firma del Tratado Tripartito entre Chile, Ecuador y Perú, realizado en la ciudad de Santiago de Chile, el 15 de septiembre de 1856, al que la Argentina no concurrió, por estimar el presidente Urquiza que aún no estaban los pueblos americanos suficientemente preparados para alianzas como la firmada. En este tratado, los Estados firmantes se comprometían a:

- 1° Respetar la integridad territorial e independencia de los demás Estados.
- 2° No ceder ni enajenar a otro Estado zonas del territorio nacional.

- 3° No consentir que se preparen expediciones agresivas dentro de sus fronteras.
- 4° No emprender actos hostiles sin agotar previamente los medios pacíficos para la solución de las controversias.

A este tratado adhirieron posteriormente Bolivia, Costa Rica, Honduras, Méjico, Nicaragua y Paraguay.

Posteriormente, en 1862, ante la invasión francesa a Méjico y la anexión de Santo Domingo a España, se intenta en el Congreso que se efectuó en la ciudad de Lima la adhesión de la Argentina al Congreso Tripartito, sin resultado. Nuestra Cancillería no juzga conveniente formar bloques parciales, pero sí necesaria la unidad continental.

Nuevamente, ante la ocupación de las islas peruanas de Chinchas, realizada por los españoles el 12 de abril de 1864, se efectúa en Lima un Congreso que, inaugurándose el 15 de noviembre, sesiona hasta el 13 de mayo de 1865, al cual la Argentina envió un “observador”, D. Domingo Faustino Sarmiento, y asistiendo plenipotenciarios de Bolivia, Chile, Ecuador, Guatemala, Perú, El Salvador y Venezuela. Se firmaron cuatro tratados, que no fueron ratificados por ninguno de los países signatarios.

Sarmiento, que era embajador en Washington, dejándose llevar por sus impulsos ante la ignominia del atropello, hace caso omiso de las rígidas instrucciones recibidas y se incorpora al Congreso, adhiriéndose a la invitación del Perú, mientras nuestro gobierno mantenía conversaciones con el representante del gobierno de España en Buenos Aires, haciéndole saber que, “de crear conflictos la Madre Patria con las repúblicas americanas, podría llevarnos a imponer deberes dolorosos, pero imprescindibles.” Posteriormente, confirma esta decisión el presidente Mitre cuando, en su mensaje al Congreso Nacional, indica que “argentino ante todo, el gobierno no dejará de ser americano y buen vecino”.

Finaliza en 1865 la *Etapa Política* de la vida de relación de los pueblos de América. En 1877, con el objeto de proceder a la unificación del derecho internacional privado, se reúne en Lima un Congreso de Jurisconsultos, que inaugurado en el mes de diciembre, finaliza el 9 de noviembre de 1878, con la firma de Argentina, Bolivia, Chile, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Perú, Uruguay y Venezuela de un Tratado de Derecho Internacional Público y uno de Extradición, sin que fueran posteriormente ratificados. Se inicia así la *Etapa Jurídica*, que finaliza en 1899 con el Congreso Sudamericano de Derecho Internacional Privado, que

celebrado en Montevideo, fue promovido por Argentina y Uruguay, con la asistencia de Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, donde se suscribieron y ratificaron Tratados sobre derecho penal, civil, procesal, propiedad literaria y artística, etcétera.

En el ínterin, en 1883, Argentina envió a Venezuela al doctor Carlos Calvo como representante ante el Congreso realizado con motivo de celebrarse el centenario del nacimiento del Libertador Simón Bolívar, donde se suscribió cierto protocolo referente a) arbitraje obligatorio como única solución en las controversias que pudieran suscitarse entre las naciones signatarias, con motivo de acciones armadas.

Concurrieron representantes de Argentina —como queda dicho—, Bolivia, Colombia, Ecuador, El Salvador, Méjico, Perú y la República Dominicana, firmándose el instrumento el 14 de agosto de 1883, sin que fuera ratificado posteriormente por parte de los Estados signatarios; se dio en él la idea de crear una *Unión Panamericana*, comprometiéndose el Congreso a tener en consideración las cuestiones referentes a unificación de ciudadanía, del derecho internacional privado, cuestiones territoriales, etc. La Argentina cooperó ampliamente en esta *Etapa Jurídica* del interamericanismo.

PRIMERA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

En 1881, Colombia propició una reunión de naciones americanas, a fin de incorporar al Derecho Público Americano el principio de arbitraje. Asimismo, el 29 de noviembre de 1881, el secretario de Estado de los Estados Unidos propuso la celebración de un Congreso a fin de considerar los métodos para prevenir la guerra entre las naciones de América. Ambos Congresos no se llevaron a cabo en virtud de la guerra que sostenían Chile, Perú y Bolivia.

Insistiendo en la necesidad de efectuar una conferencia, Estados Unidos convocó definitivamente la misma para el 2 de octubre de 1889, en la ciudad de Washington; fue designado presidente el secretario de Estado de los Estados Unidos de Norteamérica, señor James G. Blaine, y vicepresidentes los señores delegados de Perú y Méjico.

Participaron en él todas las naciones de América, excepto la República Dominicana; comienza la *Etapa de Cooperación*.

En su agenda se exponían los puntos a tratar, de básica importancia para el futuro de la vida de relación de las naciones del Nuevo Mundo:

- 1° Medidas tendientes a conservar la paz y fomentar la prosperidad de los diversos Estados americanos.
- 2° Medidas tendientes a la formación de una unión aduanera americana que fomente el comercio recíproco.
- 3° Establecimiento de comunicaciones frecuentes y regulares entre los puertos de los Estados americanos.
- 4° Adopción de un sistema uniforme de disposiciones aduaneras que deban observarse para exportación e importación de mercaderías y para el pago de derechos e impuestos de puerto, estableciendo método igual en todos los países para la clasificación y avalúo de mercaderías, forma de hacerse las facturas, etc., como así también idénticos preceptos en materia de sanidad y cuarentena.
- 5° Adopción de un sistema uniforme de pesas y medidas, marcas de fábricas y de la propiedad literaria, de modo que los derechos de los ciudadanos de cada país sean respetados en todos los demás, así como disposiciones idénticas sobre extradición de criminales.
- 6° La adopción, por cada uno de los gobiernos, de una moneda común de plata, que sea de curso forzoso en las transacciones comerciales recíprocas de los ciudadanos de todos los Estados americanos.
- 7° Un convenio sobre un plan definitivo de arbitraje para todas las cuestiones, disputas o diferencias que existan o puedan suscitarse entre los diferentes gobiernos americanos, a fin de que todas las dificultades y cuestiones entre tales Estados puedan terminarse pacíficamente y evitarse guerras, y la recomendación a los gobiernos respectivos para que lo adopten.
- 8° Y las demás materias relacionadas con la prosperidad de los diversos Estados representados, que cualquiera estime oportuno someter a su consideración.

Nuestro gobierno designa como delegados plenipotenciarios a los ministros Roque Sáenz Peña, Vicente G. Quesada y Manuel Quintana, que eran representantes argentinos ante los gobiernos de Uruguay, Estados Unidos y Francia, respectivamente, no concurriendo a las deliberaciones el ministro Vicente G. Quesada.

Los puntos de vista y el pensamiento político argentino en la Primera Conferencia pueden sintetizarse como se indica a continuación :

1° *Arbitraje y tribunal arbitral:*

Estos tratados deben estar destinados a solucionar todas aquellas cuestiones que no afecten la independencia, soberanía e integridad de los Estados signatarios.

La independencia de una nación debe quedar siempre bajo la salvaguardia del patriotismo nacional y *no debe ser sometida al juicio ajeno.*

- a) La Argentina es contraria a la creación de tribunales permanentes de arbitraje para resolver las diferencias que ocurriesen o pudieran ocurrir entre dos o más Estados americanos;
- b) Las cláusulas arbitrales no deben comprometer el honor ni la existencia de las naciones;
- c) Cada Estado debe ser juez de sus actos;
- d) Un tribunal constituido ante-facto sería un peligro para la soberanía territorial;
- e) La institución en América de tales tribunales equivaldría al reconocimiento de un vasallaje contrario a los principios de soberanía e igualdad de las naciones.

2° Nuestro representante Roque Sáenz Peña, al proclamarse contra el propósito de formar una Liga Aduanera de las Naciones Americanas, expresa al ampliar el concepto regional de la cooperación comercial y aduanera: “Sea la América para la Humanidad”.

Esta Primera Conferencia fue “explorativa”, aprobándose únicamente recomendaciones, resoluciones y dictámenes que eran deseos se convirtieran en instrumentos de la futura Conferencia Internacional Americana. Estas recomendaciones, resoluciones y dictámenes tienen únicamente *obligación de carácter moral* para los Estados signatarios, no así para los Estados con votos en contra o que expresen reservas; los tratados, acuerdos, convenciones, protocolos y otros instrumentos que sean en sí Tratados, *obligan jurídicamente*. Las reservas que se hicieran a los mismos no obligan a los Estados en cuanto al espíritu y letra de esas reservas.

Las *decisiones deben ser unánimes*, para lo cual los Estados concurrentes tratan de hallar una solución ideal que satisfaga a

todos y cada uno. De no llegarse a un acuerdo, se procede a votación por mayoría o, cuando así lo disponga el reglamento, por dos tercios de votos.

CREACIÓN DE LA OFICINA DE LA UNIÓN DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS (UNIÓN PANAMERICANA)

Otra de las conclusiones prácticas a que se arribó en la Primera Conferencia fue la creación, por los países representados, de una asociación que en principio se tituló *Oficina, Comercial*, y que fue cambiado en 1902 por *Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas*. No era una institución política, no tenía una Carta o Constitución, y su función primordial era la de fomentar relaciones cordiales entre las repúblicas asociadas, por intermedio del comercio y por la compilación y publicación de informaciones concernientes al comercio y la industria.

La oficina tendría por sede a Washington y funcionaría bajo la supervisión del secretario de Estado de los Estados Unidos, siendo sostenida por cuotas de todas las repúblicas participantes. El órgano principal sería una publicación titulada "Boletín de la Oficina Comercial de las Repúblicas Americanas".

La autoridad que ejerce el secretario de Estado de los Estados Unidos, de presidente *ex-officio* de la *Unión Panamericana* perdura, hasta que en la Conferencia de Chapultepec (1945) se acordó que el presidente y vice serían elegidos anualmente para esos cargos, no recayendo en las personas, sino en las naciones.

Esta Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas aumentó rápidamente su utilidad y ensanchó su esfera de acción.

Resumiendo, puede decirse que la Primera Conferencia obtuvo el éxito previsto con el solo hecho de haberse logrado reunir a todas las naciones que, *basadas en el principio de la igualdad jurídica de los Estados*, deliberaron sobre intereses comunes, tratando de hallar fórmulas que satisficieran a todas y cada una de ellas.

SEGUNDA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

Corresponde nuevamente a los Estados Unidos de Norteamérica asumir la iniciativa tendiente a lograr la realización de una Segunda Conferencia, consultando a los gobiernos del continente sobre tal posibilidad, a fin de continuar la obra iniciada en 1889-1890. Los representantes argentinos y mejicanos ofrecieron sus

respectivas capitales para sede de la reunión, resolviéndose efectuarla en Méjico por haber sido de esta nación el primer ofrecimiento.

Entre el 22 de octubre de 1901 y el 31 de enero de 1902 se realizó la conferencia, asistiendo la totalidad de los países americanos. Brasil no designó reemplazante al fallecer su representante, D. José Hygino Duarte Pereira, el 18 de diciembre de 1901, y Venezuela retiró su representación el 15 de enero de 1902, pocos días antes de finalizar la Conferencia.

La Delegación Argentina estuvo representada por el enviado extraordinario y ministro plenipotenciario en los Estados Unidos de América y en los Estados Unidos Mejicanos, el doctor Martín García Merou, y por los doctores Lorenzo Anadón y Antonio Bermejo, actuando dos secretarios.

Las instrucciones que llevaban eran tendientes todas a la necesidad de mantener e incrementar las relaciones con los Estados concurrentes y especialmente con los Estados sudamericanos, haciendo conocer la tendencia de la política exterior argentina, en todos sus aspectos.

Inaugurada en el Palacio Nacional de Méjico el 22 de octubre de 1901, las sesiones sucesivas se desarrollaron en un ambiente de amplia y decidida colaboración continental, habiéndose firmado cuatro tratados, seis convenciones, un protocolo y veintiséis documentos entre resoluciones, mociones y recomendaciones, que *no fueron sometidos* a la aprobación del Honorable Congreso por el Poder Ejecutivo Nacional.

Asimismo, se llegó a un acuerdo en la necesidad de reorganizar la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas, disponiéndose que actuara bajo un consejo directivo constituido por todos los representantes de los países americanos ante el gobierno de Washington y el secretario de Estado americano, siendo ejercida la Presidencia del consejo, que se reúne una vez por mes y delibera con cinco miembros, por el secretario de Estado.

La Oficina Internacional tiene bajo su custodia los archivos de las Conferencias Internacionales Americanas.

La República Argentina proclama como principio americano la determinación de la nacionalidad. El "*derecho de suelo*" es genuinamente americano, rechazándose el *derecho de sangre*, sustentado por los países europeos. Rechazó terminantemente el principio de intervención en la política de otros Estados, principio sustentado hasta nuestros días.

Durante esta Segunda Conferencia se aprobó una resolución por la cual se acordó que la Tercera Conferencia Internacional Americana se reuniría dentro de cinco años de haberse realizado aquélla, en el lugar que el cuerpo diplomático *americano* acreditado en Washington y el secretario de Estado de los Estados Unidos de Norteamérica designaren.

TERCERA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

Se resolvió se celebrara en Río de Janeiro, efectuándose la ceremonia inaugural el 28 de julio de 1906, concluyendo el 27 de agosto de 1906. Concurrieron a esta Conferencia todos los países americanos, excepto Haití y Venezuela.

En ella se suscribieron cuatro convenciones, ratificando la Argentina dos de ellas: la Convención sobre condición naturalizados y la Convención sobre derecho internacional. Asimismo, se aprobaron diecisiete instrumentos, entre resoluciones y mociones. Con respecto a la *Unión Panamericana*, se ratifica la existencia de la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas y se crea la Comisión de Vigilancia, compuesta por cinco miembros.

Se creó una Junta Internacional de Jurisconsultos, destinada a estudiar la codificación del derecho internacional público y privado, con asiento en Río de Janeiro; posteriormente fue reorganizada.

Se incluyó en la agenda de esta Tercera Conferencia, luego de diversas tratativas, la que posteriormente se llamó la *Doctrina Drago*, expuesta por el entonces ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina, doctor Luis María Drago, como consecuencia de los sucesos ocurridos entre Venezuela, por un lado, y Gran Bretaña y Alemania, por el otro: "*La deuda pública no puede dar lugar a la intervención armada, ni menos a la ocupación material del suelo de las naciones americanas por una potencia extranjera*"

SEDE PERMANENTE

Vista la importante evolución adquirida por la Unión de las Repúblicas Americanas, demostrando su eficacia en las distintas Conferencias realizadas, se gestionó y obtuvo la promulgación de una ley, aprobada por el Congreso de los Estados Unidos en 1906, mediante la cual se concedía un lote de terreno en la Avenida Constitución, de Washington. Logrado el terreno y con el aporte de las naciones americanas y el complementario del señor Andrew

Carnegie, comenzó la construcción del edificio, que fue inaugurado el 26 de abril de 1910. Este edificio fue destinado a sede de la asociación y centro de actos oficiales y públicos.

CUARTA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

En Buenos Aires, conmemorándose el centenario de 1810 y con la asistencia de representantes de todos los países de América—excepto Bolivia, en razón de haber roto relaciones diplomáticas con Argentina, el 20 de julio de 1909, a causa de las manifestaciones contrarias habidas en ese país, originadas por el fallo arbitral dado por nuestro presidente Figueroa Alcorta sobre los límites boliviano-peruanos el 9 de julio de 1909— se inauguró el 12 de julio la Cuarta Conferencia en el Palacio de Justicia. (El 9 de enero de 1911 se reanudaron las relaciones con Bolivia.)

En esta Conferencia se resuelve denominar *Unión Panamericana* a la Oficina Internacional de Repúblicas Americanas con asiento en Washington, nombre que ya se había asignado al nuevo edificio.

Se suscribieron cuatro convenciones sobre: Propiedad literaria y artística, Reclamaciones pecuniarias, Patentes de invención, dibujos y modelos industriales, y Marcas de fábrica y de comercio. Asimismo, 44 resoluciones y mociones, siendo la más importante la resolución referente a la *Reorganización de la Unión de las Repúblicas Americanas*, que fue suscripta durante el transcurso de la VI Conferencia.

QUINTA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

Tuvo como sede la ciudad de Santiago de Chile, inaugurándose las sesiones el 23 de marzo de 1923 y clausurándose el 3 de mayo del mismo año.

Esta Quinta Conferencia fue demorada hasta 1923, a causa del estallido de la Primera Guerra Mundial, estando fijado el período de conferencias cada cinco años. Asistieron todas las repúblicas americanas excepto Bolivia, Méjico y Perú, aprobándose 19 resoluciones y numerosas declaraciones y recomendaciones; asimismo, cinco convenciones, siendo la más importante la referente a Comisiones de investigación.

Entre la V y VI Conferencia, y durante la Primera Guerra Mundial, se efectuaron diversas tratativas para crear una Liga o Sociedad de Naciones, siendo la más importante la presentada en

enero de 1918 por el presidente de los Estados Unidos de Norteamérica Woodrow Wilson, en el mensaje de los catorce puntos.

El pacto de la Sociedad de las Naciones fue suscripto el 28 de junio de 1919, como parte integrante del tratado de Versailles. Los Estados integrantes confiaron en evitar nuevas guerras.

La Argentina adhirió al pacto el 18 de julio de 1919, ratificándolo el 16 de enero de 1920, pero no habiéndose aceptado las enmiendas que propuso, se retiró la delegación de la Primera Asamblea, quedando desligada de la Sociedad hasta que en septiembre de 1933, habiendo aprobado el Congreso el pacto, la Argentina se reintegró al seno de la Sociedad.

Si bien esta Sociedad tenía capacidad, derecho de paz y guerra, de negociación, siendo una persona internacional, tuvo la ley pero careció de fuerza para defenderla; su acción política fue ineficaz, pero no así su acción social, económica y financiera.

El fracaso primordial de la Sociedad de las Naciones fue debido, a mi entender, a la insuficiencia de los pueblos para el trabajo en común. No es factible dirigir al mundo con nuestras propias ideas, y sí es factible aunar esfuerzos para preservar la paz cuando, sin lesionar la soberanía y la independencia propia, se cede mutuamente en ciertos puntos.

La Corte Permanente de Justicia Internacional (La Haya) fue en su origen más eficaz, y tan es así que aún subsiste formando parte de las Naciones Unidas (integra su seno, nuestro distinguido jurista, el doctor Lucio Moreno Quintana).

La experiencia recogida fue aplicada, en principio, en 1941 (Carta del Atlántico) ; el 1º de enero de 1942, veintiséis naciones firmaron una Declaración de las Naciones Unidas; luego se efectuó la Declaración de Moscú; la reunión de Dumbarton Oaks en 1944; Yalta, en febrero de 1945; firmándose finalmente el 25 de junio de 1945, en San Francisco de California, la Carta de las Naciones Unidas, firmada el 26 de junio por 51 miembros fundadores.

Las Naciones Unidas tienen su ley y tienen la fuerza, y su éxito en Corea deja vislumbrar su capacidad como organismo para mantener la paz y la seguridad internacionales.

SEXTA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

Concurren a la ciudad de La Habana (Cuba) todos los Estados americanos sin excepción alguna, procediéndose a la inaugu-

ración de la Conferencia el 16 de enero de 1928, manteniéndose en sesiones hasta el 20 de febrero del mismo año. Nuestro país estuvo representado por el doctor Honorio Pueyrredón, embajador argentino en Washington y presidente de la delegación, por el doctor Laurentino Olascoaga, ministro en Cuba, y el doctor Felipe Espil, consejero en Washington, como delegado. Por un desacuerdo político con el presidente de la República, doctor Marcelo T. de Alvear, renunció, durante el transcurso de las deliberaciones, el doctor Pueyrredón, asumiendo la Presidencia el doctor Olascoaga.

Se firmaron 11 convenciones y 72 resoluciones. Entre las convenciones más importantes, cabe hacer resaltar la referente a Derecho de Asilo, sobre reglas que deben observarse para la concesión de asilo. Asimismo, la Convención del Derecho Internacional Privado, por la que se acepta y pone en vigor el Código del Derecho Internacional Privado, conocido por Código Bustamante, al que la Argentina formuló reservas por entender que la codificación debe ser gradual y progresiva; convención sobre Condición de los Extranjeros, etcétera.

Particular trascendencia tuvo el debate sobre intervención, en el cual el secretario de Estado de los Estados Unidos de Norteamérica sostuvo la tesis de interposición de carácter transitorio. Asimismo, la impugnación, por el presidente de la delegación argentina, a la convención sobre Aranceles Aduaneros.

SÉPTIMA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

Fue efectuada entre los días 3 al 26 de diciembre de 1933, en la ciudad de Montevideo (Uruguay), a la que concurrieron todos los Estados americanos, excepto Costa Rica. La delegación argentina estuvo integrada por el ministro de Relaciones Exteriores, doctor Carlos A. Saavedra Lamas, como presidente, y por los doctores Ramón S. Castillo, Juan Cafferatta, Carlos Brebbia, Isidoro Ruiz Moreno, Luis A. Podestá Costa, Raúl Prebisch y como secretario y asesor el doctor Daniel Antokoletz.

Se firmaron 7 convenciones y un acta final con 95 resoluciones. Entre las convenciones más importantes cabe consignar las referentes a: Nacionalidad de la mujer, Asilo político, Derecho y deberes de los Estados y Extradición. La lucha entre Bolivia y Paraguay —guerra del Chaco— y la crisis económica reinante, dieron cierto clima “pacifista” a la Conferencia, lográndose que Estados Unidos adhiriera, por vez primera, al principio

de “no intervención”. La Argentina presentó el Pacto Antibélico, del doctor Saavedra Lamas.

OCTAVA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

Reunida en la ciudad de Lima (Perú), sesionó desde el 9 hasta el 27 de diciembre de 1938. Creado ya el clima bélico en Europa, esta Conferencia dio fuerte apoyo a la solidaridad continental. La delegación argentina fue presidida por el doctor Isidoro Ruiz Moreno e integrada por los doctores Adrián C. Escobar, Horacio Rivarola, Mario Antelo, César Díaz Cisneros, Ricardo Marcó del Pont, Luis S. Castiñeiros, ingeniero Alejandro Bunge y secretario el doctor Enrique Loudet. Fue especialmente invitado el doctor José M. Cantilo, ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina.

No se suscribió tratado alguno, pero se aprobaron 112 resoluciones, en el Acta Final, tendientes a preservación de la paz, derechos políticos y civiles de la mujer, medios de comunicación, funciones de la Unión Panamericana y cooperación con entidades internacionales similares, etc. Se presentó un proyecto de crear una Corte Interamericana de Justicia adaptada a la de La Haya, pero no prosperó, como tampoco la creación de una Liga de Naciones Americanas.

El 25 de julio de 1945, en la Conferencia de las Naciones Unidas, las 21 repúblicas americanas fueron signatarias de la Carta de las Naciones Unidas. No existía hasta entonces un estatuto que indicara claramente la finalidad de la organización de las repúblicas, llamando poderosamente la atención que funcionara tantos años sin la existencia de tal estatuto, pero en la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y la Paz (Actas de Chapultepec), realizada entre el 21 de febrero y 8 de marzo de 1945, a propuesta de México se vislumbraron los principios básicos de la Organización, estableciendo un acuerdo regional americano, compatible con la Organización de las Naciones Unidas. A esta Conferencia no concurrió la Argentina, por falta de reconocimiento del gobierno presidido por el general Edelmiro J. Farrell, imputándosele inspiración totalitaria.

TRATADO INTERAMERICANO DE ASISTENCIA RECÍPROCA

Fue firmado este tratado el 2 de septiembre de 1947 en Río de Janeiro (Petrópolis), correspondiendo a la Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y Seguridad del Con-

tinente, y cuya convocatoria se había dispuesto por el Acta de Chapultepec.

Concurrieron a esta Conferencia todos los Estados americanos excepto Nicaragua, retirándose posteriormente Ecuador como consecuencia de un movimiento revolucionario.

Entraré en mayores detalles al exponer este tratado, ya que adquiere particular valor al considerar que, en el caso de estallar una IIIª Guerra Mundial, el continente americano se verá abocado a intervenir directa o indirectamente en ella, ante un ataque a cualquiera de las naciones americanas.

La República Argentina actuó siempre con su esfuerzo político y económico para lograr el respeto de su soberanía; si bien se han aceptado alianzas militares, ellas han sido siempre defensivas, defendiendo la independencia de América, colaborando con cada uno de los pueblos que la forman, para obtener y mantener la independencia y soberanía. “Jamás se entró en alianzas militares ofensivas.”

En Río de Janeiro se mantiene el permanente modo de acción argentino, sin pretender en ningún momento inmiscuirse en las cuestiones de Europa o de cualquier otra parte del mundo, deseando sólo discutir si, en caso de que una guerra amenace la paz y la seguridad interamericana, debemos o no efectuar declaraciones de guerra.

Este tratado, que es un documento cuya naturaleza jurídica obliga, está destinado a prevenir, reprimir las amenazas y los actos de agresión contra cualquiera de los países del continente americano desde el Polo Norte al Polo Sur, a fin de asegurar permanentemente la paz fundada en la justicia y en el orden moral.

Por el artículo 1º se “condena formalmente la guerra y se “ obligan las Altas Partes Contratantes en sus relaciones internacionales a no recurrir a la amenaza, ni al uso de la fuerza en cualquier forma incompatible con las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas o del presente Tratado”.

Su artículo 2º especifica que las Altas Partes Contratantes se comprometen a someter las controversias que surjan entre ellas por medios pacíficos, antes de referirlas a la Asamblea General o al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Su artículo 3º se refiere directamente a los *ataques armados*. En él, se conviene en que, “*un ataque armado por parte de cualquier Estado contra un Estado americano, será considerado como*

“ *un ataque contra todos los Estados americanos, y en consecuencia, cada una de dichas Partes Contratantes se compromete a ayudar a hacer frente al ataque en ejercicio del derecho inmanente de legítima defensa individual o colectiva que reconoce el Art. 51 de la Carta de las Naciones Unidas*”.

Este principio, que coincide con los principios de solidaridad sustentados por las naciones americanas, había sido expuesto en el Acta de Chapultepec.

El tratado no tiene obligaciones “automáticas” ya que “cada nación puede determinar las medidas inmediatas que adopte individualmente, en cumplimiento de la obligación de que trata el Art. 3° en el primer párrafo y de acuerdo con el principio de la solidaridad continental. El Órgano de Consulta se reunirá sin demora con el fin de examinar esas medidas y acordar las de carácter colectivo que convenga adoptar”.

Lo estipulado en el Art. 3° se aplica en todos los casos de ataque armado que se efectúe dentro de la región que indica el Art. 4° o dentro del territorio de un Estado americano (gráfico 1). Cuando el ataque se efectúa fuera de dicha área, se aplica lo dispuesto en el Art. 6°, para lo cual se convoca al Órgano de Consulta.

Es interesante ver que el artículo sólo se aplica en el caso de ataque armado dentro de la zona de seguridad americana o dentro del territorio de un Estado americano. Si el caso es distinto, como no se viola el principio del Acta de Chapultepec, no rige este artículo y sí se aplica el 6°.

Por otra parte, “cada Estado puede adoptar las medidas de legítima defensa hasta tanto el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas no haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacional”, pudiendo seguirse aplicando hasta tanto las adoptadas por el Consejo de Seguridad se tradujeran con algún resultado efectivo; y su intervención no obliga al Estado afectado a suspender las medidas de legítima defensa.

Esto lo especifica el párrafo 4° del Art. 3° que es una derivación lógica, de la obligación fijada por el Art. 3° a la que están ligadas todas las repúblicas que suscribieron el Tratado de Río de Janeiro.

El artículo 4° especifica los límites de la zona de seguridad (gráfico 1).



Gráfico 1

El artículo 5°, de acuerdo a los Arts. 51 y 54 de la Carta de las Naciones Unidas, compromete a los Estados “a remitir al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, a enviar una información completa sobre las actividades desarrolladas o proyectadas en ejercicio del derecho de legítima defensa o con el propósito de mantener la paz y la seguridad interamericana”.

El artículo 6° como vimos, se aplica al ataque armado producido fuera de la zona del Art. 4°, *siendo obligatoria en todos los casos la Reunión de Consulta*, donde, con representación de los

países firmantes y que hayan ratificado el tratado, *se tomarán las decisiones correspondiente a cada una de las situaciones que puedan plantearse.*

Por el artículo 7° se especifica que, producida la Reunión de Consulta, “se instará a los Estados beligerantes a suspender las “ hostilidades y a restablecer las cosas al *statu quo ante bellum*, “ y el rechazo de la acción pacificadora será considerado para la “ determinación del agresor”.

El artículo 8° establece las medidas que pueden aplicarse, ya sea una o más de las siguientes: *a)* retiro de jefes de misión; *b)* ruptura de relaciones diplomáticas; *c)* ruptura de relaciones consulares; *d)* interrupción parcial o total de las relaciones económicas, o de las comunicaciones ferroviarias, marítimas, aéreas, postales, telegráficas, telefónicas, radiotelegráficas y radiotelefónicas y el *empleo de la fuerza armada.*

Estas medidas se toman con el voto de los $\frac{2}{3}$ de los Estados signatarios que hayan ratificado el tratado y serán *obligatorias para la totalidad de los Estados, pero se exceptúa de esta, norma general el empleo de la fuerza armada, pues el Estado que no haya prestado su consentimiento no estará obligado a facilitar este medio coercitivo, ni a permitir el paso de tropas militares por sus territorios, sin su consentimiento.* Estas obligaciones rigen para todos los casos de ataques armados que se efectúen *dentro* de la zona de seguridad o dentro del territorio de un Estado americano.

Si el ataque es fuera de la zona de seguridad, actúa el Órgano de Consulta, y para convocar esta reunión de consulta, se tendrá en cuenta también el hecho de que la inviolabilidad o la integridad territorial o la soberanía o la independencia política de cualquier Estado americano, fueran afectadas por una agresión que no sea ataque armado o por un conflicto extracontinental o intracontinental o por cualquier otro hecho o situación que pueda hacer peligrar la paz y la seguridad interamericanas.

Si el ataque es de un país americano contra otro país americano (caso de Costa Rica y Nicaragua), sin perjuicio del derecho de legítima defensa, los Estados signatarios se reunirán en consulta, a los efectos de instar a suspender las hostilidades y a restablecer el *statu quo ante bellum*, adoptando las medidas para restablecer o mantener la paz y la seguridad interamericana y para la solución del conflicto por medios pacíficos. La Reunión de Consulta se efectúa por medio de la reunión de ministros de

Relaciones Exteriores de las Repúblicas americanas que hayan ratificado el tratado.

La Argentina, en este tratado, incluyó una declaración por la que no reconoce en la extensión de costas correspondientes a su soberanía en la llamada zona de seguridad, la existencia de colonias o posesiones europeas, agregando que mantiene intactos los legítimos títulos y derechos respecto a las islas Malvinas, Georgia del Sur, Sandwich del Sur y tierras incluidas dentro del sector antártico argentino, sobre el cual se ejerce la correspondiente soberanía. (Chile efectuó una declaración similar.)

NOVENA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

En la capital de Colombia tuvo su sede la IX^a Conferencia Internacional Americana, que abarcó desde el 30 de marzo al 2 de mayo de 1948, a la que concurrieron todos los Estados americanos y observadores de las Naciones Unidas y de la Unión Panamericana.

En esta Conferencia fue aprobada la *Carta de la Organización de los Estados Americanos*, que consta de 18 capítulos, que abarcan 112 artículos.

Tales capítulos son: *I) Naturaleza y propósitos; II) Principios ; III) Derechos y deberes fundamentales de los Estados; IV) Solución pacífica de controversias; V) Seguridad colectiva; VI) Normas económicas; VII) Normas sociales; VIII) Normas culturales; IX) De los órganos que la componen; X) Conferencia Interamericana; XI) Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores; XII) El Consejo; XIII) La Unión Panamericana; XIV) Conferencias especializadas; XV) Organismos especializados; XVI) Relación con las Naciones Unidas; XVII) Disposiciones varias; XVIII) Ratificación y vigencia.*

En esta Conferencia se firmaron 5 tratados: la Carta de la Organización de los Estados Americanos, el Pacto de Bogotá (Tratado Americano de Soluciones Pacíficas), Convenio Económico y dos convenciones sobre concesión de derechos políticos y civiles de la mujer; asimismo, el Acta Final, con 46 resoluciones, declaraciones, recomendaciones y otros acuerdos.

Se clausuró la Conferencia dejando trazado un plan concreto de trabajo, a fin de continuar extendiendo las actividades cooperativas iniciadas en 1826 en Panamá y en 1890 en Washington.

Esta Conferencia fue considerada como uno de los más tras-

centenales acontecimientos de las relaciones de los países de América.

DESARROLLO

De los documentos suscriptos el más importante es la Carta de la O. E. A., pues es el resultado valioso de la experiencia en la solidaridad interamericana y producto de incesantes años de labor jurídica en las relaciones de los pueblos que han tendido desde un principio a la justicia, a la libertad, paz, cooperación y solidaridad americana.

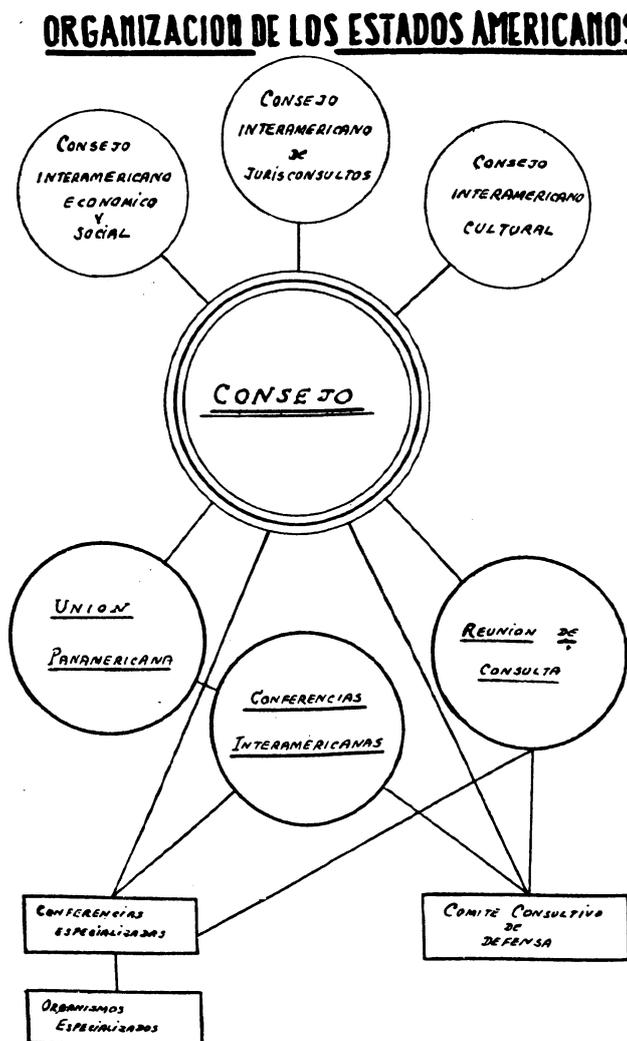


Gráfico 2

Si bien las 21 naciones han firmado este documento, necesitando la ratificación de 14 países para entrar en vigor, 7 de ellos han formulado reservas, y hasta la Xª Conferencia de Caracas, únicamente 8 lo han ratificado; no obstante ser un documento ambicionado por todos, adolece de defectos de fondo que obligan a una primera revisión.

Para América, la Carta de la Organización de los Estados Americanos, es lo que para el mundo la Carta de las Naciones Unidas. Y es de éstas un organismo regional, como lo especifica el artículo primero de la Naturaleza y Propósitos de la Carta.

En el gráfico 2, queda indicada sintéticamente, la Organización de los Estados Americanos y en el gráfico 3 las funciones generales de cada organismo.

JUNTA INTERAMERICANA DE DEFENSA - REUNIONES DE CONSULTA

Por ser la *Junta Interamericana de Defensa* el único órgano técnico de colaboración militar entre los Estados americanos, es-timo necesario ampliar los fundamentos, la conformación actual y su mecanismo funcional, para tener una idea detallada de su razón de ser dentro de la O. E. A.

En diciembre de 1941, ante el ataque del Japón a Pearl Harbour, fue convocada una Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, la que se celebró en Río de Janeiro en enero de 1942, entre los días 15 y 29, por iniciativa de Chile.

Ésta constituye la IIIª Reunión de Consulta, siendo la P llevada a cabo en Panamá entre los días 23 de septiembre y 3 de octubre de 1939, a iniciativa de nuestro país, Estados Unidos de N. A. y Colombia, como consecuencia del estallido de la Segunda Guerra Mundial. La IIª, por iniciativa de los EE. UU., se celebró en La Habana, entre el 21 y el 30 de junio de 1940, como consecuencia del armisticio solicitado por Francia, para considerar la situación de las colonias francesas en el continente americano.

Durante esta IIIª Reunión, de las 41 resoluciones aprobadas dos de ellas dispusieron la creación de dos importantes entidades: la Junta Interamericana de Defensa, que se constituyó en Washington, y el Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política del Continente, en Montevideo, ambas destinadas a “asegurar la defensa militar del continente” y a “contrarrestar las actividades subversivas de los países del Pacto Tripartito”.

ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS

MIEMBROS: Los Estados Americanos que ratifiquen la Carta (Art. 2) - Dejarán de serlo, los que la denuncian (112)

ORGANOS QUE LA INTEGRAN (32)

LA CONFERENCIA INTERAMERICANA (33/38)

Es el órgano supremo. Está integrada por todos los Estados Miembros. Se reúne ordinariamente cada 5 años en la sede que fija la Conferencia anterior. De acuerdo con lo dispuesto en la Carta y en los tratados interamericanos:

- Decide la acción y la política generales de la Organización;
- Determina la estructura y funciones de sus órganos.
- Tiene facultades para considerar cualquier asunto relativo a la convivencia de los Estados Americanos.

LA REUNION DE CONSULTA DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES (39/47)

Está integrada por los Ministros de Relaciones Exteriores de todos los Estados Miembros. Se reúne cuando, a solicitud de un Estado Miembro, lo decide afirmativamente el Consejo por mayoría absoluta de votos. Considera problemas de carácter urgente y de interés común para los Estados Americanos, y sirve de órgano de consulta. En caso de ataque armado, la convocatoria la hace inmediatamente el Presidente del Consejo de la Organización.

COMITE CONSULTIVO DE DEFENSA

Se reúne en la misma forma que el Órgano de Consulta. Está integrado por las más altas autoridades militares de los Estados Americanos que participen en la Reunión de Consulta. Asesora al Órgano de Consulta en los problemas de colaboración militar para aplicar los tratados sobre seguridad colectiva.

EL CONSEJO (48/77)

Se compone de un representante por cada Estado Miembro de la Organización, nombrado especialmente por el Gobierno respectivo con el rango de Embajador. Conoce, dentro de los límites de la Carta y de los tratados interamericanos, de cualquier asunto que le encomienden la Conferencia Interamericana o la Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores. Actúa provisionalmente como Órgano de Consulta.

SON ORGANOS DEL CONSEJO

- Consejo Interamericano Económico y Social (21 países).
- Consejo Interamericano de Jurisconsultos (21 países).
- Comité Jurídico Interamericano de Rio de Janeiro (9 países).
- Consejo Interamericano Cultural (21 países).
- Comité de Acción Cultural (15 países).

LA UNION PANAMERICANA (78/92)

Es el órgano central y permanente de la Organización de los Estados Americanos. Es la Secretaría General de la Organización. La dirige el Secretario General de la Organización. Hay un Secretario General Adjunto que es a la vez Secretario del Consejo. La Unión Panamericana ejerce las funciones que se le atribuyen en la Carta y las que le señalan otros tratados interamericanos. En general, las funciones que le corresponden son de carácter técnico y administrativo.

LAS CONFERENCIAS ESPECIALIZADAS (93/94)

Se reúnen cuando así lo resuelvan:

- La Conferencia Interamericana;
- la Reunión de Consulta;
- cuando así esté dispuesto en acuerdos intramericanos;
- cuando lo estime necesario el Consejo de la Organización, por propia iniciativa o a instancia de alguno de sus órganos o de alguno de los Organismos Especializados.

Tratan asuntos técnicos especiales o desarrollan determinados aspectos de la cooperación interamericana. No pueden tratar cuestiones políticas.

LOS ORGANISMOS ESPECIALIZADOS (95/101)

Son los organismos intergubernamentales establecidos en acuerdos multilaterales. Están integrados por los países que determine el acuerdo respectivo. Deben tener determinadas funciones en materia técnica de interés común para los Estados Americanos. Disfrutan de autonomía técnica. Deberán tener en cuenta las recomendaciones del Consejo, al cual enviarán informes periódicos sobre el desarrollo de sus actividades y acerca de sus presupuestos y cuentas anuales. No pueden ejercer funciones políticas.

Gráfico 3

La Resolución XXXIX de la IIIª Reunión, expresa: “*La reunión inmediata en Washington de una comisión compuesta de técnicos militares o navales nombrados por cada gobierno para estudiar y sugerir a éstos, las medidas necesarias para la defensa del continente*”. Esta comisión, organismo técnico que se incluye en el sistema interamericano, fue creada por imperio de las circunstancias, para servir a los Estados, de los cuales depende.

Al reunirse en marzo de 1942, en Washington, es decir dos meses después de su creación, celebra su primera reunión y crea asimismo, los siguientes organismos:

1º) *Un Comité de Orientación* (mesa de entrada), encargado de clasificar los asuntos y recomendar el tratamiento.

2º) *Un Comité Aéreo*, encargado del estudio de la potencialidad aérea de todo el continente y de sugerir los procedimientos adecuados para incrementarlo y fortalecerlo.

3º) Otros Comités Provinciales, que toman el nombre del asunto principal a estudio.

Entre marzo de 1942 y febrero de 1945, en que se llevó a cabo la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y de la Paz (Chapultepec, México), (*Conferencia especial*) la Junta sanciona 23 resoluciones importantes para la seguridad colectiva.

En la Resolución IV del Acta Final de México, la recomendación expresa:

1º) Que los gobiernos consideren la constitución, a la mayor brevedad posible, de un organismo permanente formado por representantes de cada uno de los Estados Mayores de las repúblicas americanas, con el fin de proponer a dichos gobiernos, las medidas tendientes a la mejor colaboración militar entre todos los gobiernos y a la defensa del Hemisferio Occidental.

2º) Que la “Junta Interamericana de Defensa” continúe como órgano de la defensa interamericana, hasta que se establezca el organismo permanente previsto en esta recomendación.

Da fuerza a esta resolución, la Carta de las Naciones Unidas, que estatuye el derecho inmanente de legítima defensa y el de concertar acuerdos regionales.

Como consecuencia de la Resolución IX de la Conferencia de México de que se contemple la reorganización, consolidación y fortalecimiento del sistema interamericano, que debía ser considerado en la IXª Conferencia Interamericana en Bogotá (1948), la Junta,

luego de una serie de proyectos, aprueba la siguiente organización :

a) *Un Consejo* constituido por las más altas autoridades de los países.

b) *Un Estado Mayor*, dependiente para el estudio y preparación, de las decisiones del Consejo.

Durante los recesos del Consejo, las delegaciones funcionan a manera de nexo entre los gobiernos y el Estado Mayor.

ORGANIZACION DE LA JUNTA INTERAMERICANA DE DEFENSA

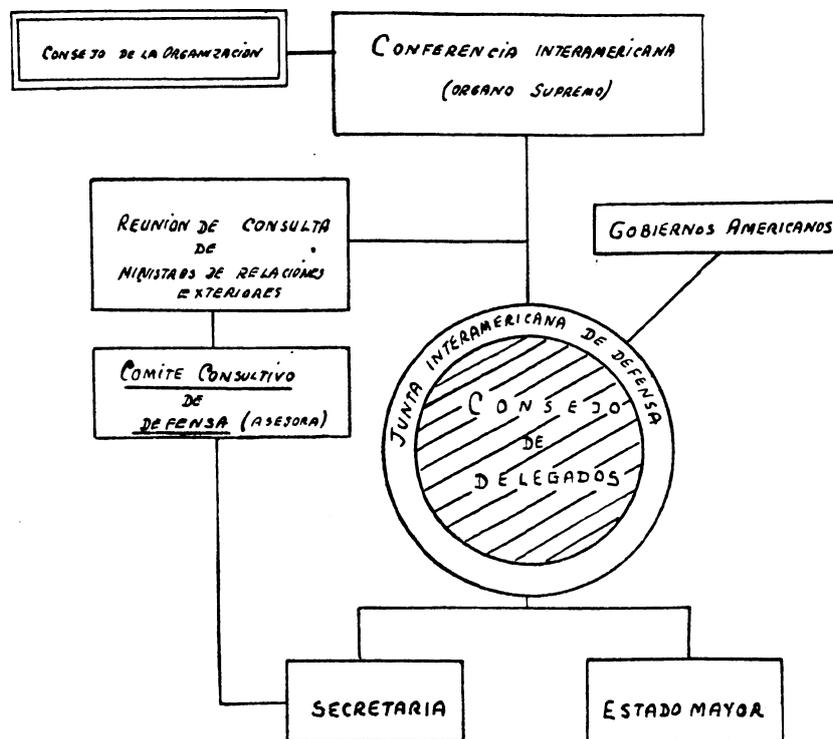


Gráfico 4

El Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca de Río de Janeiro (septiembre de 1947) es la base sobre la que descansa la seguridad colectiva y el fundamento propiamente dicho de la Junta Interamericana de Defensa, como organismo técnico de planificación de la defensa. (Ver Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.)

En los artículos 44, 45, 46 y 47 de la Carta de la O. E. A. y en la recomendación de la Resolución XXXIV de la Conferencia de Bogotá (1948) quedó indicada la organización definitiva del Comité Consultivo y de la Junta Interamericana de Defensa (ver gráfico 4).

Este Comité Consultivo de Defensa, cuyas reuniones son extraordinarias, “asesora al Órgano de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores en los problemas de colaboración militar que puedan suscitarse con motivo de la aplicación de los tratados especiales existentes en materia de seguridad colectiva.”

“Es integrado por las más altas autoridades militares de los Estados que participan en la Reunión de Consulta, teniendo cada Estado derecho a un voto.”

“Es convocado en los mismos términos del Órgano de Consulta, cuando éste haya de tratar asuntos relativos a la defensa contra la agresión.”

“Cuando la Conferencia o la Reunión de Consulta de ministros o gobiernos, por mayoría de $\frac{2}{3}$ partes de los Estados miembros, le encomienden estudios técnicos o informes sobre temas específicos, el Comité se reunirá también para ese fin.”

En la recomendación de la Resolución XXXIV se establece:

1º) “La J. I. de D. continuará actuando como órgano de preparación para la legítima defensa colectiva contra la agresión, hasta que los gobiernos americanos, por una mayoría de $\frac{2}{3}$ partes, resuelvan dar por terminadas sus labores.”

2º) “La Junta, formulará su propio reglamento de Organización y de trabajo, a fin de desempeñar, además de las funciones consultivas que le competen, las de la misma índole que pueda delegarle el Comité establecido en el artículo 44 de la Carta de la O. E. A.”

3º) “La secretaría de la Junta servirá como secretaría del Comité a que se refiere el artículo anterior.”

Durante la *Cuarta Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores*, efectuada en Washington en 1951, como consecuencia de la gravedad de la situación mundial, se aprobó una Resolución (III), sobre cooperación militar interamericana, que expresa:

“1. Recomendar a las repúblicas americanas que orienten su preparación militar de tal manera que, por medio de esfuerzo propio y de la ayuda mutua, y de acuerdo con sus posibilidades

“ y con sus normas constitucionales, y de conformidad con el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, puedan, sin perjuicio de la legítima defensa individual y de la seguridad interna:

“*a)* Incrementar aquellos de sus recursos y reforzar aquellas de sus fuerzas armadas que mejor se adapten a la defensa colectivas y mantener sus fuerzas armadas en condiciones tales, que puedan estar prontamente disponibles para la defensa del continente.

“*b)* Cooperar entre sí, en materia militar, para desarrollar la potencia colectiva del continente, necesaria para combatir una agresión contra cualquiera de ellas.

“2. Encomendar a la Junta Interamericana de Defensa que prepare con la mayor actividad posible y mantenga al día, en estrecho enlace con los gobiernos, por medio de sus respectivas delegaciones, el planeamiento militar de la defensa común.

“3. Que los planes formulados por la Junta Interamericana de Defensa serán sometidos a los gobiernos para su consideración y decisión. A fin de facilitar la consideración y la decisión, las delegaciones de las repúblicas americanas en la Junta Interamericana de Defensa estarán en consulta permanente con sus gobiernos sobre proyectos, planes y recomendaciones de la Junta.

“4. Recomendar a los gobiernos de las repúblicas americanas :

“*a)* Que mantengan representación adecuada y permanente de sus fuerzas armadas en el Consejo de Delegados, en el Estado Mayor de la Junta Interamericana de Defensa, y en cualquier otro órgano de la misma que pueda ser establecido en el futuro.

“*b)* Que apoyen activamente la labor de la Junta y den su pronta consideración a los proyectos, planes y recomendaciones de ese organismo.

“*c)* Que cooperen en la organización, dentro de la Junta, de un sistema coordinado de intercambio de informaciones apropiadas.”

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DE LA JUNTA INTERAMERICANA DE DEFENSA

La Junta Interamericana de Defensa tiene la siguiente organización :

a) Un *Consejo de Delegados* (órgano directivo).

- b) El *Estado Mayor* (órgano técnico).
- c) La *Secretaría* (órgano administrativo).
(Ver gráfico 4.)

En la Conferencia Interamericana de Bogotá, la Resolución XXXIV fija para la Junta una dependencia directa de los gobiernos americanos, siendo independiente del Consejo de la Organización de los Estados Americanos, y su acción es temporaria, ya que está limitada la duración hasta que los gobiernos, por una mayoría de las $\frac{2}{3}$ partes, resuelvan finalizar los trabajos.

MISIONES DE LA JUNTA

En la IIIª Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores de Río de Janeiro (1942), se asignó a la Junta la siguiente misión:

“Estudiar y sugerir las medidas necesarias a la defensa del “continente”

En la Conferencia de Bogotá se le asignó:

“Actuar como Órgano de Preparación para la legítima defensa colectiva contra la agresión, Órgano de Consulta de los “gobiernos americanos y Secretaría del Comité Consultivo de “Defensa”

En la IVª Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores (1951), se le asignó también:

“Preparar, y mantener al día, el planeamiento militar de la “defensa común”

La *función básica* de la Junta, es:

“Proponer a los gobiernos las medidas de preparación que “estime necesarias para la legítima defensa colectiva del continente americano contra la agresión, así como aquellas de colaboración militar que considere conveniente para la seguridad “colectiva del continente”

Es preciso aclarar que las determinaciones de la Junta no significan una obligación ni mandato para los gobiernos, siendo sólo un organismo asesor de los mismos, los que podrán efectuar las decisiones de todo orden, que estimen convenientes.

Si por imperio de acaecimientos importantes, obran situaciones que escapen a la jurisdicción de la Junta, los gobiernos americanos pueden recurrir a la Organización de los Estados Americanos, mediante la reunión del Órgano de Consulta, que tiene

como asesor inmediato al Comité Consultivo de Defensa (ver gráfico 4).

La Junta está integrada por oficiales de las fuerzas armadas de las repúblicas americanas y la *presidencia del Consejo de legados* es ejercida por un oficial general de los EE. UU.; tiene la misión de representar a la Junta ante los gobiernos americanos y ante los organismos y autoridades relacionadas con la Junta; presidir las asambleas, sesiones del Consejo, y dirigir sus debates; conducir las actividades de la Junta; designar comisiones transitorias y controlar la administración de la Secretaría.

a) El *Consejo de Delegados*, que está integrado por los delegados de los 21 Estados americanos, tiene como *función básica* la indicada más arriba.

Entre otras funciones tiene, además, las de:

“Orientar y supervisar las actividades del Estado Mayor y de la Secretaría.”

“Considerar los trabajos realizados por el Estado Mayor y la Secretaría.”

“Diligenciar las que delegue el Comité Consultivo de Defensa.”

b) El *Estado Mayor*, que está integrado en sí por oficiales delegados de los 21 Estados americanos y dirigido por oficiales generales de los Estados Unidos, *es el órgano técnico* de la Junta Interamericana de Defensa, y tiene por funciones:

“Estudiar, proyectar y sugerir, en cumplimiento de directivas, instrucciones, u órdenes del Consejo, o por iniciativa propia y previa aprobación del Consejo, las medidas de preparación para la legítima defensa colectiva del continente americano contra la agresión, y aquellas otras tendientes a la más estrecha colaboración militar para la seguridad colectiva de los Estados americanos.”

c) La *Secretaría*, que está a cargo de un oficial de las fuerzas armadas de los Estados Unidos, *es el órgano administrativo*, acoplado a su vez al Comité Consultivo de Defensa, cuando éste funcione, como se observa en el gráfico 4.

No escapará a la atención del lector que, tanto la presidencia del Consejo, como el Estado Mayor y la Secretaría, están a cargo o dirigidos por miembros de las fuerzas armadas de los EE. UU., pero es una satisfacción moral hacer resaltar también que, tanto la vicepresidencia de la Junta, como la Subjefatura del Estado

Mayor y la Vicesecretaría, están desempeñadas por oficiales de las fuerzas armadas de otros países americanos.

Podría pensarse, ¿cómo es posible que dentro de un organismo de tipo “político” actúe directamente un organismo “técnico militar”? ¿Es conveniente o no mantener a la Junta Interamericana de Defensa como organismo especializado de la Organización? En mi opinión, debe estar excluida de cualquier clase de interés político, para evitar errores de interpretación que hagan derivar su acción militar al terreno de la coacción política, manteniendo así el principio de la no ingerencia en los asuntos internos de los Estados, principio sustentado permanentemente por nuestro país.

Lo decidido y aprobado en Río de Janeiro, como el propio nombre lo indica, *Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca*, es un plan de defensa y no de agresión, es decir, que se crean acciones para la seguridad y no acciones que afecten la seguridad de otros países. Siendo un organismo “técnico militar”, la Junta Interamericana de Defensa, estudia entonces la defensa militar del continente, *asesorando* a los gobiernos americanos, y no *obligando*, ya que el empleo de las fuerzas armadas, está subordinado a lo que decida el propio país, de acuerdo a su régimen constitucional.

Con esta exposición, creo haber satisfecho la inquietud probable de conocer la razón de ser de la Junta Interamericana de Defensa, sus fundamentos, su organización y su ligazón con la Organización de los Estados Americanos.

EL TRATADO AMERICANO DE SOLUCIONES PACÍFICAS

Este tratado, aprobado durante la Conferencia de Bogotá (30 de abril de 1948), fue en principio un documento casi ideal para satisfacer las “soluciones diplomáticas” fijadas por el Derecho Internacional Público, partiendo de la base que la buena fe y el respeto mutuo entre los Estados constituyen el verdadero fundamento de la vida de relación internacional.

Los procedimientos pacíficos de controversia entre los Estados son básicos, pues contribuyen al mantenimiento de la justicia, de la paz y de la seguridad internacionales, sin las cuales no puede existir la vida de relación; su determinación, su justeza y su técnica, es uno de los problemas más importantes del diplomático.

Todos los pueblos desean la paz, y América ha sido un ejemplo de ello, adhiriendo a los métodos pacíficos planteados en las

distintas conferencias, pero los pueblos no pueden aceptar principios que vulneran sus soberanías; si los Estados han contribuido a adoptar los métodos pacíficos para la solución de los conflictos, ha sido fundamentándose en ese anhelo y tan es así que todos los Estados americanos han firmado el Pacto de Bogotá, pero siete países (Argentina, Bolivia, Ecuador, Estados Unidos, Nicaragua, Paraguay y Perú), lo suscribieron con reserva y sólo ocho lo han ratificado. Nuestra delegación, al exponer las reservas al artículo 49 sobre procedimiento judicial; al artículo 5º, sobre arbitraje; al 6º sobre cumplimiento de las decisiones, y al 7º, sobre protección de extranjeros, manifestó que ellas no significan el rechazo de las instituciones articuladas en el tratado, sino que no era posible aceptar la forma en que estaban reglamentados los procedimientos para la aplicación, procedimientos que no son armónicos con el concepto de soberanía.

Desarrollar este tratado sería muy extenso, pero en principio fija normas y procedimientos para los buenos oficios, mediación, investigación y conciliación, procedimiento judicial y arbitraje.

En la “investigación y conciliación”, se seleccionan los conciliadores en base a la relación integrada por 2 miembros por cada Estado, los que son designados para un período de dos años. El Consejo de la O. E. A. convoca, a pedido, la comisión que debe expedirse dentro de un plazo de seis meses.

Es obligatoria “ipso facto”, la jurisdicción de la Corte de Justicia Internacional, para los Estados americanos en todas las controversias jurídicas previstas en sus estatutos.

(Como veremos en la Xª Conferencia Internacional Americana, la Argentina se opuso a la creación de una Corte Interamericana de Justicia.)

En resumen, si bien el Pacto de Bogotá es un documento anhelado por todos, adolece de graves defectos de fondo y de técnica que obligan a su revisión, lo cual se planteó en la Conferencia.

CONVENIO ECONÓMICO DE BOGOTA

También adolece de los mismos defectos del Pacto, razón por la que fue suscripto con la reserva de 11 de los 21 Estados miembros.

Estos dos documentos que fueron firmados por todos los Estados para no negar su apoyo a la obra común, han contribuido con su aporte al progreso del Derecho Internacional.

DÉCIMA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

En la ciudad de Caracas, entre los días 1º y 28 de marzo de 1954, se celebró la Xª Conferencia Internacional Americana, con la concurrencia de los representantes de los gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos de Norte América, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela; de la O. E. A. y Naciones Unidas. La delegación argentina, presidida por nuestro canciller, el doctor Jerónimo Remorino, estaba integrada por los delegados plenipotenciarios señores José Carlos Vittone, Rodolfo Muñoz, Julio A. de Tezanos Pinto, Enrique Abal, Oscar L. Pelliza, Luis F. Camps y César A. Bunge.

El programa de la Conferencia contemplaba asuntos jurídico-políticos, económicos, sociales y culturales, ocupando en el temario un lugar prominente la convivencia pacífica.

Con referencia al Pacto de Bogotá, la República de Brasil presentó un amplio documento tendiente a la revisión del pacto, el que la Argentina apoyó, sugiriendo la remisión del tema al Comité de Juristas de Río de Janeiro para su estudio intensivo, consultando previamente al Consejo de la Organización de los Estados Americanos y a los Estados miembros, acerca de sus opiniones respecto a las posibilidades y formas de proceder y oportunidad de la revisión del Tratado de Asistencia Recíproca.

Así quedó aprobado en la Resolución XCIX.

CORTE INTERAMERICANA DE JUSTICIA

Ya en la Vª Conferencia Interamericana de Santiago de Chile (1923), en la VIª de La Habana (1928), en la VIIª de Montevideo (1933) y en la VIIIª de Buenos Aires (1938), se planteaba la creación de una Corte Interamericana de Justicia.

La Argentina expone en la Xª Conferencia, al tratarse nuevamente este tema, que votará en contra, siguiendo su posición tradicional, ya que su creación duplicaría la competencia de la Corte de Justicia Internacional, sucesora de la disuelta Corte Permanente de Justicia Internacional. Estimo oportuno indicar que la C. J. I. es un órgano de las Naciones Unidas, integrado por 15 jueces juristas internacionales, de los cuales no pueden ser dos de un mismo país, cuyo mandato, susceptible de renovación, es de nueve años.

COLONIAS Y TERRITORIOS OCUPADOS EN AMÉRICA

El proyecto de resolución, presentado por la delegación argentina, está basado en atributos inalienables y en principios jurídicos permanentemente sustentados.

Entre los primeros, se cita el primer párrafo del preámbulo de la Carta de la O. E. A., en el que queda aprobado que “la misión histórica de América es ofrecer al hombre una tierra de libertad y un ámbito favorable para el desarrollo de su personalidad y la realización de sus justas aspiraciones.”

Los principios jurídicos se basan, entre otros, en el artículo 1º que consagra “la defensa de su soberanía, la integridad territorial y su independencia” y en el artículo 17, que “no reconocerán los Estados americanos las adquisiciones territoriales que se obtengan por la fuerza o por cualquier otro medio de coacción”.

La República Argentina consagra la política de la libre determinación de los pueblos actualmente sometidos y la restitución de los territorios ocupados por países extracontinentales a las repúblicas a que pertenecen.

En la Conferencia Interamericana se aprobaron 3 convenciones: sobre Fomento de las Relaciones Culturales Interamericanas, Asilo Territorial y Asilo Diplomático.

También se aprobaron 117 resoluciones, declaraciones, recomendaciones, acuerdos, votos y mociones, entre los cuales cabe consignar los referentes a: “Difusión, enseñanza y conocimiento del sistema interamericano”; “Estado actual y futuro de la O. E. A.”; “Comité Jurídico Interamericano”; “Derechos civiles y políticos de la mujer”; “Preservación de los recursos naturales: plataforma submarina y aguas del mar”; “Colonias y territorios americanos”; “Corte Interamericana de Justicia” y “Extradición”.

Con este desarrollo de la Xª Conferencia queda concluida la exposición sobre la Organización de los Estados Americanos, que he tratado de efectuar, dentro de su complejidad, lo más sintética posible, sin entrar en los detalles, que son de ingerencia directa de los especialistas en la materia.

LA O.E.A. ¿ES UNA “PERSONA INTERNACIONAL”?

La Organización de los Estados americanos es una “persona internacional”, dentro del Derecho Internacional Público, porque goza de:

a) *Capacidad* jurídica, privilegios e inmunidades, dentro del territorio de cada uno de sus miembros, para ejercer sus funciones y realizar sus propósitos (Art. 104 de la Carta de la Organización, "Disposiciones Varias").

b) *Derecho de paz y de guerra*, fijados en los artículos 39 y 43 de la Carta, capítulo XI: "La Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores".

c) *Derecho de negociación*, fijado en el artículo 53, inciso c) de la Carta: "Atribuciones del Consejo".

d) *Derecho de legación*, fijado en el artículo 105 de la Carta, por cuanto recibe a los representantes de los Estados miembros y sus funcionarios gozan de carácter diplomático.

Aún no tiene existencia legal, por cuanto no ha sido ratificada por la mayoría.

* * *

ACOTACIONES FINALES

No escapará al criterio del lector que, desde la I^a Conferencia de Washington, en octubre de 1889, hasta la X^a Conferencia de Caracas, en marzo de 1954, el desarrollarlas consecuentemente para tener una noción exacta de la acción de la Organización, sería motivo de un profundo y amplio estudio, ajeno a la intención de este trabajo, que es llevar a conocimiento los orígenes, razón de ser y estructura de la Organización.

Lo básico, es que todos los gobiernos americanos intentan permanentemente mantener y asegurar la paz y la seguridad internacionales, preservando a las generaciones venideras del flagelo de la guerra; tan es así, que no sólo dentro del orden interamericano acuerdan en cumplir con el Preámbulo de la Carta de la Organización de los Estados Americanos, sino que también dentro del orden internacional acuerdan en cumplir con el Preámbulo de la Carta de las Naciones Unidas, en cuyo seno 60 naciones bregan con tal fin.

El 26 de junio último esas 60 naciones han celebrado el décimo aniversario de la creación de las Naciones Unidas, apoyando su acción, llegándose luego de siete sesiones efectuadas en San Francisco, a un alivio de la tensión mundial atenuando la "guerra fría" mediante la aprobación unánime de una declaración de 4 puntos (Declaración de San Francisco) que será, posiblemente, la piedra angular de las conversaciones que los jefes

de gobierno de los Cuatro Grandes —EE. UU. de Norte América^ Gran Bretaña, Francia y Rusia— celebrarán en Ginebra el 18 de julio.

En esta reunión deberá comprenderse que no se juega el destino de los Cuatro Grandes, sino los destinos de la humanidad, teniendo como base el ideal de la coexistencia pacífica como la alternativa más adecuada para evitar una Tercera Guerra Mundial.

CONCLUSIÓN

Si he colaborado para un mejor conocimiento de la Organización de los Estados Americanos y sus organismos adláteres, habré cumplido con mi propósito al redactar este epítome para el personal superior de la Marina de Guerra.

BIGLIOGR AFÍ A

1. *Apuntes sobre Organización de los Estados Americanos (Escuela de Diplomacia)*. M. R. E. y C., 1947.
2. *Derecho internacional público*. (LUCIO M. MORENO QUINTANA Y CARLOS M. BOLLINI SHAW.)
3. *Conferencias interamericanas* (folletos). M. R. E. y C.
4. *Carta de la Organización de los Estados Americanos*.
5. *Junta Interamericana de Defensa* (folleto).
6. *Elements du droit intemational public europeen et americain*. (KARL STRUPP.)
7. *International law*. (CHARLES CHENEY HYDE.)

Colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval”



Las colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval” deberán presentarse escritas a máquina, con dos espacios, de un solo lado del papel, debiendo indicarse al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes.

Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura.

Los artículos no deberán sobrepasar de 20 páginas del Boletín (no más de 25 páginas de máquina).

LA DIRECCIÓN.

El poderío naval guaraní y los primeros combates navales sudamericanos

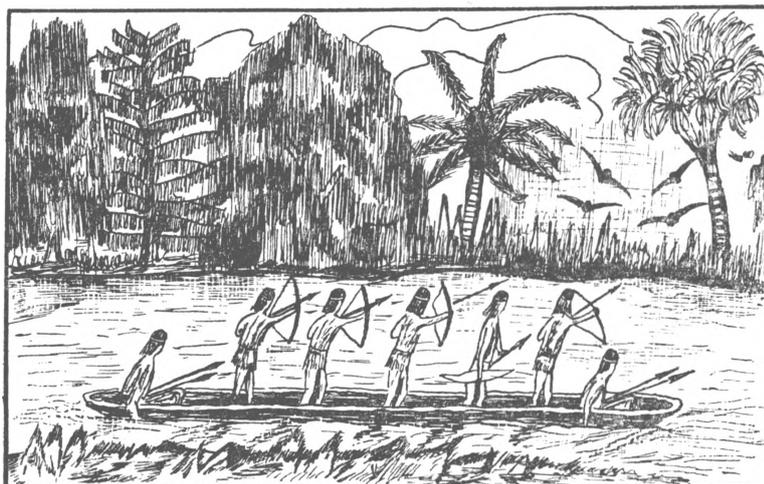
Por el Capitán de Corbeta Capellán César P. Zoni

EMBARCACIONES GUARANÍES

Los guaraníes y sus tribus innumerables constituyen, con los tupíes, sus hermanos de raza, el grupo étnico más difundido de Sudamérica.

Fueron asiduos y activísimos navegantes.

Poseían amplias y sólidas embarcaciones, construidas con las mejores maderas aptas de la región. Sus embarcaciones recibían el nombre genérico de “igá”. El vocablo es compuesto: “i”, agua; “ga”, flotar. Lo que flota en el agua.



Ygá, monoxilo con tripulación completa (Impreso)

Los aborígenes, en general, no conocían ni la tabla, ni la ensambladura, ni el tingladillo, ni el calafate. Las embarcaciones usadas por los mismos eran troncos labrados y ahuecados, o sea, del tipo monoxilo.

Navegaban exclusivamente a remo. Desconocían la vela. Parece que la vela sólo la utilizaron los nativos del litoral marítimo del Pacífico, y los de los lagos del altiplano. Eran velas rudimentarias, siempre en combinación con el remo.

El remo se llama “ígacuitá”. El remador, “ígacuitahara”.

Las embarcaciones guaranícas, destinadas a las aguas fluviales, eran de porte mediano. Tenían capacidad, a lo sumo, para ocho o diez personas.

Ruy Díaz de Guzmán, al referir el combate que Domingo Martínez de Irala sostuvo con los payaguaes, dice que, de cuarenta canoas, desembarcaron más de trescientos indios. El promedio sería, más o menos, de ocho tripulantes por unidad.

Félix de Azara, en su obra: *Viajes por la América Meridional*, en el capítulo correspondiente a los indios payaguaes, consigna datos exactos de las dimensiones de sus canoas. Y aunque Azara escribe tres siglos después de la conquista, época en que

Un indio payaguá con su arma predilecta en actitud de disparar una flecha

(Du Graty, de una litografía hecha con presencia de un daguerrotipo)



los aborígenes probablemente construían sus embarcaciones de acuerdo con la técnica aprendida de los españoles, es de suponer que conservarían las características de sus antiguos medios de navegación, por lo que el dato es de importancia. “Los payaguás —dice Azara— no conocen cultivo alguno y son solamente *marineros*. Las canoas, que ellos mismos construyen, tienen diez a veinte pies de largo; su mayor anchura es de dos a cuatro pal-

“ mos a los dos tercios de su longitud, a contar de la proa. Ésta
“ es muy aguda y la popa casi lo mismo. El remo tiene nueve pies,
“ cuya extremidad, que es muy aguda, forma el tercio.”

Sólo una parte de los tripulantes estaba dedicada al remo. Quizá la mitad, de acuerdo con las dimensiones de la embarcación y la característica de los ríos navegables. Azara refiere lo siguiente:
“ Reman en pie sobre el extremo de la popa, pero se sientan en el
“ medio de la canoa, para pescar con sedal, y se dejan arrastrar
“ por la corriente del río. Para ir en son de guerra se colocaban
“ en pie seis o siete a lo largo de cada canoa, y remando todos a
“ la vez la hacen marchar tan de prisa que avanzan seguramente
“ más de siete leguas marinas por hora. El bichero puede servirles de lanza, según es de largo y puntiagudo, pero tienen
“ además la macana o palo..., arcos de siete pies y flechas de
“ cuatro y medio, que llevan en haces, sin usar carcaj.”

Los flecheros se llamaban “hu’iviyara”.

Estaban equipados con arcos: “guirapá”. Las flechas: “hu’i”, eran de madera dura, como el ñandubay y el “tay’i” o lapacho.

Atacaban a los navios españoles maniobrando rápidamente en torno a los mismos y arrojando sus dardos y sus flechas, veloces como el viento.

DOMINIO FLUVIAL Y MARITIMO DE LOS GUARANÍES

Debido a su condición de navegantes, al iniciarse la conquista española, los guaraníes dominaban todos los ríos y el litoral atlántico, en el vasto continente sudamericano.

Con un probable centro de origen y de dispersión en el Guairá, sin que se pueda precisar su procedencia exacta, en sus ágiles canoas fueron ascendiendo o descendiendo los ríos, y poco a poco impusieron su superioridad y dominio a los demás aborígenes.

Está comprobado que la raza tupí-guaraní poblaba las regiones americanas del Atlántico, desde el Yucatán hasta el Río de la Plata. Lo toponimia indeleble señala su asiento y dominio en todos esos lugares.

Poblaban las márgenes de todos los grandes ríos, desde sus afluentes hasta la desembocadura en el mar. En su avance incontenible se internaron en buena parte de la actual provincia de Buenos Aires. Los abundantes nombres guaraníes del suelo y de los accidentes geográficos bonaerenses, son pruebas fehacientes del predominio de esta raza singular, gracias a sus dotes náuticas.

Los chiriguanos, de procedencia guaraní, se internaron, a lo largo del Bermejo y del Pilcomayo, hasta el dominio de los incas. Allí se establecieron y dominaron de tal manera a los comarcanos, que de no haberse producido el descubrimiento, pronto hubieran sometido a los collas y sus poderosos soberanos.



Prueba del espíritu náutico de los guaraníes, son las grandes corrientes acuáticas continentales que desembocan en el Atlántico, las cuales llevan el signo elocuente del señorío guaraní.

Paraná, deriva de “pará”, mar, y “na”, pariente. Significa río como mar, pariente del mar.

Uruguay es palabra compuesta de “uruguá”, caracol, e “i”, agua. Río de los caracoles.

Paraguay se origina en los vocablos “pará”, mar; “guá”, procedencia; “i”, agua. Agua procedente del mar, o cuyos afluentes vienen del mar o de la región del Pará.

Amazonas también es de origen guaraní. Por allí, hasta las Antillas, anduvieron los tupíes. “Amá”, lluvia, agua; “sunú”, sonora, ruidosa. Agua ruidosa, sonora, torrentosa.

Eran tan dueños de los ríos del continente, que constituyeron uno de los más serios obstáculos para los navios españoles que los surcaban para explorarlos. Durante muchas décadas mantuvieron a raya a los osados navegantes que ascendían y descendían por las corrientes fluviales y costeras. Fueron muchas las sorpresas desagradables que experimentaron los europeos. Los navegantes aborígenes han sido vencidos porque sus flechas nada podían hacer contra los cañones, las culebrinas, los arcabuces y las picas hispanas.

Conocían el “camuflage” o enmascaramiento. Para engañar y sorprender al adversario, cubrían los “igá” con camalotes o ramas de grandes dimensiones, igual que los árboles que arranca y arrastra la corriente. Así disimulados, se dejaban llevar por la corriente y, verdaderos brulotes vivientes, caían sobre el desprevenido adversario y lo tomaban al abordaje. Ruy Díaz de Guzmán, en el Libro III, Cap. IV, refiere cómo los guatos atacaron, en 1558, a Nuflo de Chaves, de esa manera. “...entraron —dice— por un río llamado Aracay, río poblado de muchos indios “ canoeros llamados guatos, los cuales logrando la comodidad que “ se les ofrecía, determinaron hacer más celada, metiendo sus “ canoas debajo de grandes embalsados de enneas y cañahejas, que “ hay por aquel río; y encubriéndose allí mucha cantidad de indios, “ aguardaron que pasase toda la fuerza de la armada, y repentinamente salieron de la celada, y acometieron por la retaguardia, “ donde mataron 11 españoles y más de 80 indios amigos, con que “ se trabó una muy reñida pelea entre unos y otros.”

Otras veces recurrían a tretas ingeniosas, facilitadas por su condición de excelentes nadadores. En el Cap. V del Libro I de Guzmán se lee lo que le sucedió a los portugueses que, de acuerdo con las informaciones de los compañeros del malogrado Alejo García, intentaban llegar al Perú en busca de riquezas. “Los indios “ de aquel territorio, con la misma malicia y traición que los otros, “ se ofrecieron a darles pasaje en sus canoas, para cuyo efecto “ las trajeron horadadas con rumbos disimulados y embarrados, “ para que con facilidad fuesen rotos, y, metiéndose en las canoas “ con los portugueses, en medio del río las abrieron y anegaron,

“ donde, con el peso de las armas, los más se ahogaron y algunos
“ que cogieron vivos los mataron a flechazos sin dejar ninguno a
“ vida; lo cual pudieron hacer con facilidad por ser grandes nada-
“ dores y criados en aquella navegación y sin ningún embarazo
“ que les impidiese por ser gente desnuda..

Su táctica se basaba en la sorpresa, en la diversión y dispersión del adversario. No sólo se camuflaban, sino que se emboscaban en las márgenes del río, por donde el tránsito era forzoso. Lo hacían, preferentemente, en la parte más angosta, como se verá en el relato de los combates principales habidos con los españoles, a fin de que el ataque sembrara el desconcierto y la confusión. Atacaban a los navios en grupos separados, por todos los flancos, con el deliberado propósito de disminuir el blanco, dispersar a los contraatacantes y debilitarles la defensa. En el combate que sostuvieron con Irala, intentaron apoderarse de los navios españoles trepando, como ratas, por las amarras e intentando apoderarse de las anclas.

No hay relator de las primitivas aventuras de los conquistadores que no haga mención de las condiciones náuticas de los aborígenes guaraníes, de la encarnizada resistencia que le ofrecían en los ríos, y de la bravura y astucia con que peleaban, en el ataque y en la defensa.

PODERÍO NÁUTICO GUARANÍ

Es verdaderamente sorprendente el número de embarcaciones que poseían los guaraníes en las aguas fluviales del continente.

Es una lástima que las crónicas no consignen más que datos esporádicos, dispersos e imprecisos. Ningún historiador se propuso deliberadamente hacer un estudio detallado del poder naval aborígen. Solamente se lo menciona de paso, y para hacer resaltar el valor de las hazañas hispánicas.

Sin embargo, en las crónicas primitivas son tantos los datos y menciones al respecto, que es posible formarse una idea exacta del poderío naval de esta raza singular.

El autor que proporciona mayor número de noticias sobre el particular es Ruy Díaz de Guzmán en su conocida obra *La Argentina*. Los demás cronistas, muy posteriores al mismo, o lo copian, o no hacen hincapié en este aspecto de los aborígenes. Algunos historiadores, como Paul Groussac y Enrique de Gandía, basados en ciertos errores cronológicos de Guzmán, y, sobre todo, debido

a que en determinadas cartas escritas por participantes en las primeras expediciones no se mencionan ni los combates ni las embarcaciones de que habla el primer testigo de nuestra historia colonial, ponen en duda los hechos relatados, atribuyéndolos al deseo de magnificar las cosas, con fines determinados. Pero, mientras no se demuestre, como sucede con las fechas equivocadas, que los datos son falsos, nada autoriza a negarlos y todo concurre a suponer que el relator está en lo cierto, en todo lo concerniente al poderío naval de los guaraníes, máxime si se tiene en cuenta su expansión en el continente utilizando las corrientes fluviales como vehículo de su creciente dominio sobre los demás pueblos de la región.

En corroboración de lo dicho, véanse los datos espigados de la fecunda obra de Ruy de Guzmán.

LIBRO I, CAP. IV. Al hablar de la ciudad de Asunción, hace la primera referencia al carácter de navegantes de los aborígenes: “... hay otras naciones de indios, que llaman parúes y payaguaes, que *navegan en canoa* gran parte de aquel río hasta el puerto de San Fernando...”

Allí mismo: “Y volviendo a proseguir el río del Paraguay arriba desde el paraje de Santa Cruz hasta el puerto que llaman de los Reyes, hay algunos pueblos y naciones *que navegan el río*, hasta unos pueblos de indios llamados orejones, los cuales viven dentro de una isla, que hace este río, de más de diez leguas de largo, dos y tres de ancho.”

LIBRO I, CAP. VI. “...tomó el río Paraguay y, hallándole muy hondable, hizo su navegación por él arriba hasta el paraje que llaman la Angostura; donde un día le acometieron *más de trescientas canoas* de los indios agaces, que son los jayaguaes, que en aquella ocasión señoreaban todo el río...” Se trata del combate que Gaboto sostuvo con los indios.

LIBRO I, CAP. XIII. Al relatar la navegación de Ayolas por el Paraguay, dice: “... dieron vuelta y embocaron por el río Paraguay con los remos en la mano, y a la sirga, caminando de noche y día con deseo de llegar a algunos pueblos donde pudieran hallar refrigerio de alimentos; y con esta determinación, yendo caminando por un paraje que llaman la Angostura, les acometieron *gran número de canoas* de indios llamados agaces, con los cuales pelearon muy reñidamente...”

LIBRO I, CAP. XV. En el combate que Irala sostuvo con los payaguaes: “... Al otro día de mañana se hicieron a la vela, y

“ tomaron otro puerto más arriba, que llaman de San Fernando... allí le vinieron *cuatro canoas* de indios que llaman guarapos... ; otro día como a las dos de la tarde vinieron *dos canoas* de aquellos indios de parte de su señor... ; estando hablando con ellos, vieron venir de la otra banda *cuarenta canoas* con más de trescientos indios...”

LIBRO 2, CAP. III. Alvar Núñez Cabeza de Vaca, el Adelantado, navega, río arriba de la Asunción, en 1543. “... en cuatro bergantines, seis barcas, ‘ veinte balsas, *con más de doscientas canoas...*” Evidentemente, las balsas y las canoas eran indias, o sea aborígenes.

IBÍDEM. “...dispuso (Alvar Núñez) que después que caminase la armada, se quedara *una partida de canoas* con muy buena gente en un anegadizo inmediato donde estuviesen ocultos, y que al tiempo que pasasen *las canoas de payaguaes*, que siempre iban distantes, siguiendo las marchas de los españoles, les saliesen repentinamente por la retaguardia. Así se puso este plan en ejecución, y acometieron los nuestros a los indios tan repentinamente, que no les dieron lugar a dar vuelta sus canoas, ni tomar tierra, de modo que de toda *aquella escuadra de canoas* no escapó indio alguno, que no fuese muerto o preso, sin embargo de haber hecho bastante resistencia.”

Lo citado hasta acá se refiere a los indios del Paraguay. Lo que sigue pertenece a aborígenes de otro lugar.

LIBRO 2, CAP. VI. Narra la odisea de los sobrevivientes de la expedición de Diego de Rojas, encabezados por Francisco de Mendoza. “... este río desagua en el de la Plata, y se llama Carcarañá, y a los indios les dicen timbúes, gente muy corpulenta y dispuesta. Al otro día por la mañana divisaron los nuestros a la parte del este unos grandes y extendidos vapores en el aire, y preguntando a los indios de qué procedían, respondieron que de un gran río que por allí pasaba, por cuyo motivo el capitán Mendoza determinó ir a reconocerle... (Paraná). A las nueve del día siguiente, vinieron *más de trescientas canoas* a reconocer a los nuestros...”

LIBRO 2, CAP. XIII. Narra Guzmán la expedición que Irala realizó a la provincia del Guayrá, a pedido de los caciques, para escarmentar a los tupíes, que los molestaban continuamente. Después del castigo inferido a los tupíes, resuelve regresar por agua, pasando el gran Salto. Fue engañado y casi perecieron todos. Para el intento: “Tomaron *más de cuatrocientas canoas* y con mu-

“ chos millares de indios las llevaron más de cuatro leguas por
“ tierra hasta ponerlas en un pequeño río, que sale al Paraná...
“ bajando con gran dificultad, salieron de unos grandes borbo-
“ llones, donde hicieron las balsas, juntando dos y tres canoas para
“ cada una, y las cargaron de lo llevaban...”

LIBRO 2, CAP. XIV. Al contar las peripecias de la fundación, en el Paraná, de la ciudad de Ontiveros, fundación realizada por el capitán García Rodríguez de Vergara en nombre de Martínez de Irala, a fin de tener un resguardo, camino del Brasil, consigna lo que le sucedió al capitán Pedro de Segura, refugiado en unas balsas improvisadas, con el propósito de huir de los rebeldes y levantados contra las órdenes del gobernador. “Y estando en el
“ efecto ya a punto de largarse, salieron de la isla *más de cien ca-*
“ *noas grandes y fuertes* llenas de indios, con que los acometieron
“ adonde estaban las balsas en el puerto con mucha gente ya em-
“ barcada, y le dieron una rociada de arcabuces y flechas.” Aunque en esas canoas había españoles, es evidente que eran de pertenencia de los aborígenes, pues en tan poco tiempo como llevaba la improvisada población, los peninsulares no tuvieron tiempo de construirlas.

LIBRO 3, CAP. IV. Todavía en el año 1558, río arriba hay muchas canoas que impiden el paso a los españoles. Ya se dijo lo que le pasó a Nuflo de Chaves, cuando en un viaje hacia el Itatín se internó en el río Aracay. “... río poblado de muchos *indios*
“ *canoeros* llamados guatos...” dice Guzmán, refiriendo, luego, la treta que armaron a los exploradores europeos.

Estos datos, extractados de la primera historia escrita sobre la conquista del Río de la Plata, datos repetidos y corroborados por los historiadores posteriores, son más que suficientes para poner de manifiesto el poderío naval de los aborígenes, sobre todo de los guaraníes, gracias al cual se extendieron por el continente sudamericano, a lo largo de sus extensos ríos.

ORGÁNICA NAVAL GUARANÍ

En el primer combate con Gaboto, intervinieron más de trescientas canoas. Casi tantas embarcaciones como tenían los griegos en Salamina, cuya escuadra estaba formada por trescientos c cuatrocientos trirremes. Un poco menos que en la escuadra de Octavio en Accio, compuesta de cuatrocientas o quinientas unidades. Más que en la flota cristiana de Lepanto, la cual, entre

galeras, fragatas y galeazas, no contaba con más de doscientas ochenta.

En el Guayrá, Irala encuentra cuatrocientas canoas, que utiliza para hacer balsas, con autorización de sus dueños, los aborígenes.

En todos los hechos que se relatan, aparece siempre la canoa, en primer lugar, como medio utilizado por el habitante autóctono para hacerse presente.

¿De dónde salían tantas embarcaciones?

El historiador sólo menciona el hecho. No le da significado ni lo interpreta. No era su intento. No hacía historia o descripción de los indios, como lo hizo, muchos años después, Azara. Historió las proezas, las rencillas y las desgracias de los españoles. Nada más.

Esa gran cantidad de embarcaciones, sin embargo, se presta para algunas reflexiones curiosas e interesantes.

En efecto; si se tiene en cuenta que cada unidad, como se dijo ya, estaba tripulada por ocho hombres, más o menos, resulta que la flota guaraníca que combatió con Gaboto, contaba, aproximadamente, con 2.500 hombres escogidos, entre tripulantes y combatientes. Guzmán anota que en la comarca de Asunción fueron empadronados veinticuatro mil indios, encomendados por Irala a los antiguos conquistadores. Es difícil suponer que de una población semejante pudieran sacarse 2.500 guerreros, todos jóvenes, fuertes y aptos para la lucha en el agua, a no ser que se dé por sentado que todos estaban consagrados a esas actividades específicas, cosa inverosímil.

¿Qué significa, entonces, ese número extraordinario de beligerantes fluviales?

Significa que allí se había concentrado parte del poderío fluvial de los guaraníes, dispuestos a enfrentar y destruir a esas extrañas embarcaciones que desde muchos meses atrás iban y venían por las aguas de su exclusivo dominio.

Significa que las escuadrillas guaranícas que mantenían el dominio de los ríos no eran patrimonio de una sola tribu, que de ninguna manera podía mantener tanta gente en pie de guerra, sino la unión y coordinación de todas las flotillas de los distintos pueblos del litoral, los cuales se unían cada vez que les amenazaba algún peligro.

Significa que estaban perfectamente organizados.

Lo demuestra la distribución de las fuerzas navales. De las citas anteriores se desprende que la potencia naval, para usar un término moderno, estaba regulada y equilibrada en tres puntos estratégicos: a la altura del Carcarañá, en el Paraguay y en el Alto Paraná. Ocupaban los pasos más estrechos de los ríos, en virtud de un principio estratégico propio, muy acertado, por cierto, con el propósito de cortar el paso a cualquier enemigo que se aventurara por los ríos patrios. Dominando los ríos, estaban seguros de que nadie podría intentar sojuzgarlos. La presencia de los europeos en las aguas patrimoniales, debe haber precipitado la distribución defensiva.

Los guaraníes, como consta en numerosos pasajes del libro de Guzmán y en otros historiadores, poseían un medio perfecto de comunicación y de señales. Por medio del humo, grandes fogatas, sin moverse del lugar iban comunicando a sus vecinos inmediatos las novedades que se presentaban. En pocas horas, con ese ingenioso medio podían comunicar noticias desde el Guayrá al Paraná-Guazú, con una exactitud sorprendente.

Ahora bien, Gaboto hacía rato que navegaba por las aguas guaraníes. Desde el 9 de julio de 1526, fecha en que funda Sancti-Spíritu en la desembocadura del Carcarañá, hasta principios del año 1528, en que se aproxima al lugar donde es atacada por primera vez por los payaguaes, han pasado casi dos años. Gaboto se había mantenido en continuo contacto con los aborígenes ribereños. Durante todo ese tiempo, mientras simulaban amistad con los intrusos, se movilizaron y dispusieron estratégicamente sus fuerzas navales, resueltos a aniquilar a las extrañas naves que invadían sus dominios.

Lo hicieron con tanto acierto que, no obstante los reveses que experimentaban a causa de la superioridad del adversario, se re-hacían constantemente y durante largos años hostilizaron al adversario, causándole sangrías considerables, como consta en las crónicas de la época.

Fueron vencidos porque su valor personal era impotente contra la superioridad material de los españoles, tan valientes como ellos, por otro lado. Mas lucharon con orden y con método, demostrando poseer una organización, rudimentaria si se quiere, pero con el sentido cabal de la unidad y de la responsabilidad de una potencia naval dominante en el continente atlántico sudamericano.

COMBATE NAVAL DE ANGOSTURA, EL PRIMERO DE SUDAMÉRICA

El relato pertenece a Ruy Díaz de Guzmán, primer historiador del Río de la Plata. Está sacado del Cap. VI de la obra denominada *La Argentina*.

Después de fundar Sancti-Spíritu, Gaboto permaneció en él un tiempo prudencial, preparándose para explorar el río arriba. Dice Ruy Díaz de Guzmán: “En el cual (tiempo) habiendo arrastrado los dos navios, quitándoles las obras muertas y poniéndoles remos, se metió con ellos el río arriba, llevando consigo ciento veinte soldados; dejando en el fuerte sesenta a cargo del capitán Diego de Bracamonte, entró, pues, por el Río de la Plata arriba, a remo y vela con grande trabajo por no estar práctico en él, hasta que por sus jornadas llegó a la confluencia de los dos ríos Paraná y Uruguay; hallándose en aquel paraje distante del fuerte ciento veinte leguas, y entrando por el Paraná, por parecer más caudaloso y acomodado para navegar, llegó a la laguna dicha de Santa Ana, donde estuvo algunos días rehaciéndose de comida de los indios de la tierra; de quienes tomó lengua de lo que por allí había y de la imposibilidad de poder navegar con sus navios por aquel río, a causa de los muchos bajíos y arrecifes que tiene; por cuyo motivo, volviendo atrás, tomó el río Paraguay y, hallándole muy hondable, hizo su navegación por él arriba, hasta un paraje que llaman *Angostura*; donde un día le acometieron *más de trescientas canoas de los indios agaces*, que son los jayaguaes, que en aquella ocasión señoreaban todo aquel río, los cuales *se dividieron en tres escuadras* y acometieron a los navios que iban a vela; Sebastián Gaboto, previendo lo necesario, asentó las culebrinas que llevaba y, teniendo al enemigo a tiro de cañón, hizo disparar a las escuadras de canoas, que las más de ellas fueron hundidas y trastornadas de los tiros; y acercándose más a los enemigos y peleando los españoles con ellos con sus arcabuces y ballestas, y los indios con su flechería, vinieron casi a las manos, y llegando a los costados de los navios, con sus picas y otras armas mataron gran cantidad de indios; de manera que fueron desbaratados y puestos en huida los que escaparon, quedando los españoles victoriosos con pérdida sólo de dos soldados, que iban en batel, que fueron presos y cautivos; los cuales muchos años después vinieron a ser habidos y sacados de su cautiverio, resultando de su prisión muy gran bien, porque salieron grandes lenguaraces y prácticos en la tierra. Éstos se llamaban: el uno, Juan de Fustes, y el otro, Héctor

“ de Acuña (ambos fueron encomenderos en la Asunción)...”

Obsérvese, de paso, que los indios guaraníes respetaban la vida de los prisioneros, no obstante haber perecido tantos, en la refriega, a manos de los españoles.

El primer combate naval de Sudamérica tuvo lugar, según Enrique de Gandía, en los primeros días de abril de 1528.

Este historiador afirma que el combate ocurrió en proporciones más modestas que las descritas por Díaz de Guzmán. Es una simple afirmación, que intenta destruir lo narrado por el primer cronista de la conquista. Parece razonable, en consecuencia, creer en lo que éste afirma, mientras no se demuestre lo contrario.

Sea lo que fuere, es incuestionable que, sin contar como tal el hipotético y poco claro encuentro de Solís con los charrúas ribereños, éste es el primer combate naval serio sostenido en el sud con los aborígenes. Es un combate naval, y fue la primera derrota sufrida por los “indios canoeros”, acostumbrados a vencer y dominar a cualquier adversario.

SEGUNDO COMBATE NAVAL

El desastre sufrido por los nativos en Angostura, conocido también con el nombre de Ñacurutú, no los aniquiló por completo. Se mantuvieron en pie de guerra. Recogieron sus fuerzas dispersas, y cuando las naves españolas abandonaron el río, rehicieron su escuadra y se mantuvieron alerta en el mismo lugar estratégico, seguros de que algún día volverían los intrusos.

Hacia fines de 1536, en las aguas del Paraguay aparecieron de nuevo naves extrañas, tripuladas por hombres extraordinarios, que no se preocupaban ni de averiguar quiénes eran los dueños de aquellas tierras y de aquellos ríos. Eran las naves de Juan de Ayolas, enviado de Mendoza, en busca de víveres para matar el hambre que amenazaba exterminar a los intrépidos exploradores. Los valientes agaces, los mismos que atacaron a Gaboto, parte integrante de la tribu de los payaguaes, le salieron al encuentro, resueltos, a toda costa, a defender sus dominios e impedir que nadie los avasallara.

Óigase, nuevamente, el relato, en su prístina pureza, cuyo sabor retrotrae a los tiempos heroicos de la conquista.

Ruy Díaz de Guzmán, Libro 1, Cap. XIII. “Algunos días que don Pedro de Mendoza llegó a Corpus Cristi, determinó a enviar a descubrir el Río de la Plata arriba y tomar relación de la

“ tierra; y con este acuerdo mandó a su teniente general se apres-
 “ tase para el efecto... Salidos a su jornada, navegaron muchas
 “ leguas, padeciendo grandes trabajos y necesidades, hasta que
 “ llegaron donde se juntan los ríos del Paraguay y Paraná; y to-
 “ cando con los mismos bajíos que Gaboto, dieron vuelta y embo-
 “ caron por el Paraguay con los remos en las manos, caminando
 “ de noche y día con deseo de llegar a algunos pueblos donde pu-
 “ diesen hallar refrigerio de alimentos; y con esta determinación
 “ yendo caminando por un paraje que llaman la Angostura, les
 “ acometieron *gran número de canoas* de indios llamados agaces,
 “ con los cuales pelearon muy reñidamente, matando muchos de
 “ ellos, de manera que los hicieron retirar, y saltar todos los más
 “ en tierra, *dejando las canoas*, en las que hallaron alguna comida,
 “ y mucha carne de monte y pescado, con lo cual cómodamente
 “ pudieron llegar a la frontera de los guaraníes, con quienes tra-
 “ baron luego amistad...”

TERCER COMBATE, ENTRE CORPUS CRISTI Y BUENOS AIRES

Mientras los agaces eran derrotados por segunda vez en An-
 gostura, los “indios canoeros” del Río de la Plata, en perfecta
 combinación con sus hermanos de aguas arriba, no perdían ocasión
 de presentar combate a los conquistadores y causarles sangrías
 considerables. Tenemos constancia de ello en un pasaje del relato
 de Guzmán, en el que cuenta lo acaecido por estos lugares, a cau-
 sa de los desmanes cometidos por Francisco Ruiz Galán con los
 caracaraes del Carcarañá. Los aborígenes, disgustados por el mal
 trato de Ruiz Galán, estaban sublevados y habían cercado a los
 españoles de Corpus Cristi. El gobernador de Buenos Aires tuvo
 noticias indirectas y mandó algunos navios que llegaron providen-
 cialmente en el momento de más apremio de la indefensa colonia.
 Dice Guzmán: “Y la orden que traían de Francisco Ruiz los capi-
 “ tañes de los bergantines, era que en caso que conviniese, llevasen
 “ con ellos la gente de allí por haberse sospechado algún mal su-
 “ ceso de ciertos indios, que prendieron en el río de Luján, en
 “ cuyo poder hallaron *una vela de navío, armas y vestidos ensarna*
 “ *grentados*, que habían sido de los que iban y venían de Buenos
 “ Aires en *un bergantín* a Corpus Cristi, *que una noche habían*
 “ *tomado los indios, y mataron a toda la gente que en él iba*, por
 “ cuyo motivo fueron despachados estos dos bergantines con se-
 “ senta soldados y capitanes referidos, que llegaron a tan buen
 “ tiempo e hicieron tan importante socorro.”

Ni Guzmán ni otros historiadores dicen de qué navío se trataba. Sólo se sabe que era “de los que iban y venían de Buenos Aires en un bergantín a Corpus Cristi”. El hecho sucedió a fines de 1538 o en los primeros días del mes de enero de 1539.

Hubo de ser un combate violento, realizado contra gran cantidad de embarcaciones aborígenes. Únicamente así se explica la derrota de los españoles, total derrota, de la que no quedó más rastro que una vela, armas y vestidos ensangrentados. ¿Cuántas fueron las canoas timbúes? Imposible determinarlo. Pero, si “más de trescientas canoas de los indios agaces” nada pudieron hacer contra las dos naves desprevénidas de Gaboto; si “gran número de canoas de indios llamados agaces” fracasaron completamente en su ataque contra la carabela y los dos bergantines de Ayolas, forzoso es concluir que hubieron de ser muchas las embarcaciones indias que derrotaron al bergantín mencionado, sobre todo si se considera que, a esa altura de la conquista, los peninsulares tenían sobrada experiencia de la táctica y tenaz beligerancia de los navegantes nativos del Paraná.

CUARTO COMBATE EN ANGOSTURA

Los agaces, no obstante haber sufrido dos derrotas, la primera a manos de Gaboto y la segunda a manos de Ayolas, no se daban por vencidos. Rehacían fuerzas y vigilaban el estratégico paso, próximo a la Asunción, fundada el 15 de agosto de 1537 por Juan de Zalazar. No estaban resueltos, al parecer, a someterse a los españoles asentados en el lugar, aunque aparentemente les demostraban amistad y sumisión.

Enrique de Gandía, en su *Historia de la conquista del Río de la Plata y del Paraguay*, ha recogido, por vez primera, la noticia de este cuarto combate de los agaces con los españoles.

Tuvo lugar en los primeros días de junio de 1539. Alonso de Cabrera declara, el 2 de julio de 1543, que, “al tiempo que Francisco Ruiz y este confesante vinieron del puerto de Buenos Aires, en busca y seguimiento de Juan de Ayolas, en el camino *pelearon con los agaces, que en aquella sazón estaban por enemigos de los cristianos*, según se tenía por notorio...”

No hay memoria de los detalles del combate. Pero todo hace suponer que debe haber sido de grandes proporciones. Primero, porque, a pesar de las tristes experiencias anteriores, los agaces osaron atacar a *siete navios españoles*, más del doble de los navios

de los combates anteriores, que no pudieron vencer con trescientas canoas. Ahora deben haber atacado con un número muy superior de embarcaciones. Segundo, porque después de esta tercera arremetida, ya no consta que aparecieran en son de guerra, río abajo de la Asunción. Todas las menciones posteriores de la presencia de canoas indias hechas por los historiadores, dan cuenta de embarcaciones existentes en el Paraguay, al norte de la colonia europea, o en el Paraná, adonde aún no señoreaban los invencibles adversarios. Los agaces, indudablemente, después de los reveses experimentados, deben haber trasladado su poderío naval hacia el norte, convencidos casi de que nada podían hacer contra las naves invasoras, más fuertes que las suyas y mejor armadas: armadas con máquinas infernales que ellos desconocían y contra las cuales su valor legendario nada podía hacer.

QUINTO COMBATE NAVAL CON LOS PAYAGUAES

Éste es el último combate que los indios sostienen con los españoles en las aguas de Sudamérica, valiéndose de sus propios medios. Tuvo lugar en el mes de enero de 1540, según lo comprobaron historiadores como de Gandía y Groussac.

Martínez de Irala partió de Asunción en busca de Juan de Ayolas, que andaba extraviado y se carecía de noticias sobre el mismo. Llegó a Candelaria y marchó hasta San Fernando, en cuyos alrededores sostuvo el combate que se transcribe, combate en que los aborígenes intentaron el abordaje y la captura de las embarcaciones ibéricas, conforme ya se dijo anteriormente.

El relato es interesante, dramático, y vale la pena ser leído.

LIBRO 1, CAP. XV. “Después que Domingo de Irala partió del
 “ puerto de Nuestra Señora de la Asunción con sus navios en de-
 “ manda de alguna nueva del general Juan de Ayolas, llegó al de
 “ la Candelaria, y saltando en tierra buscó a la redonda si hallaba
 “ algún rastro o señal de haber llegado gente española, y no ha-
 “ llándole, pegó fuego al campo por ver si venían algunos indios,
 “ y así aguardaron aquella noche con mucho cuidado por no haber
 “ hallado la tabla que había dejado escrita Zalazar. Al otro día
 “ de mañana se hicieron a la vela, y tomaron otro puerto más arri-
 “ ba, que llaman de San Femando, y corriendo la tierra, hallaron
 “ unas rancherías, como que hubiesen sido alojamiento de gente
 “ de guerra, por lo cual se fue con sus bergantines a una isla que
 “ estaba en medio del río para alojarse en ella. Allí le vinieron
 “ *cuatro canoas de indios* que llaman guayarapos, y preguntán-

doles el capitán si tenían noticias de la gente de Juan de Ayolas, respondieron que no sabían nada. Irala se hallaba con mucha pena, porque la tarde antes un clérigo y dos soldados, que salieron a pescar, no habían vuelto, y así al otro día salió a buscarlos, y no pudo hallarlos; aunque corrió toda la costa, y sólo topó con un indio y una india payaguaes que andaban pescando, y preguntándoles si habían visto al clérigo y españoles, dijeron que no sabían de ellos, y así los trajo consigo a la isla, de donde despachó al indio a llamar a su cacique, que dijo estaba cerca con toda su gente sobre una laguna, que llaman hoy de Juan de Ayolas; y otro día, como a las dos de la tarde, vinieron *dos canoas* de aquellos indios de parte de su señor con mucho pescado y carne; y estando hablando con ellos, vieron venir de la otra banda *cuarenta canoas con más de trescientos indios*, y tomando tierra en la misma isla en la parte de abajo, el capitán mandó aprontar la gente a punto de guerra. Los payaguaes desembarcaron en tierra, y vinieron al real como cien de ellos, sin ningunas armas, y desde lejos dijeron que no se atrevían a llegar de temor de los arcabuceros y armas que tenían en las manos, y que pues ellos no las traían y venían de paz, no era razón que los españoles las tuvieran. El capitán, por asegurarse y demostrar su buena fe, mandó arrimar las armas; pero con prevención de estar alerta por si intentaban alguna traición. Los indios con ese seguro llegaron a hablar con Domingo Martínez de Irala, quien por intérprete les preguntó si sabían de Juan de Ayolas, y ellos comenzaron a decir muchas cosas diversas unas de otras y muy atentos al movimiento de todos se fueron despacio arrimando a los españoles, acometiendo primero a Domingo Martínez de Irala doce indios, dando grandes alaridos, y lo mismo hicieron con cada soldado, procurando derribarlos y rendirlos; mas como el capitán siempre había recelado esta traición, valerosamente se desenvolvió con su espada y rodela, hiriendo y matando a los que le cercaron, derribando a sus pies siete de ellos, e hizo plaza, socorriendo a sus soldados, que estaban bien oprimidos por ser muchos los que a cada uno acometieron, y el primero con quien encontró fue el alférez Vergara, que le tenían en tierra, al cual libró del peligro, y luego defendió a Juan de Vera, a quien tenían cercado, y con ellos fue socorriendo a los demás, a tiempo que don Juan de Carbajal, y Pedro Sánchez Maduro se habían ya mejorado de sus enemigos valerosamente, de manera que ya casi todos estaban libres, cuando llegó la fuerza de los enemigos, tirándoles gran número de flechas, y con

“ tal vocería, que parecía que la isla se hundía, y haciéndoles rostro
 “ nuestra gente con gran esfuerzo, les impidieron la entrada.”

“A este mismo tiempo fueron *acometidos los navios por 20*
 “ *canoas*, y llegaron al término de *echar mano de las amarras y*
 “ *áncoras* con intento de meterse dentro, a los cuales resistieron
 “ Céspedes y Almaraz con otros soldados, que en los navios esta-
 “ ban, matando a algunos indios, que con atrevimiento quisieron
 “ asaltar y haciéndose algo afuera, dispararon algunas *culebrinas*
 “ *y arcabuces*, con que *trastornando varias canoas, los echaron a*
 “ *fondo*, y viéndose en tan gran conflicto ellos y los de tierra, ti-
 “ raron a huir, y los españoles con imponderable valor los siguie-
 “ ron, matando a su cacique principal, y ellos hirieron de un fle-
 “ chazo en la garganta a don Juan de Carbajal, de que murió
 “ dentro de tres días; llegaron tras ellos hasta donde *tenían sus*
 “ *canoas*, en las que luego se embarcaron y pasaron a la otra parte,
 “ donde había gran multitud de gente, mirando el paradero y fin
 “ de aquel negocio; y visto esto por los nuestros se recogieron a
 “ su cuartel, donde hallaron dos soldados muertos y cuarenta he-
 “ ridos, y entre ellos el capitán con tres heridas peligrosas, y to-
 “ dos juntos dieron muchas gracias a Dios Nuestro Señor por
 “ haberlos librado de tan gran peligro y traición.”

Como se ve, este fue un combate anfibio, preparado por los naturales del lugar con una táctica maravillosa. Volvieron a fracasar, no por falta de valor, sino por la superioridad en armas y materiales del adversario.

SUMISIÓN Y EXTINCIÓN DEL PODERÍO NAVAL GUARANÍ

Fue, también, el último intento naval de los aborígenes, con sus medios propios. No quedó memoria de otros. Los que se sucedieron después; las sublevaciones y sangrientas luchas en contra de los invasores, fueron realizadas con embarcaciones construidas al modo europeo y con armas iguales a las de los peninsulares.

¿Qué sucedió? Cuando la intrépida raza guaraní comprendió que sus monoxilos, sus remos y sus flechas nada podían hacer contra los navios de alto bordo, equipados con armas diabólicas que vomitan fuego y hierro, resolvió, de común acuerdo, desistir del ataque y someterse, en el agua, al poderío extraño de los blancos.

Con su fuerza naval habían conquistado el litoral fluvial marítimo del continente sud. Dominadores de las riberas y las playas,

se habían metido tierra adentro, en un principio de sometimiento de los pueblos del interior. Ya se dijo más arriba, cómo los chiriguano llegaron hasta los límites del Inca y se establecieron permanentemente en ellos. También lo hicieron en la desembocadura del Paraná. Luego de señorearse del río en toda su extensión, penetraron profundamente en el territorio de la actual provincia de Buenos Aires. Pehuajó, Guaminí, Ajó, Tuyú y otros muchos nombres guaranícos de la toponimia bonaerense, confirman la fuerza expansiva de esta raza de “indios canoeros”.

Se embelesa el espíritu pensando lo que hubiera llegado a ser, en el hemisferio sud, si, por un imposible, no llegaran los conquistadores europeos. Repitiéndose, una vez más, lo que tantas veces sucedió, a través de los siglos, con los pueblos de conciencia naval, se habrían ido imponiendo, y sometiendo a todos los pueblos que lo habitaban.

Los españoles destruyeron, no consta bien si con advertencia o sin ella, si dándole trascendencia o sin dársela, el poderío naval indígena más grande de las tierras por ellos conquistadas.

Sus navios señorearon las aguas marítimas y fluviales guaranícas durante más de tres centurias, expulsando o sometiendo a sus legítimos dueños, que antes que ellos las habían conquistado y dominado. Después de casi tres siglos de dominio absoluto (¡oh misterios de la historia!), naves criollas, mandadas por extranjeros y tripuladas por criollos, los arrojaron, en 1814, para siempre de las aguas guaranícas, dejándolas libradas al dominio de las nuevas generaciones, surgidas en este suelo de la mezcla de conquistados y conquistadores.

BIBLIOTECA RECREATIVA

En el cuarto piso de nuestra sede social, funciona esta Biblioteca que facilita libros a los señores socios y a sus esposas, y que pueden ser llevados a domicilio por un plazo máximo de 21 días.

H o r a r i o :

Lunes a viernes hábiles de 1600 a 1945

Salinidad oceánica y adaptación

Por el Capitán de Fragata Marcos A. Savon

Todas las sales disueltas en el mar configuran el ambiente, muy complejo, en el que medran numerosos representantes de su fauna y flora propias, siendo el agua el solvente más generalizado y eficiente en la naturaleza, también presente en los fluidos o líquidos internos de los tejidos de todas las formas vivientes, terrestres y marinas. Además, por razones que arrancan en el común origen marino de los organismos animales y vegetales, el cloruro de sodio es la sal que predomina en las soluciones, tanto internas como en el medio oceánico.

Cada solución tiene su presión osmótica propia, de acuerdo a su concentración. Esto tiene una importancia considerable en el ambiente oceánico, por su efecto sobre su fauna y flora, como trataremos de explicarlo.

Para aclarar conceptos, debemos recordar que la presión osmótica de una solución, en atmósferas, es igual a la presión que desarrollaría el cuerpo disuelto si, en estado gaseoso, ocupara, a la temperatura que se considera, el mismo volumen que la solución y de acuerdo a la fórmula:

$$P_t = P_o (+ at)$$

en la que P_o es la presión osmótica a cero grados centígrados, y $a = 0,003667$.

Dos soluciones de distinto tenor salino y, por lo tanto, de distintas presiones osmóticas, separadas por una membrana, tratan de establecer el equilibrio de sus presiones, mediante cesión de agua de la solución menos concentrada a la de mayor concentración, siempre que la membrana sea semipermeable.

Pero, en la naturaleza, ese tipo de membrana no es el corriente, no cumpliéndose el fenómeno de ósmosis, con la exactitud observable en la física general. De todas maneras, siempre se cumplen ósmosis modificadas, realizándose una endósmosis, cuando hay cesión de agua y otros elementos disueltos, del medio exterior al interior; y una exósmosis, cuando la transfusión es en sentido inverso.

Los organismos de la superficie terrestre, animales y vegetales, absorben, por endósmosis alimenticia, el agua necesaria para mantener la humedad en sus tejidos y están provistos de tegumentos especiales, internos y externos, que son verdaderas vallas defensivas para conservarla, evitando toda exósmosis excesiva, o mejor dicho deshidratación hacia el medio atmosférico, francamente hostil en este punto al individuo. Pero en el océano no existe ese peligro, puesto que el ambiente es favorable. En cambio, entran en juego las sales disueltas, internamente y en el medio exterior que, en sus reacciones recíprocas, tienden a restablecer el equilibrio de sus presiones osmóticas diferentes.

La membrana o envoltente de numerosas especies de fitoplancton oceánico, en gran parte unicelulares, es, prácticamente, permeable a la penetración del medio exterior, siendo casi iguales o isotónicas las presiones, realizándose los procesos de asimilación digestiva y respiratoria, en sí, verdaderas endósmosis, y el de eliminación que es una exósmosis, sin exigírsele al individuo mayor consumo de energía. Estos representantes de la flora minúscula marina se alimentan y respiran, es decir, se nutren directamente del medio exterior, fijando los elementos simples que, una vez transformados en compuestos asimilables, por el mismo fitoplancton, sean grasas, hidratos de carbono y otros, pasan a animales superiores, eliminando, por exósmosis, los residuos de su actividad vital.

En el medio marino, esa casi identidad de presiones entre individuo y ambiente, se extiende a las formas inferiores subsiguientes al fitoplancton, como veremos un poco más adelante.

Los dos procesos que venimos reseñando, fundamentales en el metabolismo general, son cumplidos por la célula o por el ejemplar unicelular que, a pesar de su simplicidad, desempeña funciones muy variadas. Subiendo un tanto en la escala de los seres, nos encontramos con que las células se asocian en tejidos muy diferenciados, tocándole a cada uno de ellos una función específica bien definida, que no es otra cosa que la subdivisión del trabajo, muy difundida en la naturaleza.

Si seguimos ascendiendo, llegamos, dentro del océano, a los peces con esqueleto que ocupan la posición tope. Sus tegumentos no son, como en los representantes inferiores, completamente permeables a la transfusión entre líquidos interno y exterior, pero, asimismo, no pueden liberarse de la influencia considerable de penetración que sobre ellos ejerce el medio, desde que deben cumplir dentro del mismo, todos los procesos vitales de endósmosis

y exósmosis a través de sus diferentes tejidos epiteliales, sea directamente, por la piel, sea por la mucosa intestinal durante la asimilación alimenticia, o de asimilación respiratoria, a través de la mucosa de las branquias. En este caso, y a diferencia de los individuos unicelulares, intervienen órganos reguladores especiales, muy activos, que mantienen el grado tónico necesario en los fluidos internos, lo que demanda, naturalmente, un mayor desgaste de energía.

Por otra parte, a sus tejidos llegan no sólo elementos simples, sino también compuestos elaborados en las etapas anteriores de dependencia alimenticia, propia tanto de tierra firme como del océano. Los procesos correspondientes de endósmosis y exósmosis tienen, ahora, más bien el carácter de diálisis, puesto que están presentes, para ser asimiladas, numerosas agrupaciones de aminoácidos, hidratos de carbono y grasas, unos solubles y otros no, cuya asimilación directa, acumulación como reservas orgánicas, transformaciones y eliminación final, requieren un mecanismo funcional muy evolucionado.

Todo esto nos lleva a pensar que, posiblemente, las diferencias de presiones osmóticas interiores y exteriores, sean índices determinativos del grado de evolución de la especie que se tome en cuenta, desde que observaremos que la reacción del individuo es tanto más acentuada, cuanto más alto es el peldaño que al mismo le corresponde en la escala de seres organizados.

Trataremos de abordar, con algunos ejemplos, esta ardua cuestión no resuelta satisfactoriamente. Nos valdremos de la tabla que va más abajo, en la que se consignan las presiones osmóticas determinadas en laboratorio, para cero grado centígrado, de los fluidos internos de algunos representantes de la fauna marina, y la del medio exterior que le corresponde en cada caso.

PRESIONES OSMÓTICAS COMPARADAS

ANIMALES MARINOS			ANIMALES DE AGUA DULCE		
Nombre	<i>P. osm.</i> <i>int. a 0°</i>	<i>P. osm.</i> <i>ext. 0°</i>	Nombre	<i>P. osm.</i> <i>int. a 0°</i>	<i>P. osm.</i> <i>ext. 0°</i>
Ostra	26,9	25,5-25,8	Caracol fluvial	2,65	0,24-0,3
Octopus	26	25,5-25,8	Pulga de mar ..	2,4	Id.
Langosta	21,9	21,7	Cangrejo fluvial	9,7	Id.
Tiburón	23	24			
Lenguado	9,4	22	Salmón	6,4	Id.
Congrio	9,3	25,8	Anguila	7,5	Id.
Bacalao	8,9	23,2	Carpa	6	Id.

Estos valores han sido deducidos de la fórmula:

$$P_o = - 12,08 \times T_c$$

en la que: P_o es la presión osmótica, en atmósferas, a cero grado, de una solución cuya temperatura de congelación es T_c .

Observamos en los animales marinos poco evolucionados, moluscos y crustáceos, como en los organismos unicelulares, que la presión osmótica de sus fluidos es casi isotónica con el medio ambiente, lo que aparentemente parecería indicar una perfecta adaptación, habilitándolos, entre otras cosas, a una amplia distribución y a extensos movimientos en la masa oceánica, cuando justamente es todo lo contrario lo que les ocurre, puesto que sus hábitos son eminentemente sedentarios.

En los animales inferiores y particularmente unicelulares, una identidad isotónica entre individuo y ambiente sería contraria a toda ley natural, pues si existiera cesarían por completo todos los fenómenos de osmosis en uno y otro sentido; no habría asimilación ni eliminación como funciones orgánicas fundamentales y, por lo tanto, la vida se interrumpiría en su origen. Luego, siempre y aun cerca de la isotonía, debe mantenerse el desequilibrio necesario para que el fenómeno mencionado se produzca.

Por una rara coincidencia, también en los selacios —tiburón, rayas y otros— son casi isotónicas las presiones interna y exterior. Ello se debe a que sus fluidos internos tienen un alto contenido de úrea, que, aumenta su presión osmótica propia. No debemos olvidar que los selacios carecen de esqueleto óseo y son, según se acepta, representantes que poco han evolucionado desde los primeros tiempos de su aparición. Como pertenecientes a los peces, son los cosmopolitas más conspicuos.

Si pasamos a los moluscos y crustáceos de agua dulce, la presión osmótica de sus fluidos internos es superior o hipertónica con respecto al medio, pero, asimismo, es mucho más baja que en sus congéneres del océano. De esto podría deducirse que todos esos animales, en uno y otro medio, tratarían de mantenerla dentro de ciertos límites no muy alejados de la que corresponde al ambiente, y realizar sus procesos orgánicos economizando energías en la acomodación necesaria. Esta quizás sea la explicación de sus caracteres sedentarios.

No ocurre así con los peces con esqueleto óseo. En los del medio oceánico, la presión interna es manifiestamente hipotónica. Por el contrario, en los de agua dulce, hipertónica, pero en ambos casos con valores muy distanciados de los del ambiente. Se trata

ahora de individuos altamente evolucionados, muy lejos del representante unicelular y que, por lo tanto, disponen de grandes recursos funcionales para realizar los complicados procesos de diálisis asimilativa y de eliminación que mencionáramos anteriormente, siendo muy enérgicas sus reacciones al ambiente y estando habilitados, en consecuencia, a soportar variaciones ocasionales en la salinidad que les es adecuada.

En síntesis, aun dentro del medio adecuado o propicio, debe cumplirse constantemente un proceso de acomodación y adaptación que nunca es definitivo, pues así lo exige la vida misma, correspondiendo a cada especie una capacidad determinada de resistencia a ese elemento adverso constituido por las variaciones de salinidad oceánica. De ahí que se hayan dividido los seres marinos, y en especial la fauna, en dos grandes grupos: los eurihalinos, que toleran alteraciones importantes, y los estenohalinos, sensibles a las mismas, siendo la salinidad ambiente, conjuntamente con la temperatura, los reguladores principales en la distribución de la flora y fauna, interesándonos sobremanera su efecto sobre los peces, ya que éstos ajustan sus movimientos periódicos y eventuales a fluctuaciones de las mismas que todavía no se conocen por completo.

Aparentemente, los grandes migratorios son del tipo eurihalino, más habilitados para soportar alteraciones de salinidad, en los vastos espacios en que deambulan.

Un ejemplo notable de resistencia nos lo brindan el salmón y la anguila, que realizan extensas migraciones, pasando, indistintamente, del ambiente pelágico al de agua dulce o inversamente, según las estaciones y grado de desarrollo.

Los desplazamientos observados, en grandes masas, con carácter de migraciones periódicas u ocasionales, y que son los que interesan a la industria pesquera, se cumplen, según la oceanografía clásica, más bien en extensión que en profundidad. Sin embargo, determinaciones muy recientes inducen a rever esa teoría, puesto que también se han llegado a establecer movimientos considerables en el sentido de la profundidad que, de confirmarse, aumentarían las posibilidades de la pesca, hoy confinada a la meseta continental y que, en consecuencia, nos llevaría a modificaciones importantes en las artes de la pesca, ya que habría que orientar la captura hacia nuevas especies del mar profundo hoy no conocidas y que, seguramente, tendrán un alto valor nutritivo.

Editoriales y Librerías que otorgan descuentos a los socios del Centro Naval

EDITORIALES

IBER-AMER ARGENTINA	10 %
ESPASA-CALPE ARGENTINA S. A.	10 %
EDICIONES ARAJU	10 %
EDITORIAL LOSADA	10 %
EDITORIAL ALBATROS	10 %
EDITORIAL L. LASSERRE {	Sobre libros en general 5 %
	Sobre libros de su fondo Edit. 10 %
	Papelería general. 5 %
EMECE EDITORIAL.	20 %

LIBRERÍAS

LIBRERIA DEL PLATA, S. R. L.	10 %
LIBRERIA DEL COLEGIO, S. A.	10 %
ACME AGENCY	10 %
FAUSTO {	Biblioteca 20 %
	Asociados 10 %
V A E	15 %

El combate de Los Pozos (*)

Por V. Mario Quartaruolo

El 11 de junio de 1826 fue día de gloria para nuestras fuerzas armadas.

La escuadra del emperador Pedro I trató, vanamente, de destruir la pequeña fuerza naval mandada por Guillermo Brown.

En el número anterior de esta publicación estudiamos los preliminares del combate.

Veamos ahora cómo se defendió nuestra fuerza del ataque de los numerosos barcos imperiales.

Nuestra escuadra permaneció silenciosa y quieta “h.^{ta} la una “ y tres cuartos de la tarde en q.^e aproximándose los enemigos, “ rompió sobre ellos un fuego sostenido, el q.^e fué contestado p.^r “ los enemigos desp.^s q.^e virando en vuelta del S. se hallaban a “ dos tiros de cañón.”¹

La iniciación del fuego por la escuadra argentina, hecha prematuramente, se debió al error que provocó un inesperado disparo de artillería del “*Congreso*”, ya que, como nos dice el mismo Brown, “tomándose esto como señal por los otros buques, toda la “ línea abrió el fuego, siéndole contestado por el enemigo. Las “ dos escuadras pronto se envolvieron en humo, irritado Brown “ con tal desperdicio de pólvora se esforzó por hacer parar el “ fuego: pero aunque lo logró a bordo de su propio buque, fué “ preciso enviar botes a los otros con aquél objeto.”² Tiempo después del disparo del “*Congreso*”, la “*25 de Mayo*” envargó una señal que decía: “Fuego rasante que el pueblo nos contempla”.

Ese día el nivel de las aguas había subido, lo que favoreció la acción de los barcos mayores del enemigo, que permanecieron en las posiciones tomadas sin temor de varar, y dos divisiones de barcos menores atacaban con dirección norte, mientras los nues-

(*) Parte de lo que aquí tratamos fue dicho en el Círculo Militar, el 23 de junio de 1954, en el acto organizado en homenaje a nuestro Primer Almirante, por la Academia de Investigaciones Navales “Almirante Brown”.

tros “respondían con punterías rectificadas, sin duda más ciertas por partir de buques estacionados en un río sereno, que las del enemigo, que unas veces eran cortas y otras tan elevadas que hubo proyectil que llegó a picar en las toscas del Retiro”.³

Los brasileños gastaban pólvora inútilmente, pues las balas, en general, no alcanzaban a nuestra línea y solamente hubo una esporádica tentativa a fondo realizada por el bergantín “*Caboclo*”, que se aproximó a los nuestros y sostuvo un intenso duelo que no pudo prosperar por falta de apoyo.

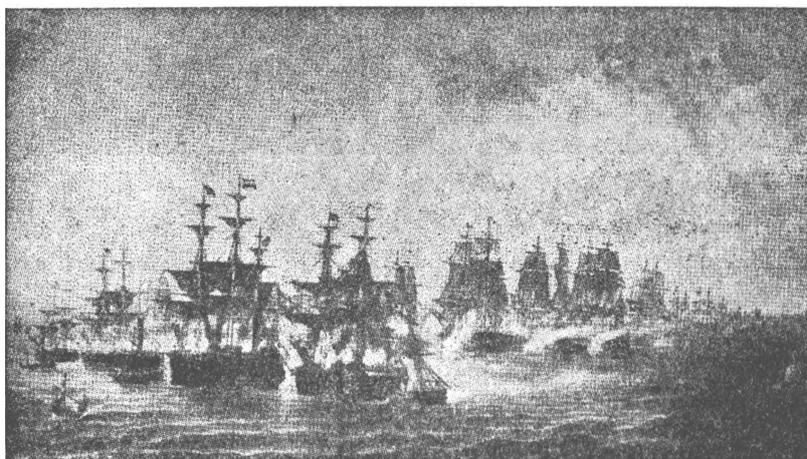
Mientras el pueblo, temeroso y emocionado, contemplaba el rudo cañoneo, se divisan en lontananza nuevas velas que resultan ser patriotas; era la escuadrilla de Rosales que regresaba de las Conchillas, después de desembarcar en la Costa Oriental las tropas y pertrechos que transportaba. El sábado 10 de junio el Gobierno había enviado a Brown una canoa para que el jefe participara a Rosales las instrucciones que creyera convenientes.⁴

El domingo 11, día del combate, Rosales dio velas de regreso a Buenos Aires y, a las dos de la tarde, recibió el oficio de Brown y puso proa en dirección a Los Pozos. A pesar del peligro de ser cortado, y previo un cambio de disparos con el enemigo, se incorporó con su escuadrilla sutil al grueso de las fuerzas.⁵

Esta hazaña, que le valió la efectividad de su grado de capitán, confirmó los óptimos antecedentes que se tenían de este oficial, del que podemos decir con Ratto: “Para quienes conozcan las acciones navales en que Rosales intervino, su actuación podrá ser la de uno de los buenos capitanes de Brown; empero, para el que inquiera respecto a las comisiones especiales que desempeñó apurando la investigación y considerando aquellos aspectos que hacen distinguida la actuación de un oficial, ese concepto se eleva notablemente”.⁶

La tentativa imperial fallaba en todos los aspectos; no pudo cortar la escuadrilla de Rosales, hecho que sin embargo intentó Norton, cuando en su citado parte nos dice: “mandé a las embarcaciones de poco calado dar caza a barlovento al resto de la escuadra de Buenos Aires, que regresaba de las islas de Hornos, atravesando el banco de las Palmas; el poco andar de los barcos hizo otra vez infructuoso el ataque; a pesar del intenso fuego de ambas partes, las embarcaciones entraron en Buenos Aires”.⁷ Nicolás Jorge, comandante del “*Balcarce*”, paraba valientemente el ataque de una corbeta enemiga contra el convoy.

Al comprobar la pasividad de la carga, los argentinos, no contentos con mantenerse a la defensiva y también con el propósito de ayudar a la división de Rosales, contraatacan con sus débiles cañoneras dotadas cada una, como sabemos, de sólo un cañón de 24, e imaginamos a Brown, Espora y Rosales, deseosos de cubrir los flancos de estribor y babor con alas y rastreras. “A las 4 14, 7 cañoneras nacionales mandadas por el General Brown, se dirigieron hacia el enem.^o y sostuvieron con él un vivo fuego h.^{ta} las 5 q.^e se retiraron”.⁸ Brown nos dice que emprendieron el ataque seis cañoneras;⁹ consideramos como más probable la cantidad de siete indicada por Alzogaray, pues tal era el número de las cañoneras que sufrieron el ataque y que estuvieron intercaladas entre los barcos mayores.



*En primer plano, la escuadra republicana. En segundo plano, la imperial.
A la izquierda, lejos, llega la división Rosales
(Cuadro del coronel Murature, Museo Naval)*

Uno de los comandantes que transbordaron de los barcos principales para dirigir el ataque de nuestra fuerza sutil fue, como es de presumirse, Espora, obligado acompañante del Almirante en hechos notables. Escribe Carranza al transcribir al ayudante de órdenes de Norton: “. . . A’s 4 horas, Brown com as canhoneiras, veiv fundear a meia distancia de tiro da Nichteroy...”. “An- ciado Brown en la poca agua, para no ser flanqueado, pero a tiro de metralla de la formidable fragata, y su línea de corbetas, vuelve a trabarse la refriega con encarnizamiento, en circunstancias que llegaba la división Rosales, al que significó se man- tuviera a la capa a su barlovento”.¹⁰

Norton se refiere a esta valiente operación en los siguientes términos: “Durante este tiempo, las embarcaciones enemigas que “ estaban fondeadas, juzgando probablemente que esta fragata estaba encallada (cuando en el fondo, la catedral de Buenos Aires, “ distaba S.W.4½ S.) aproximáronse a fuerza de remos e hicieron “ algún fuego, pero fueron obligadas a retirarse”.¹¹ Calla expuso que se trataba de las cañoneras enemigas, y este silencio vale más que cualquier elogio. Si osada fue la defensiva, ¿qué no debieron pensar autoridades y pueblo de esta inesperada contraofensiva?

El Diario de Love ¹² —que se encuentra en el Archivo de Ángel J. Carranza—, nos dice que los brasileños devolvieron el fuego de nuestras cañoneras, principalmente la “*Nichteroy*”, fuego que resultó ineficaz, se nos ocurre, por lo escurridizo de los blancos.

Mientras la noche asomaba tempranamente su boca, como es común en nuestra latitud en el mes de junio, el Almirante argentino izaba victorioso la señal de retirada hacia “la muralla”, como él llamaba al fondeadero de Los Pozos, verdadero limes defensivo de nuestra escuadra.

Las pérdidas argentinas fueron asombrosamente insignificantes, si tenemos en cuenta el carácter de la acción empeñada, “ la única pérdida sufrida fue de un hombre herido (que murió “ después) a bordo del «Congreso» y el mastelero de mesana de “ la «25 de Mayo» ligeramente ofendido”.¹³

Las pérdidas de los imperiales fueron mucho mayores; se lee al respecto en el diario de Alzogaray: “... se sabe que la escuadra enemiga tuvo 25 muertos y 37 heridos en el combate del “ 11 del presente; —junio— que el cap.ⁿ del bergat.ⁿ 29 de Agosto “ murió en aquella acción de una bala disparada de n.^{tras} Cañone- “ ras en el momento de haberle adelantado con el Gral. Brown; “ y que la Fragata Metroya —*Nichteroy*— ha recibido daños con- “ siderables por el fuego de las mismas”.¹⁴

La escuadra imperial se retiró y ancló en balizas exteriores a distancia de unas tres millas de Los Pozos y, al día siguiente, hubo reunión de jefes con el propósito de deliberar sobre lo que convenía hacerse: “. . .consulté —dice Norton— con el señor Jacinto—Senna Pereyra— y los comandantes de las embarcaciones “ mayores, Beaurepaire, Grenfell, Mariath, Hayden y Eyre y fui- “ mos de unánime opinión que no se podía atacar al enemigo en “ la posición que tenía tomada”.¹³ En las primeras horas de la tarde del 12 de junio la escuadra enemiga abandonó las aguas

próximas a Buenos Aires, dejando al vencedor gozar tranquilamente de su éxito.

Durante el cañoneo del día 11, la goleta brasileña "*Isabel María*", barco mercante rebautizado "*Almirante Brown*", que había sido apresada por nuestros marinos, aprovechando la preocupación que tenían las fuerzas bonaerenses, consiguió hacerse a la vela e incorporarse a la línea adversaria; se hallaba cuidada por un marinero que debió ser sobornado o vendido por agentes al servicio del Imperio.

Un hecho que da un matiz especial a la brillante acción de Los Pozos, que se ve así engalanada de cooperación popular, es el siguiente: "A bordo del bergantín Independencia la muger (sic) de un marinero, que había ido a visitar a su marido, se mantuvo durante la acción sobre cubierta, alcanzando cartuchos a nuestros bravos; y después de concluida, ella y cinco más, se han entretenido en hacer tacos a par de sus maridos. Los oficiales del buque han abierto una suscripción para premiar a aquella Heroína y sus compañeras".¹⁶

El parte de Brown sobre el combate reúne, como todos los suyos, las infaltables cualidades de sencillez, claridad y modestia; dice: "Fragata 25 de Mayo - Excmo. Señor - Llor y gloria eterna a los bravos que tengo el honor de comandar! en el ataque de hoy, no ha sufrido daño alguno nuestra escuadra, a pesar de haber sido atacada por 31 buques enemigos. Se han reunido los buques que fueron en convoy a la Banda Oriental, los que no han tenido novedad. Me es excusado recomendar a V. E. la oficialidad y tripulación. Dios Guarde a V. E. muchos años. Pozos, 11 de junio de 1826. Guillermo Brown. Excmo. Sr. Ministro de Guerra y marina".¹⁷

La contestación oficial está concebida en términos igualmente elevados.¹⁸ Mientras tanto, hemos olvidado al pueblo volcado en la ribera, cuya emoción traduce con maestría el joven bardo:

“¿Mas Brown cuando temió? Llegó el momento
 “ Y cada buque es un volcán; el fuego,
 “ De aclamación y vítores seguido,
 “ La muerte, el humo, circundólos luego;
 “ Y, á la vista robados,
 “ Solamente el horrisono estampido
 “ Su existencia avisaba
 “ Al pueblo, que, en silencio y confundido,
 “ Tan espantosa escena presenciaba”.¹⁹

La enorme nube negra que durante largo rato cubrió a los luchadores pareció, a los ojos de nuestro pueblo, desdichada mortaja de tanto valiente; semejaban esos 12.000 espectadores, multitud troyana presenciando el cadáver de Héctor tirado por el carro de Aquileo, o pueblo ateniense contemplando a lo lejos el destructor fuego persa sobre su indefensa ciudad, o Roma asombrada, divisar desde las murallas la espesa y por instantes más próxima polvareda producida por la caballería gala; sí, ¡sólo tales comparacones pueden traducir el espíritu abatido de un pueblo noble, pero impotente ante el hado adverso!

Pero... ¿Cómo narrar el cambio súbito, cuando entre brumas, pudieron contemplarse once banderas al tope y otras tantas naves flotando? Llantos, vivas, aplausos, y por fin... delirio incontenible cuando las cañoneras se desprenden de su línea en persecución del adversario poderoso. Al regreso de esas pequeñas naves y, cuando “la insignia del almirante volvía a flotar en la “ 25 de Mayo, se le significó por telégrafo, que el gobierno de- “ seaba vivamente escucharlo; por lo que dando las disposiciones “ relativas a la seguridad de la escuadra, después de observar “ que continuando el viento N. seguía la bajante, lo que hacía “ imposible toda tentativa por parte del enemigo, ponía el pie en “ tierra largo rato después que había desaparecido el crepúsculo “ de la tarde.”

“A pesar del frío y de lo avanzado de la hora, lo aguardaba allí un público inmenso, entre el que había circulado misteriosamente la noticia de su posible desembarco, ratificada por la permanencia de la música y de algunos carruajes en carácter oficial.”

“... El pueblo, ebrio de entusiasmo, frenético, loco, lo besa, lo abraza en tropel y dispútase por ver y palpar su persona invulnerable y convertida ya en grande espectáculo para la República, y que, como el recuerdo de aquel domingo, debía ser impercedero en las páginas de su historia!”

“Su tránsito fué aéreo, puede decirse, desde el desembarcadero hasta la fortaleza, donde esperaba el Presidente de la República con su séquito de gala.”

“La luna nueva con su esplendor tenue alumbraba aquella fantástica comitiva, cuando al llegar a la intersección de las calles 25 de Mayo y del Plata (hoy Rivadavia) detiéndose un instante... todas las miradas se dirigen a la izquierda... la sensación es general... adelante, adelante, gritan muchas voces...”

“ alto, alto, repiten otras... era un grupo de beldades que adornadas con los colores de la patria salían al encuentro del héroe, y adelantándose la graciosa Carmen Somellera, colocaba sobre su sien una espléndida guirnalda de mirtos y laureles, siendo tan intensa su emoción, que acto continuo se desvanecía en brazos de aquél.”

“Los reflejos comburentes de la gloria habían herido el suave encanto de la belleza.”²⁰

Esta preciosa descripción de Carranza muestra al pueblo porteño superando los “desfiles de triunfo” de los generales romanos. Se hallaban así perfectamente mancomunados en ideales y glorias: estadista, militar y pueblo, encontrándose unidos los tres factores del éxito preconizados por F. Maurice, quien dice sobre el particular: “Si la guerra sobreviene, llama en su auxilio al militar; pero también exige la cooperación del pueblo. Los tres, estadista, militar y pueblo, sólo pueden trabajar estrechamente en armonía cuando las funciones y los deberes correspondientes a cada uno son comprendidos por todos”.²¹

Con esta acción quedó definitivamente acondicionado el “frasco de esencia popular”, como llamaría sarcásticamente Díaz Vélez a la inigualable popularidad de Brown.

Espora afrontó con la tranquilidad del valiente el ataque que amenazaba ser definitivo, al lado de su jefe a quien servía de escudo resplandeciente. Cuando Brown expresó en su arenga que la “25 de Mayo” “será echada a pique antes que rendida”, sabía que en ese leño flotante sus marinos, comenzando por el capitán, habían fraguado en la fragua de la inteligencia al servicio de la gloria; Espora, a quien lo distinguió con el comando de su fragata, era ya desde la acción de La Colonia, modelo de su técnica; lo sabía, además, templado en su adolescencia por la férrea voluntad de Bouchard, y lo recordaba desde los once años, lejanos ya, del crucero al Pacífico.

Pudo Brown, confiado, abandonar en un bote su capitana, para inspeccionar la escuadra en un alto del combate, y pudo también, con igual confianza, ceder a Espora el mando de una cañonera, en el inesperado y arriesgado contraataque que llevó hasta el paroxismo el entusiasmo popular.

Espora, a medio tiro de cañón, jugaba su única pieza contra la nave de Norton, obligando a la “*Nichteroy*”, con sus 42 cañones, a abandonar la escena del combate, mientras los invernales rayos de aquel sol festivo, languidecían satisfechos de presenciar tan emotiva jornada.

Dice claramente César A. Silveyra al referirse a Espora: “Las “ indecisas acciones del 23 y 25 de Mayo dadas en el canal exterior de nuestro puerto, no pueden llenar las aspiraciones de “ un guerrero templado al fuego del cañón. Hacen falta las jornadas de los Pozos, para que la silueta del héroe se destaque”.²²

Pocos días antes del combate, el 30 de mayo, Tomás Espora ascendía a teniente coronel graduado y tuvo en ese año, de enero a noviembre, la situación de revista de capitán de marina.²³

Haremos ahora la crítica a la operación de Los Pozos.

Nuestra escuadra ocupaba un fondeadero rodeado de bancos que difícilmente iba a abandonar para enfrentarse con fuerzas inmensamente superiores como eran las imperiales; Norton debió buscar la táctica más adecuada para atacar a Brown y pudo encontrar dos modelos en operaciones victoriosas llevadas a cabo por los ingleses contra los franceses, a fines del siglo XVIII; nos referimos a San Cristóbal, triunfo de Hood, y a Aboukir, triunfo de Nelson. “La escuadrilla nacional estaba fondeada. Para com- “ batir con ella era menester una de estas dos cosas: o sacarla de “ su fondeadero y ganarse luego en él, cual ocurrió en San Cris- “ tóbal o colocar a la escuadrilla republicana entre dos fuegos, “ al estilo de Nelson en Aboukir, siquiera fuera con las naves de “ menos calado”.²⁴

De la proclama del Almirante Imperial deducimos que había decidido adoptar el ejemplo de Aboukir, ya que el 10 de junio, teniendo concentrada su flota a la altura de Quilmes, “en una orden “ del día, altisonante, con la que desafinarían los hechos, anunció “ que por haber el enemigo fraccionado sus fuerzas iba a atacarlo “ en sus posiciones favoritas y asestarle un golpe decisivo, hasta “ reducirlo a cenizas, aunque fuese a costa de los mayores sacri- “ ficios”.²⁵

La opinión de Senna Pereyra de atacar Los Pozos había prevalecido ; la operación decisiva se intentaba y el peso de la misma se encomendaba a “los buques ligeros y cañoneras”, como se deduce de otro pasaje de la mencionada orden del día.

Sin embargo, las esperanzas que Norton depositaba en sus barcos menores, fracasaron: “Las cañoneras imperiales —dice “ Villegas Basavilbaso— no se animan a atacar a fondo, ni servir “ de guías para que las corbetas, salvado el bajío, puedan entrar “ al abordaje.”²⁶

“Para la elección de una buena formación de combate, así “ como para la de un orden de batalla, hay que atender, sin duda,

“ en primer término, á que una y otra permitan la máxima utilización de las armas y el logro de los objetivos tácticos del encuentro.”²⁷

Ni la agrupación de los cuerpos de maniobra produjo una formación adecuada, ni adecuado resultó el orden de combate; nunca pudieron quedar rezagadas, como ocurrió en Los Pozos, las cañoneras, verdaderas fuerzas de choque en la emergencia.

No se puede empeñar una acción decisiva con un jefe que no siente entusiasmo por la misma; Norton era un valiente y lo demostró en varias ocasiones cuando tuvo que batirse en combates individuales, pero opinaba, que debía insistirse en un bloqueo estricto, que obligaría sin duda a salir a las naves argentinas, en cuyo momento se intentaría la acción final, ya que estaba convencido que Los Pozos era prácticamente inatacable; el tiempo y la paciencia obrarían el milagro.

Pero Pinto Guedes comprendía que el prestigio del Imperio se arruinaba con esa táctica y, entusiasmado por Senna Pereyra, ordenó el ataque, en el que debía corresponderle al marino recién citado una intervención preponderante, por mandar la fuerza sutil con base en La Colonia..., hasta los mismos celos pudieron enfriar el entusiasmo de Norton.

Algunos historiadores brasileños tratan de justificar el fracaso por la falta de agua; así, Meirelles da Silva dice: “Infructuosos fueron entretanto todos los planes y buena voluntad del valiente Norton, sus navios eran todos de calado superior a las aguas donde se hallaban los navios enemigos, y nada pudo conseguir”.²⁸ Sin embargo, en esa ocasión eran favorables las condiciones “de agua y viento”.²⁹ En cuanto al calado, la “25 de Mayo” lo tenía superior a muchos de los navios atacantes.

“La falta de agua y de buenos prácticos, exclama el barón de Melgago, la distancia (affastamento) de la mayoría de las cañoneras, y también la falta de previsión y de órdenes convenientes, redujeron el ataque proyectado a mero tiroteo...”³⁰

El barón de Río Branco afirma: ...“La acción, comenzó a la tarde y no pasó de una «naumaquia», (combate fingido), en el cual, sin ningún resultado, fueron consumidas por ambas partes municiones de guerra, como sucedió en la tentativa de ataque de Lord Nelson contra la flota francesa en Boulogne, el 4 de agosto de 1808... Los navios que más se pudieron acercar fueron las goletas D. Paula (Norton y Senna Pereyra), Providencia (Wenceslao Lisboa) e Itaparica (Petra Bettencourt), el bergantín Ca-

“ bocio (Grenfell) y el bergantín goleta Januaria (A. P. de Carvalho) ”.³¹

Escribe Lucas A. Boiteux acerca de la táctica naval brasileña en la guerra que tratamos: “... estableció nuestro almirante el “ bloqueo cuando parecía lo mejor haber procedido sin tibiezas, sin “ detenciones, llevando un decidido ataque a fondo a los elementos “ navales antagonistas, todavía en vías de organización.”

“Tal vez para su edad, para su tímido temperamento, de acuerdo con las enseñanzas bebidas en mezquina escuela, el consejo de Clausewitz —«comenzar por un fuerte golpe, disfrutar del “ primer éxito con nuevos golpes»—, fuese demasiada violencia, “ inconcebible herejía o rematada locura...”

“La guerra naval para él, hombre de no mucha inteligencia, “ resumíase pues, única y simplemente, a operaciones de bloqueo: “ confinar al enemigo y esperar con paciente táctica de gato viejo “ y sonoliento, que el ratón atrevido se resolviese a abandonar “ su seguro escondite.”³²

Las pocas veces que se intentó el ataque a fondo, como en el caso de Los Pozos, concluyó con el más completo fracaso.

Los historiadores brasileños tratan, como hemos visto, de restar importancia a la acción y atribuyen el fracaso al calado superior de los navios imperiales y a la posición defensiva, tan bien elegida, que poseía Brown.

Aun algunos historiadores nacionales restan también importancia al combate, impresionados quizá por la casi absoluta inocuidad de la acción imperial; así, Héctor R. Ratto dice: “Prodú- “ jóse entonces el cañoneo de Los Pozos, que no denominamos “ combate en razón a que ni hubo en él pérdidas materiales ni “ baja alguna, pero que sirve para exteriorizar, en la iniciación “ casi de las operaciones, la magnitud de las fuerzas morales creadas por nuestro Almirante...”³³

El prestigioso historiador debió dar mayor importancia a la segunda parte del párrafo transcrito, es decir, a la acción de las fuerzas morales, antes que a las pérdidas materiales. Una acción debe medirse por la cantidad de las fuerzas en pugna, por los objetivos tenidos en cuenta al entablarla y por los resultados.

Todo ello tuvo lo que nosotros llamamos “Combate de Los Pozos”; en cuanto a las fuerzas que se enfrentaron, una de ellas era una poderosa escuadra; el objetivo tenido en cuenta por los imperiales consistía, nada menos, que en barrer con nuestra fuer-

za de batalla; los resultados probaron una mala elección táctica por parte del enemigo, que si preparó una fuerza que podía cumplir el fin tenido en vista, no supo adaptarla a la elección del punto de ataque. Su operación fue un completo fracaso, la nuestra una victoriosa defensa, y, el resultado no hubiera cambiado, por ejemplo, si nuestras bajas hubieran sumado 50 muertos y los imperiales otras tantas. Así lo entendieron autoridades y pueblo de Buenos Aires que tributaron a los marinos un apoteótico recibimiento.

Por otra parte, la acción emprendida por las siete cañoneras, que fue dirigida fundamentalmente a facilitar la incorporación de la escuadrilla de Rosales, demuestra una superioridad militar evidente sobre los atacantes, a quienes causaron bajas sin sufrir las ellas; esas naves poseían un solo cañón cada una, que si tenían buen calibre, por lo pesados requerían largos intervalos entre disparo y disparo. Embarcaciones que en la ocasión fueron impulsadas a remo para acercarse más a los imperiales.

Por último, la incorporación de la escuadrilla de Rosales, que avanzó sobre los bancos con la proa apuntando hacia la capitana, y que no pudo ser cortada por los imperiales, que poseían fuerzas sutiles como para atreverse también sobre los bancos, completan la jerarquización que en nuestra historia ha conseguido el Combate del 11 de junio.

La acción acabó definitivamente con el proyecto brasileño de destruir nuestra escuadra en su base y con el peligro de bombardeo a la ciudad.³⁴ Algunas burlas hirientes estuvieron en boca de los siempre ocurrentes porteños, burlas que tendían a demostrar la pusilanimidad de los imperiales.³⁵

La superioridad de Brown sobre Norton en el doble aspecto táctico y moral se puso de manifiesto en Los Pozos, “el arte de guerra de Napoleón pudo cumplirse por parte de nuestro Almirante; ese arte consiste en tener los más grandes resultados, con los menores medios y con las menores pérdidas posibles”.³⁶

Norton fue un excelente capitán de barco, pero su capacidad como jefe de flota fue indudablemente menor; Brown, en cambio, es el prototipo del almirante: organizador, diligente, táctico, valiente, y humano; trataba a sus subordinados con amor y respeto y era un ejemplo de dedicación y coraje.³⁷

Hacemos nuestras las siguientes palabras de López: “Si Brown y nuestros marinos hubieran podido maniobrar en el río y en el mar con una buena fragata y tres corbetas, difícil

“ habría sido que la plaza misma de Montevideo se hubiera escapado de pasar por serios contratiempos y peligros que quizá no hubiera podido superar. Toda la faz de la guerra hubiera cambiado con esto solo, y sus resultados finales hubieran sido muy diversos de lo que fueron”.³⁸

Nuestro Almirante luchó con coraje, como hemos dicho, por defender la bandera de su solar adoptivo; lo hizo así en todas las circunstancias en que un enemigo amenazó al Plata, y jamás contó al adversario para enfrentarlo. Mantuvo el pabellón de la patria ante las osadías brutales “del número, ante las imposiciones de grandes y prestigiosos almirantes”.³⁹

En la guerra con el Brasil enfrentó a su adversario en condiciones desfavorables, pero tuvo en compensación una oficialidad de primer orden, entre cuyas figuras resalta la de Espora, digno subordinado de tal jefe, quien también poseía cualidades de ánimo, coraje e inteligencia realmente excepcionales.

La ciudad de Buenos Aires había sufrido encontradas emociones en la jornada del 11 de junio; luego del triunfal desembarco antes descrito, supo tributar a sus marinos los homenajes que bien merecían; los salones, el teatro y los colegios, celebran el éxito; en algunos ambientes a la usanza criolla, en las clases superiores a la manera francesa, que tanto se había impuesto por obra principalmente de Rivadavia. Dice Sarmiento a propósito de estas costumbres exóticas: “Hoy día las formas se descuidan entre nosotros a medida que el movimiento democrático se hace más pronunciado, y no es fácil darse idea de la cultura y refinamiento de la sociedad de Buenos Aires hasta 1828. Todos los europeos que arribaban creían hallarse en Europa, en los salones de París; nada faltaba, ni aún la petulancia francesa, que se dejaba notar entonces en el elegante Buenos Aires”.⁴⁰

“La noche del 11 de junio se repetía en el teatro Argentino la aceptada comedia de Regnard, «El distraído»; cuando al finalizar el quinto acto se presentó el Almirante Brown en el palco del presidente de la República... notando la concurrencia y ponerse reverente de pie, aclamándolo ardorosa, fué obra de un segundo. Y no satisfecha aún con esto, pide a voces que la compañía y la orquesta lo saludaran con el Himno.”⁴¹

No solamente son los nacionales los que celebran la victoria sino también los extranjeros y, entre ellos, los ingleses, que en muchas ocasiones se unieron a los nuestros en los festejos de tanto éxito.

“Algunos residentes ingleses, participando del mismo sentimiento, se asociaron para dar una representación dramática, como aficionados, cuyo producto se dedicaba al auxilio de los heridos de la escuadra.” “El 24 de julio pusieron en escena el drama *The Mountainers*. La concurrencia era inmensa. Antes del drama se leyó una Oda, —de la que hemos transcripto pasajes— compuesta por el joven Varela; era una interpretación del sentimiento dominante, y fué saludada por las aclamaciones del auditorio. El nuevo poeta se asociaba a las glorias de la patria, y recibía también una parte de sus coronas.”⁴²

Era el momento en que nacía para nuestra ciudad el arte lírico, en el que la figura del maestro Rossini ocuparía de inmediato un lugar privilegiado.

En medio de la guerra, la obra poética argentina, que en aquel entonces no tenía rival en América, era estimulada por autoridades y pueblo. El siglo de la música comenzaba a fructificar en nuestra tierra; entre el ruido de los cañones de nuestra escuadra, inundaban el ambiente las armonías de la música popular y lírica y las endechas de los jóvenes románticos; “... las niñas, si gozaban en la ópera con las melodías de Mozart y de Rossini sabían apreciar también á Lafinur y Esnaola; é interpretaban admirablemente como la bella Joaquina Izquierdo, primera Secretaria de la Sociedad de Beneficencia, las inspiraciones de los poetas de su tiempo”.⁴³

Pero, indudablemente, el acto más significativo tuvo lugar el lunes 13 de julio en la Sala Argentina, situada en la calle 25 de Mayo, que corresponde al N° 81 en la actualidad. En esa ocasión, las damas porteñas, que habían bordado una enseña de seda con nuestros colores, la obsequiaron a Brown; contenía “en el centro, en letras de oro y entre gajos de laurel, la significativa fecha: “11 de junio de 1826”.⁴⁴ Era rectangular, de 2,30 x 1,95. El acto se realizaba bajo los auspicios de la Sociedad de Beneficencia y los periódicos de Buenos Aires anunciaban la ceremonia en forma destacada.⁴⁵

A eso de las doce del día, en el salón de lectura, se realizó la ceremonia. La diputación femenina “se componía de las señoras Manuela Aguirre, Petrona de Sarratea, Bernardina Chavarría de Viamonte, María Josefa Sosa Marín, María de Azcuénaga, de Mier, Casacuberta, María Feijoo de Vázquez, matronas de la Sociedad de Beneficencia y otras damas de la aristocracia bonaerense.”

“Media hora después, los vítores del pueblo que inundaban las calles de avenida, como los acordes marciales de una banda de músicos apostados en las afueras del edificio, anunciaban la aproximación del héroe del Once de Junio, en medio de un séquito brillante de Jefes y Oficiales de la armada.”⁴⁶

La secretaria de la Sociedad de Beneficencia, doña María Sánchez de Mendeville, más conocida por Mariquita Sánchez, bella, graciosa e inteligente, se adelanta conduciendo en bandeja de plata el obsequio, que fue extendido sobre una mesa y ofrecido por la portadora con estas palabras: “Señor: Llenas de admiración y entusiasmo por vuestra conducta en la jornada del 11 de junio, las Damas Argentinas han bordado esta bandera, y me han elegido para que en su nombre os la ofrezca como una sencilla pero sincera expresión de su reconocimiento. Ellas esperan que os acompañará en los combates que emprendáis en defensa de nuestra Patria.”

“Este breve pero elocuente discurso, fué contestado por el General Brown, dando gracias a la Sras., por un obsequio que tanto lo lisongeaba, asegurándoles en su nombre y en el de sus oficiales que aquella bandera no vendría abajo, sino cuando cayera el palo o se sumergiera el buque.”

“Los concurrentes aplaudieron respuesta tan lacónica como expresiva con repetidos, Vivas!!”⁴⁷

El presidente de la Sala Argentina, don José Ignacio de Garmendia, entregó a Brown los 2.400 pesos, producto de la suscripción, con estas palabras : “El Presidente de la Sala Argentina no tiene voces con que poder expresar todo el placer que siente al dirigirse á Sr. General Brown para ofrecerles a nombre de los Srs. Socios un testimonio de gratitud hacia los bravos Marineros que bajo su mando se han adquirido el nombre de héroes. Dígnese vuestra señoría aceptarlo y asegurar a estos valientes, que el Comercio Argentino jamás olvidará lo que debe a sus esfuerzos”.⁴⁸

En el Colegio de Ciencias Morales, anexo a la Universidad de Buenos Aires y obra como ésta del genio de Rivadavia, que refundió en él al antiguo establecimiento del tiempo de Pueyrredón, el Colegio de la Unión del Sud, establecimiento situado al lado de la iglesia de San Ignacio, sede del colonial San Carlos, que llega hasta nosotros con el actual Colegio de Buenos Aires, se realizó, el 7 de julio de 1826, otra ceremonia patriótica a pedido del propio almirante Brown.

Ese día, ante muchos alumnos, algunos de los cuales integrarían luego la “Joven Argentina”, que nos daría la organización política, se presentó en el Salón de Actos el Almirante con la bandera que le habían obsequiado cuatro días antes, y a la misma hora, las Damas Argentinas. Como en aquella ocasión, lo acompañaban: Espora, Toll y otros ciudadanos.

El rector del establecimiento, don Manuel de Yrigoyen, presentó la enseña a los jóvenes alumnos, pronunciando estas palabras: “Señores: a vosotros estaba reservado presenciar un hecho “ que no tiene ejemplo en nuestra historia, y que nuestros padres “ no tuvieron la dicha de ver, porque vivieron bajo el poder de la “ tiranía. Sois testigos de un hecho el más remarcable. El héroe “ de nuestra escuadra republicana, el inmortal Guillermo Brown, “ cuyo nombre sólo es el temor de nuestros enemigos, porque sólo “ su nombre importa una victoria positiva, os está mostrando el “ premio que ha recibido de sus conciudadanos, y os excita a que “ aspiréis a tener esta satisfacción, que es la mas dulce del mundo. “ Para conseguirla, imitad sus virtudes, sea Brown vuestro modelo “ y así esta será la Patria exclusiva de los héroes”.⁴⁹

Dos alumnos mostraron al colegio la bandera, y otros dos, Manuel Herrera y José Antonio Barros, se encargaron de dirigir palabras de agradecimiento, en medio del aplauso general. Luego un coro de educandos entonó la Canción Nacional y Brown dirigió al final una breve alocución.

Pocos días después, a raíz del heroico contraste de Quilmes, esos jóvenes estudiantes, que ya se encontraban ampliamente identificados con nuestros marinos, iniciaron, conjuntamente con las alumnas de la escuela de niñas, una colecta para ayudar a las víctimas del contraste.

En esa jornada de Quilmes, y en tantas otras de la guerra, la Bandera de Los Pozos fue custodiada por Brown y Espora; y el Almirante, en agradecimiento al brillante comportamiento de este joven porteño, lo hizo depositario de la insignia, hecha y aderezada por las Damas Argentinas, no en carácter de fútil devaneo, sino como signo potísimo de admiración nacional hacia los ínclitos marinos de la Patria, que recibieron el justo prez patentizado en el sirgo bordado, que con palabras sencillas, entregó en día memorable la popular Dama Porteña al glorioso Almirante.

Que Espora fue el depositario de la gloriosa enseña nos lo dice su primer biógrafo y amigo, Agustín Francisco Wright, con estas palabras: “Más adelante el general Brown regala a Espora

“ la Bandera que las Damas Argentinas le presentan en honor
“ de ese día, —11 de junio— y que su viuda y huérfanos conser-
“ van como un glorioso recuerdo”.⁵⁰ Y dice muy bien Ratto sobre
esta referencia: “La asistencia de Brown en Buenos Aires cuando
“ se hizo esta publicación y aun su concurrencia al acto en que
“ dichas palabras se pronunciaron por primera vez, comprueban
“ la veracidad de tal afirmación y demuestra que debió ser muy
“ saliente la actuación de su capitán de banderas. La insignia de
“ los Pozos, una de las reliquias de mayor sugestión guardada en
“ el Museo Histórico Nacional, recobra así un nuevo significado:
“ la de haber sido conservada en propiedad por Espora por deseo
“ del Jefe de la Escuadra, que éste y su familia mantuvieron en
“ su poder varios años. Cuando el facsímile de aquella insignia se
“ ize en nuestras naves de guerra en cumplimiento a un reciente
“ y bien inspirado decreto, el personal de la marina verá en ella,
“ conjuntamente con la decisión heroica de vencer que la misma
“ representa, el trapo sagrado que fué muestra visible de la ad-
“ miración que el glorioso almirante sentía por el capitán por-
“ teño”.⁵¹

La familia de Espora devolvió al Almirante la bandera, y ella cubrió su féretro, cuando en 1857 fue conducido al lugar del eterno descanso. Al conmemorarse el centenario del Capitán de los Andes, se la condujo por la calle Florida, desde la Plaza de Mayo hasta el Retiro, “por un antiguo grumete del almirante, el sargento Mayor Cueli, y escoltada por los marinos sobrevivientes de la guerra de la Independencia y del Brasil, que sirvieron a las órdenes de Brown o fueron sus contemporáneos.”

“Queda de esta enseña la orla de laureles circundando la fecha que le dió origen y algunos jirones de su antigua tela; pero debemos saludarla como la más antigua bandera naval de la República.”⁵²

(Véase el interesante trabajo de investigación solicitado por el Centro Naval al capitán de navío contador Humberto F. Burzio, y publicado en el Boletín de la institución, número 617, correspondiente a julio-agosto de 1954.)

Al año de la acción el *Mensajero Argentino* recordó elogiosamente el famoso combate,⁵³ que en varias ocasiones supo de la celebración oficial y popular.

Uno de los festejos más sencillos y emotivos fue el que le tributó la Marina de Guerra al cumplirse el Centenario: una división de la escuadra al mando del capitán de navío Julio Casta-

ñeda, e integrada por nueve unidades, fondeó en Los Pozos, levantó su engalanado, e hizo las salvas de honor.⁵⁴ Estremeciósse nuevamente el río, como aquel lejano 11 de junio, y lloró de emoción, no ya la gran aldea sino la metrópoli de la América Latina.

NOTAS

1. LYNCH, FRANCISCO: *Noticias del Puerto de Buenos Aires*. Original que se encuentra en el Archivo de la Nación. División Nacional. Sec. Gobierno. Archivo del Dr. Ángel J. Carranza. Caja 2.
2. BROWN, GUILLERMO: *Acciones navales de la República Argentina*, p. 50.
3. SOMELLERA, ANTONIO: *Acontecimientos navales durante el primer año de la guerra con el Brasil*. Boletín del Centro Naval, vol. I, p. 501.
4. ARCHIVO DE LA NACIÓN: Archivo del Dr. Ángel J. Carranza. Caja 2.
5. El *Diario de navegación* del convoy de Rosales se encuentra en nuestro Museo Naval. En lo referente al día 11 dice: “Amaneció v.^{to} fresco al “ N.... Di la Bela á las mismas horas (12) p.^a Bs. Ay. A la 1½ aviste “ una Canoa q.^e benia de debaxo de los Serros de S.ⁿ Juan, me puse “ enfacha y aviste al Enemigo. A las dos de la tarde recibí oficio del “ Sr. Gral. de la Esquadra é instruí.^{do} del dho., maniobre. Conforme se “ me mando, reunido con todo el comboy estube sobre el Enemigo abien.^{do} “ arribado en Popa á las 4 de la tarde. Hize siete tiros de Cañón á bala “ sobre el Berg.^{tin} Caboclo y una Corbeta, siguiendo siempre mi rumbo á “ la Capitana q.^e en aquel acto era la Cañonera N^o 12 q.^e hizo la Señal de “ dexar la Acción. Me mantube á la Capa á barlob.^{to} de la Capitana y “ fuy en el bote á dar cuenta de aver concluido con mi comision, e “ igualm.^{te} lo anuncie á S. E. por medio de oficio. Posos abordo de dho. “ Buque á 11 de Junio de 1826. - *Leonardo Rosales.*”
6. RATTO, HÉCTOR R.: *Rosales*, p. 38.
7. BOITEUX, HENRIQUE: *Os nossos almirantes*, t. III, p. 11.
8. ALZOGARAY, ALVARO DE: *Op. cit.*, p. 41.
9. BROWN, GUILLERMO: *Op. cit.*, p. 51.
10. CARRANZA, ÁNJEL JUSTINIANO: *Campañas navales de la República Argentina*, t. IV, p. 100.
11. BOITEUX, HENRIQUE: *Op. cit.*, t. III, p. 11.
12. ARCHIVO DE LA NACIÓN: *Div. Nacional. Sec. Gobierno*. Archivo del Dr. Ángel J. Carranza. Caja 2.
13. ARCHIVO DE LA NACIÓN: *Div. Nacional. Sec. Gobierno*. Archivo del Dr. Ángel J. Carranza. Diario de Love. Caja 2.
14. ALZOGARAY, ÁLVARO DE: *Diario de operaciones de la escuadra republicana*, p. 44.
15. BOITEUX, HENRIQUE: *Op. cit.*, t. III, p. 11.
16. “*Mensagero Argentino*”, N^o 50, Buenos Ayres, jueves 15 de junio de 1826.
17. “*Mensagero Argentino*”, N^o 49, Buenos Ayres, martes 13 de junio de 1826.
18. “N. 166. 12 de junio. El Ministro Sec.^o de Guerra y Marina ha recibido “ el parte q.^e le dirigió el Sr. General Gefé de la Esquadra Nacional “ sobre el combate que ella sostubo el 11 del presente contra 31 Buques “ de Guerra del Emperador del Brasil; y habiéndolo elevado al conoci- “ miento de S. E. el Presidente de la República, tiene orden para mani- “ festar al Sr. General, q.^e el Gobierno está satisfecho de la conducta “ del Gefé, Comandantes, y Oficiales y Tripulaciones de la Esquadra en “ aquella acción, y quiere, q.^e á su nombre se den las gracias á los bravos “ que imitando á su digno xefe supieron esperar, y sostener con entereza “ un ataque tan desigual en fuerza como en valor por parte de los ene-

- “ migos, cuya conducta hace más notable el esperarlos q.^e el resistirlos.
 “ Al Ministro q.^e subscribe le es lisonjero dirigirse con este objeto al
 “ Sr. General Gefe de la Esquad.^a Nacional, á quien ofrece los sentimien-
 “ tos de consideración de que es digno. Al Sr. Gen.^l Gefe de la Esquadra
 “ Nacional.” ARCHIVO DE LA NACIÓN : *División Nacional. Sec. Gobierno. Marina*. Copiador de notas. 1826. V-XXXI, 9-14, folio 42.
19. VARELA, FLORENCIO: *Al combate naval de Los Pozos*.
 20. CARRANZA, ÁNGEL JUSTINIANO: *Op. cit.*, t. IV, pp. 101 y 102.
 21. MAURICE, F.: *Los gobiernos y la guerra*, p. 143.
 22. SILVEYRA, CÉSAR A.: *Centenario del coronel Tomás Espora*. Conferencia, p. 15.
 23. ARCHIVO DE LA NACIÓN : Constancias de “Tomas de Razón” y “Listas de Pago de Marina”.
 24. RATTO, HÉCTOR R.: *Historia de Brown*, t. I, p. 285.
 25. CAILLET-BOIS, TEODORO: *Historia naval argentina*, p. 259.
 26. VILLEGAS BASAVILBASO, B.: *La acción naval de Los Pozos*, p. 7.
 27. VON LABRÉS, RUDOLF: *Táctica naval*, p. 6.
 28. MEIRELLES DA SILVA, THEOTONIO: *Historia naval brasileira*, pp. 101 y 102.
 29. SOMELLERA, ANTONIO: *Op. cit.*, p. 499.
 30. CARRANZA, ÁNJEL JUSTINIANO: *Op. cit.*, t. IV, p. 107.
 31. BARÃO DO RIO-BRANCO: *Ephemerides brasileiras*, p. 303.
 32. BOITEUX, LUCAS A.: *A tactica ñas campanhas navaes nacionaes*, p. 73.
 33. RATTO, HÉCTOR R.: *Hombres de mar en la historia argentina*, pp. 207 y 208.
 34. CARRANZA, ÁNJEL JUSTINIANO: *Op. cit.*, t. IV, pp. 104 a 107.
 35. Pueden leerse sobre el particular algunos comentarios de “*La Gaceta Mercantil*”, N° 795, del lunes 3 de julio de 1826, y N° 798, del jueves 6 de julio de 1826; “*Mensagero Argentino*”, N° 53, del jueves 22 de junio de 1826.
 36. BOUCHER, ARTURO: *El arte de vencer en los dos polos de la historia*, p. 178.
 37. Dice el CONTRAALMIRANTE MARIANO F. BEASCOECHEA en la página 13 de su obra *La novela del mar*: “¿Sabes que a un marinero lo mira y lo trata el superior como si fuera un hijo, porque así el deber, el honor y la Patria lo reclaman, y que el respeto exterior nada vale si uno no se siente respetado? ¿Sabes cuál es el criterio del que manda?: la severidad para los malos; la bondad para los buenos; sólo la justicia es para todos.”
 38. LÓPEZ, VICENTE FIDEL: *Historia de la República Argentina*, t. X, pp. 98 y 99.
 39. VILLEGAS BASAVILBASO, B.: *Guillermo Brown*, p. 46.
 40. SARMIENTO, DOMINGO F.: *Facundo*, p. 125.
 41. CARRANZA, ÁNJEL JUSTINIANO: *Op. cit.*, t. IV, p. 112.
 42. DOMÍNGUEZ, LUIS L.: *Biografía del doctor don Florencio Varela*. Galería de celebridades argentinas, p. 185.
 48. LAMARQUE, ADOLFO: *La literatura argentina en la época de Rivadavia: D. Bernardino Rivadavia*. Libro del primer centenario de su natalicio publicado bajo la dirección de Andrés Lamas, p. 153.
 44. BUCICH ESCOBAR, ISMAEL: *Banderas argentinas de la Independencia*. “Boletín de la Academia Nacional de la Historia”, vol. XV, p. 106.
 45. “Hoy a las 12 del día, en la Sala Argentina, se debe presentar al Sr. Gen. Brown, la bandera ofrecida por las Señoras de Buenos Ayres, en reconocimiento de la bravura que desplegó en la acción del 11 de Junio, é igualmente se le entregará la subscripción en obsequio de las tripulaciones de la escuadra nacional.” “*La Gaceta Mercantil*”, N° 795. Buenos Aires, lunes 3 de julio de 1826.

46. CARRANZA, ÁNJEL JUSTINIANO: *Op. cit.*, t. IV, p. 113.
47. “*La Gaceta Mercantil*”, N° 796. Buenos Aires, martes 4 de julio de 1826.
48. En el mismo número de “*La Gaceta*” indicado en la cita anterior, se agrega: “Como la Sala se hallaba adornada con una mesa cubierta de “ refrescos y licores, luego despues de concluida la ceremonia de entrega “ hubieron los siguientes brindis. El del Sr. Juan M. Forbes, Ministro “ de los E. Unidos: «La mas brillante recompensa del valor es la sonrisa “ que lo aprueba del bello sexo y en ninguna circunstancia es mas mere- “ cida que en la presente.» El segundo fue: «A la gran familia de Ame- “ rica... Que cada Estado halle tan valientes defensores de sus derechos “ así como los que ha producido la República Argentina.» ... Respondió “ el General Mancilla (sic), con que los Estados Sud Americanos, debían “ mucho al sabio ejemplo e interes que les habian mostrado los Estados “ Unidos.”
- El periódico “*L’Echo Français*” dijo: “...les hommages touchans “ rendus par un peuple libre a un brave citoyen, valent un peu mieux, “ nous le pensons, que des rubans, des pensions ou des titres...”
49. “*La Gaceta Mercantil*”, N° 801. Buenos Aires, lunes 10 de julio de 1826.
50. *Noticia del Señor Coronel D. Tomás Espora que falleció en esta ciudad el 25 de Julio de 1835*. Por Un Amigo Suyo, p. 9.
51. RATO, HÉCTOR R.: *Espora*, pp. 46 y 47.
52. BUCICH ESCOBAR, ISMAEL: *Op. cit.*, p. 107.
53. “*Mensagero Argentino*”, N° 224. Buenos Aires, lunes 11 de julio de 1827.
54. “*La Prensa*”. Buenos Aires, viernes 11 de junio de 1926.

FUENTES

DOCUMENTALES

- Archivo General de la Nación.
- Archivo de Ángel Justiniano Carranza. En: Archivo General de la Nación.
- Documentos del Museo Naval.

PERIODÍSTICAS

- “*La Gaceta Mercantil*”.
- “*La Prensa*”.
- “*L’Echo Français*”.
- “*Mensagero Argentino*”.

BIBLIOGRÁFICAS

- ALZOGARAY, ÁLVARO DE: *Diario de operaciones de la escuadra republicana. Campaña del Brasil (1826-28)*. Archivo General de la Nación. Montevideo, 1934.
- ARMITAGE, JOÃO: *Historia do Brazil, etc.* Traducida del inglés por Un Brasileño. Río de Janeiro, 1837.
- BALDRICH, J. A.: *Historia de la guerra del Brasil*. Imprenta La Harlem. Buenos Aires, 1905.
- BARÁO DO RIO-BRANCO: *Ephemerides brasileiras*. Imprenta Nacional. Río de Janeiro, 1918.
- BEASCOECHEA, MARIANO F.: *La novela del mar*. Buenos Aires, 1933. Biblioteca del Suboficial. Círculo Militar.
- BOITEUX, HENRIQUE: *Os nosos almirantes*. Tomos II y III. Imprensa Naval. Río de Janeiro.

- BOITEUX, LUCAS ALEXANDRE: *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados de D. Jodo VI e D. Pedro I (1807-1831)*. Imprenta Naval. Rio de Janeiro, 1913.
- BOITEUX, LUCAS ALEXANDRE: *A táctico, nas campanhas navaes nacionaes*. Comp. Melhoramentos de S. Paulo.
- BOUCHER, ARTURO: *El arte de vencer en los dos polos de la historia.. Su ley eterna*. Traducción de teniente coronel de E. M. Justo P. González y mayor de E. M. Félix Best. Circulo Militar, Biblioteca del Oficial. Volumen CLXVIII. Buenos Aires
- BROWN, GUILLERMO: *Acciones navales de la República Argentina (1813-1826)*. Imprenta del Ministerio de Marina. Buenos Aires, 1904.
- BUCICH ESCOBAR, ISMAEL: *Banderas argentinas de la Independencia*. Boletín de la Academia Nacional de la Historia, vol. XV. Buenos Aires, 1941.
- BURZIO, HUMBERTO F.: *La bandera de Los Pozos*. Boletín del Centro Naval, N° 617, julio-agosto de 1954. Buenos, Aires.
- CAILLET BOIS, TEODORO: *Historia naval argentina*. Emecé Editores. Buenos Aires, 1944.
- CARRANZA, ÁNJEL JUSTINIANO: *Campañas navales de la República Argentina. Cuadros históricos*. Tomo IV. Buenos Aires, 1916.
- DOMÍNGUEZ, LUIS L.: *Biografía del doctor don Florencio Varela*. Galería de celebridades argentinas. Ledoux y Vignal, editores. Buenos Aires, 1857.
- GARCEZ PALHA, JOSÉ E.: *Ephemerides navaes ou Resumo dos fados mais importantes da historia naval brasileira desde 1° de Janeiro de 1822 a 31 de dezembro de 1890*. Typographia da Gazeta de Noticias. Rio de Janeiro, 1891.
- JACEGUAY, A., E VIDAL DE OLIVEIRA: *Quatro seculos de actividade marítima. Portugal e Brasil*. Imprenta Nacional. Rio de Janeiro, 1900.
- LAMAS, ANDRÉS: *D. Bernardino Rivadavia*. Libro del primer centenario de su natalicio publicado bajo la dirección de... Imprenta de S. Ostwald. Buenos Aires, 1882.
- LÓPEZ, VICENTE F.: *Historia de la República Argentina. Su origen, su revolución y su desarrollo político hasta 1852*. 4ª edición. Librería "La Facultad". Buenos Aires, 1926. Tomo X.
- MAURICE, F.: *Los gobiernos y la guerra. Un estudio sobre la conducción de la guerra*. Traducido del inglés por el capitán Aureliano E. Boatella. Talleres gráficos del Instituto Geográfico Militar. Buenos Aires, 1931.
- MEIRELLES DA SILVA, THEOTONIO: *Historia naval brasileira. Para uso das escolas á cargo do Ministerio dos Negocios da Marinha*. Editor B. L. Garnier. Rio de Janeiro, 1884.
- *Noticia del señor coronel D. Tomás Espora. Que falleció en esta ciudad el 25 de julio de 1835*. Por Un Amigo Suyo. Imprenta Argentina. Buenos Aires, 1835.
- RATTO, HÉCTOR R.: *Espora. 1835-1935*. Impresión dispuesta por el Centro Naval. Establecimiento Gráfico Argentino. Buenos Aires, 1935.
- RATTO, HÉCTOR R.: *Historia de Brown*. Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina. Librería y Editorial "La Facultad". Buenos Aires, 1939. Tomo I.
- RATTO, HÉCTOR R.: *Hombres de mar en la historia argentina*. Talleres Gráficos "Tomás Palumbo". Buenos Aires, 1941.
- RATTO, HÉCTOR R.: *Rosales. 1836-1936*. Impresión dispuesta por el Centro Naval. Taller Gráfico de Luis Bernard. Buenos Aires, 1936.
- SARMIENTO, DOMINGO F.: *Facundo*. Las cien obras maestras. Editorial Losada. Buenos Aires, 1938.
- SILVEYRA, CÉSAR A.: *Centenario del coronel Tomás Espora*. Conferencia leída en el Centro Naval por el teniente de navío... Revista Nacional. Casa Editora. Buenos Aires, 1900.

- SILVEYRA, CÉSAR A.: *Trafalgar*. Conferencia dada en 1899 a los alumnos de la Escuela Naval Militar. Editor G. Kraft. Buenos Aires, 1900.
- SOMELLERA, ANTONIO: *Acontecimientos navales durante el primer año de la guerra con el Brasil*. Conferencia leída en el Centro Naval el 7 de septiembre de 1883. Boletín del Centro Naval, vol. I.
- VARELA, FLORENCIO: *Al combate naval de Los Pozos*. Poesía.
- VILLEGAS BASAVILBASO, BENJAMÍN: *Guillermo Brown. 1777-1857. Primer Almirante de las Provincias Unidas del Río de la Plata*. Talleres Gráficos Monqaut y Bonthoux. Buenos Aires.
- VILLEGAS BASAVILBASO, BENJAMÍN: *La acción naval de Los Pozos*. Discurso pronunciado en el Centro Naval el 11 de junio de 1926 con motivo de su primer centenario.
- VON LABRÉS, RUDOLF: *Táctica naval*. Traducida directamente del alemán por Salvador Carvia y Caravaca. Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneira. Madrid, 1904



GUERRA DE PORTAAVIONES

Por el Teniente OLIVER JENSEN, U. S. N. R.



Libro traducido al castellano y editado por la Biblioteca del Oficial de Marina, que contiene interesantes narraciones de la Guerra en el Pacífico.

Precio del ejemplar: \$ 4.—



EN VENTA EN LA OFICINA DEL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Estudio comparativo de la turbina a gas con la turbina a vapor y el motor Diesel en la aplicación naval

Por el Teniente de Fragata (T) Osvaldo Santos Gallo

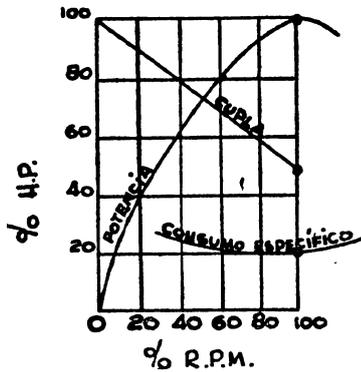
Si bien la comparación de distintos tipos de plantas propulsoras es un tema hasta cierto punto relativo, puesto que, aparte del punto de vista técnico, habría que considerar los problemas particulares, como ser: facultades naturales de un país para la fabricación de un determinado tipo de maquinaria, costo de materiales y mano de obra, impuestos, etc., trataremos de reseñar en pocas palabras las ventajas y desventajas de una planta de turbinas a gas respecto a la turbina a vapor y el motor Diesel en el uso naval, viendo separadamente cada uno de los factores más sobresalientes.

Antes diremos que la turbina a gas usada primeramente como sobrealimentador de motores, en instalaciones para la destilación del petróleo efectuando el proceso Houdry y en la caldera de circulación forzada Velox, ha tenido en estos últimos años un amplio desarrollo, y digamos que ya pasado casi totalmente su período experimental y en vista del progreso y los resultados obtenidos, está ya empezando a vencer esa cierta hostilidad de que es objeto toda innovación de esa magnitud. Además, como en sus fases de turbopropulsor y turborreactor prácticamente domina el campo de las altas velocidades aéreas y dadas sus características, podemos predecir un gran desarrollo en el campo de la aplicación naval.

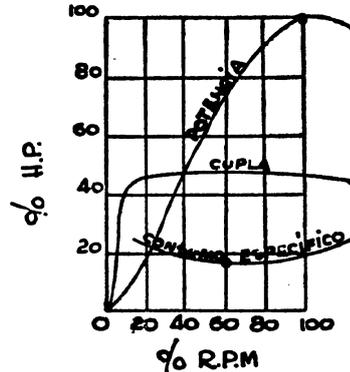
Los factores a considerar son los siguientes:

1. - Características de funcionamiento.

Para poder ver claramente este punto, haremos una comparación respecto al motor Diesel, con el cual existen las mayores diferencias; para ello examinaremos el trazado de las curvas características de cupla, motor, potencia y consumo específico en ambos tipos de máquinas.



· FIGURA 1.
· TURBINA a GAS ·



· FIGURA 2.
· MOTOR DIESEL ·

La cupla no es nula a velocidades de régimen nulo y es, asimismo, netamente superior a la cupla de régimen máximo, mientras que en un motor a pistón (a nafta o Diesel), la cupla es nula a régimen nulo y aumenta rápidamente una vez que el motor arrancó.

La potencia desarrollada aumenta muy rápidamente con el % de r.p.m., y en todos los casos más rápidamente que para un motor a pistón; o sea que la curva de potencia presenta un máximo practicable alcanzable para una larga gama de velocidades de rotación y el motor a pistón es netamente desfavorable en ese sentido, pues como se ve en las curvas, el trazado es más puntiagudo y por lo tanto su potencia máxima está en las vecindades del % de r. p. m. máximo.

Referente al consumo específico, para la turbina a gas el mínimo coincide sensiblemente con la máxima potencia, mientras que en un motor el mínimo se encuentra cerca del 60 % del % de r.p.m. máximo.

Desde el punto de vista cinemático, al igual que la turbina a vapor, la eliminación del movimiento alternativo, que de por sí es una gran simplificación en el sistema, elimina una fuente de vibraciones muy importante.

2. - Consumo específico.

Hablar de consumos específicos es referirse a rendimientos térmicos y, por ende, a la temperatura máxima de la substancia de trabajo en el ciclo. Puesto que $R_t = \frac{632}{P_c \times C_e}$ y $R_t = 1 - \frac{T_1}{T_2}$

(siendo R_t el rendimiento térmico del ciclo, P_c el equivalente térmico del HP hora, P_c el poder calorífico del combustible en kilocalorías, C_e el consumo específico en gramos por HP hora, T_2 la temperatura máxima del ciclo y T_1 la temperatura mínima del ciclo), vemos que a mayor valor de T_2 , mayor es el valor de R_t y, por lo tanto, menor C_e .

Por lo enunciado, trataremos a este factor desde el punto de vista de máxima temperatura de la substancia de trabajo en el ciclo, puesto que, como hemos visto, cuanto mayor sea ésta, menor será el consumo específico.

En una caldera utilizando vapor recalentado, la temperatura toma valores de alrededor de 325 °C, mientras que en los motores Diesel, dado que su ciclo de trabajo es alternativo (por intermitencias de la combustión), llega a temperaturas de combustión del orden de los 1.600°C, razón por la cual para tener altos rendimientos en ciclos de vapor son necesarias altas temperaturas, lo que trae aparejado elevadas presiones de trabajo y, por lo tanto, grandes sollicitaciones mecánicas y dificultades constructivas.

Como vemos, la razón de la gran ventaja desde el punto de vista del rendimiento del ciclo Diesel, respecto a la turbina a vapor, se debe al tipo de substancia de trabajo, ya que al aire es posible darle altas temperaturas sin la necesidad de comparativamente elevadas presiones.

Ahora bien; como sabemos, en un motor su rendimiento aumenta con la relación de compresión hasta un cierto punto, en donde los valores del rendimiento mecánico caen más rápidamente que los aumentos del rendimiento térmico, disminuyendo de tal forma el rendimiento total, razón por la cual se limita esta relación y por lo tanto la temperatura máxima del ciclo.

En una turbina a gas se utiliza también, como en el motor Diesel, aire como substancia operante, pero realizando un ciclo continuo, y puede verse teóricamente que para iguales presiones de compresión y temperaturas máximas del ciclo, el rendimiento de la turbina a gas es mayor que el de un motor Diesel, pero, debido al ciclo de combustión constante, los elementos de la turbina a gas están sometidos continuamente a las altas temperaturas del ciclo; a causa de esto, la resistencia de dichos elementos limita las máximas temperaturas, las cuales están actualmente alrededor de los 850°C a la entrada de la turbina, debiendo satisfacer la turbina a gas condiciones de trabajo más severas que las de un motor Diesel, en lo referente a elevadas velocidades de rotación y pequeños huelgos.

En estas condiciones, podemos decir que, desde el punto de vista de consumo específico, la turbina a gas ha superado a la turbina a vapor, no así al motor Diesel, al cual trata de acercarse día a día con el empleo de nuevas aleaciones que permitan aumentar la temperatura de la substancia de trabajo a la entrada de la turbina.

3. - Peso y volumen de la planta.

Estos dos factores son los que les dan a las turbinas a gas las mayores ventajas respecto a las plantas a vapor o Diesel, ya que tener una potencia relativamente elevada en un volumen reducido representa una ventaja inapreciable, aun a expensas de un consumo más elevado, como ocurre en el caso de unidades de guerra.

Si bien en la actualidad las turbinas a gas no se encuentran abarcando un campo de aplicación como el de las turbinas a vapor o motores Diesel en buques de gran porte, en base a lo experimentado en potencias reducidas tendremos que hacer las consideraciones del tema.

Como referencia, diremos que en una lancha torpedera británica (la *MGB 2009*), originalmente equipada con tres motores Packard de 1.250 HP cada uno, el motor central fue substituido por una turbina a gas Metrovick de 2.500 HP, elevándose de esta forma la potencia total de la planta a 5.000 HP.

Por medio de la tabla siguiente podremos ver en forma más objetiva las características consideradas, haciendo la comparación de una turbina a gas Boeing 302 con motores de igual potencia.

<i>Máquina</i>	<i>Característica</i>	<i>Peso en libras</i>	<i>Volumen en pies³</i>
Turbina a gas		230	10,8
Motor de aviación a nafta		356	17,6
Motor de automotor a nafta ...		1.500	34,5
Motor Diesel marino		2.650	53,3

Estos dos factores, de por sí muy inferiores a los de una planta a vapor, cuyo peso es del orden de las 75 libras por HP eje y comparativamente elevado volumen, por la eliminación de la

caldera, condensador, agua de alimentación, etc. y por las consideraciones hechas anteriormente, también inferiores a las de un motor Diesel, hacen que, a igualdad de potencia, la turbina a gas pueda en general ser más liviana e instalada en menor espacio que cualquier otra máquina térmica de uso actual.

4. - Puesta en marcha.

Por su rápida puesta en marcha de máquina parada a frío hasta obtener la máxima potencia, de 10 a 15 segundos en turbinas pequeñas (20 segundos en la Boeing y 90 segundos en la Gatric), tiempo menor de $\frac{1}{10}$ que en un motor de combustión interna, y muchísimo menor que una turbina a vapor, que requiere varias horas de calentamiento, hacen de este factor una característica ventajosa de la turbina a gas.

El tiempo de puesta en marcha no se ha tratado de reducir a un mínimo solamente desde el punto de vista de funcionamiento sino que, durante el momento de arranque, la dilución aire-combustible es baja, actuando por esta causa las llamas directamente sobre las paletas, efecto perjudicial que se elimina al aumentar dicha dilución o sea cuando la turbina funciona a régimen normal.

5. - Flexibilidad.

Se encuentra en mejores condiciones que el motor Diesel, especialmente en bajas velocidades y también respecto a las plantas a vapor, ya que la caldera limita los rápidos aumentos de poder de las maquinarias al no ser instantánea la variación del grado de vaporización.

Sumado a esto el fraccionamiento de las unidades de potencia y el empleo de plantas turbo-gas eléctricas, dan de por sí una gran flexibilidad a la planta, teniendo estas últimas la gran ventaja de trabajar en condiciones de funcionamiento más favorables que en el caso de acople directo, desde el punto de vista de la reducción del número de revoluciones al óptimo para la hélice y la inversión de marcha del sistema propulsor. (Estas ventajas las presentan también las instalaciones Diesel-eléctricas, como ser las instaladas en los remolcadores tipo "Sanavirón" de nuestra marina.)

Este factor es notorio en las plantas que cuentan con turbina de trabajo secundaria separada de la turbina de accionamiento del compresor.

6. - Combustibles.

Partiendo de la base que en instalaciones navales de turbinas a gas se utiliza normalmente combustible Diesel (densidad 0,86) y estudiándose continuamente el empleo de combustibles más pesados por razones de economía (cosa que el motor Diesel ya ha alcanzado), dan a las mismas una mayor seguridad en lo referente a incendios a bordo, cosa que no ocurre en el caso de usar combustibles de alta volatibilidad, como lo son las naftas, pero privando en este factor, desde los puntos de vista considerados, las instalaciones de turbinas a vapor por el uso de fuel-oil, que es menos volátil que el diesel-oil. Puede agregarse que, por la mayor versatilidad en los combustibles aplicables, se encuentra en ventaja la turbina a gas.

7. - Personal.

Debido a que no tiene calderas, la vigilancia de una planta de turbinas a gas se reduce a un mínimo y, por ende, el personal necesario también, si bien el mismo deberá poseer una capacidad técnica bastante superior; al igual que en el motor Diesel, un solo hombre puede llegar a poner en servicio la planta, no presentando, además, el peligro de accidentes originados por las tuberías de vapor sometidas a altas presiones, como ocurre en el caso de instalaciones de turbinas a vapor.

8. - Mantenimiento.

Debido al menor número de mecanismos que un motor Diesel y una instalación a vapor, en este factor priva nuevamente la turbina a gas. Diremos también que en las últimas disposiciones se trata de separar netamente de la planta sus componentes principales, como ser compresores, cámaras de combustión, turbinas, intercambiadores de calor, etc., a fin de poder ser desmontados fácilmente y sacados del buque para su reparación cómoda en tierra o cambio total por otro similar en condiciones de funcionamiento, lo cual disminuye sensiblemente el período fuera de servicio de la instalación, por lo que podemos enumerar a este factor como ventaja, ya que en un motor Diesel —que es una unidad compacta— y en las plantas a vapor, el peso y volumen de sus componentes hace que sean desfavorables desde el punto de vista considerado.

D. - Campa de aplicación.

Una rápida revisión de lo dicho, nos llevará inmediatamente a poder apreciar el campo de aplicación de las instalaciones propulsoras equipadas con turbinas a gas. Recordemos que:

- a) La turbina a gas posee características de funcionamiento similares a la turbina a vapor y superiores al motor Diesel;
- b) Tiene un consumo específico mayor que el motor Diesel y menor que la turbina a vapor; la dificultad de reducir más aún radica, por el momento, en aumentar la temperatura máxima del ciclo, o sea, encontrar aleaciones capaces de soportar temperaturas superiores a las actuales;
- c) Ocupa menos volumen y tiene menos peso por unidad de potencia que cualquier otro tipo de sistema propulsor;
- d) Su puesta en marcha es muy rápida;
- e) Posee una gran flexibilidad;
- f) Consume actualmente combustibles aproximadamente iguales a los motores Diesel, estudiándose el empleo de combustibles más pesados;
- g) Necesita menos personal que una turbina a vapor y casi el mismo que un motor Diesel, aunque técnicamente más capacitado, lo que en caso de guerra sería un inconveniente ;
- h) Su mantenimiento es mucho más práctico que en el motor Diesel o turbina a vapor.

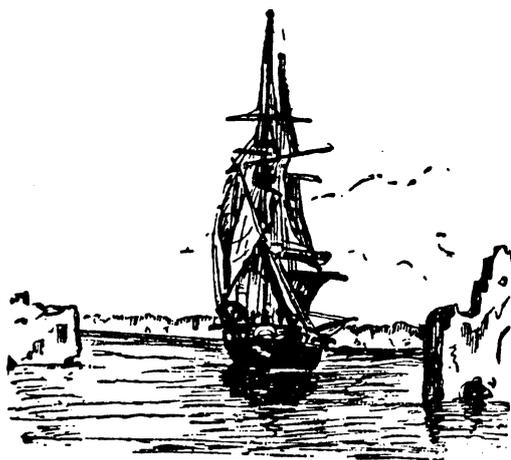
Por lo expuesto en los párrafos anteriores vemos que la turbina a gas tiene grandes ventajas, pero no por eso le corresponde eliminar a todo otro tipo de motor, pues todavía tiene importantes problemas a resolver, como ser el de los materiales aptos para soportar temperaturas muy elevadas, a fin de aumentar su rendimiento.

Dado su costo elevado, por el momento, ya que actualmente no se ha encarado su fabricación en serie como en otros tipos de máquinas, su riesgo de avería en el mar, su vida útil, la cual aún no está asegurada para reunir los requisitos de cada tipo de buque (por ejemplo, en mercantes, 10 años como mínimo) y los rendimientos no muy óptimos todavía, es lógico que haya una cierta hostilidad en su empleo. Pero después de demostrada una seguridad suficiente, tanto en tierra como en el mar, su vida útil y

mejorados sus rendimientos, es muy posible que su campo de aplicación se vea aumentado; entre tanto, podemos decir que ya ha sido considerada la construcción de plantas de más de 50.000 caballos de fuerza, lo cual predice amplios horizontes dentro del campo naval a este tipo de elemento propulsor.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

1. — Apuntes extractados de las clases del profesor en la materia, en el Curso de Aplicación para Oficiales de la Marina de Guerra, PROFESOR JORGE I. SOLDAVINI.
2. — “Boletín Informativo”, N° 38 / 1954, del Servicio de Informaciones Navales.
3. — BARTORELLI : *La modeme turbine a gaz.*
4. — HENRY LANOY : *Les petites turbines a gaz.*
5. — PIERRE LEFORT : *Turbines a gaz et réacteurs.*



Notas Profesionales

ARGENTINAS

ASCENSO.

Por decreto del Poder Ejecutivo del 28 de julio del corriente año, se ha promovido al grado inmediato superior, en el Cuerpo de Comando, Escalafón Comando General, con fecha 17 de junio del año en curso, al vicealmirante Carlos M. Rivero de Olazábal.

El mismo había ascendido a vicealmirante el 31 de diciembre de 1954, en cuyo grado se desempeñó como director de la Escuela Nacional de Guerra y, posteriormente, fue designado comandante de Operaciones Navales, cargo que actualmente ocupa.

RETIROS.

Por decreto de fecha 18 de julio pasado pasó a situación de retiro efectivo voluntario el señor almirante Ramón Ángel Brunet.

Por decreto del 21 de julio último pasó a situación de retiro efectivo voluntario el señor vicealmirante Pedro Insussarry.

DESIGNACIONES EN LA MARINA.

Por decretos del Poder Ejecutivo que refrenda el Ministro de Marina, contraalmirante Luis J. Cornes, se han efectuado las siguientes designaciones:

Director General Naval, al vicealmirante Juan C. Cairo.

Comandante de la Zona Naval del Plata, al contraalmirante Edgardo J. Izquierdo Brown.

Director General de Administración Naval, al contraalmirante Domingo R. Arrambarri.

Director General de Sanidad y Obra Social Naval, al contraalmirante Alberto J. Frasch.

Director General del Personal Naval, al contraalmirante Iván Bárcena Feijoo.

Director de la Escuela de Guerra Naval, al contraalmirante Miguel B. Street.

Presidente del Directorio de la Empresa “Astilleros y Fábricas Navales del Estado” al contraalmirante (T) Moisés Romero Villanueva.

Comandante de la Segunda División de Cruceros y Comandante del Crucero “*Almirante Brown*”, al capitán de navío Luis Mallea.

Comandante de la Fuerza Naval Antártica, al capitán de navío Emilio L. Díaz.

Director General del Material de Comunicaciones Navales, al contraalmirante Juan José Jáuregui.

ACTIVIDADES DE LA MARINA.

Flota de Mar

Durante el mes de julio la Flota de Mar, al mando del vicealmirante Juan B. Basso, que enarbola su insignia a bordo del crucero “*9 de Julio*”, realizó su plan de adiestramiento en la zona de golfo Nuevo, participando en los ejercicios la División de Cruceros, la División de Fragatas, la Escuadrilla de destructores, el Tren de la Flota y la Aviación Naval de Escuadra. Finalizadas sus ejercitaciones, la flota regresó a la Base Naval de Puerto Belgrano.

Fuerza Naval del Plata

La Fuerza Naval del Plata, al mando del capitán de navío Fernando I. Muro de Nadal, prosiguió con su período de ejercitaciones en la boca del Río de la Plata, interviniendo en los ejercicios la División Patrulleros y Rastreadores.

Buque-Escuela “Bahía Thetis”

El “*Bahía Thetis*”, al mando del capitán de fragata Ricardo A. Lazcano, llevando a bordo a los cadetes del último curso de la Escuela Naval Militar que cumplen su viaje final de instrucción, prosigue su navegación al norte, habiendo hecho escalas en Nueva Orleans, Hamilton, El Havre, Boulogne-sur-Mer y Amsterdam, desde donde proseguirá visitando otros puertos de Europa.

Buque oceanográfico “Bahía Blanca”

El 1° de agosto zarpó del puerto de la Capital Federal el “*Bahía Blanca*”, al mando del capitán de corbeta Adolfo Bielsa, iniciando así su campaña científica dentro de la zona comprendida entre la boca del Río de la Plata y la península Valdez (Chubut).

La campaña que así se inicia es parte de la misión que viene realizando la Marina de Guerra desde hace años en el mar argentino, en las estaciones oceanográficas regulares, para posibilitar un mejor conocimiento de sus recursos naturales.

En esta oportunidad se proseguirá con la determinación de las condiciones físicas, químicas y biológicas del mar argentino y las características geológicas del fondo submarino dentro de la plataforma continental, además de la salinidad y clorinidad de las aguas y la apreciación de su grado de fosfatos, etcétera.

Paralelamente a la tarea que desarrolle el buque oceanográfico, desde buques pesqueros que operan en la zona, intervendrá en esta campaña personal científico del Museo de Ciencias Naturales "Bernardino Rivadavia" y peritos del Ministerio de Agricultura y Ganadería de la Nación.

Buque tanque "Punta Médanos" y transporte "Bahía Buen Suceso"

Procedente de Nueva Orleáns y al mando del capitán de fragata Luis Belascoain, arribó el "*Punta Médanos*" al puerto de Dock Central, el 4 de agosto.

El "*Bahía Buen Suceso*", procedente también de Nueva Orleáns, llegó en la misma fecha al puerto metropolitano. Su comandante es el capitán de corbeta Oscar Santamarina.

Buque especialista "Ushuaia"

El 4 de agosto zarpó para el sur el balizador "*Ushuaia*", al mando del capitán de corbeta Emilio Jorge Gazcón, con el objeto de realizar una campaña de balizamiento desde San Antonio Oeste hasta Río Gallegos.

Transporte "Les Eclaireurs"

El transporte "*Les Eclaireurs*", comandado por el capitán de corbeta Antonio Gamallo, llegó el 6 de agosto al puerto de la Capital procedente de Nueva York.

120° ANIVERSARIO DEL FALLECIMIENTO DEL CORONEL DE MARINA D. TOMÁS ESPORA.

El 25 de julio cumpliósse el 120° aniversario de la muerte del coronel de marina D. Tomás Espora, uno de los grandes proceres de nuestra historia naval y fundador de la marina de guerra argentina. A la edad de 15 años se embarcó a bordo de la corbeta

“*Halcón*” —al mando de Hipólito Bouchard— como escribiente, y posteriormente participó en el famoso crucero de corso por el mundo que realizó “*La Argentina*”.

Fue comandante del bergantín “*Belgrano*” y 2° jefe de la escuadra del almirante Brown, ejerciendo luego el comando del “*25 de Mayo*”, nave insignia que participó en los combates de Los Pozos y Quilmes.

Junto a su féretro, el almirante Brown dijo: “Considero la espada de este valiente oficial, una de las primeras de América y más de una vez admiré su conducta en el peligro.”

72° ANIVERSARIO DEL FALLECIMIENTO DEL COMANDANTE D. LUIS PIEDRABUENA.

El 10 de agosto cumplióse el 72° aniversario del fallecimiento del comandante D. Luis Piedrabuena, el primero de nuestros hombres de mar que refirmó los derechos de la Patria en los lejanos; territorios australes, a través de una campaña que lo cubrió de gloria. Ya en 1850, y cuando apenas contaba 17 años de edad, este inquieto grumete recibió el bautismo de los mares antárticos al quedar aprisionado en el hielo, por 30 días, el ballenero en que navegaba. Y fue en esta oportunidad cuando Piedrabuena vislumbró la grandiosidad de lo que hoy llamamos con orgullo la Antártida Argentina.

El presidente Avellaneda, en premio a su labor extraordinaria, lo nombró teniente coronel de Marina, cargo en que fue confirmado poco después por el general Roca, un año antes de su muerte y próximo a cumplir 50 años de edad.

ANIVERSARIOS.

5 de julio: 24° aniversario de la afirmación del pabellón en los cruceros “*Almirante Brown*” y “*25 de Mayo*”.

6 de julio: 55° aniversario de la creación del Hospital Naval de la Base de Puerto Belgrano.

15 de julio: celebróse el aniversario de los batallones Nos. 2 y 3 de Infantería de Marina, creados el 15 de julio de 1940. En la misma fecha recordóse la afirmación del pabellón en el Regimiento N° 1 de Artillería Antiaérea de Infantería de Marina.

28 de julio: 57° aniversario de la afirmación del pabellón en la histórica fragata “*Presidente Sarmiento*”.

16 de agosto: 74° aniversario de la creación del Observatorio Naval del Ministerio de Marina.

17 de agosto: 5° aniversario de la afirmación del pabellón nacional a bordo del transporte nacional “*Bahía Thetis*”

SUPRESIÓN DEL COMANDO GENERAL DE INFANTERÍA DE MARINA Y DEL COMANDO DE LA AVIACIÓN NAVAL.

Por decreto del Poder Ejecutivo suprimiéndose, en la organización del Ministerio de Marina, el Comando General de Infantería de Marina y el Comando de la Aviación Naval, pasando las fuerzas que integraban los mismos a depender de los comandos de las zonas navales, y los organismos técnicos complementarios fueron incorporados a las direcciones generales correspondientes.

NUEVA DESIGNACIÓN Y FUNCIONES DE UNA DEPENDENCIA NAVAL.

La Base Aeronaval Punta Indio se denominará, en lo sucesivo, Arsenal Naval Comandante Rosales, conforme a la nueva reestructuración y nuevas funciones asignadas a aquélla.

PABELLÓN DE GUERRA DEL “PUEYRREDÓN”.

El pabellón de guerra de esta nave, que ha sido radiada, ha sido entregada a la Escuela Naval Militar la que, en lo sucesivo, mantendrá en custodia los pabellones de guerra de todos aquellos buques de la armada nacional que se desempeñaron como naves-escuelas.

AURORAS POLARES EN LA ANTARTIDA.

En el Destacamento Naval Melchior de la Antártida Argentina fueron observadas las siguientes auroras polares: 18 de julio, a las 0830 horas; 19 de julio, a las 0840 horas; 20 de julio, a las 1000 horas, y 3 de agosto a las 0930 horas.

Estas auroras tuvieron una duración de 30, 40, 25 y 120 minutos, respectivamente.

EXTRANJERAS

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

NO SE EXIGIRA HABER PRESTADO SERVICIOS EN UN BUQUE CAPITAL A LOS CAPITANES DE NAVÍO.

En lo sucesivo no será un requisito el haber mandado un buque de combate capital para ascender de capitán de navío a contraalmirante, según los expresó el secretario de Marina, Charles, S. Thomas.

En una carta dirigida al comandante en jefe de la Flota del Atlántico y de la NATO, almirante Jerauld Wright, presidente de la junta calificadora para la selección de los que deben ascender a los grados de oficiales almirantes, el señor Thomas manifestó que la junta no debe hacer demasiado hincapié en los servicios prestados por los futuros almirantes en los buques de combate.

Habiendo observado que en el pasado las juntas calificadoras han demostrado cierta inclinación a prestar especial importancia al desempeño del comando de un buque capital, como una prueba de la responsabilidad del comando, el señor Thomas dijo que “el número de tales buques actualmente en servicio es demasiado reducido para permitir que todos los oficiales almirantes en potencia puedan ser designados comandantes de los mismos durante un tiempo adecuado.

“Por consiguiente, las juntas calificadoras deben necesariamente valorar las condiciones de un futuro oficial almirante en base a toda su experiencia, desempeño y atributos, y deben reconocer que las condiciones esenciales del comando son exigidas y demostradas en muchos tipos de unidades, además de los grandes buques de combate.”

(“Navy Times”, vol. 4, n° 39, del 9 de julio de 1955.)

FRANCIA

LAS CONSTRUCCIONES NAVALES DE 1955 Y 1956.

1. — Al votar el conjunto de créditos militares, el Parlamento ha señalado lo que corresponde a la Marina de Guerra durante los años 1955 y 1956.

Construcciones navales en 1955

1 portaaviones tipo <i>P. A. 54</i>	22.000 tt.
1 escolta “ <i>Union Française</i> ”	1.750 „
3 escoltas veloces tipo <i>E.52</i> (1.250 tt.)	3,750 „
3 submarinos de caza mejorados (750 tt.)	2.250 „
Total.....	29.750 tt.

Construcciones navales en 1956

1 escolta de escuadra tipo “ <i>Killer</i> ”.....	2.000 tt.
6 escoltas “ <i>Union Française</i> ”	10.500 „
6 escoltas costeros (325 tt.)	2.010 „
3 submarinos de caza mejorados (750 tt.)	2.250 „
1 submarino de bolsillo	30 „
1 L. S. T.....	1.800 „
3 petroleros de cabotaje (1.000 tt.)	3.000 „
Total.....	21.590 tt.

Recordemos el tonelaje, en buques de combate, de los últimos, presupuestos del programa naval:

1949	16.650 toneladas
1950	7.650 ”
1951	15.000 ”
1952	19.300 ”
1953	27.150 ”
1954	28.200 ”

2. — Construcciones navales para 1955

En base a duodécimos provisionales, ya se ha ordenado la construcción de:

El escolta “*Union Française*”
 Los 3 escoltas *E. 52*
 Los 3 submarinos de caza mejorados (750 tt.)

Sólo queda ordenar la construcción del portaaviones de 22.000 toneladas.

El escolta “*Union Française*” *A. 1*, que ha recibido el nombre de “*Commandante Rivière*”, tiene las siguientes características::

Desplazamiento.....	1.750 toneladas Washington
Velocidad	25 nudos
Radio de acción	4.500 millas a 15 nudos 6.000 millas a 10/12 nudos
Artillería	3 cañones de 100 2 cañones de 30
Armas antisubmarinas	1 mortero cuádruple de 305 2 tubos lanzatorpedos Equipo sonar
Dotación normal.....	135 hombres

Estos buques han sido especialmente acondicionados para asegurar su habitabilidad en países cálidos.

Dentro de las posibilidades de los alojamientos se han previsto los destinados para el traslado de altas autoridades de la Francia de ultramar y sobre todo el embarco de un “comando” de 60 hombres con su material.

Sobre este escolta puede aterrizar igualmente un helicóptero liviano (la plataforma es desmontable en tiempo de guerra).

Estas unidades tienen como propósito el de asegurar:

1. En tiempo de paz, las misiones marítimas de la Unión Francesa.
2. En tiempo de guerra, las misiones de escolta de convoyes.

A los tres escoltas veloces de 1.250 toneladas, tipo *E. 52*, se les han asignado los siguientes nombres:

E. 16 UAlsaden - *E. 17 "Le Provengal"* - *E. 18 "Le Vendeen"*.

Las dos primeras unidades de estos tres buques serán construidas en el arsenal de Lorient, y la tercera será entregada a la industria privada.

Sus características son:

Desplazamiento Washington.....	1.250 tt.
Desplazamiento con carga completa.....	1.750 tt.
Eslora máxima	99,80 m.
Eslora entre perpendiculares	95 m.
Manga	10,30 m.
Puntal	6 m.
Calado	3 m.
Potencia.....	20.000 HP.
Velocidad	27 nudos
Radió de acción	4.500 millas a 15 nudos
Máquinas	2 calderas Turbina de engranaje - 2 hélices
Armamento	6 cañones de 57 Bofors AA (11x3) 2 cañones de 20 mm. y armas antisubmarinas
Dotación	13 oficiales y 185 personal subalterno

Aún no se les han asignado nombres a los tres submarinos de caza mejorados de 350 tt.

Los dos primeros, el "*Q.241*" y el "*Q. 242*" han sido ordenados a los astilleros Dubigeon, de Nantes; en cuanto al tercero, el "*Q. 243*", se prevé que será construido en el arsenal de Cherburgo.

El portaaviones de 22.000 toneladas será del tipo *PA 54 "Clemenceau"*, que tiene las siguientes características:

Desplazamiento	22.000 toneladas W.
Eslora máxima	257,50 m.
Manga máxima	43 m.
Calado	8 m. con carga total
Potencia	126.000 HP.
Velocidad	32 nudos con carga completa
Radio de acción	7.500 millas a 18 nudos
Armamento.....	12
Efectivos de guerra.....	2.500 hombres

Este portaaviones está previsto para embarcar y maniobrar

con unos 60 aviones, de los cuales los aviones a reacción son del tipo "Aquilón".

Su construcción será encomendada, en principio, a la industria privada.

3. — Las construcciones navales de 1956

Escolta tipo "Killer" de 2.000 toneladas.

Esta unidad de combate, de concepción moderna, es, ante todo, un buque destinado a la lucha antisubmarina y de colaboración con los portaaviones. Puede defenderse contra los ataques aéreos.

En ligazón con los escoltas, que tienen un rol defensivo en la protección de los convoyes, esta unidad tendrá un rol ofensivo de caza contra los submarinos.

Sus características son:

Desplazamiento	2.000 toneladas W.
Velocidad	34 nudos, con posibilidades de navegaciones prolongadas a 30/32 nudos y rápidas variaciones en la marcha.
Radio de acción	4.500 millas a 15 nudos
Medios ofensivos	Sonar panorámico Sonar de ataque Mortero cuádruple Dos plataformas lanzatorpedos comunes y contra submarinos
Artillería	3 cañones de 100, telecomandados a tiro rápido (1 disparo por segundo) 2 cañones de 30

L. S. T. de 1.800 toneladas.

Esta unidad de transporte será del tipo original norteamericano mejorado.

Las otras unidades correspondientes a las construcciones navales de 1956 tienen las características correspondientes a sus respectivas categorías.

PROGRAMA DE CONSTRUCCIONES AERONAVALES PARA 1955-1956.

A las construcciones navales propiamente dichas, deben sumarse las correspondientes a la aviación naval para el período 1955-1956.

Construcciones para 1955

- 15 *Aquilons* suplementarios (ya ordenados).
- 5 aviones prototipo A. S. M. embarcados (*Breguet 1050*).
- 2 aviones prototipo A. S. M. costeros (*Hurel-Dubois HD 35*).
- 20 helicópteros livianos (*Alouette*, ya ordenados).

Construcciones para 1956

- 10 aviones de adiestrara, aterrizaje sobre cubierta (*Fouga CM 170*).
- 30 aviones de escuela de pilotaje (*Morarte 733*).
- 50 aviones A. S. M. embarcados (*Breguet 1050*) más 50 que figuran en el presupuesto de 1957 que pueden ser ordenados en 1956, lo que hace ascender a 100 el número de aviones cuya construcción está autorizada.
- 2 helicópteros pesados.

(*Bulletin d'Information de la Marine Nationale*,
Nº 31, 26 de julio al 2 de agosto de 1955.)

GRAN BRETAÑA**LOS OFICIALES EJECUTIVOS Y EL COMANDO.**

Ante la imprescindible necesidad de tener que reducir el número de oficiales en el cargo de “oficial ejecutivo”, con embarco efectivo dentro de las jerarquías de capitán de fragata y superiores, y ante la creciente necesidad en las actividades administrativas, de estado mayor y de estados mayores internacionales de contar con oficiales de estas mismas graduaciones, resulta ya imposible para los capitanes de navío y de fragata, con funciones de “oficiales ejecutivos”, adquirir los conocimientos marítimos adecuados que aseguren que aquellos elegidos en último término para desempeñar los cargos operativos más elevados, cuenten con amplios conocimientos modernos en las funciones de comandante de buque en navegación, tan esenciales para la eficiencia de la flota de mar.,

Desde hace algunos años, la Junta del Almirantazgo se ha preocupado muchísimo por este problema; pero, hasta el presente, ha podido diferir toda acción reformativa gracias a la intensa experiencia marítima adquirida, durante la última guerra, por muchos de los actuales oficiales superiores. Pero se ha llegado ya a una situación tal que impone restringir en número de nombramientos como comandantes o segundo comandantes o comandantes (aire), con embarco efectivo, en los grados de capitán de navío y de fragata, a fin de garantizar a estos oficiales una medida adecuada de experiencia en el mar.

Se ha considerado como indispensable, pues, proceder a dividir los escalafones de los capitanes de navío y de fragata ejecutivos en dos partes, que se denominarán “*Escalafón de embarcados*” y “*Escalafón general*”. Solamente aquellos que figuran en el primer escalafón serán elegibles para el comando en el mar. Los integrantes del segundo escalafón, serán elegibles para co-

mandos de establecimientos terrestres y para tareas de estado mayor y administrativas.

En lo sucesivo, todas las promociones de los oficiales ejecutivos del grado de capitán de fragata al de capitán de navío, y de capitán de corbeta al de capitán de fragata, serán hechas para uno u otro escalafón. Además, los actuales capitanes de navío ejecutivos ascendidos a ese grado con fecha 30 de junio de 1951 y posteriormente, y los actuales capitanes de fragata ejecutivos ascendidos a ese grado con fecha 30 de junio de 1950, y posteriormente, serán incorporados ahora a uno de esos dos escalafones mencionados.

No habrá división semejante en el escalafón de oficiales almirantes, pero ella se producirá automáticamente con el transcurso del tiempo y a medida que los oficiales de aquellos grados que actualmente se dividen son promovidos a contraalmirantes y superiores.

Debe destacarse que los oficiales que pasan a integrar el escalafón general, serán considerados como gozando de todos los derechos para ascender tanto a capitán de navío como al grado de oficial almirante, si bien las designaciones de oficiales almirantes con responsabilidades operativas recaerán, forzosamente, sobre aquellos que figuran en la *Lista de Embarco*. No es posible ofrecer a los oficiales garantía específica sobre las perspectivas de ascensos en cualquiera de los grupos o el porcentaje de los mismos, pero es indudable que ambos escalafones contribuirán para el grado de oficial almirante.

Los capitanes de navío y de fragata afectados ya han sido informados, por nota, a qué escalafón han pasado; estas asignaciones han sido hechas por la Junta con el máximo cuidado posible. Por un lado, el número de oficiales adscriptos a la *Lista de Embarco* tiene como propósito permitir que la mayoría de los capitanes de navío tengan dos nombramientos como comandantes embarcados efectivos (en el mar) y que la mayoría de los capitanes de fragata ascendidos en lo sucesivo tengan dos nombramientos como segundo comandante o como comandante (aire) embarcado efectivo. Por otra parte, es necesario asegurar que la *Lista General* sea adecuadamente provista con oficiales de las más elevadas aptitudes administrativas y las selecciones se han efectuado previo un detenido estudio de los legajos de los oficiales, con el propósito de sacar el máximo provecho de las aptitudes particulares de cada oficial considerado individualmente.

(“*The Admiralty News Summary*”, N° 103, marzo de 1955.)

NUEVO DISPOSITIVO DE TERRIZAJE PARA LOS PILOTOS DEL ARMA AÉREA DE LA FLOTA: APARATO SONORO PARA ADVERTIR A LOS PILOTOS.

Como una contribución más a la seguridad de aterrizaje de los aviones sobre las cubiertas de vuelo de los portaaviones, el Instituto de Medicina de Aviación de la Real Fuerza Aérea y el Real Establecimiento de Aviones del Ministerio de Abastecimientos, ambos establecidos en Farnborough, han ideado para el Almirantazgo un nuevo dispositivo sonoro que indica la velocidad propia del avión.

Conocido con el nombre de *Audio*, el mismo funciona sobre el principio del órgano eléctrico y ofrece seguridades en cuanto a la velocidad correcta, o advierte cuando la misma no es correcta, en los auriculares del piloto que actúa como fondo para la recepción de la voz, función esencial de los mismos.

Si bien el sonido producido por el avión constituía un método familiar para guiar al piloto respecto a su velocidad en los primeros días de la aviación y se admitía cierto error en la apreciación, hace ya años que se emplean instrumentos visuales de precisión. El más moderno de ellos es el ideado en combinación con la mira de espejo, nuevo procedimiento que da a los pilotos el ángulo correcto de aproximación. Este indicador visual de la velocidad propia del avión da origen a luces coloreadas en un tablero especial ubicado en el parabrisas, siendo los colores aquellos empleados en las luces reguladoras de tráfico. Esto permite que el piloto aprecie su velocidad sin perder de vista a la mira de cubierta.

Desgraciadamente, no siempre las luces han sido claramente visibles en ciertas condiciones desfavorables de visibilidad y ello ha dado lugar a que se recurriera al empleo de otro sentido.

Ahora bien; ocurrió que uno de los pilotos asesores de la nueva ayuda visual observó que, al cambiar el color de su parabrisa, en sus auriculares se producía un débil golpe seco. Era de origen eléctrico. Este indicio motivó el desarrollo del *Audio*.

El aparato es relativamente sencillo, es preciso hasta dentro de un cuarto de nudo, y se construye en dos partes independientes, cada una de las cuales cabe en dos cajas que pueden colocarse en cualquier lugar conveniente del avión.

El dispositivo ha sido ensayado en un "Sea Hawk", provisto de una cámara fotográfica que registra las reacciones del piloto. Al emplearse el indicador de velocidad propia del avión *Audio*,

escasas eran las referencias visuales hechas al indicador convencional de velocidad. El piloto parecía disponer de más tiempo para mirar a su alrededor y apreciar la zona de aproximación.

Se tiene el propósito de incorporar el *Audio* a una escuadrilla de "Sea Hawk" antes de junio del corriente año. Este dispositivo será empleado en combinación con la mira de espejo y la cubierta angulada, ambas concepciones británicas que han disminuido los accidentes en el arma aérea de la flota. Puede, sin embargo, ser utilizado sin la ayuda de otros elementos, cuando el avión se aproxima a las cubiertas de vuelo que no son anguladas y donde aún sigue actuando el operador señalero de aterrizaje.

El papel esencial en el desarrollo de este dispositivo, cuyos requisitos fueron formulados por el Almirantazgo, correspondió al capitán de corbeta médico W. H. B. Ellis, A. F. C., M. B., B. S., R. N., médico naval quien es también piloto recibido y que está adscrito al Instituto de Medicina de Aviación de la Real Fuerza Aérea, y al señor A. A. Burrows, hombre de ciencia del Instituto.

(*"The Admiralty News Summary"*, N° 103, marzo de 1955.)

ITALIA

NUEVO DESTRUCTOR.

Fue botado en Liorna el destructor "*Indómito*", la mayor unidad de guerra construida en Italia para su marina de guerra, desde la segunda guerra mundial. La nave tiene un desplazamiento de 2.775 toneladas y desarrolla una velocidad de 34 nudos por hora.

(Periodística.)

NUEVA ZELANDIA

EXPEDICIÓN A LA ANTARTIDA.

Seis de los miembros del grupo de Nueva Zelandia que participarán en la expedición combinada del Commonwealth que se propone ir al Polo Sur a mediados de enero de 1958, proyectan trasladarse a la Antártida durante el corriente año, para realizar una breve visita de observación. Tres de ellos, inclusive sir Edmund Hillary, jefe de la expedición, se incorporarán al grupo británico que partirá en noviembre y recorrerá la zona citada durante tres meses. Otros dos saldrán en octubre con los norteamericanos quienes se dirigirán en vuelo hasta Mc Murdo, pro-

bable base de Nueva Zelandia. Otro formará parte de la dotación antártica avanzada australiana.

Con estas expediciones, Nueva Zelandia piensa afirmar su derecho a sus reclamaciones en este continente, en la Dependencia de Ross, con una extensión de 175.000 millas cuadradas y que abarca desde el Mar de Ross hasta el Polo Sur.

(Periodística.)

RUSIA

MISIÓN A LA ANTÁRTIDA.

La Academia de Ciencias de la Unión Soviética, como resultado de la participación rusa en el Tercer Año Geofísico Internacional, está organizando una expedición que zarpará en noviembre próximo con destino al Antártico. La misma colaborará con los científicos de otras expediciones que se instalarán en las regiones polares para hacer Observaciones relacionadas con el programa mundial de investigaciones científicas.

La expedición se embarcará a bordo del "Obn", buque de 12.600 toneladas y otro auxiliar, al mando del explorador polar ruso doctor geógrafo M. M. Somov.

Durante el período 1955-56, una parte de la expedición se establecerá en las costas orientales del continente antártico; se ha proyectado la instalación de una segunda estación en la región del polo magnético y una tercera en la región central en torno al polo.

(Periodística.)



ROBERTO LUIS ROVELLA SCHMIDT

Guardiamarina

Falleció el 13 de julio de 1955

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 23 de diciembre de 1931.

INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL: El 1° de enero de 1949.

ASCENSO: Guardiamarina, el 14 de diciembre de 1953.

DESTINOS: "*Bahía Thetis*", "*La Argentina*", "*BDT1*", "*Chiriguano*", Campaña Antártica 1954-55.



ELEODORO LEIVA

Capellán

Falleció el 15 de julio de 1955

NACIMIENTO: En Santa Fe, el 10 de enero de 1867.

INGRESO EN LA MARINA: El 24 de febrero de 1898.

DESTINOS: *“Patagonia”*, *“Almirante Brown”*, *“9 de Julio”*, *“Presidente Sarmiento”*, *“Independencia”*, Depósito de Marinería, Arsenal Río de la Plata, Arsenal Naval Buenos Aires.

RETIRO: 17 de junio de 1926.



JUAN CARLOS ROSAS

Capitán de Navío

Falleció el 1º de agosto de 1955

NACIMIENTO: En Las Plores, provincia de Buenos Aires, el 30 de octubre de 1892.

INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL: El 9 de febrero de 1909.

ASCENSOS: Guardiamarina, 9 de septiembre de 1912; alférez de fragata, 25 de septiembre de 1914; alférez de navío, 1º de abril de 1917; teniente de fragata, 1º de enero de 1920; teniente de navío, 1º de marzo de 1926; capitán de fragata, 19 de diciembre de 1931; capitán de navío, 31 de diciembre de 1936.

DESTINOS: *"Sarmiento"*, *"Patria"*, *"Garibaldi"*, *"Patagonia"*, *"Chaco"*, *"Libertad"*, *"San Martín"*, *"Rivadavia"*, *"Moreno"*.

CONDECORACIONES: Caballero de la Orden del Libertador (Venezuela) ; Oficial del "Nichan Ifikhar" (Francia) ; Orden del Mérito Naval (España).

RETIRO: El 4 de febrero de 1938.



JUAN CARLOS BELLO

Capitán de Fragata Médico

Falleció el 3 de agosto de 1955

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 7 de septiembre de 1895.

INGRESO EN LA MARINA: El 15 de abril de 1925, como cirujano de 1ª.

ASCENSOS: Cirujano principal, 4 de octubre de 1934; cirujano subinspector, 31 de diciembre de 1943.

DESTINOS: "*Vicente López*", "*Río Negro*", "*Buenos Aires*", "*Independencia*", Base Naval Río de la Plata, 3ª Región Naval, "*Pampa*", 1ª Región Naval, "*Rivadavia*", "*Moreno*", Dirección General del Personal, "*Rosario*", Estado Mayor de la Escuadra de Río.

RETIRO: El 31 de diciembre de 1947, incorporándose luego en Retiro Activo.

Asuntos Internos

ANIVERSARIO DEL FALLECIMIENTO DE LA SEÑORA EVA PERÓN.

El 26 de julio pasado, las autoridades de la Institución depositaron una ofrenda floral en el local de la Confederación General del Trabajo, conjuntamente con las autoridades de los círculos Militar y de Aeronáutica.

105° ANIVERSARIO DEL FALLECIMIENTO DEL GENERAL D. JOSÉ DE SAN MARTÍN.

El 17 de agosto, las autoridades de los círculos Militar y de Aeronáutica y de nuestro Centro, en nombre de las tres instituciones, depositaron una ofrenda floral en el monumento erigido en la Plaza San Martín en homenaje al Gran Capitán de Los Andes.

PROGRAMA DE ACTOS CULTURALES PARA EL MES DE SEPTIEMBRE.

Lunes 5. — Exposición de fotografías de *Antonio Yerro*, en el salón del 4° piso. Se clausura el día 9.

Viernes 9. — Representación de la obra “El zoo de cristal”, por el *Teatro Libre “Evaristo Carriego”*. En el Teatro Ateneo, Paraguay 920.

Jueves 15. — Concierto de piano, por *Karl Ulrich Schnabel*, en el salón del 2° piso.

Lunes 19. — Exposición de pintura, sobre temas marinos, en el salón del 4° piso. Se clausura el día 28.

Viernes 30. — Recital de danzas españolas, por *Irma Villamil* y *Oscar Segovia*, en el Teatro Ateneo (Paraguay 920).

Todos los actos comenzarán a las 18,45 horas.

Para la concurrencia a los conciertos, teatro y recital de danzas, es imprescindible solicitar la entrada o invitación.

Cada socio tendrá derecho a su entrada más un invitado y se entregarán personalmente o contra autorización firmada.

Las fechas programadas pueden sufrir variaciones por causa

de fuerza mayor; por consiguiente, *se recomienda al socio averiguar la confirmación.*

EXPOSICIÓN DE PINTURA.

En la segunda quincena de octubre, se efectuará una exposición de pintura de trabajos realizados por los socios y/o familiares de los mismos. A tal fin, se solicita que los cuadros sean entregados en este Centro, antes del día 15 del mismo.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de corbeta Carlos A. Pujol (reingreso) ; capitanes de corbeta médicos Ricardo Jaime Lascano (reingreso) y Alberto Rezzónico; teniente de navío Luciano Carlavan Goñi; teniente de navío (T) Mariano Abel Amartino; teniente de navío ingeniero especialista Jorge Alberto Collazo; guardiamarinas Mario Miguel Cabrera y Gustavo A. Lynch Jones; guardiamarinas contadores, Gonzalo Nelson Calatayaud, Daniel Osvaldo Irigoyen, César Eduardo Pereira y Carlos Francisco Regalía.

ALTA DE SOCIO CONCURRENTE.

Brigadier Juan Carlos Ríos.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS.

Capitán de fragata (T) Félix S. Florit; capitán de corbeta (T) Miguel Arenillas; y capitán de corbeta médico Octavio I. Chaves.

CONFIRMACIÓN DE SOCIO CONCURRENTE.

Ex-teniente 1º Ignacio Alfredo Armando.

DESIGNACIÓN MIEMBROS SUBCOMISIÓN DEPORTES.

Capitán de fragata Pedro P. Rivero; capitán de fragata (T) Ismael D. Molina.

RENUNCIA VOCAL TITULAR C. D.

Capitán de navío Agustín R. Penas; reemplazante: vocal suplente capitán de fragata dentista Emilio F. Gesino.

RENUNCIA MIEMBRO DELEGACIÓN TIGRE.

Capitán de fragata Alejandro A. Galarce.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por renuncia: Teniente de fragata contador José Federico

Fantón; guardiamarina (T) Oscar Perdigón y señor Carlos Adolfo Bianchi.

Por Art. 29, inc. 3º, del Estatuto: Jorge A. Bassi, Néstor S. Noriega, Osvaldo J. V. Guaita, Oscar E. Tacchella, Jorge Imas, Enrique García Mansilla, Santiago Sabarots, Anastasio del Peral, Carlos Pérez, Eduardo S. Velarde, Eduardo Uíz, René G. Buteler, Carlos A. Vélez, Héctor R. Florido, Oscar H. Sabarots, Carlos J. Machiavelli, Carlos A. Massera, Jorge M. Grau, Saúl E. Salgado, Eduardo H. Cuggia, Jorge A. Irigoín, Heriberto A. Frind, Alfredo R. del Fresno, Nellar Luis R. Cisternas, José A. Ventureria, Carlos P. Carpintero, Carlos García, Napoleón F. Papini, Alex Nelson Richmond, José L. Demartini, Roberto B. Moya, Máximo E. Rivero Kelly, Santiago I. Martínez Autin, Diego Bakas, Hugo C. Adámoli, Carlos A. F. Corti, Miguel A. Grondona, Sergio Rodríguez Reindl, Osvaldo N. Pedroni, César R. Dennehy, Juan A. Romanella, Duilio Ferrari, Gustavo A. J. Giachello, Horacio P. Estrada, José Co-dispoti, Aldo Pelizzoni, Claudio Giordano La Rosa, Martín Torres, Alfredo M. Eustaquio, Augusto Artigas, Julio Félix Cano, José M. Huergo, Enrique W. Gentilini, Juan C. Escude, Rafael M. Checchi, Alberto de Agostini, Osvaldo S. Pitrau, Américo A. Blanco, Julio José Viada Stenger, Manuel Martín Flores, José Antonio Olarte y Roberto A. Sanguinetti.

Por Art. 29, inc. 4º y 5º del Estatuto: Teniente de navío I. M. Jaime F. Flores.

Por fallecimiento: Guardiamarina Roberto Luis Rovella Schmidt; capellán Eleodoro Leiva, capitán de fragata médico Juan Carlos Bello y capitán de navío Juan Carlos Rosas.

BAJA DE SOCIO CONCURRENTE.

Por renuncia: Dr. Héctor V. Montagna.

FONDOS A INTERÉS.

Para conocimiento de los señores consocios, se transcribe a continuación una circular relacionada con la reglamentación de estos fondos, agregándose un formulario por el cual se puede solicitar descuentos de haberes para depositar mensualmente en esta cuenta:

Buenos Aires, julio de 1955

Señor Consocio:

Se recuerda que el Centro Naval ofrece ventajosos planes de ahorro y capitalización cuyas características salientes se pueden sintetizar en que los fondos depositados están prácticamente en "Cuenta Corriente", dado que pueden ser retirados en cualquier momento y gozan del 6% de interés anual

con capitalización semestral, según Reglamentación que a continuación se transcribe:

“REGLAMENTACION PARA LOS FONDOS A INTERÉS

- “1º) La Tesorería del Centro Naval, recibe de los señores socios y pensionistas que administran haberes *fondos a interés*, desde la suma de m\$.n. 100.— hasta el límite que fije la Comisión Directiva, abonando intereses sobre los saldos de acuerdo a las especificaciones que figuran en el presente reglamento.
- “2º) El tipo de interés lo fijará periódicamente la Comisión Directiva, quien se reserva la facultad de modificarlo. Los intereses se liquidarán desde el día que se reciban los fondos.
- “3º) Es condición indispensable, para que se proceda a tal liquidación, que hayan transcurrido 180 días de la fecha en que cada partida fue depositada.
- “4º) Los intereses se capitalizarán dos veces por año al último día de los meses de febrero y agosto. Para el cálculo de los intereses se considerará el mes como de 30 días.
- “5º) Todos los impuestos, sellados y tasas actuales y futuras correspondientes a estos fondos, son a cargo del titular.
- “6º) Para depositar o extraer fondos se *requiere* la presentación de la libreta que se provee a cada interesado al iniciar sus operaciones. La pérdida de ella obliga al titular a dar el aviso correspondiente, por escrito, solicitando un duplicado.
- “7º) Los asociados presentarán la libreta al principio de cada semestre de capitalización, para anotar los intereses devengados y los impuestos debitados.
- “8º) *Las extracciones y depósitos de fondos deberán hacerse únicamente con los formularios impresos que provee la Tesorería del Centro.*
- “9º) Los socios podrán otorgar poder o autorizar para que se deposite mensualmente parte de sus haberes, operación que se efectuará el primer día hábil siguiente al que la administración abone los sueldos.
- “10º) Si el monto total o parte de un depósito estuviese constituido por cheques, giros o cualquier otro valor que no fuera efectivo, se entiende implícitamente facultado el Centro Naval para debitar en la cuenta los importes que no resultaren cobrados.
- “11º) Todo asociado o pensionista podrá tener cuenta a su nombre o de acuerdo con las variantes que se indican a continuación, debiendo siempre figurar el nombre del titular en primer término.
- “a) *A orden reciproca* únicamente con familiares; el Centro Naval entregará los fondos total o parcialmente a cualquiera de los titulares, siempre que no medie orden judicial en contrario, aun en los casos de fallecimiento o incapacidad del otro u otros de los titulares.
- “b) *A orden conjunta* únicamente con familiares; el Centro Naval entregará los fondos sólo mediante recibo de todos los beneficiarios y en caso de fallecimiento o incapacidad de alguno de ellos se requerirá orden judicial para disponer de los fondos.
- “c) *A la orden del socio, pensionista o familiar y a nombre de otro socio o pensionista*, el Centro Naval entregará los fondos a la persona a cuya orden esté la cuenta, sin atender reclamos del titular de la misma, de sus herederos o representantes legales. En caso de fallecimiento o incapacidad de la persona a cuya orden esté la

cuenta, se exigirá orden judicial en cualquier caso. Si el titular de la cuenta falleciere y entre los demás participantes de la misma no hubiere alguno que fuere también socio, se procederá al cierre de aquélla, debiendo efectuarse el inmediato retiro de los fondos, los cuales dejarán de devengar intereses desde la fecha del fallecimiento.”

Para facilitar la formación de ahorros de los señores socios se recomienda otorgar poder al Centro Naval por una cantidad fija mensual, la que se acreditará a la cuenta respectiva el día 1° de cada mes, a cuyo efecto sólo es necesario remitir al Centro Naval la autorización correspondiente, que se agrega por separado.

Saludo a usted muy atentamente.

JOSE S. CÁRDENAS
Capitán de Fragata Contador
Tesorero

JUAN B. BASSO
Vicealmirante
Presidente

Libro de distribución gratuita

En la oficina del BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL se halla a disposición de los señores socios, el libro titulado “Espora”, del cual es autor el Capitán de Fragata Héctor R. Ratto.

Señor Contador-gerente del Centro Naval
Florida 801
CAPITAL

Solicito se descuente mensualmente de mis haberes le cantidad de.....

..... (\$.....) acreditándose la misma en FONDOS A INTERES a nombre⁽¹⁾.....

.....

Buenos Aires

Firma

Aclaración de firma:

Grado:

Domicilio:

Nota: USTED PUEDE ABRIR SU CUENTA EN LAS SIGUIENTES FORMAS:

- a) A su solo nombre.
- b) A la orden recíproca con un familiar.
- c) A la orden conjunta con un familiar.
- d) A nombre de hijo o hijos y a su orden

⁽¹⁾ Poner nombres completos.

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

A fin de evitar extravíos, la Comisión Directiva del Centro ha resuelto que en lo sucesivo los volúmenes sean retirados de la Oficina del Boletín por los interesados o por persona autorizada por éstos.

I.	Notas sobre comunicaciones navales.....	agotado
II.	Combates navales célebres	agotado
III.	La fuga del "Goeben" y del "Breslau".....	agotado
IV.	El último viaje del Conde Spee.....	agotado
V.	La guerra de submarinos	agotado
VI.	Tratado de Mareas.....	\$ 3.—
VII.	Un Teniente de Marina	agotado
VIII.	Descubrimientos y expl. en la Costa Sur.....	agotado
IX.	Narración de la Batalla de Jutlandia	agotado
X.	La última campaña naval de la guerra con el Brasil - Somellera	agotado
XI.	El dominio del aire	agotado
XII.	Las aventuras de los barcos "Q".....	agotado
XIII.	Viajes del "Adventure" y de la "Beagle" (tomo 1º)	agotado
XIV.	id., id. (tomo 2º)	agotado
XV.	id., id. (tomo 3º)	\$ 3.—
XVI.	id., id. (tomo 4º)	\$ 3.—
XVII.	La conquista de las islas Bálticas	agotado
XVIII.	El Capitán Piedra Buena	\$ 3.—
XIX.	Memorias de Von Tirpitz	agotado
XX.	id. (IIº)	agotado
XXI.	Memorias del Almirante G. Brown	agotado
XXII.	La Expedición Malaspina en el Vierreinato del Río de la Plata - H. R. Ratto	\$ 3.—
XXIII.	Guerra de portaaviones	\$ 4.—

OTROS LIBROS EN VENTA

La Gran Flota - Jellicoe

\$ 4.—

LIBRO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Espora - Cap. de Frag. Héctor R. Ratto

Sin cargo



BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL
BUENOS AIRES

Vol. LXXIII SEPTIEMBRE-OCTUBRE 1955 Núm. 624

SUMARIO

<i>Los comandos naval y aéreo aliados en el Mediterráneo. — Mountbatten</i>	317
<i>Nuestros límites con Chile en la Patagonia Austral - El tratado de 1881 - Divergencias en su interpretación - Creación de nuestra Marina de Mar. — Martin</i>	345
<i>Ejercicio del derecho de angaria por las naciones neutrales. — Malvagni</i>	359
<i>Los proyectiles guiados de la marina. — Sides</i>	369
<i>Pilas eléctricas radiactivas ya logradas. — Puig</i>	381
<i>La central de propulsión atómica del U. S. S. "Nautilus". — Roddis, Jr., y Simpson</i>	389
<i>Los glaciares de la Tierra. — Heinsheimer</i> ..	399
<i>Un aspecto poco conocido de la epopeya Sanmartiniana. — Rillo</i>	411
<i>Notas profesionales</i>	421
<i>Necrología</i>	435
<i>Asuntos internos</i>	455
<i>Biblioteca del Oficial de Marina</i>	459

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

BOLETÍN: Lunes a viernes, de 15 a 19.
SECRETARÍA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9 a 12.
CONTADURÍA: 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 16 a 19,45.
ODONTÓLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12.
GABINETE INYECCIONES: Lunes a viernes, de 8 a 12.
PEDICURO: Viernes, de 18,30 a 20,30.
SALA DE ARMAS: Prof. de Educación Física: Lunes a sábado, de 9 a 11;
Prof. de Esgrima: Lunes a sábado, de 9 a 11 y de 18 a 20.
STAND DE TIRO: Martes y jueves, de 17,30 a 19,30; sábados de 9,30 a 11,30.
SASTRERÍA: Lunes a sábado, de 8 a 20; domingos, de 8 a 12.
BAÑOS: Lunes a sábado, de 8 a 13 y de 16 a 21; domingos, de 8 a 13.
BAR: Diariamente, de 8 a 22.
PELUQUERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 20; sábados, de 8,30 a 20.
MANICURA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9,45 a 12.
COMEDOR: Lunes a viernes, de 12,30 a 14,30; sábados, domingos y feriados, de 12 a 14.
DEPÓSITO DE BULTOS (Subintendente): Lunes a viernes, de 8 a 11 y de 14 a 16; sábados, de 8 a 11.
DORMITORIOS: Reserva de alojamiento, de 7 a 20.
BUZÓN: Retiro de correspondencia, de lunes a viernes hábiles, a las 8,30, 12,30, 17 y 20.
TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA: Efectuar pedidos al Intendente.
TELEVISOR (4º piso): Diariamente, de 18,30 a 21 y de 22 a 23.

GUÍA DE CASAS DE COMERCIO QUE EFECTÚAN DESCUENTOS: Solicitarla en Secretaría.

PANTEON

HORARIO DE VISITAS

Días hábiles, de 7 a 12 y de 15,30 a 18.

Domingos y feriados, de 8 a 12.

Feridos nacionales, clausurado.

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

DIRECTOR:
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL Nº 474.616

SEPTIEMBRE - OCTUBRE 1955



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

**Excmo. Sr. Presidente del Gobierno Provisional de la Nación,
General de División (R.) D. Eduardo Lonardi**

**S. E. el Sr. Ministro de Marina,
Contraalmirante (R.) D. Teodoro E. Hartung**

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Alberto P. Vago
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan C. Boschetti
Tesorero	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Capitán de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Navío</i>	Oscar B. Verzura
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Víctor A. Grimaldi
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Cap. de Frag. Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt
	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo J. B. D. Bogliano
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Perticarari
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Eusebio V. Algañaraz
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Fragata Méd.</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav..</i>	Domingo Torres Posse
<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell	
<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore	
<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino	
<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina	
Vocales suplentes	<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Pío E. Ceballos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alejandro A. Galarce

Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Héctor J. Domínguez
	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Luis G. Causone
Suplentes	<i>Tte. de Navío Contador</i>	Alberto V. Muguerza
	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Víctor J. B. Ragghianti

SUMARIO

LOS COMANDOS NAVAL Y AÉREO ALIADOS EN EL MEDITERRÁNEO.....	317
<i>Por el Almirante Mountbatten.</i>	
NUESTROS LÍMITES CON CHILE EN LA PATAGONIA AUSTRAL - EL TRATADO DE 1881 - DIVERGENCIAS EN SU INTERPRETACIÓN - CREACIÓN DE NUESTRA MARINA DE MAR.....	345
<i>Por el Almirante Juan A. Martín.</i>	
EJERCICIO DEL DERECHO DE ANGARIA POR LAS NACIONES NEU- TRALES	359
<i>Por el Dr. Atilio Malvagni.</i>	
LOS PROYECTILES GUIADOS DE LA MARINA.....	369
<i>Por el Contraalmirante John H. Sides.</i>	
PILAS ELÉCTRICAS RADIATIVAS YA LOGRADAS.....	381
<i>Por Ignacio Puig, S. I.</i>	
LA CENTRAL DE PROPULSIÓN ATÓMICA DEL U. S. S. "NAU- TILUS"	389
<i>Por el Teniente de Navío L. H. Roddis, Jr., y J. W. Simpson.</i>	
LOS GLACIARES DE LA TIERRA	399
<i>Por el Glaciólogo Dr. Jorge J. Heinsheimer.</i>	
UN ASPECTO POCO CONOCIDO DE LA EPOPEYA SANMARTINIANA	411
<i>Por el Teniente de Fragata Agustín González Rillo.</i>	
NOTAS PROFESIONALES	421
NECROLOGÍA	435
ASUNTOS INTERNOS	455
BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA	459

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
Vocales	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Eusebio Algañaraz
	<i>Cap. de Fragata Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Frag. Contador</i>	José S. Cárdenas
Vocales	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Fernando Esquivel
	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Pío E. Ceballos

Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
Vocales	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Perticarari
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Frag. Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt

Cultura:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Andrés Menu-Marque

Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina
	<i>Capitán de Fragata</i>	Pedro Rivero

Reglamentación:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Oscar B. Verzura
Vocal	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo J. B. D. Bogliano
	<i>Cap. de Frag. Contador</i>	José S. Cárdenas
	<i>Cap. de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav..</i>	Isaac Wolberg
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav..</i>	Domingo Torres Posse

Delegación Tigre :

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza
Vocal	<i>Capitán de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharzu

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Víctor A. Grimaldi
Vocales	<i>Capitán de Corbeta</i>	Néstor O. Pozzi
	<i>Tte. de Navío I.M.</i>	Horacio J. Delgui

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
------------	---------------------------	--------------------



C.I.D.A. TEXTIL

IMPORTACION EXPORTACION

T. E. 37 - 9128

173 - Hipólito Yrigoyen - 1175
BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

HORARIO DE CONTADURIA

Lunes a Viernes: de 14.30 a 18.30 hs.

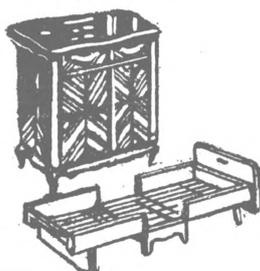
Sábados: de 10 a 12 horas

MUEBLES Y MUEBLES-CAMA

" A LOS SEÑORES MARINOS "

PRECIOS Y CONDICIONES ESPECIALES

PROVENZAL - VIENES
- AMERICANO -
FRANCES - MODERNO



SECRETER-CAMA, REPISAS-CAMA,
DIVANES, SOFAS-CAMA, BERGER-
CAMA, ETC.

SADIMA *Muebles*

RIVADAVIA ESQ. CATAMARCA - LA ESQUINA DE LA ECONOMIA

MEMORIAS DEL

Almirante GUILLERMO BROWN

Con una noticia biográfica del mismo por el Capitán de Fragata Héctor R. Ratto y un estudio del doctor B. Villegas Basavilbaso sobre la influencia del Dominio del Mar en las Guerras de Emancipación Argentina. Con numerosos grabados.

APARECERÁ EN EL MES DE NOVIEMBRE DE 1955

EDITORIAL LYS

LAVALLE 437 - 4º Piso

T. E. 31 - 2561

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIII

Septiembre-Octubre de 1955

Núm. 624

Los comandos naval y aéreo aliados en el Mediterráneo (*)

Presidente. — Sería superfluo hacer la presentación de Lord Mountbatten, tan conocido por todos ustedes. Basta con decir que dejó el cargo de Comandante en Jefe del Mediterráneo poco antes de Navidad, luego de haber ejercido dicho comando durante dos años y medio. En los dos últimos años fue también Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas del Mediterráneo, siendo el primer comandante en jefe de las mismas y a las que tuvo que organizar.

Lord Mountbatten nos hablará hoy en su carácter de Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas del Mediterráneo que recién deja su cargo y nos expondrá algo sobre los problemas que se le plantearon y cómo los resolvió. Podría extenderse mucho más en cuanto a la planificación y cooperación de los aliados pero, como todos ustedes se darán cuenta, se ve obligado a restringir sus manifestaciones en su conferencia o en la discusión que sigue, por razones obvias de seguridad.

Sus señorías, señoras, señores: el almirante Mountbatten, conde de Burma.

CONFERENCIA

Tengo a mucha honra el haber sido invitado para disertar en la Royal United Service Institution, y sobre todo ejerciendo su presidencia el Primer Lord del Mar, respecto al Comando de las Fuerzas Navales y Aéreas Marítimas en el Mediterráneo.

(*) Conferencia dada el 30 de marzo de 1955, bajo la presidencia del Almirante de la Flota, sir Rhoderick McGrigor. (Del “*Journal of the Royal United Service Institution*”, mayo de 1955.)

Deseo destacar que solamente me referiré a la organización de aquel organismo, al que estuve ligado con motivo de mi último cargo y que me abstendré de hablar sobre los numerosos problemas que, dentro de breve tiempo, tendré que encarar en el Almirantazgo.

Antes de referirme a la verdadera estructuración del Comando del Mediterráneo, desearía recordarles aquellas etapas que condujeron a la formación del mismo.

Fue durante el elocuente discurso pronunciado por sir Winston Churchill en Fulton, el 5 de marzo de 1946, cuando, por primera vez, se llamó la atención sobre la conveniencia de la ayuda mutua entre los Estados Unidos y el Commonwealth.

Pero la primera disposición de carácter político y militar concertada entre las naciones de occidente, fue el Tratado de Alianza y Ayuda Mutua de Dunquerque, firmado entre Gran Bretaña y Francia en marzo de 1947; y ésta fue seguida, en junio de 1947, por la presentación del Plan Marshall destinado a la recuperación y reconstrucción de la Europa de post-guerra. La importancia de este plan no consistía solamente en su tremenda generosidad, sino en el hecho de que su propósito era la restauración de la colaboración económica entre las mismas naciones europeas y para su provecho mutuo.

La etapa siguiente fue la firma del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, llevado a cabo en Río de Janeiro en septiembre de 1947. Este tratado, por supuesto, no tuvo efecto directo alguno sobre la organización política o militar en este lado del Atlántico; pero su importancia, para nosotros, residía en el hecho de que era la primera agrupación regional de Estados desde el establecimiento de las Naciones Unidas, y que constituyó el germen de la idea que debía llevar al Tratado de Bruselas y al Tratado del Atlántico Norte.

El Tratado de Bruselas —de colaboración económica, social, y cultural— fue concertado poco tiempo después, en marzo de 1948, siendo firmado por Bélgica, Francia, Luxemburgo, Holanda, y el Reino Unido.

Hasta este momento los Estados Unidos, si bien habían firmado el Tratado de Río de Janeiro, no habían participado aún en ningún pacto militar europeo. Pero tres meses después de la firma del Tratado de Bruselas, el Senado de los Estados Unidos, por 64 votos contra 4, aprobó la llamada “Resolución Vandenberg”, que recomendaba la asociación de los Estados Unidos “con aquellas otras providencias regionales y colectivas que estén basadas “ en apoyo propio y ayuda mutua continuada y efectiva”. Esta

declaración de la política de los Estados Unidos abrió directamente el camino al Tratado del Atlántico Norte, y para la organización que surgió de éste (N.A.T.O.). El Tratado fue firmado en Washington, el 4 de abril de 1949, por Bélgica, Canadá, Dinamarca, Francia, Islandia, Italia, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Portugal, el Reino Unido, y los Estados Unidos. Posteriormente, se unieron a estos países Grecia y Turquía.

Es con respecto a la Organización del Tratado del Atlántico Norte y al Comando Aliado establecido en el Mediterráneo, dependiente de la N.A.T.O., que deseo referirme hoy. En 1949, cuando por primera vez se consideró la tarea del trazado de los planes defensivos para el área del Atlántico Norte, no se encaró ninguna estructuración del comando militar. Debía establecerse una comisión militar integrada por todas las naciones miembros, de la cual dependería un grupo permanente integrado por representantes permanentes de Francia, del Reino Unido y de los Estados Unidos, que ejercería control sobre cinco grupos planificadores regionales y correría con la zona abarcada por el tratado. Pero no transcurrió mucho tiempo antes de ponerse en evidencia de que era indispensable proceder a la estructuración de un comando militar aliado, y en diciembre de 1950, el general Eisenhower fue designado Comandante Supremo Aliado en Europa, comando militar éste que dependía directamente del grupo permanente. (Posteriormente fueron creados otros dos comandos supremos ; el Comando del Atlántico y el Comando del Canal.)

El Comando Supremo Aliado en Europa (SACEUR), creó tres comandos principales subordinados: el Comando Septentrional en Oslo, el Comando Central en Fontainebleau y el Comando Meridional en Nápoles. Este último comando fue ejercido por el almirante Carney, U. S. N., quien procedió a la organización de tres comandos subordinados: Fuerzas Terrestres de la Europa Meridional; Fuerzas Aéreas de la Europa Meridional; y Fuerzas Navales de la Europa Meridional. El mismo almirante Carney asumió personalmente el comando de su propio comando naval subordinado, y como en esa oportunidad él era también Comandante en Jefe de las Fuerzas de los Estados Unidos en el Atlántico Oriental y en el Mediterráneo (CINCNELM), puede decirse que fue él quien estableció la moda de que los comandantes superiores de la N.A.T.O. ejercieran más de un comando.

El Comando Naval de la Europa Meridional, conocido como NAVSOUTH, estaba formado por fuerzas de las marinas francesa, italiana y estadounidense (incluso la VI Flota de los Esta-

dos Unidos). Pero en dicho comando no estaba comprendida la Flota Británica del Mediterráneo; el motivo de esto era tanto político como estratégico. Para NAVSOUTH, cuyo interés estaba radicado en el abastecimiento marítimo de Francia e Italia, y el apoyo aeronaval de estas áreas mediante aviones de la VI Flota, el Mediterráneo facilitaba una ruta marítima conveniente hacia las costas de la Europa Meridional; para los británicos, por el contrario, el Mediterráneo, además de ser un probable campo de batalla en caso de guerra, constituía el camino vital al Medio Oriente. Las muy considerables fuerzas del ejército y aéreas que los británicos mantenían en este último lugar no estaban incluidas en la N. A. T. O., dado que, de por sí, esa zona se encontraba fuera de la órbita de la Organización del Tratado del Atlántico Norte —y sigue estando fuera de la misma, aún en la actualidad—. Por lo tanto, teniendo en cuenta que la protección de las comunicaciones marítimas al Medio Oriente era de capital importancia para los británicos, la Flota Británica del Mediterráneo quedó excluida de la Organización del Tratado del Atlántico Norte.

Entre el COMNAVSOUTH y las autoridades navales británicas, hubo cierta ligazón y planificación combinada, pero la situación siguió algo desaliñada hasta febrero de 1952, fecha en que Grecia y Turquía se incorporaron a la Organización del Tratado del Atlántico Norte. Esto puso fin a la cuestión, porque entre las responsabilidades de planificación del comandante en jefe Meridional se encontraba la correspondiente a las fuerzas de tierra y aire de estos dos países, no así las de sus fuerzas navales. Evidentemente, el comando naval del Mediterráneo era una cuestión que debía ser resuelta, pero su realización demoró casi un año. Finalmente, en diciembre de 1952, fue aprobada la creación de un Comando Aliado del Mediterráneo, subordinado al Comandante en Jefe de la Flota Británica del Mediterráneo. Esto no solamente unificó a los británicos, griegos y turcos bajo un comando naval aliado único junto con los demás, sino que aseguró que las considerables fuerzas británicas destacadas en el Mediterráneo desempeñaran su papel en las tareas generales de los aliados, además de afianzar las comunicaciones marítimas del canal de Suez.

Al crearse las Fuerzas Aliadas del Comando del Mediterráneo (AFMED), el 15 de marzo de 1953, quedó abolido el comando del COMNAVSOUTH; a éste sucedió el Comando de las Fuerzas de Ataque y Apoyo de la Europa Meridional (STRIKFORSOUTH), subordinado al Comandante en Jefe Meridional. Hasta el presente, las fuerzas de ataque y apoyo de la Europa Meridional han

sido integradas exclusivamente con buques de la VI Flota de los Estados Unidos y tiene como única tarea la de prestar su apoyo a la batalla aérea-terrestre en la Europa Meridional. Está constituida por dos partes principales: la Fuerza Anfibia, capaz de desembarcar infantería de marina estadounidense contra una resistencia para apoyar una batalla terrestre, y la Fuerza de Tareas de Portaaviones, en condiciones de lanzar bombas atómicas en apoyo de la ofensiva aérea. La fuerza de tareas de portaaviones, empleada en esta forma móvil y flexible, constituye una prolongación de la fuerza aérea estratégica con base terrestre y podrá flanquear el frente del enemigo y acercarse más al mismo. No es función de la Fuerza de Ataque prestar su apoyo a la guerra en el mar, y ésa es la razón por la cual no se halla subordinada al Comandante en Jefe Naval Aliado, si bien recae sobre este último la responsabilidad de la coordinación de los movimientos de la Fuerza de Ataque con las de sus propias fuerzas.

AFMED, el principal comando aliado en el Mediterráneo, fue establecido entonces en Malta, siendo yo su Comandante en Jefe. Este comando estaba constituido por fuerzas de seis naciones: Francia, Italia, Grecia, Turquía, el Reino Unido y los Estados Unidos, y era un comando subordinado principal del Comando Supremo Aliado en Europa, en virtud de lo que, jerárquicamente, se encontraba al mismo nivel que los otros integrantes, los comandos Meridional, Central y Septentrional. Mis tareas principales consistían en la seguridad de las comunicaciones marítimas dentro del comando y el apoyo a los comandos adyacentes.

Podría suponerse que el Comandante en Jefe Aliado del Mediterráneo tendría a sus órdenes a todas las fuerzas aéreas y marítimas de los aliados interesados en el Mediterráneo, pero, al estudiar el asunto, me cercioré de que esto distaba mucho de la realidad.

Conforme a la organización militar de la N.A.T.O., parecía que las restricciones que afectaban a mi comando no solamente se relacionaban a las fuerzas efectivas que formaban parte del mismo, sino que se extendían asimismo a las áreas dentro de las cuales podía ejercer el comando de las mismas. En realidad, solamente aquellos buques y fuerzas aéreas específicamente asignados a la N.A.T.O. por las respectivas naciones, integrarían mi comando en caso de guerra o en ejercicios en gran escala en tiempo de paz, y en estos casos, tan sólo en alta mar. Las demás fuerzas debían permanecer bajo sus respectivos comandos nacionales; las aguas costeras también quedarían bajo el control nacional, pero no siem-

pre necesariamente bajo el mando de los comandantes de las fuerzas nacionales que se hacían a la mar.

La crisis se produjo cuando me enteré de que ni siquiera se había definido la extensión de las aguas territoriales y que dentro de éstas, algunas naciones deseaban incluir a todas aquellas zonas cubiertas por los equipos costeros de radar, lo que, en ciertos casos, significaba que se pretendía llegar hasta 30 millas de la costa. Si echamos una ojeada a la carta del Mediterráneo veremos que, de aceptarse semejante temperamento, el área de mar que quedaría disponible para el comandante aliado haría imposible todo control aliado adecuado, o hasta la misma planificación.

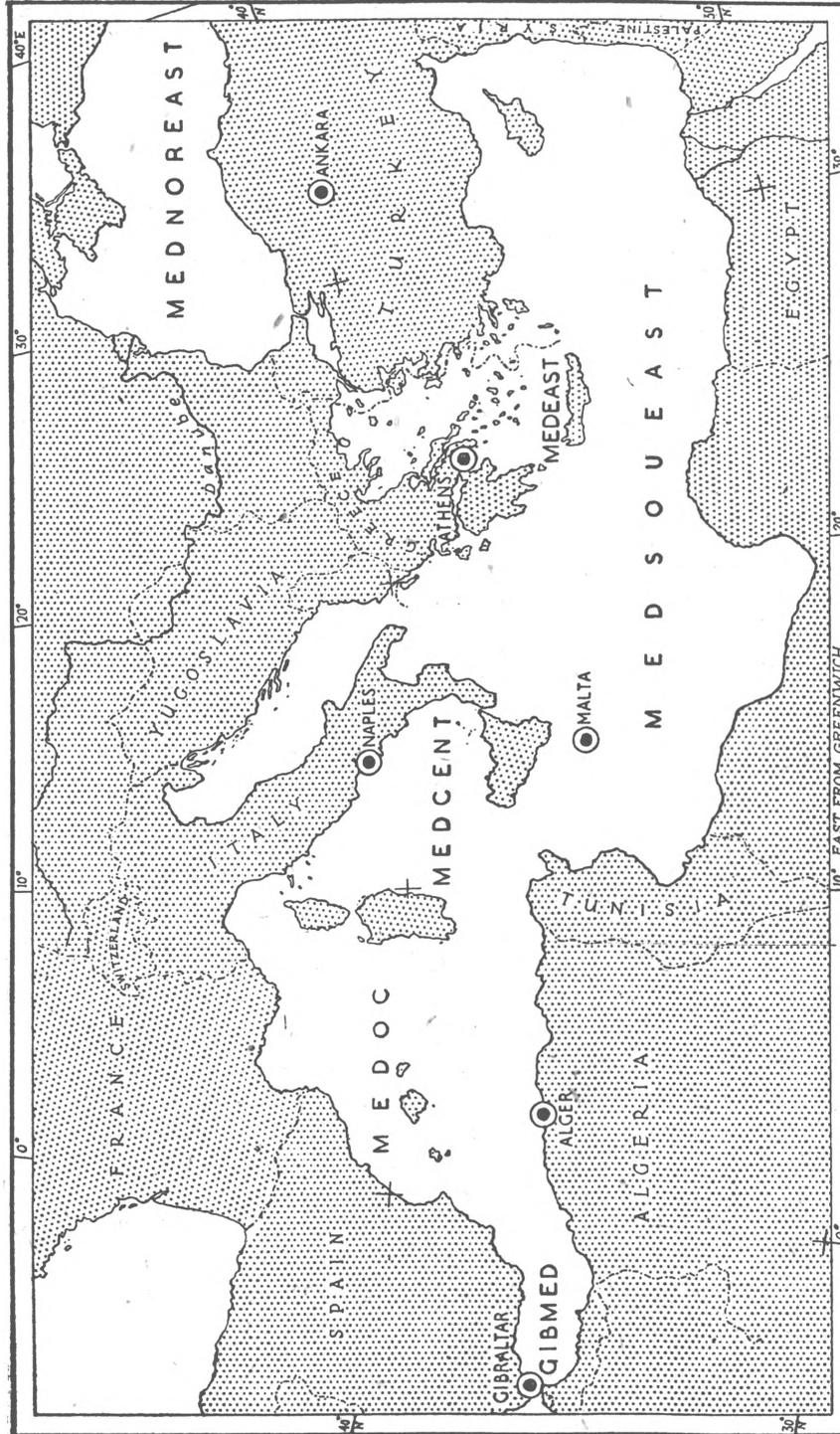
Es por esto que manifesté firmemente, desde un principio, que no aceptaría como límite territorial ninguno que superara el de las tres millas reconocido internacionalmente, aun cuando esto también dejaría todas las entradas vitales a los puertos y el barrido de canales en los campos minados, como responsabilidades de carácter esencialmente nacionales.

Es indudable que las fuerzas no asignadas retenidas por las naciones bajo comando nacional eran destinadas, teóricamente, para operaciones costeras, pero en el caso de marinas de guerra secundarias, esto significaba, en efecto, que la mayor parte de sus flotas eran retenidas, ya actuaran activamente o no dentro de las aguas territoriales. A menos que encontrara algún modo de evitar estos obstáculos perniciosos, muy escasas eran las perspectivas que veía para afirmar la seguridad de las comunicaciones marítimas a través del Mediterráneo, cuyo ancho es igual al que tiene el Atlántico entre Canadá e Inglaterra.

Como si estas preocupaciones no fueran suficientes, constaté «que me había tocado en suerte otra complicación más, proveniente de la organización naval del almirante Carney, consistente en dos grandes áreas nacionales, conocidas, respectivamente, como Zona Francesa y Zona Italiana, cuyos límites eran aún objeto de discusiones, ordenándoseme que las mismas debían permanecer bajo sus comandos nacionales. Fui autorizado a dividir mi comando en otras áreas, pero temí las perspectivas ofrecidas por un Mediterráneo desmenuzado en una cantidad de zonas relativamente pequeñas.

De repente hallé una solución. Decidí dividir el Mediterráneo en áreas; cada una de estas áreas estaría bajo el comando de un almirante de aquella nación que tuviera la mayor extensión costera dentro del área. Pero ninguna de ellas constituiría un área

FUERZAS ALIADAS DEL MEDITERRÁNEO - ÁREAS SUBORDINADAS



nacional; todas ellas serían áreas aliadas y bautizadas con nombres geográficos. Es así como la Zona Francesa se transformó en el área del Mediterráneo Occidental, y como el francés es el idioma de la N. A. T. O., esta zona llegó a conocerse como el Mediterráneo Occidental y el título abreviado del comando aliado fue COMEDOC. Afortunadamente, el entonces comandante de esta zona, almirante Sala, cuya sede se encuentra en Argel, ya tenía bajo su comando todas las fuerzas navales y aéreas marítimas francesas, como asimismo todas las bases y aguas costeras en el sur de Francia, Córcega y África Septentrional Francesa.

Todo lo que quedaba por hacer era que yo le ofreciera el comando aliado del área del Mediterráneo Occidental y que quedara bajo mis órdenes, siempre que su gobierno le permitiera retener el comando de las fuerzas y aguas territoriales francesas que no dependían de mi comando. Esto fue aceptado y el almirante Sala tiene actualmente el control completo de todas las fuerzas navales y aéreas aliadas y nacionales que se encuentran en alta mar y aguas territoriales, dentro del área del Mediterráneo Occidental. Pero existía todavía otra dificultad más en cuanto a mi formulación de los planes generales, en virtud de que dicho almirante, teóricamente, sólo me debía obediencia por aquellas fuerzas asignadas en alta mar. Más adelante explicaré cómo fue resuelto este inconveniente.

También la zona italiana recibió otro nombre; la misma llegó a ser el área del Mediterráneo Central, e incluía todas aquellas aguas que rodean a Italia, Cerdeña y Sicilia. Aquí la dificultad estribaba en encontrar a un almirante italiano que tuviera el comando de todos los buques italianos no asignados y también de sus aguas territoriales y bases costeras. Semejante comando no existía, pero a pedido mío fueron otorgadas al almirante Girosi las facultades pertinentes, y es así como fue el comandante nacional y aliado del área del Mediterráneo Central, con sede en Nápoles, y con el título de COMEDCENT. Recién acaba de terminar su período de comando y ha sido relevado por el almirante Lubrano.

Los mares Egeo y Jónico Oriental pasaron a constituir el área del Mediterráneo Oriental. También aquí se tropezó con dificultades para encontrar un almirante griego adecuado, por cuanto el comandante de la flota de alta mar no contaba con una sede en tierra y carecía de autoridad sobre las bases navales. Finalmente, invité al jefe del Estado Mayor Naval griego, almirante Lappas, a que fuera mi comandante del área aliada; generosamente aceptó,

con el consentimiento de su gobierno, en actuar con el título de COMEDEAST, desde el Ministerio de Marina en Atenas.

El mar Negro, el mar de Mármara y el Egeo Oriental integraron otra área, a las órdenes de un almirante turco. El almirante Altinkan, comandante en jefe de la flota turca y también jefe del Estado Mayor Naval turco, de inmediato se ofreció como comandante del área aliada, siéndolo efectivamente con el título de COMEDNOREAST, con sede en el Ministerio de Marina, en Ankara. El Comandante Supremo Aliado, general Ridgway, dispuso que esta área no se denominara “Área del Mar Negro”, por cuanto consideraba que ello constituía una provocación innecesaria para los rusos; por eso la denominamos Área del Mediterráneo Nord-Oriental, lo que, indudablemente, confundió tanto a los rusos como a nosotros mismos.

Esto dejaba sin ubicar al Mediterráneo Sud-Oriental, desde Malta hasta Chipre (incluyendo las costas líbicas y egipcias, y el Levante). Como ésta constituía la ruta principal del comando británico del Medio Oriente, incorporé el mismo bajo las órdenes del comandante en jefe de la flota británica del Mediterráneo. Pero me di cuenta de que no podía representar muy bien los intereses de un área o nación determinada, y al mismo tiempo presidir las reuniones con todos los demás comandantes de áreas, de modo que delegué en el segundo jefe de la flota británica (actualmente vicealmirante Reid) las responsabilidades correspondientes al COMEDSOUEAST. Esta decisión aconsejó que se procediera a la integración de su Estado Mayor y el mío; nuestros oficiales se encontraban en el mismo edificio, en Lascaris, alrededor de un cuarto de milla del Cuartel General Aliado, en Floriana. Durante esta integración, varios cargos de Estado Mayor resultaron redundantes, lo que me permitió llevar conmigo a destacados oficiales de Estado Mayor, eficientes y experimentados, cuando establecí la jefatura de las Fuerzas Aliadas del Mediterráneo (HAFMED).

Quedaba tan sólo una pequeña parte del Mediterráneo por considerar: la pequeña área al este de Gibraltar. El comandante naval británico en Gibraltar (ahora contraalmirante Currey) era ya el responsable ante el Comandante Supremo Aliado del Atlántico por la sub-área que se extiende desde Gibraltar hasta el Atlántico; ahora se le adjudicaba una responsabilidad similar por la sub-área comprendida entre Gibraltar y el área del Mediterráneo Occidental. Como consecuencia de esto el COMGIB, al tratar respecto a la sub-área mediterránea de Gibraltar, emplea ahora el título de COMGIBMED.

Como los Estados Unidos carecen de posesiones territoriales en el Mediterráneo, no hay área alguna bajo un comando norteamericano. Si bien, como ya he dicho, la Fuerza de Ataque, formada por la VI Flota de los Estados Unidos, no se encontraba a las órdenes del CINCAFMED, fuerzas navales norteamericanas adecuadas fueron adscriptas al comando para colaborar en la guerra en el mar, incluyendo escuadrillas aéreas de patrullado marítimo, submarinos, grupos de cazas- destructores y rastreadores. Los intereses norteamericanos son cuidados por el comandante en jefe de las Fuerzas Navales del Atlántico Oriental y del Mediterráneo (CINCNELM), ejercido actualmente por el almirante Casady. Su representante en el HAFMED es el vicealmirante Fife, que es al mismo tiempo segundo en el CINCAFMED.

Cumplida esta etapa, todo el Mediterráneo había sido dividido en áreas de comando y sus comandantes ejercían el comando de todas las fuerzas navales y áreas marítimas, ya estuvieran ellas adscriptas a la N.A.T.O. o retenidas bajo comandos nacionales, y estuvieran fuera en alta mar o en aguas costeras.

Cada comandante de área tendría en su propio comando un pequeño estado mayor aliado, además de su propio estado mayor nacional. Cada una de éstos comprendería un oficial norteamericano y, por lo menos, un oficial de cada una de las áreas adyacentes ; este último sería, en todos los casos, de la misma nacionalidad que el comandante del área a quien representaba. (En Malta, por supuesto, esto se lograba sin inconveniente por el COMED-SOUEAST pidiendo prestados oficiales de la nacionalidad correspondiente al HAFMED, que se encuentra ahí cerquita.) Esta inyección del elemento aliado en los respectivos comandos nacionales de los comandantes de áreas, gozaría de la doble ventaja de permitir que los hasta entonces comandantes exclusivamente nacionales ejercieran sus funciones aliadas mientras coordinaban sus intereses aliados y nacionales.

Todo lo que ahora quedaba por hacer era idear una estructuración para el comando aliado que tuviese en cuenta los aspectos nacionales de planificación general. Porque mientras en las áreas los comandos eran esencialmente nacionales, con la inyección de los intereses aliados, en HAFMED, que por definición era el comando aliado general, eran los intereses nacionales los que debían ser intercalados. Felizmente, estaba en condiciones de sacar provecho de la experiencia que había adquirido en el sudeste de Asia durante la guerra, cuando hubo necesidad de establecer una maquinaria de planificación semejante. Invité a todos los coman-

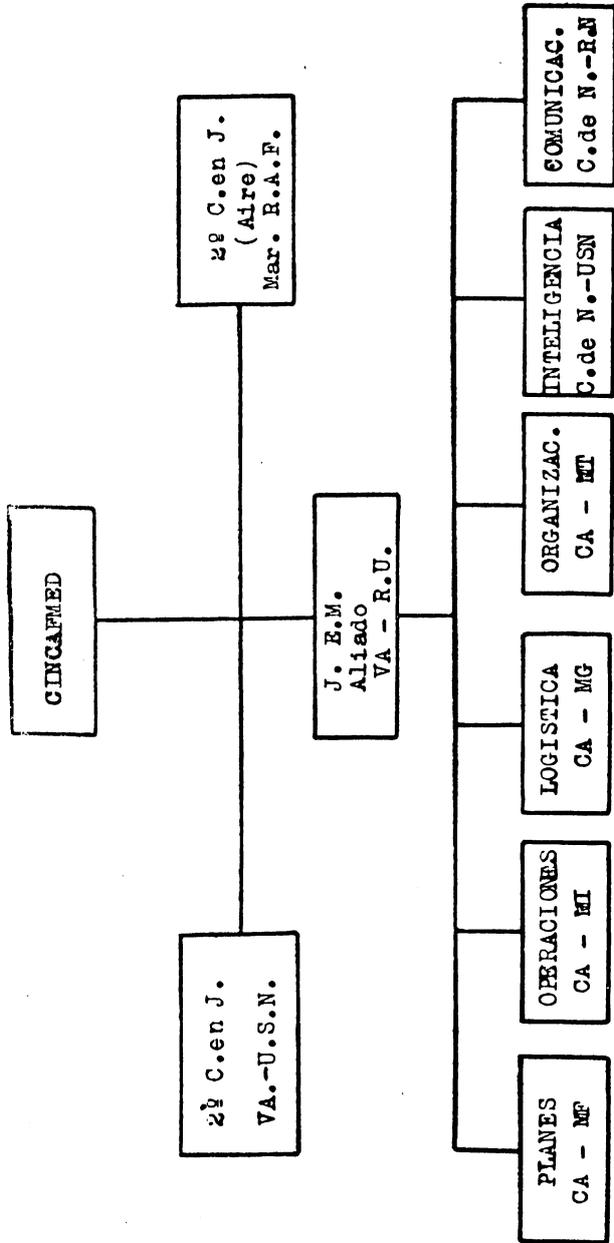
dantes de áreas que se consideraran como miembros integrantes del comando aliado en Malta, por lo menos teóricamente. En la práctica, dado que los mismos no podían abandonar sus comandos, les pedí que designaran a un contraalmirante como representante permanente de los mismos en el HAFMED; a cada uno de estos representantes se les asignó un gran salón para conferencias, en el edificio del comando aliado.

Esto fue aceptado de inmediato, y cada nación y cada área contaba en Malta con su propio representante permanente de alto rango, con un pequeño estado mayor constituido con connacionales del mismo: una media docena de oficiales para las marinas de guerra más pequeñas, y una docena o más para las más grandes. Es así como los comandantes de áreas sólo concurrían personalmente a las reuniones celebradas en Malta en tres o cuatro oportunidades por año.

El estado mayor interaliado ha sido organizado en seis divisiones, teniendo cada una de ellas a un contraalmirante (u oficial superior adecuado) como jefe, proveniente de una de las seis naciones representadas. La división *Planes* está a cargo de un oficial francés; *Operaciones*, de un italiano; *Organización*, de un turco; *Logística*, de un griego; *Inteligencia*, de un norteamericano; y *Comunicaciones*, de un británico. La plana mayor de cada división incluye, por lo menos, a un oficial de cada nación, aunque quizás sería más correcto decir "medio oficial", por cuanto las marinas más pequeñas envían un número reducido de oficiales y, en algunos casos, ellos tienen que dividir su tiempo entre dos divisiones. Pero el punto esencial es que ninguna división carece de representantes de cada una de las demás naciones; de este modo resultaría imposible iniciar hasta el más sencillo plan sin que cada nación esté ampliamente al corriente, desde un principio, de lo que se está considerando.

En el HAFMED, los oficiales de todas las naciones pueden reunirse libremente en el salón de su almirante connacional, y discutir con libertad —en su propio idioma— los intereses de su propia nación y área; es así como las responsabilidades puramente nacionales pueden ser consideradas dentro del mismo comando aliado. Logré que el Supremo Comando Aliado me concediera autorización para incorporar esta característica nada ortodoxa en la constitución de mi cuartel general. Como resultado de esto, los oficiales jóvenes de cada división están en condiciones, al realizarse sus reuniones nacionales, de mantener a su representante superior nacional al corriente de todo aquello que se está proyec-

COMANDO DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS FUERZAS ALIADAS EN EL MEDITERRANEO



Nación	Div. Planes	Div. Operac.	Div. Logíst.	Div. Organ.	Div. Intellig.	Div. Com.	Total
Francia	◆ ● ● ●	○ ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	9
Grecia	◆ ● ● ●	○ ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	6
Italia	● ● ● ●	○ ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	11
Turquía	◆ ● ● ●	○ ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	6
R.U.	● ● ● ●	○ ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	26
EE.UU.	● ● ● ●	○ ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	11

◆ Jefe de División ● Un oficial ○ Un oficial aeronaval ◎ Oficial F.A. (C) Oficial compartidos por dos divisiones

tando; esto asegura que los puntos de vista nacionales sean discutidos en las primeras etapas.

Dos son las ventajas psicológicas que surgen de esta disposición. En primer lugar, resulta mucho más provechoso que las informaciones que afectan a los intereses nacionales sean adquiridas durante el transcurso normal de las cuestiones antes que por medios indirectos, a los cuales tendrían que recurrir en el caso de tratarse de oficiales de ligazón o representantes militares. En segundo lugar, favorece la buena voluntad, como asimismo la eficiencia, el hecho de que sea el mismo oficial, cuya tarea es la de informar a su representante nacional superior, quien se encuentre en condiciones de inducir a los otros miembros de su propia división a corregir el asunto en discusión, antes que elevar el mismo a un escalón superior en son de queja. También son evidentes sus ventajas prácticas: la redundancia de representantes militares y oficiales de ligazón permiten planas mayores más reducidas y queda eliminado el trámite de tener que dirigirse continuamente a las autoridades nacionales superiores para concertar un acuerdo. Así es como se logra mayor celeridad, desde todo punto de vista, en la producción de planes aceptables.

Habiendo tomado las providencias necesarias en resguardo de posibles divergencias entre intereses nacionales, ahora quedaba tan sólo velar de que los aviadores en bases terrestres y embarcados también pudieran cuidar, del punto de vista aéreo, en un comando eminentemente naval. En el HAFMED hay por lo menos un oficial de la fuerza aérea con uniforme “azul claro” de cada una de las seis naciones interesadas, como así también aviadores con uniforme “azul oscuro” de las marinas de los Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña, y hay por lo menos uno de estos oficiales en cada plana mayor de división, de modo que el punto de vista aéreo se encuentra ampliamente integrado. El comandante de la aviación de Malta, mariscal del aire Reynolds, es delegado del CINCAFMED (Aire) y realiza sus propias reuniones de aviación, concurriendo a ellas los aviadores de todas las divisiones, a fin de asegurar que los intereses aéreos sean adecuadamente considerados.

La organización de las fuerzas aéreas marítimas en el comando ha resultado una tarea ardua. En primer lugar, los griegos y turcos carecen de fuerzas aéreas marítimas, pero están considerando la cuestión de la cooperación naval-aérea mediante cualquiera de sus escuadrillas aéreas que puedan estar disponibles. Luego, la marina de los Estados Unidos ha entregado aviones *Harpoon* a Italia y adiestrado a los oficiales navales italianos en

el manejo de ellos, pero creo que queda aún pendiente el problema de si éstos dependerán de la fuerza aérea o de la marina de guerra italiana. Las marinas de los Estados Unidos y de Francia cuentan con sus propias escuadrillas de aviación marítima, las que se encuentran bajo el comando exclusivamente naval. Finalmente, los aviones británicos que no se encuentran a bordo de los portaaviones pertenecen a la Real Fuerza Aérea, y el comando de buques y aviones es ejercido conjuntamente por el oficial almirante y oficiales aviadores interesados desde un comando marítimo. En Malta, el mariscal del aire Reynolds actúa conjuntamente con el vicealmirante Reid en el comando del área sudeste del Mediterráneo, mientras que el comodoro Barrett y el contraalmirante Currey intervienen conjuntamente en la subárea de Gibraltar.

En comparación con algunas de las dificultades que termino de exponer, debido a que las fuerzas aéreas navales y marítimas no se encuentran bajo un comando unificado, parecería que el sistema norteamericano y francés, consistente en que sus marinas cuentan con sus propias fuerzas aéreas marítimas con base en tierra, ofrecería una isla de simplicidad en un mar de complicaciones. Pero la negativa de las mismas (que en el caso de la norteamericana fue sumamente enfática) de colocar sus aviones bajo un comando que no fuera exclusivamente naval, ha hecho que la situación se torne más difícil.

No es fácil llegar a una solución que sea aceptable para todos, pero en diciembre, cuando yo salí de Malta, estábamos trabajando bajo los siguientes lineamientos: las fuerzas aéreas marítimas francesas e italianas se desempeñarían a las órdenes de sus propios comandantes de área, aunque las relaciones precisas del comando dependerían, en última instancia, de la decisión final adoptada sobre si las fuerzas italianas pasarían a depender de su marina o de su fuerza aérea. Las británicas continuarían desempeñándose bajo las órdenes de su comando aéreo en Malta y Gibraltar. Los norteamericanos dependerían de un comando funcional aeronaval denominado COMUSPATMED, subordinado directamente al CINCAFMED. Operarían, según las exigencias, para prestar apoyo a cualquier área y estarían dispuestos a enviar un oficial de ligazón o comandante delegado a la sede del comando del área pertinente mientras estuvieran operando allí.

La organización submarina no ha ofrecido dificultades, por cuanto, por supuesto, solamente entraban en juego autoridades navales. El comandante de submarinos de la flota británica del Mediterráneo ejercería el comando de todas las operaciones sub-

marinas aliadas en guerra, desde Malta, bajo el título de CONSUBMED, con un pequeño estado mayor aliado. Los submarinos aliados operando en el Mediterráneo Nordoriental dependerían de otro comandante aliado de submarinos, dependiente directamente del COMEDNOREAST.

He considerado con cierta detención la organización del comando aliado en el Mediterráneo, por cuanto su estructuración es algo que sale de lo común. Deseo referirme ahora a las relaciones entre el AFMED y sus comandos vecinos.

Ante todo, es evidente que un comando semejante sólo puede desempeñarse eficientemente si está ligado íntimamente con el comando aliado de aire y tierra de la Europa meridional. El almirante Fechteler (últimamente jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos), que permutó su cargo con el del almirante Carney en el verano de 1953, es actualmente comandante en jefe del Sur (CINCSOUTH), con sede en Nápoles. Dos de sus comandos subordinados se encuentran en Nápoles: STRIKFORSOUTH (el comandante delegado de la Sexta Flota de los Estados Unidos), y AIRSOUTH (su comandante aéreo operativo subordinado), responsable de las operaciones aéreas en la Europa Meridional. Además de esto, cuenta con dos comandos del ejército subordinados: LANDSOUTH, en Verona, y LANDSOUTHEAST, en Smirna (o Izmir, como ha sido rebautizado).

Felizmente, Nápoles y Malta se encuentran unidas por un servicio aéreo rápido y frecuente, como asimismo por una red telefónica especialmente instalada; es así como la coordinación de las planas mayores, en todos los eslabones, resulta sencilla. Para asegurarse que haya una ligazón continuada entre los dos comandos, CINCAFMED mantiene un oficial de ligazón (un capitán de navío de la Marina Real) en Nápoles, pero que cada quince días se traslada a Malta, donde permanece algunos días. Las relaciones entre los dos comandos no podrían ser más felices.

En mi doble papel de comandante en jefe británico del Mediterráneo y comandante en jefe de las Fuerzas Aliadas en el Mediterráneo, cuidé de que ambos cargos estuvieran físicamente separados, dedicándome, en efecto, a mis tareas británicas cuando me encontraba en el comando británico, en Lascaris, y a mis tareas aliadas cuando me hallaba en el comando aliado en Floriana. Constaté que, independientemente de estar teóricamente subordinado a mí mismo como aliado, mis responsabilidades británicas permanecían sin modificación. En tiempo de paz, nuestros problemas británicos en el Mediterráneo, como ser el canal de Suez, no están

afectados por nuestras obligaciones aliadas; en igual forma, en el trazado de los planes de guerra, los problemas no han cambiado fundamentalmente. La dirección de los puertos, las operaciones en aguas costeras y el apoyo logístico de fuerzas británicas que operan en el Mediterráneo, siguen siendo responsabilidades nacionales, pero la creación de HAFMED ha permitido a nuestros planificadores conocer las aptitudes y las intenciones de sus aliados, y ajustar sus planes a las exigencias aliadas.

En cuanto a los planes británicos, el apoyo del comando del Medio Oriente surge aún como algo importante; aquí se trata de un compromiso enteramente nacional. Hasta mi nombramiento como CINCAFMED, el Medio Oriente era un comando de las tres fuerzas, dirigido por la Comisión Británica de Coordinación de Defensa (B.D.C.C.), de la que yo era miembro naval, dado mi carácter de comandante en jefe del Mediterráneo. Pero al asumir el estado y responsabilidades de aliado, no era conveniente que siguiera siendo un tercer miembro en un comando ajeno a la N.A.T.O.; pues podría haber sido motivo de turbación para mis colegas del Medio Oriente el hecho de que yo fuera también un comandante de la N.A.T.O., y mis colegas de la N.A.T.O. podrían haber temido igualmente de que yo los comprometiera, en alguna forma, en asuntos en los cuales no deseaban verse envueltos.

Por consiguiente, se procedió a reconsiderar la constitución y límites de la B.D.C.C. Se redujo su área de responsabilidad y sus obligaciones estratégicas respecto a Malta pasaron a ser de mi incumbencia como comandante británico, tan pronto dejé de ser miembro de la B.D.C.C. El punto de vista naval queda representado ahora en este comando de aire-tierra por el oficial almirante, Medio Oriente, quien se desempeña como eslabón entre este comando y los comandantes en jefe navales vecinos.

Desearía hacerles un relato de cómo hemos estado elevando el standard de preparación en el comando, lo que se logra, esencialmente, mediante el adiestramiento combinado de todas las fuerzas aliadas en ejercicios de grande y pequeña escala. Los distintos standards iniciales y métodos en uso de las distintas fuerzas nacionales, constituyeron una dificultad que todavía hoy requiere tiempo para ser salvada. Si se contara con fondos ilimitados, de modo que los buques pudieran hacerse a la mar y los aviones surcar los aires cuándo y por el tiempo que uno deseara, el standard de eficiencia se acrecentaría a un ritmo mayor aún. Pero, desgraciadamente, nuestras actuales condiciones financieras nos obligan a reducir los ejercicios más de lo que todos desearíamos. Conse-

cuentemente, el número relativamente reducido de ejercicios efectivos que podemos realizar los aliados deben ser cuidadosamente planificados, a fin de obtener de los mismos el máximo rendimiento.

Hemos aprendido cómo evitar las asechanzas propias del trazado de grandes ejercicios espectaculares, que parecen magníficos cuando se publican en la prensa mundial, pero que son de escaso valor para promover el adiestramiento. En los ejercicios de esta índole existe cierta tendencia a producir órdenes voluminosas y detalladas, donde todas las situaciones son previamente planificadas; es así como los capitanes de navío y oficiales superiores se ven libres de toda decisión difícil. El resultado de esto es que, si bien es posible que no se cometan errores, tampoco se sacan enseñanzas.

Nosotros empezamos así. Nuestros dos primeros ejercicios, “Weldfast” (en combinación con el comandante en jefe Sur, en el otoño de 1953) y “Medflexable” (en la primavera de 1954) fueron esencialmente del tipo expuesto. Pero no tardamos en progresar y nuestro próximo ejercicio se efectuó sin contar con buques o aviones reales; fue un ejercicio sobre la carta, el “Medshippable”, a fin de poner a prueba nuestros comandos terrestres y sus comunicaciones, como asimismo el control naval de la organización de la marina mercante. En este ejercicio, los comandantes tenían que pensar por sí mismos y tomar sus decisiones, mediante incidentes injertados por el sistema de sobres lacrados.

Esto nos llevó al ejercicio siguiente, el “Medflexbaker”, donde intervinieron buques y aviones efectivos, pero sin que las situaciones fueran planificadas previamente. Dos de nuestros comandantes de área fueron invitados a luchar contra un tercero, y ambos bandos iniciaron un simulacro de guerra —de cinco días de duración— sin tener conocimiento alguno de las disposiciones del adversario. Hubo errores, pero también algunas decisiones buenas.

Inmediatamente después de este ejercicio, tuvo lugar la primera revista naval de la N.A.T.O.: 52 buques y 52 aviones, provenientes de seis naciones del comando, navegaron y volaron frente a los miembros del Consejo del Atlántico Norte que se hallaban embarcados a bordo del H.M.S. “*Surprise*”. Los buques entraron luego al puerto de Malta, y a la mañana siguiente se realizó una conferencia, a la que concurrieron los oficiales de todos los buques que participaron en el ejercicio, para apreciar las lecciones aprendidas mientras los acontecimientos se mantenían aún frescos en la mente.

Estos ejercicios capitales son esencialmente de carácter estratégico, pero, por supuesto, es también indispensable llevar a cabo el adiestramiento táctico. Esto puede realizarse en el mar, en ejercicios bilaterales concertados entre dos naciones cualesquiera, con el propósito de adiestrarlas en funciones específicas, como ser barrido de minas y tácticas antisubmarinas. No es posible, empero, realizar el número deseado de estos ejercicios secundarios, debido a la falta de fondos y de oportunidades. Tuve la suerte de que el Almirantazgo me aprobara la construcción en Malta, como parte de la Escuela Táctica Combinada Británica, de un notable dispositivo para el adiestramiento, conocido con el nombre de "Maestro Táctico Velocidad Acción". Esto ha facilitado el medio para el desarrollo de una doctrina táctica común en el comando y ha permitido que esta doctrina sea enseñada, en forma rápida y sin mayores desembolsos, a los oficiales de cada una de las naciones que concurren a Malta para realizar cursos breves. En Portsmouth y en Portland existen modelos anteriores de este "Maestro", pero el que se encuentra en Malta es el más perfeccionado y tiene gran popularidad entre nuestros aliados.

Las doctrinas tácticas son también examinadas por grupos de estudio, que están integrados por oficiales de cada una de las marinas de guerra aliadas. Estos grupos se reúnen regularmente en los distintos comandos de área y como resultado de ello se procede a formar un caudal de doctrina táctica aprobada y al día. Cuando salí de Malta, ya contábamos con grupos que estudiaban la guerra antisubmarina, la guerra de minas, la guerra submarina y el control naval de la navegación marítima.

Espero que mi exposición de todo aquello que está aconteciendo en el Mediterráneo, no les haya hecho suponer que el HAFMED cuenta con una enorme plana mayor. Nosotros nos hemos decidido por la calidad y no por la cantidad, por lo cual es notablemente más pequeño que cualquiera otra sede comparable de la N.A.T.O. Creo, asimismo, que podemos decir sinceramente que nuestra Torre de Babel funciona feliz y eficientemente bajo las órdenes del jefe del Estado Mayor Aliado, vicealmirante Cazalet.

Parece haber quedado para el final las consideraciones estratégicas y planes de guerra para el Mediterráneo, con lo que está realmente ligado todo aquello que he descrito hasta ahora. Como dije al principio, aunque estoy seguro que casi no es necesario decírselo a ustedes, la principal tarea del AFMED consiste en mantener libres las rutas marítimas de comunicaciones en todo el Mediterráneo.

En lo concerniente a los ataques por fuerzas submarinas o de superficie, la mejor manera de hacerles frente consiste en impedir que las mismas ni siquiera se acerquen a las rutas de los convoyes. En el Mediterráneo somos afortunados al contar solamente con dos estrechas entradas por donde deben pasar las fuerzas de superficie o submarinas: el Bósforo y los Dardanelos en el este, y el estrecho de Gibraltar en el oeste. Ningún enemigo puede pasar por la entrada oriental mientras las fuerzas aliadas se mantengan a ambos lados de los estrechos; y la entrada por Gibraltar puede ser negada a los buques de superficie, aunque sería más difícil impedir la penetración de los submarinos. Pero es un largo tirón dar toda esa vuelta y no creemos que los submarinos vengan en grandes cantidades por esa ruta; sea como fuere, ya se han trazado los planes para hacer frente a cualquier posible tentativa y espero que el pasaje de aquéllos tropiece con tantos obstáculos que el mismo resulte poco provechoso.

Por lo tanto, viendo que por Gibraltar pasaría tan sólo una minúscula parte, la llave del control marítimo del Mediterráneo debe consistir en el control de los estrechos turcos. Esta llave está en las seguras manos del comandante en jefe Sur y de las fuerzas nacionales turcas, apoyados por las fuerzas nacionales griegas en el lado europeo de los estrechos. También estarían disponibles la infantería de marina norteamericana y la aviación de la Sexta Flota de los Estados Unidos, dadas sus condiciones de fuerzas atacantes del comandante en jefe Sur.

Estas fuerzas son muy considerables, pero, por supuesto, Turquía y Grecia cuentan con escasas comunicaciones terrestres y sus ejércitos y fuerzas aéreas deben ser abastecidas en gran parte por mar. El seguro arribo de los abastecimientos a esta área vital de combate corresponde a CINCAFMED, si bien existen muchos casos en que la redistribución de estos abastecimientos por mar, a las tropas en el frente, es emprendida por los comandantes navales nacionales de Turquía y Grecia dentro de sus aguas costeras. Éste es un excelente ejemplo de las ventajas ofrecidas cuando las responsabilidades aliadas y nacionales recaen sobre los mismos comandantes de área.

Si los estrechos turcos cayeran en manos enemigas, no habría mayormente nada que impidiera la entrada de toda una flota enemiga al Mediterráneo; dada la crítica situación que ello originaría, no me cabe duda de que CINCAFMED recurriría al comandante en jefe Sur para que le prestara el apoyo de su poderosa fuerza de ataque. Pero aun contándose con los estrechos turcos, las comu-

nicaciones marítimas en el Mediterráneo quedan ampliamente expuestas a los ataques aéreos. La aviación enemiga, operando desde bases en el mar Negro, podría llevar a cabo incursiones con escolta de cazas sobre todo el Egeo, incursiones con bombarderos livianos sobre la mayor parte de la cuenca oriental del Mediterráneo y ataques con bombarderos pesados sobre todo el mar Mediterráneo.

Ellos podrían atacar nuestros buques con cohetes, bombas y torpedos; podrían minar nuestros puertos y canales poco profundos. El minado constituye una amenaza formidable, no obstante el hecho de que los cazas para todo tiempo de la fuerza aérea local podrían ofrecer cierta protección contra este peligro, como así también contra ataques aéreos a los buques que se encuentren en puerto.

Como existen ciertas dificultades para que los cazas de bases terrestres ofrezcan protección a los convoyes en el Mediterráneo contra los ataques aéreos, la misma será ofrecida por los porta-aviones.

Sin embargo, no tengo dudas de que la ofensiva aérea estratégica aliada contra las bases y- aeródromos del enemigo, que sería cumplida esencialmente por la Fuerza de Ataque del comandante en jefe Sur, aplacará considerablemente la escala de los ataques aéreos que se producirían en caso contrario. Dado el hecho de que me he detenido en los aspectos defensivos de una guerra en el Mediterráneo, ustedes no deben pensar que los aspectos ofensivos han sido pasados por alto. Pero comprenderán que, por razones de seguridad, me es imposible darles mayores detalles. Y estoy seguro que bajo mi sucesor, el almirante Grantham, el poder del comando irá acrecentándose cada vez más.

Cuando, finalmente, dejé el comando, los seis almirantes de las seis marinas que prestaban servicios en HAFMED demostraron ser marinos prácticos, al tripular bondadosamente una falúa de seis remos, en la que me llevaron hasta mi aviso. No pude menos de pensar que esto era simbólico del espíritu del HAFMED, donde seis marinas bogan juntas con un tiempo perfecto, ¡y pensé si acaso podría ser también simbólico de mis dos años pasados allí, el hecho de que estuviera sentado cómodamente, gobernando, mientras otros hacían el trabajo duro!

No puedo terminar sin expresar mi agradecimiento al Primer Lord del Mar por haber ocupado la presidencia esta tarde. En mi reciente comando británico, él era mi jefe inmediato, y en mi comando aliado él formaba parte del grupo de notables a quien debía

fidelidad por intermedio del general Gruenther. El almirante Mc Grigor era un jefe ideal para estar a su servicio; preciso en sus órdenes, comprendía mis dificultades y era firme en su apoyo; y así, señor presidente, deseo terminar diciendo: “Muchas gracias a todos ustedes.”

DISCUSIÓN

Sr. J. M. Mackay. — ¿Sería tan amable el señor almirante de decirnos algo más sobre el “Maestro Táctico Velocidad Acción”, sobre todo con respecto al adiestramiento de las fuerzas aliadas dependientes de CINCAFMED?

Disertante. — El “Maestro Táctico Velocidad Acción” es realmente un dispositivo de suma utilidad y cuando se está enseñando a marinas aliadas diría que su valor es absolutamente incalculable.

Ocupamos un gran edificio en Malta —un gimnasio, para ser exacto— y en el mismo instalamos catorce cabinas o camarotes, cada uno de ellos provisto de los mismos elementos que la sala de *plotting* de un buque. Cada uno disponía de una mesa de *plotting* automática donde se hacía el *tracking* de buques imaginarios, y cada uno contaba con un timón, con un contramaestre de guardia junto al comandante, y este último podía dar al primero órdenes efectivas sobre velocidad y rumbo. Conforme a la velocidad marcada en el telégrafo y el rumbo que se llevaba, así también se llevaba el *tracking* del buque sobre el *plotter* automático. Tan ingenioso es este dispositivo que si se aumenta la velocidad de 10 a 25 nudos, por ejemplo, el desarrollo de esta última requiere cierto tiempo. Igualmente, si se mueve la rueda del timón para caer, el buque imaginario demora algún tiempo antes de estar a rumbo nuevo. Como ustedes saben, el *plotter* automático mantiene su posición mediante un punto luminoso que recorre la carta; en paralelo con este punto luminoso, hay otro grande que se proyecta sobre una enorme pantalla que se encuentra en el extremo opuesto del salón; en esta forma, los *plotters* que se encuentran detrás de la pantalla grande están en condiciones de llevar el *tracking* de los movimientos de todos los buques.

Hay ocho cabinas dispuestas para buques de superficie y cinco de éstas pueden emplearse igualmente como submarinos. Hay cabinas que representan un portaaviones y también aviones provenientes de bases terrestres y de portaaviones. La plana mayor directora puede establecer las posiciones de la fuerza a la iniciación del encuentro que dura, quizás, medio o una hora, y a la voz

de “Empezar”, todas las unidades salen con la velocidad que tienen. No hay tiempo para detenerse y pensar. Las comunicaciones están representadas mediante líneas telefónicas en vez de la radio, pero el hecho importante es que la gente puede trasladarse de una cabina a otra. En CINCAFMED cada una de las seis naciones provee un equipo que conoce al “Maestro”, que puede dar conferencias sobre el mismo y que está al corriente de lo que sucede, de modo que cuando algún oficial procede mal y cae todo a estribor cuando debía caer todo a babor o, tal vez, no ha hecho absolutamente nada, uno puede ir a la cabina y preguntarle lo que hace o por qué no hace nada, y discutir el asunto con él en esa oportunidad. Si la discusión se tornara áspera, puede suspenderse el juego y reanudarse más tarde.

A mi juicio, conviene iniciar a los aliados en el “Maestro Táctico Velocidad Acción” en puerto antes que iniciarlos en el mar, por cuanto así aprenden más rápidamente. Después de una semana puede dejarse que vayan libremente al mar. Creo que los turcos han ordenado que se les construya uno, como así también los franceses, de modo que estamos haciendo al mismo tiempo un excelente negocio para la industria británica.

Contraalmirante L. W. Murray. — Con respecto a la situación de los submarinos, en el caso de ser ciertos los rumores que han circulado en las últimas dos o tres semanas, los rusos están estableciendo bases de submarinos en Albania. Me he enterado de que se ha observado el paso de dos o tres diques secos flotantes por los Dardanelos.

Disertante. — Siempre hemos observado a Albania como el único pedazo de territorio de la Cortina de Hierro que tiene, efectivamente, acceso directo al Mediterráneo, y no hay duda de que lo que usted manifiesta es posible. Pueden tener bases allí, pero el empleo de ellas depende de la naturaleza de la guerra. ¡En una guerra termo-nuclear, la situación podría solucionarse en un minuto! Aun no siéndolo, la situación puede ser resuelta. No es probable que lleguen allí submarinos sin que nosotros tengamos conocimiento de ello.

Capitán de navío C. Coke, R. N. — Cuando el disertante consideraba los ejercicios efectuados en el Mediterráneo, no mencionó al ejercicio “Rendezvous”. ¿Podría él decirnos algo sobre el mismo? Fue el primero realizado quince días después de organizado el comando y, por lo tanto, debe haberse planificado muy rápidamente. No creo que sea considerado como secreto, por cuanto el

mismo es mencionado en un artículo del magazine *Everybody's* atribuido al disertante.

Disertante. — No mencioné el ejercicio “Rendezvous” porque no deseaba acreditarme algo que pertenecía al almirante Carney y de quien lo heredé al hacerme cargo del comando. Era un ejercicio para la publicidad. Nuestro estado mayor se incorporó literalmente al comando el sábado y el ejercicio se inició el domingo por la mañana.

En cuanto al artículo aparecido en *Everybody's*, me he enterado del mismo porque me lo mostró el jefe de Informaciones Navales. Está encabezado con la frase “Artículo exclusivo, por el conde Mountbatten”, y es sorprendente cómo con tan pocas palabras se puede dar una impresión falsa. En primer término, diré que el artículo no ha sido escrito por mí. Jamás lo había visto anteriormente. Lo cierto es que no es exclusivo, porque después de haberme retirado del Mediterráneo, el estado mayor movido, supongo, por un sentimiento de bondad hacia mí, o tal vez para sacar provecho debido a que me había ido, produjo un informe relatando las actividades desarrolladas durante los dos años de mi comando. Se hicieron más de 1.000 ejemplares, de los que se distribuyeron creo que unos 600 ejemplares a la prensa antes de Navidad. Este magazine ha tomado el informe y donde decía: “El comando fue establecido bajo las órdenes del conde Mountbatten”, ha puesto que “yo establecí el comando”. ¡Debo agregar que se trata, por supuesto, de un artículo muy bueno! (1)

Mayor J. North. — Espero que la pregunta no sea torpe, pero si la intervención de la fuerza aérea es necesaria para la protección de los convoyes en el Mediterráneo, ¿a quién recurre CINCAFMED para la misma y estaría ella bajo el control directo de este comando?

(1) El almirante Mountbatten nos ha informado, después, que investigaciones posteriores aclararon que el artículo es uno de los varios producidos por los comandos en jefe aliados, conforme a la doctrina del S.H.A.P.E. (Comando Supremo de las Potencias Europeas Aliadas), para dar a publicidad la Organización del Tratado del Atlántico Norte. En realidad, el mismo fue producido por su estado mayor aliado en Malta, siguiendo las mismas líneas que el posterior informativo público y enviado a la British Society a pedido de la misma para su publicación en los diarios y ediciones dominicales importantes del mundo. La British Society se lo entregó a una agencia literaria de París, y ésta se lo vendió a *Everybody's*. Por lo tanto, el almirante Mountbatten considera que ha acusado erróneamente al citado magazine de haber alterado el informativo, mientras que la verdad es que aquél había recibido un artículo dado por él mismo poco antes de dejar el Comando Aliado del Mediterráneo, en diciembre de 1954, y no lo había reconocido como tal-

Disertante. — Ésta es una pregunta cuya respuesta resulta difícil, por razones de seguridad. En la actualidad, la protección aérea está a cargo de los portaaviones. No negaré que el Mediterráneo, siendo un mar estrecho, resultaría un lugar ideal para el empleo de aviones con base en tierra en caso de contar con ellos, pero resulta difícil establecer dónde ubicar los aeródromos efectivos por cuanto, para empezar, los mismos deben encontrarse en territorio de la N.A.T.O., y con los limitados recursos disponibles para invertir en construcciones, debe procederse con mucha cautela respecto a dónde deben gastarse. Si bien esto resulta poco costoso con los portaaviones, resulta muy costoso hacer lo mismo en tierra en tiempo de paz. Si bien, idealmente, el avión debería operar desde bases terrestres, las distintas dificultades que he mencionado nos han obligado a depender, momentáneamente, de los portaaviones.

Capitán de navío R. B. N. Hicks, R. N. — ¿Podría el disertante explayarse algo más sobre COMGIBMED? ¿Puede éste llevar los buques que se encuentran en el Mediterráneo al Atlántico e, inversamente, pueden los buques del Atlántico ser llevados al Mediterráneo?

Disertante. — Esto es algo que se está considerando en la actuales momentos. Es obvio, como ya lo he dicho, de que es algo absolutamente vital impedir el pasaje de submarinos enemigos, y evidentemente uno de los dos comandos en jefe tendría que ser responsable de que la fuerza se presente. Debería estar facultado para operar en cualquier lado de los estrechos, porque, claro está, si se corta el control en el mismo Gibraltar, ello significaría que el tránsito ofensivo quedaría totalmente arruinado. El interrogante, que quedaba aún pendiente cuando yo partí, era quién debía hacerlo. ¿Si correspondiera a CINCEASTLANT, entonces pensamos si estaría algo disconforme, por cuanto respondería a sus propósitos que el mayor número posible de submarinos penetraran en el Mediterráneo! Nosotros estaríamos dispuestos a confiarle esta tarea si supiéramos que se dedicaría por entero a la misma. Esperamos que se llegue a una solución aconsejada por el sentido común y que se adjudique a uno de los dos comandantes en jefe la responsabilidad final de esto.

Almirante Sir Harold Burrough. — Creo que durante la última guerra el Comando del Mediterráneo fue extendido hacia el oeste de Gibraltar, con el propósito de proceder contra los submarinos alemanes que pretendieran pasar por el estrecho.

Disertante. — No creo que debería tener más derecho que el de CINCAFMED para ampliar el tránsito ofensivo hacia el Atlántico.

Capitán de navío S. H. Patón, R.N. — ¿Tropezaron estas naciones con dificultades al tener que enviar oficiales que hablaran inglés y conocieran el lenguaje naval, a fin de que el organismo pudiera desempeñarse correctamente sin tener que recurrir frecuentemente a los intérpretes?

Disertante. — Es asombroso ver cómo es conocido el inglés en las distintas marinas de guerra. No sucede lo mismo con las otras fuerzas armadas. Los marinos aprenden el inglés muy bien y, en Malta, los jóvenes solteros adquieren el conocimiento en forma sorprendentemente rápida.

No sé si ustedes lo saben, pero todo otro idioma que no sea el inglés, o en casos especiales el francés, está prohibido en los comandos superiores de la N. A. T. O. por cuanto no es reconocido como idioma oficial y los nacionales en otros comandos de la N.A.T.O. no deben, teóricamente, reunirse y hablar en su idioma nacional. Al referirse al S.H.A.P.E., el general Eisenhower dijo: “Al trasponer estos portales, ustedes abandonan toda lealtad nacional o al servicio.” La idea de permitir que nuestros connacionales se reúnan y se expresen en su propio idioma es algo enteramente nuevo. Nosotros incitamos a los nacionales a que hablen su propio idioma libremente, porque ello es humano. En realidad, no es posible impedir que los hombres hablen de su patria en su propia lengua. No hemos tropezado con inconveniente alguno desde el establecimiento de nuestro comando supremo, hace dos años.

Teniente R. B. Summerfield, R. N. V. R. — ¿Cómo se procede con las comunicaciones entre los distintos buques de la Flota Aliada? ¿Ha tenido usted el mismo éxito o han habido dificultades?

Disertante. — Son buenas mientras se limiten al Código de la Flota. Si se emplean las palabras correctas se entienden entre ellos, pero lo que pasa frecuentemente es que un escocés se dirige a un turco que, aparentemente, habla el inglés con fluidez, y a veces se aparta del Código de la Flota, y entonces es cuando empieza el lío. Pero es realmente sorprendente cómo se expresan y cómo interpretan las señales comunes de rutina, siempre que no se aparten de las mismas. En el manejo de las comunicaciones en Malta, intervienen telegrafistas de todas las nacionalidades y toda la organización aliada está en manos de un suboficial principal italiano, y puedo decir que es excelente.

Me inclino a creer que las comunicaciones progresan extraordinariamente bien. El sistema Morse es interpretado sin dificultad, y siempre que uno no se desvíe al lenguaje familiar, la recepción es muy buena.

Capitán M. B. Page. — La firma del Tratado Bled ¿ha introducido alguna modificación en la responsabilidad del CINCAF-MED? Me refiero a los aspectos delegados en MEDCENT.

Disertante. — En lo que atañe a CINCAFMED, no. El tratado interesa a Grecia, Turquía y Yugoslavia, y no a Italia, que aún no ha ingresado. He conversado en dos oportunidades con el mariscal Tito y no hay duda alguna de que, no obstante ser totalmente ajeno a la Cortina de Hierro y de que nosotros lo ayudaremos en su adiestramiento, él no tiene deseo alguno de ingresar en la N.A.T.O. como organización, ni tampoco creo que su presencia en la misma sea deseada en estos momentos. Por consiguiente, cualquier adiestramiento naval que se lleve a cabo es una actividad accidental entre Gran Bretaña, Yugoslavia y, posiblemente, otras naciones.

Vicecomodoro E. E. M. Angeli. — El disertante ha manifestado que una de las dificultades con que tropezó fue cierta negativa de los norteamericanos a permitir que sus aviones marítimos operaran en áreas británicas bajo un comando conjunto. ¿No es una indiscreción preguntar el motivo de esto?

Disertante. — No dije que hubiese cierta negativa de parte de los norteamericanos; dije que hubo una negativa absoluta. No me corresponde a mí especular sobre este asunto, pero el hecho es que, como cuestión de política norteamericana, ellos solamente admitían órdenes de la marina. Son muy amistosos, pero es un asunto de política naval norteamericana. Todavía no hemos resuelto esto, pero a mi juicio la solución está en nombrar un comandante del aire para los aviones navales destacados en Malta quien, nominalmente, impartiría las órdenes. Ellos no permiten que ningún comandante de la fuerza aérea dé órdenes a sus aviones navales.

Contraalmirante L. W. Murray. — ¿Es posible que la dificultad estribe en el hecho de que sus aviadores de uniforme azul oscuro son los que tienen la custodia de la bomba, y que ésta debe ser controlada por el comando de los Estados Unidos?

Disertante. — Efectivamente; ésa es la respuesta correcta, y ruégole la considere como reemplazando a mi contestación anterior.

Presidente. — No habiendo más preguntas, sólo me queda agradecer al almirante Mountbatten por su interesante conferencia. Ustedes han podido apreciar algunas de las grandes dificultades con que tropezó inicialmente con seis naciones y todos sus problemas nacionales, políticos y de otra índole en estas estrechas aguas del Mediterráneo. Se han enterado de cómo organizó su propio método original y fuera de las doctrinas establecidas, para resolver estos problemas. Quedan todavía una o dos cosas por resolver, pero lo que él ha hecho es maravilloso, y funciona. Yo estuve allí hace un año para ver cómo andaba aquello y fui nuevamente a principios de este mes para echar otra ojeada; todo lo que puedo decir es que allí tienen ustedes un organismo eficiente, con oficiales de estas seis naciones, que trabajan juntos en íntima armonía. Es lo que debe esperarse, porque todos saben que se está realizando un trabajo de valor y que se tiene confianza en ellos. Allí no se desdeña a nadie, como podría acontecer en otros lugares.

Hay también esta otra consideración: es un organismo económicamente bueno, desde el punto de vista del poder humano.

El almirante Mountbatten me substituirá dentro de breve tiempo como Primer Lord del Mar, que era el cargo que tenía su padre hace unos 40 años. Estoy seguro que al darle las gracias al almirante Mountbatten por su conferencia, todos nos unimos igualmente para desearle el mayor éxito en el futuro. (*Aplomos.*)

Almirante de la Flota conde de Cork y de Orrery. — Antes de levantar la sesión, desearía, en nombre de ustedes, agradecer al almirante de la Flota Sir Rhoderick McGrigor por haber ejercido la presidencia esta tarde. Como ustedes saben, él ha sido durante tres años jefe del Estado Mayor Naval y Primer Lord del Mar; tres años que deben haber estado cargados de más cambios que cualquier otros tres años de la historia de la marina de guerra. Él ha luchado con ellos y ya ven qué bien se encuentra. Le deseamos un largo descanso, le agradecemos el haber aceptado la presidencia esta tarde, y le expresamos nuestras esperanzas de que lo veamos frecuentemente en esta institución después de sus vacaciones. (*Aplausos.*)

Presidente. — Muchísimas gracias.

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

*

TARIFA DE SUSCRIPCIONES

(ANUALES)

En el país (6 números) \$ 30.—

Al exterior (6 números) „ 40.—

Número suelto „ 5.—

Número atrasado „ 5.50

*

El importe de las suscripciones debe remitirse en cheque,
giro postal o bancario a la orden del CENTRO NAVAL.

Nuestros límites con Chile en la Patagonia Austral - El tratado de 1881 - Divergencias en su interpretación - Creación de nuestra Marina de Mar

Por el Almirante Juan A. Martín

Desde la época de la colonia, la población de origen europeo se había extendido hasta el río Negro por la costa del Atlántico; hacia el interior, al norte del río Negro, vivían los indios de la pampa, y entre este río y el estrecho de Magallanes había diversas tribus nómades de tehuelches.

Hasta 1840 no existía población blanca alguna en el resto del territorio ni en el estrecho de Magallanes, aunque algunos de sus puertos eran visitados por explotadores furtivos de sus productos y de la pesca en general de toda esa región, industria ésta que, en la primera mitad del siglo pasado, atraía a navegantes europeos y numerosos buques norteamericanos.

Los mares del sur. Colonización incipiente.

La era de los descubrimientos en la región de los mares que rodean el extremo de Sud América, fue iniciada poco después del viaje de Magallanes por otros navegantes españoles y, más adelante, por los de la mayoría de los países europeos, entre ellos los británicos, descubridores o corsarios, dedicándose éstos a perseguir y saquear las colonias españolas, mientras que los otros se dedicaban a implantar su comercio en diversas áreas del Pacífico, fundando colonias que, al desarrollarse, formaron el Imperio Británico, llegando su marina a ejercer el dominio de casi todos los océanos del mundo.

Esto dio lugar a que esa marina fuera una de las primeras en hacer estudios hidrográficos y publicar cartas de navegación de todos los mares, siendo su empleo de carácter universal; pero que,

indudablemente, ellos tenían por fin beneficiar a su propio comercio y la explotación de las materias útiles que encontraran en cualquier parte. De éstos, el más conocido entre nosotros es el llevado a cabo por la misión de Fitz Roy, que estudió y levantó planos de la Patagonia, región fueguina y las costas del Atlántico y Pacífico de Sud América (1826/32), utilizando, según lo menciona en sus informes, gran cantidad de trabajos de los españoles. Varios años antes que él, el almirante Anson, con otra expedición, recorrió esos mares en viaje hasta Australia y otras colonias británicas, informando a su gobierno que, para el beneficio de esas colonias y la navegación hasta ellas, era indispensable tener en el extremo de Sud América —Malvinas u otro paraje— bases navales de aprovisionamiento para los buques; a esa información se atribuye la ocupación de las Malvinas, en 1833, por el acto de violencia conocido.

Fitz Roy hizo estudios hidrográficos, no fundó colonias, pero procuró catequizar algunas tribus llevando varios indígenas a Londres ; esta tarea fue emprendida por sociedades misioneras privadas de dicha capital, mediante el envío de personal que estableció misiones en el canal Beagle y otros parajes. Algunas fracasaron, pero las actividades de aquellas que tuvieron éxito —como la del misionero Tomás Bridges— fueron dirigidas desde el establecimiento británico de las islas Malvinas (islas Keppel). En estas islas se habían intentado, en años anteriores, varios ensayos de colonización, como los de Bougainville, pero con mucha anterioridad a éstos, los españoles habían establecido colonias en Puerto Soledad.

En nuestra Patagonia actuaron numerosos navegantes españoles, comisiones de geógrafos (los Viedma y otros) y hubo varios intentos de colonización española en Puerto San José (península Valdez), Río Deseado y San Julián, pero, al cabo de cierto tiempo, fueron abandonados; posiblemente a ellos se deba la existencia de animales salvajes en varias regiones de la Patagonia.

Malvinas, productora de ganado.

En la época de la independencia no quedaba nada de eso en la Patagonia; todo había sido abandonado y sólo subsistía el establecimiento de Puerto Soledad, en las islas Malvinas. Pero esas regiones eran frecuentadas por numerosos veleros que explotaban la pesca o los productos naturales de la costa, en ese entonces “tierras de nadie”, utilizando algunos las islas Malvinas por los

recursos que habían quedado de las colonias españolas y la de Bougainville, en forma de numerosa hacienda salvaje.

Chile ocupa un puerto en el estrecho de Magallanes.

Después de la ocupación de las Malvinas, Chile, en 1843, fundó el Fuerte Bulnes en Puerto Hambre, trasladado varios años después al sitio actual de la ciudad de Punta Arenas. Refiere Armando Braun Menéndez (*Pequeñas historias magallánicas*), que apenas fundado Fuerte Bulnes, llegó a ese puerto la fragata francesa “*Phaeton*” con propósitos de tomar posesión del lugar, lo que no pudo realizar por la existencia de una autoridad chilena allí; otra muestra del interés de algunas naciones europeas en ocupar esas tierras. (1)

Reclamación argentina.

La noticia de la ocupación chilena del estrecho llegó con mucho atraso a Buenos Aires, en tiempo de Rosas, y también tuvo demoras el reclamo del gobierno argentino, que no fue satisfecho.

Se ha atribuido a Sarmiento, joven exilado en Chile durante la tiranía, el haber fomentado esta ocupación en su campaña contra Rosas y actividades periodísticas con políticos chilenos, lo que él explicó años después en Norte América (*Obras de Sarmiento*).

Importancia internacional de la fundación chilena.

El estrecho venía a ser la mejor ruta comercial hacia Chile y muchas otras partes del Pacífico; Punta Arenas fue un puerto frecuentado por la navegación general, aumentó su población y los alrededores del puerto comercial cosmopolita fueron transformándose, con cierta rapidez, con el desarrollo de la cría de ovejas y alguna agricultura. Gradualmente fueron instalándose autoridades militares y civiles chilenas, y se construyó un presidio. La mayoría de los comerciantes extranjeros, con capacidad, capital e iniciativa, fueron extendiéndose hacia el interior y sobre el estrecho.

(1) Noticias extractadas sobre la ocupación de las Malvinas y del estrecho, hasta el momento de la expedición Py, tomadas en su mayoría de documentos oficiales (memorias del Ministerio de Guerra y Marina, publicaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, etcétera).

Actividades de Piedrabuena en los mares del sur.

Además, a Punta Arenas acudían los loberos europeos y norteamericanos, que explotaban esas industrias y los productos de la región fueguina; entre éstos figuró nuestro marino Piedrabuena, inicialmente embarcado en una goleta norteamericana que después adquirió y pasó a navegar con bandera argentina; también obtuvo, de las autoridades chilenas, la concesión de un solar importante en el que estableció un comercio de ramos generales y artículos navales que se proveía en Buenos Aires. Piedrabuena, por esa época, había fundado el comercio y colonia en la isla Pavón, río Santa Cruz, con autorización y concesión de tierras por ley de nuestro Congreso Nacional (biografías varias de Piedrabuena, publicadas en el Boletín del Centro Naval y en “Argentina Austral”).

En sus viajes al Río de la Plata, Piedrabuena difundía noticias sobre la situación de aquel territorio y los avances en todas direcciones de los pobladores de Punta Arenas, fomentados por las autoridades chilenas que, por la década de 1860 a 1870, iban aumentando en carácter e importancia.

Al finalizar su presidencia, el general Mitre autorizó a Piedrabuena a fundar en San Gregorio, estrecho de Magallanes, una colonia en base a los indios tehuelches que comerciaban con él en la isla Pavón, otorgándole el título de capitán honorario de la Marina Argentina y autorización para poner en su buque, el “*Espora*”, antigua “*Nancy*”, cañones y usar bandera de guerra argentina. En sus correrías y expediciones de pesca por el sur, Piedrabuena efectuó numerosos salvatajes de buques naufragos y auxilió a otros en peligro; se refiere también que en varias ocasiones tuvo que emplear la fuerza contra las expediciones de “raqueadores” que, con base en Malvinas, ejercían la industria de la explotación de naufragios.

Si bien Mitre prometió a Piedrabuena la ayuda oficial, terminó su gobierno sin que ésta se concretara. Se han publicado referencias a expresiones de Sarmiento, que sucedió a Mitre en el gobierno, dudando de la eficacia o utilidad de esa colonia; lo cierto es que ella no llegó a establecerse. Piedrabuena estableció con recursos propios una estación de salvamento de naufragos en Puerto Cook, isla de los Estados; navegó por los canales fueguinos, desembarcó en el cabo de Hornos, donde enarboló una bandera argentina como señal de nuestra soberanía, y dio un aviso a los navegantes referente a la estación de salvamento de Puerto Cook, extendiendo sus actividades de pesca hasta la Antártida.

Primera población argentina en la Patagonia.

Por el año 1865 nuestro gobierno desarrolló algunas actividades hacia el sur, fundando la Colonia Galense en río Chubut e iniciando la marina viajes más al sur con el bergantín goleta “*Rosales*” (capitán Guerrico) y la goleta “*Chubut*” (capitán Lawrence), en los que navegaban oficiales y guardiamarinas que después llegaron a ser jefes y oficiales superiores de la armada.

En el viaje del bergantín goleta “*Rosales*”, al mando de Guerrico, iba el teniente Martín Rivadavia como segundo, y como oficiales los tenientes Moyano, Federico Fernández, Félix Paz y otros; Piedrabuena iba embarcado como piloto y era gran conocedor de la región. Acompañábalo, como pasajero, el señor José Menéndez, enviado por las casas mayoristas proveedoras de Piedrabuena en sus negocios de ramos generales y artículos navales en Santa Cruz y Punta Arenas, en misión de arreglo de cuentas con esos negocios, convirtiéndose luego en adquiriente de los de Piedrabuena en Punta Arenas; el nuevo propietario no tardó en convertir a estos negocios en unos de Los principales de aquella población y, en años sucesivos, extendió sus actividades a la mayoría de nuestros puertos de la Patagonia.

Pero estos viajes no fueron muy frecuentes; por otra parte, hubo el principio de colonización pesquera Rouquaud, en Santa Cruz, autorizada por ley de la Nación, empresa que fracasó, según comentarios posteriores, debido a la intervención de las autoridades chilenas en Magallanes, quedando en río Santa Cruz solamente la colonia de Piedrabuena en la isla Pavón, con su concesión de tierras hasta monte León. Piedrabuena hizo explorar el río Santa Cruz hasta sus nacientes en el lago; y en el año 1873, el teniente Feilberg, en un pequeño bote de la goleta “*Chubut*”, primera embarcación que llegó hasta el nacimiento del río en el lago, dejó aquí una señal y constancia de su expedición.

Por esa época, el gobierno argentino había dado permiso de pesca y extracción de guano a varios barcos, entre ellos a la “*Jeanne Amelie*” y la “*Devonshire*”, los que fueron apresados en 1878 por los buques de guerra chilenos “*Abtao*”, “*Chacabuco*” y “*Magallanes*”, ejerciendo actos de jurisdicción indebida en ese territorio, teniendo el propósito de desembarcar tropas y ocupar el puerto, operaciones cuyas noticias llegaron a Buenos Aires en octubre de 1878.

Reacción argentina.

Desde años atrás (presidencia del general Mitre y sucesivas), se realizaban negociaciones con el gobierno de Chile para arreglar la cuestión de límites entre ambos países, proyectándose algunas convenciones o tratados que no fueron aceptados ya sea por una u otra parte. En uno de esos proyectos se fijaba una línea que iba de la cordillera al estrecho terminando en San Gregorio, pero las pretensiones chilenas iban en aumento, al principio a todo el estrecho, hasta cabo Vírgenes; después pretendieron ocupar Río Gallegos, la costa sud del río Santa Cruz y luego toda la Patagonia, hasta el río Negro. En 1876 hubo desacuerdos y los ministros respectivos se retiraron de ambos países.

Expedición del coronel Py.

Al tenerse noticia del apresamiento efectuado por los buques chilenos en Santa Cruz, hubo revuelo en Buenos Aires, resolviendo el gobierno enviar a aquel puerto una división de nuestra armada que, por entonces, no tenía buques de mar y los destinados a la defensa del Río de la Plata estaban en su mayoría en desarme. Esta fuerza, que se componía del monitor "*Andes*", bombarderas "*Constitución*" y "*República*" y cañonera "*Uruguay*", agregándole como transporte el "*Cabo de Hornos*", al mando del comandante Piedrabuena, ya capitán de fragata efectivo de la armada, buque mercante recién adquirido, que llevó cargamento de combustible y provisiones generales, fue confiada al coronel Py, quien inició su alistamiento el 25 de octubre de 1878, el cual quedó terminado en diez días, zarpando de inmediato. Hizo escala en Río Negro, donde demoró algunos días, prosiguiendo luego rumbo a Santa Cruz, adonde llegó a fines de noviembre, puerto al que entró con las precauciones de una operación militar de exploración de la situación del paraje, encontrando que los chilenos habían abandonado con anterioridad el puerto.

La expedición del coronel Py era arriesgada, tal vez una imprudencia aceptada por él y sus oficiales con el espíritu de sacrificio que corresponde a la marina, para cumplir la orden del gobierno de ir a ocupar el puerto de Santa Cruz. Podía considerarse que, a pesar de estar la división constituida por buques de río, lo mismo podría aceptar combate con los chilenos, por cuanto no obstante ser sus buques de mar, ellos eran de madera y con artillería tal vez menor. Pero Chile tenía ya sus acorazados "*Cochrane*" y "*Blanco Encalada*", de 3000 toneladas, y armamen-

to muy superior a los de todos nuestros buques. La presencia de uno solo de aquéllos en Santa Cruz hubiera sido un desastre para la división Py, y en el Río de la Plata se ignoraba dónde se, encontraban los mismos, si bien se supo posteriormente que esos buques estaban en sus puertos de aprovisionamiento de Chile central, preparándose para una cuestión mayor, que eran los desacuerdos de Chile con Perú y Bolivia y la inminencia de un rompimiento. El Perú tenía varios buques de guerra de mar, como el “*Huáscar*” y el “*Independencia*”, y si Chile hubiese destacado sus unidades principales hacia el sur, ella se hubiera encontrado indefensa, en caso de un ataque sorpresivo de los peruanos.

Primeras autoridades creadas en esa región.

Cabe agregar que desde la colonia de Magallanes, centro de comercio internacional, irradiaban hacia el norte grupos de exploradores, en su mayoría de origen europeo, que ocupaban las tierras que creían útiles para poblar y que desde Malvinas las autoridades británicas expedían permisos de pesca “en los mares del sur” a todo barco que lo solicitara, y cuya mayoría explotaba los productos de nuestra Patagonia, ambos centros con autoridades constituidas desde varios años atrás, mientras que recién en 1879, al retirarse la expedición Py de Santa Cruz, quedó en este puerto el teniente de marina Carlos Moyano como primera autoridad marítima nuestra que empezó desde allí a hacer sus exploraciones en el territorio.

Convenio provisional de paz con Chile.

Entre tanto, ante la inminencia de un rompimiento de Chile con Perú y Bolivia, nuestro país no firmó un tratado de alianza que gestionaban estos países y firmó con Chile un tratado provisional de “statu quo” por 18 meses, que afirmaba los derechos argentinos en la Patagonia, eliminando toda pretensión chilena en las aguas del Atlántico.

Fue alrededor de esta época que nuestro país inició los reconocimientos de los territorios del sur, casi desconocidos en Buenos Aires, si bien la marina de Chile hacía ya varios años que realizaba estudios y reconocimientos en los canales occidentales y en el estrecho de Magallanes, actividades que se hicieron públicas y se comprobaron en nuestro país recién después de la celebración del Tratado de Límites del año 1881.

La cordillera de los Andes en el sur.

Inicialmente, la cordillera era considerada como constituida por un macizo central aproximadamente continuo, en toda su extensión, pero posteriormente se supo que en la Patagonia existían una serie de ramales que se apartaban del macizo central, que quedaba en parte entrecortado, dando lugar a que canales del mar o ríos la atravesaran en varias partes. Las expediciones del ya capitán Moyano con el teniente Loqui y las de Del Castillo, del año 1887, hicieron pública la existencia de canales marítimos al oriente de la cordillera de los Andes.

El Tratado de Límites de 1881 establece, en su artículo fundamental, que el límite entre los dos países de norte a sur es “la cordillera de los Andes” y la expresión que la línea correrá por las cumbres más altas que dividen las aguas fue recibida por el público de cada país con diversas interpretaciones. En nuestro país se pensaba que la línea correría por la serie de ramales más altos continuados en su dirección general al sur, cortando las rupturas, y en Chile tomaban esa expresión de división de aguas como la división continental “divorsium aquarum” expresada en algunas obras de tratadistas internacionales, comprobándose las divergencias de opinión al irse conociendo con las exploraciones la configuración real de la cordillera.

Los mapas geográficos de varios autores, de la región andina, que sirvieron de base para redactar el tratado, eran en parte obra de la imaginación y de dibujos caprichosos, comprobándose poco a poco su inexactitud y algo por el estilo fueron las cartas marítimas de Fitz Roy, que sirvieron para la redacción de los artículos 2° y 3°, al mencionar parajes o situaciones geográficas en el estrecho y en otras partes, errores que han ido corrigiéndose después, perfeccionando en detalle muchas de las cartas de Fitz Roy que se deben considerar como una obra magna de estudio general para uso de los navegantes y no un documento fundamental.

Las informaciones de Moyano, Moreno y Del Castillo, hicieron conocer en nuestro país que el río Gallegos tenía algunos afluentes que nacían en las llanuras de “Diana”, que en las cartas marítimas de Fitz Roy quedaban al oriente del grupo de canales de la “Última Esperanza”; que el grupo principal de los ramales de la cordillera (cordillera de Sarmiento y otras), cubrían una gran extensión a la altura del paralelo 52° entre las pampas de la Patagonia, que incluían de un lado a las llanuras de “Diana” y, del otro, los canales occidentales de la Patagonia. La formación

general cordillerana quedaba entre los canales occidentales conocidos por los navegantes desde el siglo XV y una región lacustre, prácticamente casi desconocida entonces, al oriente de las cordilleras, que daba lugar a la formación de los grandes ríos de la Patagonia, con la excepción de algunos que, formados al oriente de estos ramales, corrían después por rupturas o valles estrechos, para caer en brazos de los canales occidentales. Particularmente estos ríos, cuya existencia era desconocida en general en la Argentina, habían sido explorados y estudiados por la marina chilena con mucha anticipación a la celebración del tratado de 1881.

Después de tres años de discusiones y negociaciones, se realizó el protocolo del año 1893, que fue aclarando la interpretación del tratado por ambos países, estableciendo que ninguno de los dos tendría jurisdicción en las aguas del otro, es decir, la Argentina no tendría puertos en el Pacífico, ni Chile jurisdicción ni tierras en el Atlántico. Pero, durante ese período, más de una vez las discusiones subieron de tono, llegándose a temer que Chile quisiese ejercer actos de violencia, por cuanto mantenía una organización militar poderosa después de su guerra del Pacífico y un continuo aumento de sus fuerzas navales, iniciado en 1883 con la adquisición de su primer crucero rápido, el "*Esmeralda*", y continuado con mayores buques en los años 1890 y 91.

De este análisis general de la situación de la región austral de Sud América, se comprueba:

- 1°) La inexistencia de poblaciones con anterioridad a la ocupación del estrecho por Chile (salvo las indígenas), que pudieran dar origen a fundar derechos para uno u otro país, derivados de la ocupación o de la herencia de la Madre Patria.
- 2°) Después de los años de discusión entre los dos países, se llegó al tratado de 1881 sin hacer estudios previos en común, teniendo como guía o base de su articulado mapas y cartas marinas bastante deficientes que no mostraban la configuración real del terreno, sobre todo en la región patagónica al sur del paralelo 40°.
- 3°) Que en nuestro país se carecía de una verdadera documentación a este respecto y que en Chile, desde bastantes años atrás, se venía estudiando la región y se conocía la deficiencia de detalles de los mapas publicados, dando lugar todo ello a discusiones por la prensa de los dos países que creó, en algunos momentos, ambiente de guerra.

Estado de las marinas en 1890.

El egreso anual continuo de oficiales de nuestra Escuela Naval desde el año 1880 al 1891, sus embarques en la corbeta "*La Argentina*" en sus viajes anuales de instrucción, desde el año 1884, completaron en la oficialidad su instrucción profesional, capacitándolos para el desempeño de todos los servicios de a bordo, y proporcionándoles además el conocimiento de nuestra costa, la de los países vecinos y el estado de sus marinas, así como nociones sobre la constitución y armamento de las marinas modernas, preparación reconocida oficialmente por el Superior Gobierno en sus decretos, aprobando y ponderando los resultados del último viaje de la corbeta "*La Argentina*" (véase "Boletín del Centro Naval", N° 620). Ello permitió ir formando una conciencia naval militar en el país, que invadió las esferas del gobierno y que produjo la adquisición de flotillas de torpederos y cruceros rápidos entre los años 1891 y 1894, y la creación definitiva de nuestra escuadra de mar entre los años 1895 al 98.

Este vuelco hacia el progreso de nuestra marina, se inicia en 1890, al asumir la presidencia de la República el doctor Pellegrini y designar como Jefe del Estado Mayor al contraalmirante Solier (que fue el primer comandante de la corbeta "*La Argentina*" en su primer viaje de instrucción a Europa). Este Estado Mayor absorbió las funciones de la Comandancia de Marina y las de la Junta Superior, que quedó sólo en carácter consultivo, dictándose medidas complementarias para mejorar los servicios, incorporando a ellas a los oficiales más caracterizados de los egresados de la Escuela Naval, y haciendo traer de nuevo la Escuela a Buenos Aires, ya que fuera llevada inconsultamente a Diamante. Los ejercicios de las divisiones de instrucción, que se realizaban antes en la boca del Río de la Plata, continuaron desarrollándose en la costa sur, especialmente en Golfo Nuevo; se suprimió la práctica de los comandantes antiguos de tener pilotos en los barcos, función que quedó a cargo de los oficiales de la escuela; se aumentó el número de transportes para el servicio de la costa sur y varios buques de la escuadra hicieron viajes al extranjero.

Esto inició la ampliación de sus movimientos en el mar con el viaje del crucero "*25 de Mayo*" al sur (en 1891) ; el viaje del "*Brown*" y "*25 de Mayo*" a Europa, España e Italia, a las fiestas del 4° centenario de Colón, conjuntamente con las escuadras europeas modernas, donde la oficialidad pudo conocer lo que se hacía en esos países en materia de construcciones nuevas y, especial-

mente, ver de cerca las italianas; el viaje del crucero “*9 de Julio*” (1893), recién construido en Inglaterra, a Estados Unidos; el del crucero “*25 de Mayo*” en viaje de instrucción de guardiamarinas, en reemplazo de la corbeta “*La Argentina*” y la construcción de la fragata “*Presidente Sarmiento*”.

La escuadra de mar.

El desarrollo de nuestros buques de guerra de mar había sido irregular y lento hasta 1891, en que se adquirieron los cruceros con artillería de tipo rápido y que señaló el progreso de esta arma.

Pero aún no había sido creado un verdadero estado mayor para el estudio de todos los problemas relativos a armamento y a buques, aunque las oficinas administrativas y de comando que llevaban ese título, iban adquiriendo el carácter y la capacidad necesaria al nombre y, a partir de 1895, su desarrollo podía considerarse normal. En conocimiento de que Chile tenía ya construido un acorazado de 7.000 toneladas, se gestionó en Italia la adquisición y transferencia a nuestro gobierno del crucero acorazado “*Garibaldi*”, de desplazamiento análogo al chileno “*Pratt*” y que había sido ofrecido por la casa constructora; esta gestión tuvo buen éxito ante el gobierno italiano y fue seguida por otras negociaciones para adquirir dos unidades más del mismo tipo, que construía la casa Orlando (tipo Varese), para la marina de Italia, negociaciones que también alcanzaron éxito.

Estado de las marinas argentina y chilena el año 1895.

La transformación de los diversos servicios de la armada se realizaba gradualmente, a medida que los oficiales egresados de la escuela pasaban a grados de jefes y reemplazaban a los comandantes anteriores, que pasaban a puestos adecuados a su preparación, transformación ésta que se llevó a cabo sin resentimientos ni resquemores.

En el año 1892 se inauguró un nuevo período presidencial con el doctor Luis Sáenz Peña, como presidente, y el doctor José Evaristo Urriburu, como vice, apoyados por los grupos políticos que acompañaron al doctor Pellegrini. En marina, el general Luis María Campos reemplazó al general Levalle, prosiguiendo aquél con el desarrollo iniciado por este último y la independencia que iba adquiriendo la marina se acentuó con la designación de un contraalmirante (Valentín Feilberg) como subsecretario y un capitán de navío (Rojas Torres) como oficial mayor del ministerio,

siendo éste de la VII promoción y uno de los que viajó en el primer viaje de *"La Argentina"* a Europa; en el Estado Mayor se incorporaron nuevos jefes para la dirección de las diversas divisiones y secciones de máquinas, personal, artillería y torpedos, tendiente todo ello al establecimiento de las bases del Ministerio de Marina, que fue creado pocos años después.

De la corbeta *"La Argentina"* el capitán de navío Martín Rivadavia pasó al mando del crucero *"25 de Mayo"* (viaje a España) y al año siguiente al *"9 de Julio"*; hallándose en este comando formuló un proyecto de nuevo buque-escuela, que fue elevado por el Estado Mayor al ministerio, que lo aprobó y adquirió la fragata *"Presidente Sarmiento"*; el 2º, teniente de navío Domecq García, ascendió a capitán de fragata en octubre de 1891, en mérito a los viajes realizados en la corbeta *"La Argentina"* y pasó a ocupar el comando del acorazado *"Almirante Brown"*; los tenientes de fragata que necesitábamos un año más de servicios para ascender a jefes, fuimos embarcados como segundos de los nuevos guardacostas acorazados; yo fui designado para el cargo de 2º del ingeniero Valentín Virasoro, jefe de la Subcomisión de Límites con Chile, en la región del sud. Estuve alejado durante cuatro años del servicio en los buques nuevos pero, al ascender a teniente de navío en el año 1892, fui designado jefe de la Comisión del Sud en reemplazo del señor Virasoro, nombrado perito, correspondiéndome realizar en la región magallánica la demarcación de nuestro límite con Chile en Tierra del Fuego y zona del Estrecho de Magallanes hasta la región de los canales occidentales. Durante ese tiempo conté con la valiosa colaboración de la cañonera *"Uruguay"* y del transporte *"Azopardo"*, como así también de su oficialidad. Estas actividades fueron muy útiles para nuestra marina, por el conocimiento adquirido en la navegación de los canales de aquella región.

ESTADO DE LAS MARINAS ARGENTINA Y CHILENA

A ñ o 1 8 9 0

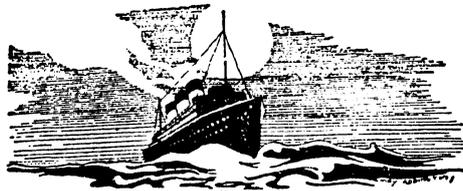
ARGENTINA	CHILE
Buques acorazados:	Buques acorazados:
"Almirante Brown" ... 4.200 ton.	"Almirante Cochrane" . 3.500 ton.
"Plata" monitores 1.535 "	"Blanco Encalada" 3.500 "
"Andes" de río 1.535 "	"Capitán Pratt" 6.900 "
	"Huascar" 1.800 "
Cruceros modernos:	Cruceros modernos:
Ninguno.	"Esmeralda" 3.000 "
	"Pte. Errázuriz" 2.080 "
	"Pte. Pinto" 2.080 "
Torpederos:	Torpederos:
6 lanchas torpederas .. 80 "	"Almirante Condell" ... 750 "
	"Almirante Lynch" 750 "
	6 lanchas torpederas .. 420 "
Buques auxiliares:	Buques auxiliares:
"Patagonia" 1.530 "	"Abtao" 1.050 "
"Argentina" 820 "	"Chacabuco" 1.100 "
"Paraná" 550 "	"Magallanes" 800 "
"Uruguay" 550 "	"O'Higgins" 1.100 "
	"Pilcomayo" 600 "

A ñ o 1 8 9 5

Buques acorazados:	Buques acorazados:
"Almirante Brown" ... 4.200 ton.	"Almirante Cochrane" . 3.500 ton.
"Libertad" 2.300 "	"Capitán Pratt" 6.900 "
"Independencia" 2.300 "	"Huascar" 1.800 "
Cruceros modernos:	Cruceros modernos:
"25 de Mayo" 3.200 "	"Pte. Errázuriz" 2.080 "
"9 de Julio" 3.570 "	"Pte. Pinto" 2.080 "
"Buenos Aires" 4.740 "	"Blanco Encalada" ... 4.400 "
	"Esmeralda" (nuevo) . 7.500 "
Torpederos:	Torpederos:
"Espora" 520 "	"Almirante Condell" ... 750 "
"Patria" 1.070 "	"Almirante Lynch" 750 "
4 torpederas 416 "	5 torpederas 420 "
Buques auxiliares:	Buques auxiliares:
"Patagonia" 1.530 "	"Abtao" 1.370 "
"Paraná" 550 "	"Magallanes" 800 "
"Uruguay" 550 "	"O'Higgins" 1.470 "
	"Pilcomayo" 790 "

A ñ o 1 8 9 8

ARGENTINA	CHILE
Buques acorazados:	Buques acorazados:
"Almirante Brown" ... 4.200 ton.	"Almirante Cochrane" . 3.500 ton.
"Garibaldi" 6.840 "	"O'Higgins" 8.500 "
"Independencia" 2.300 "	"Capitán Pratt" 6.900 "
"Libertad" 2.300 "	"Huascar" 1.800 "
"San Martín" 6.840 "	
"Belgrano" 6.840 "	
Cruceros modernos:	Cruceros modernos:
"Buenos Aires" 4.740 "	"Pte. Errázuriz" 2.080 "
"9 de Julio" 3.570 "	"Pte. Pinto" 2.080 "
"25 de Mayo" 3.200 "	"Blanco Encalada" ... 4.400 "
	"Esmeralda" 7.020 "
	"Ministro Zenteno" 3.600 "
Torpederos:	Torpederos:
"Espora" 520 "	"Almirante Condell" ... 750 "
"Patria" 1.070 "	"Almirante Lynch" 750 "
3 torpederas 416 "	"Almirante Molinas" .. 1.200 "
	"Almirante Simpson" . 812 "
	5 torpederas 420 "
Buques auxiliares:	Buques auxiliares:
"Patagonia" 1.442 "	"Magallanes" 800 "
"Paraná" 550 "	"Pilcomayo" 790 "
"Uruguay" 550 "	



Ejercicio del derecho de angaria por las naciones neutrales

Por el Doctor Atilio Malvagni

Una reciente ley dictada por el Congreso de Estados Unidos de Norte América (Public Law 569, 83° Congress del 9 de agosto de 1954), dando estabilidad a una anterior de emergencia que permitía la aplicación del derecho de angaria en tiempo de paz, nos ha movido a hacer este estudio, por el interés que puede ofrecer dicha institución para nuestro país, en el caso de que (Dios no lo permita, como se dice en los tratados internacionales), la guerra que a diario se anuncia llegara a estallar, y nos viéramos abocados a una situación nacional angustiosa de carácter económico, como las de las guerras anteriores. ⁽¹⁾

I. — El derecho de angaria, de origen consuetudinario, era conocido ya en la Edad Media, y autorizaba a los príncipes beligerantes que no tenían suficientes buques a requisar buques mercantes neutrales que estaban en sus puertos, para compelerlos, junto con sus tripulaciones, a transportar tropas y municiones a determinados lugares, abonándoles el flete respectivo. ⁽²⁾

En 1539 fue practicado en Amberes contra los buques de todas las banderas que se encontraban en dicho puerto, a fin de seleccionar los que debían formar parte de la guerra contra los turcos. En 1798, lo mismo hizo el Directorio en Francia para que Bonaparte pudiera transportar sus tropas a Egipto. En 1870, los alemanes, en guerra con los franceses, requisaron seis buques ingleses que echaron a pique en el Sena para impedir el paso de buques de guerra enemigos.

⁽¹⁾ Nuestra situación sería mejor que en las pasadas guerras, por el millón de toneladas con que cuenta nuestra marina mercante. Pero, como ella no transporta sino el 13 a 15 por ciento de nuestra importación y exportación, el saldo restante nos causaría igualmente dificultades.

⁽²⁾ L. Oppenheim: "*International Law*", 1926, px n° 364.

En general, y hasta la iniciación del presente siglo, el derecho de angaria era reconocido por la doctrina y el derecho consuetudinario solamente a los Estados beligerantes, con el fin de ser ejercido sobre buques neutrales que estuvieran en los puertos de dichos Estados, para necesidades imperiosas de la guerra. La doctrina estaba dividida sobre la legitimidad de tal derecho, y en los tratados se solía convenir la prohibición de ejercerlo. (3)

II. — Con los caracteres cada vez más graves que adquiere la guerra por su tendencia a abarcar el mayor número posible de naciones beligerantes y a extender su zona de operaciones a toda la superficie del globo, el derecho de angaria, admitido y practicado hasta este momento por naciones beligerantes, es ampliado y reconocido en el presente siglo a los neutrales.

La primera nación neutral que lo ejerció fue Portugal, quien en 1916 requisó 80 buques alemanes refugiados en sus puertos y en los de sus colonias, fundado en que el encarecimiento de los fletes marítimos provocado por la guerra, debido a la escasez de buques mercantes, le había ocasionado una grave situación económica. Alemania protestó, sosteniendo que dicha medida constituía una violación del tratado alemán-portugués de 1908, en cuyo Art. 2º se había convenido la requisición de buques y mercaderías de una nación en puertos de la otra, siempre que se cumplieran ciertas condiciones, entre ellas que existiera un acuerdo sobre el precio de la indemnización a pagarse, todo lo cual no se había cumplido en el caso ocurrente. Portugal contestó que el convenio invocado se refería a buques “in transitu”, mientras que la medida se había aplicado a buques inmovilizados durante varios meses en puertos portugueses, y que en tal situación no eran sino “propiedades extranjeras en el cuadro territorial del Estado portugués”, sujetas al derecho eminente del Estado. Añadía que la requisición aplicada no era la prevista en el tratado de 1908, sino la del derecho internacional consuetudinario, de acuerdo con el cual la indemnización no necesita ser fijada por acuerdo de las partes. Alemania replicó con una declaración de guerra. (4)

(3) J. LE CLERE: *Les mesures coercitives sur les navires de commerce étrangers: angarie-embargo-arrêt de prince*, 1949, Cap. II, III y IV. Hemos revisado los tratados internacionales suscritos por nuestro país, y solamente en el celebrado con Bolivia en 1866, sobre amistad, comercio y navegación, aparece implícitamente reconocido el derecho de angaria cuando prohíbe la retención y embargo de buques, pero si uno de los contratantes requisita o embarga alguno en caso de expedición militar o *servicio público* debe indemnizar a su propietario.

(4) J. BASDEVANT: *La requisition des navires allemands en Portugal*, en “Revue Generale de Droit International Public”, t. 23, p. 268.

El ejemplo de Portugal fue seguido por el Brasil, Perú, China, Chile y España, naciones neutrales, que entre 1917 y 1918 requirieron los buques alemanes refugiados en sus respectivos puertos. ⁽⁵⁾ Lo mismo había hecho Italia en 1915, poco antes de entrar en la guerra. Pero debe advertirse que los tres primeros declararon la guerra a Alemania, casi en seguida de la requisición. No eran estrictamente neutrales.

III. — Llegamos así a la guerra de 1939-1945. La Public Law n° 101 del 77° Congress, dictada por el Congreso de Estados Unidos el 6 de junio de 1941, antecedente de la 569 del 9 de agosto de 1954, cuando el país no había aún entrado en la guerra, autorizó a requisar, fletar o adquirir la propiedad o el uso de buques extranjeros inmovilizados en aguas jurisdiccionales de dicha nación, en las Filipinas y en la zona del Canal de Panamá, en el caso de emergencia nacional declarada por el presidente y para las necesidades de la defensa nacional. ⁽⁶⁾

El derecho de los neutrales a tomar dicha medida sobre buques extranjeros no estaba unánimemente admitido en el derecho internacional. Por ello, ciertos comentaristas de la ley en el "American Journal of International Law" quisieron justificar doctrinariamente la medida, sosteniendo que Estados Unidos no era en realidad neutral, sino que estaba en una situación de prebeligerancia. ⁽⁷⁾ Esta justificación jurídica sería aplicable a Brasil, Perú, China e Italia en las ocasiones citadas en el anterior párrafo.

Los casos de ejercicio del derecho de angaria durante este conflicto fueron muy numerosos, pero casi todos practicados, dentro del principio clásico por beligerantes sobre neutrales, o por prebeligerantes, según este nuevo estado jurídico de derecho internacional de guerra.

⁽⁵⁾ Nuestro país tomó también posesión de varios buques alemanes refugiados en nuestros puertos. Pero no se trataba del ejercicio del derecho de angaria pues no los utilizó y la medida no tuvo otro fin que evitar que fueran saboteados por sus tripulaciones.

⁽⁶⁾ La ley hace referencia a la sección 902 de la Merchant Shipping Act, de 1936.

⁽⁷⁾ LE CLERE, *op. cit.*, p. 62, que critica el referido estado de prebeligerancia, por implicar una situación imprecisa con respecto, a los derechos de los neutrales. J. COLOMBOS: "Le Droit International de la Mer", 1952, n° 524, sostiene que la medida autorizada por la ley comentada debe considerarse enteramente excepcional, porque la angaria, normalmente, sólo puede ser practicada por un beligerante, es decir un Estado en guerra. Pero trata de justificarla por razones de legítima defensa y reconociendo también un estado de prebeligerancia.

Los dos países que, a nuestro juicio, manteniéndose estrictamente neutrales, usaron del derecho de angaria fueron Chile y Argentina. El primero, por decreto n° 310 del 15 de febrero de 1941, declaró de “utilidad pública” (evita emplear el término “requisición”) los buques daneses “*Frida*”, “*Lotta*,” y “*Elga*”, anclados en el puerto de Talcahuano (después se agregó el “*Selma*” y el “*Laila*”). En los fundamentos se invoca la falta de tonelaje que ha reducido considerablemente el tráfico marítimo con el exterior, trastornando la economía nacional y que ello es consecuencia inmediata y directa de la guerra “respecto de la cual Chile se ha declarado neutral”. Que el único medio posible de impedir la interrupción del comercio indispensable a la vida nacional, lo que constituye “una necesidad pública y urgente”, es aprovechar el tonelaje ocioso desde varios meses, de los buques mercantes extranjeros en puertos chilenos.

IV. — En nuestro país la situación era igual o peor. Nuestro gran comercio exterior había quedado reducido al mínimo, debido a que la mayor parte del tonelaje extranjero que lo servía había sido retirado de las líneas de navegación afluyentes a nuestros puertos, por necesidades bélicas. Numerosos buques extranjeros de países beligerantes estaban inmovilizados en puertos argentinos. El Comité Consultivo Económico Financiero en Estados Unidos adoptó el 7 de agosto de 1941 un plan destinado a movilizar estos buques que fue llamado “Plan Summer Wells”. (8) Poniendo en ejecución este plan la Comisión Asesora de la Marina Mercante, presidida por el vicealmirante D. Francisco Stewart, compró los 16 buques italianos, 4 daneses y 3 ex-alemanes (9), todos ellos

(8) Este plan autorizaba a comprar los buques inmovilizados siempre que el importe del precio respectivo no fuera entregado al país beligerante al cual aquéllos pertenecían, hasta el final de la guerra. Es sabido que estas operaciones de compra de buques beligerantes por neutrales no son permitidas sin autorización del beligerante contrario, pues es una forma de ayudar a uno de los contendientes. (I. Ruiz MORENO: *Guerra marítima*, p. 359; PABLO SANTOS MUÑOZ: *Transferencia de barcos de bandera beligerante a neutral*, en “Revista Argentina de Derecho Internacional”, n° 3, de 1940.) I. Ruiz MORENO (hijo), a raíz de la requisición de buques daneses efectuada por Chile, publicó en “La Prensa” un estudio titulado *Incautación de buques beligerantes en puertos neutrales*, en el que rechazaba la aplicación del derecho de angaria porque nuestro país era neutral, pero preconizaba la requisición de estos buques por vía de represalias o la expropiación previa indemnización. Dada la grave situación económica del país en aquella época, el tema provocó numerosos comentarios en diversas publicaciones.

(9) También se compró un ex-rumano cuyo armador lo había transferido a la bandera argentina, pero estaba inmovilizado en el puerto de Recife, Brasil, por estar aquél incluido en una lista negra.

surtos en puertos argentinos desde la iniciación de la guerra, los que fueron incorporados a la matrícula argentina. ⁽¹⁰⁾

Sin embargo, no fue posible realizar la misma operación amistosa con tres buques franceses que se encontraban en el puerto de la Capital, debido a las dificultades que ofrecía la caótica situación de Francia en esa época. El decreto 3852 del P. E. del 27 de julio de 1943, declaró “de utilidad pública” los referidos buques “*Formosa*”, “*Campana*” y “*Katiola*”. Su articulado es similar al decreto chileno, pero sus considerandos, aunque mencionan la falta de tonelaje y la “necesidad de tomar en consideración las exigencias crecientes del intercambio comercial con otras repúblicas del continente”, se apoyan especialmente en la resolución del Comité Consultivo Económico Financiero del 7 de agosto de 1941 y en lo resuelto por la tercera reunión de los ministros de relaciones exteriores de las repúblicas americanas de Río de Janeiro de 1942, respecto de la necesidad de movilizar los buques refugiados en puertos del continente. ⁽¹¹⁾

Es interesante observar, desde el punto de vista de este estudio, que ninguno de estos decretos menciona algún principio de derecho internacional que les autorice a aplicar el derecho de angaria en su calidad de países neutrales, lo que demuestra que no estaban muy seguros de su existencia.

V. — Italia había dictado, el 13 de julio de 1939, una ley titulada “Normas para la requisición de buques mercantes”, que autoriza a requisar todo buque que se encuentre en aguas territoriales del Reino (Art. 1º), salvo que pertenezcan a extranjeros que en virtud de acuerdos internacionales estén eximidos de la medida (Art. 3º).⁽¹²⁾

La Public Law 101 estadounidense, como la ley italiana del 13 de julio de 1939, establecen desde el punto de vista del derecho

⁽¹⁰⁾ Los buques italianos que eran de propiedad particular fueron previamente requisados por el gobierno respectivo, quien los ofreció en venta al nuestro. Desde luego que influyó en esa buena voluntad, según nos fue manifestado en esa oportunidad, la posibilidad de que nuestro gobierno, ante la grave situación de nuestro comercio exterior, imitara a otras naciones y usara el derecho de angaria.

⁽¹¹⁾ El gobierno francés de Vichy, por intermedio de su embajada ante nuestro país, formuló una débil protesta ante el gobierno argentino, pero esencialmente hacía reserva de reclamar el pago de la correspondiente indemnización. Las tripulaciones fueron desembarcadas y sus sueldos abonados por nuestro país hasta el final de la guerra.

⁽¹²⁾ J. COLOMBOS: *op. cit.*, p. 403, nota 2, cita los artículos 142 y 143 de las Instrucciones francesas de 1934 que autorizan la medida contra buques extranjeros.

interno de los respectivos países, aunque no como principio de derecho internacional, pues para ello sería necesario un consenso internacional que no existe unánimemente todavía, el derecho a requisar buques extranjeros en puertos nacionales.

La ley americana fue dictada con carácter temporario, pues debía permanecer en vigor desde el 6 de junio de 1941 hasta el 30 de junio de 1942. Por la Public Law 450 del 82º Congreso y la 12 del 83º Congreso fue prorrogada hasta el 1º de julio de 1953. La nueva Public Law 569 del 83º Congreso del 9 de agosto de 1954 le da carácter de permanencia. El informe de la Comisión del Senado expone los antecedentes de estas leyes desde el punto de vista del derecho internacional, citando opiniones doctrinarias, y explica su alcance con el siguiente párrafo: “Concordantemente, esta ley no solamente implica la aplicación del derecho de angaria cuando esta nación sea beligerante, sino que afirma el derecho que indudablemente posee todo Estado, según el derecho internacional, en caso de emergencia en tiempo de paz, de requisar, pero sujeto a compensación, todo bien extranjero dentro de su jurisdicción”. Cita la opinión de Oppenheim, “International Law”, t. 2, p. 503, 504, 506 y 507. ⁽¹³⁾ Pero tanto la opinión de este autor como el párrafo del despacho parlamentario transcrito, pretenden hacer una distinción entre el derecho de angaria y el derecho de requisición que tiene todo Estado dentro de su territorio. Nos parece que si entre estos bienes extranjeros se quiere comprender también a los buques, la diferencia reside tan sólo en el nombre, pues la naturaleza, finalidad y alcance de las medidas son exactamente iguales en uno y otro caso, por lo que aplicadas a buques extranjeros debe llamársele derecho de angaria.

VI. — Si bien, según lo hemos dicho, internacionalmente no está admitido en forma unánime el ejercicio del derecho de angaria por parte de los neutrales, aparte de algunas opiniones doctrinales favorables ⁽¹⁴⁾, en diversas ocasiones ha sido reconocido

⁽¹³⁾ «El derecho de angaria es un derecho derivado de una ley de guerra y no debe ser confundido con el derecho que tiene indudablemente todo Estado de apoderarse, en caso de emergencia y sujeto a compensación, de toda propiedad extranjera en su territorio. No se debe, por lo tanto, hablar de un derecho de requisición, que pertenece a neutrales como a beligerantes, ni de un derecho de angaria durante la paz lo mismo que durante la guerra.» En realidad, el autor se refiere a las requisiciones internas, como las autorizadas por la ley argentina 9.697, art. 6º, en caso de movilización total o parcial.

⁽¹⁴⁾ P. FAUCHILLE: *Droit International Public*, t. II, nº 14906; H. PUGET: “La Revue Maritime”, 1922, p. 35 y 214; LE CLERE: op. cit.; RUIZ MORENO: op. cit., p. 358.

en declaraciones oficiales, algunas de carácter internacional. Así, en el caso de Portugal con respecto a los buques alemanes, supra comentado, dicho país se quejó ante Inglaterra por los elevados fletes que se veía obligado a pagar a los buques mercantes ingleses, a lo que esta última contestó que podía remediar su situación usando de "su derecho" de requisar los buques alemanes inmovilizados en sus puertos. ⁽¹⁵⁾ La Corte Suprema de México, en una demanda iniciada contra el Estado mexicano por los capitanes de los petroleros italianos inmovilizados en Tampico que pedían la nulidad del decreto que dispuso la requisición de los mismos, admitió que, según el derecho moderno, el derecho de angaria podía ser ejercido por los neutrales respecto de los beligerantes. ⁽¹⁶⁾ Las resoluciones del Comité Consultivo Económico Financiero interamericano del 7 de agosto de 1941, y de los ministros de relaciones exteriores de las repúblicas americanas de Río de Janeiro de 1942, que son documentos internacionales, consagran implícitamente este derecho a favor de los neutrales. Tal es el significado que debe darse también, aunque se trate de normas de derecho interno, por la alta autoridad directriz que en estos momentos ejerce Estados Unidos en la comunidad internacional, a las referidas Public Law 101 de 1941 y 569 de 1954, de las cuales resulta que la angaria puede aplicarse en tiempo de paz en caso de emergencia nacional, o en tiempo de guerra aun por los neutrales.

VII. — Con todos los antecedentes someramente expuestos, llega el momento de extraer los principios que sustentan el ejercicio de tal derecho por parte de los neutrales.

a) El derecho de angaria es una especie del derecho de requisición que tiene todo Estado soberano sobre los bienes que están dentro de su jurisdicción.

b) Para su ejercicio es necesario que se produzca un estado público de necesidad. En el origen de este derecho, y aun ahora cuando lo ejerce un Estado beligerante, se invoca las necesidades de la guerra. El neutral, dadas las características de la guerra

⁽¹⁵⁾ BASDEYANT: *op. cit.* "Lo que no quita que Inglaterra en sus *King's Regulations and Admiralty Instructions* dispone que siempre que un buque mercante inglés sea objeto de requisición en un puerto extranjero, el oficial de marina inglés de más alta graduación que esté en el lugar, a falta de autoridad diplomática, debe protestar ante la autoridad local y tratar de obtener su liberación." J. COLOMBOS: *op. cit.*, n° 517.

⁽¹⁶⁾ LE OLERE: *op. cit.*, p. 88.

moderna, que disloca todo el tráfico marítimo del tiempo de paz, se ve abocado a estados de necesidad económicos tan grandes, como ha ocurrido en nuestro país durante las dos últimas guerras mundiales de este siglo, que sería absurdo conceder el derecho estudiado a los beligerantes que persiguen la destrucción y negárselo a los neutrales que reclaman el derecho primordial de sobrevivir a una situación creada por aquéllos. (17)

c) Debe ejercitarse en tiempo de guerra (18), si la nación neutral pretende incorporar a su patrimonio económico, con cierta estabilidad, los servicios de los buques sometidos a angaria. Es verdad que en tiempo de paz, en circunstancias de catástrofe nacional, se podría requisar uno o varios buques extranjeros para salvar una situación momentánea. Pero se trata de actos de distinta naturaleza, pues así como para los beligerantes la angaria significa el uso de buques neutrales para necesidades bélicas, para los neutrales tal derecho implica el uso de buques requisados para sus necesidades económicas, lo que importa incorporarlo a su patrimonio económico para usarlo durante cierto tiempo, es decir hasta el cese del estado de necesidad provocado por la misma guerra. Por lo menos esta es la finalidad con que ha sido usado siempre por los neutrales.

d) Debe ejercerse sobre buques inmovilizados refugiados en los puertos del Estado que hace uso del derecho de angaria. Este punto es muy importante y fue destacado por Portugal en el caso citado supra.

La nacionalidad de un buque implica un estado jurídico especial que vincula a través de su propietario dicha cosa mueble, esencialmente móvil, a un Estado cuya bandera tiene el derecho de llevar, con derechos y obligaciones recíprocas. (19) Tal es lo que ocurre desde el punto de vista del derecho internacional y del administrativo. Pero desde el punto de vista económico, dicho estado jurídico implica que esa cosa mueble, con su específica actividad de transportar, integra el patrimonio económico de la nación, cuya bandera ostenta. Cuando el buque ha dejado de cumplir con su función económica de navegar (no se navega sino

(17) FAUCHILLE: *op. cit.*, n° 1 490 6.

(18) LE CLERE opina que puede usarse en tiempo de paz, pero reconoce que hasta ahora no ha existido ningún caso de esta naturaleza (p. 19 y 71). En derecho internacional público, las opiniones doctrinales, si no se asientan en precedentes, tienen muy poco valor.

(19) R. QUADRI: *Le navi private nel diritto internazionale*, 1939, p. 37, n° 8.

para transportar), ha dejado de prestar la utilidad para la cual el derecho ha creado el estado jurídico de la nacionalidad de los buques. (20) Tal es lo que ocurre con los buques inmovilizados en puertos extranjeros. Sin pretender que hayan perdido totalmente el referido estado, la verdad es que se han asimilado en gran parte a la categoría de bienes muebles radicados en el territorio del país, bajo el dominio eminente del Estado y sujeto a sus leyes.

Desde otro punto de vista, el estado de necesidad implica el choque de dos derechos o situaciones jurídicas que se encuentran en presencia. El peligro que amenaza a uno de ellos obliga a lesionar al otro, determinando el estado de necesidad que, cuando se produce con todas sus características jurídicas, significa la impunidad o falta de sanción para el autor del hecho que constituye su consecuencia. (21) Si el buque al cual se aplicara el derecho de angaria no estuviera inmovilizado sino "in transitu", ya en tiempo de paz, ya en tiempo de guerra, se podría provocar en el país al cual él pertenece, el mismo estado de necesidad que el acto de gobierno trata de salvar para su propio país, lo que constituiría una manifiesta falta de equidad o de justicia. (22) También debemos destacar que en la práctica los neutrales siempre han ejercido dicho derecho sobre buques inmovilizados en sus puertos, y así lo prevén las leyes americanas 101 y 569 supra estudiadas.

e) Los propietarios de los buques requisados deben ser indemnizados, ya se trate de una requisición de uso, como ocurrió en nuestro país con los buques franceses "Campana", "Formosa" y "Katiola", ya de una requisición de propiedad. (23)

(20) Habría que vincular el concepto expuesto a la función social de la propiedad según el concepto moderno (art. 38 de la Constitución Nacional). Todo bien que no cumple la función económica que su propia naturaleza le asigna, deja de merecer el amparo del Estado.

(21) R. BIELSA: *El estado de necesidad en particular referencia al derecho constitucional y administrativo*, en "Anuario del Instituto de Derecho Público" de la Facultad de Ciencias Económicas del Litoral, 1941, 1, 17. Explica este autor que en derecho internacional el estado de necesidad está constituido por un peligro inminente que amenaza al sujeto (Estado) y que dicho peligro no debe haber sido provocado por el sujeto que realiza el hecho necesitado.

(22) Habría que añadir que los buques refugiados buscan el amparo de la nación neutral en cuyos puertos permanecen. Resulta irritante que gocen de ese amparo, mientras el país que lo presta sufre grandes necesidades que ellos podrían, por lo menos en parte, remediar.

(23) Sobre requisición e incautación de buques, ver el estudio de L. ANASTASI: *La inmunidad de jurisdicción de los Estados extranjeros con particular referencia a los navios*, en "La Ley", t. 5, sec. doct., p. 15.

VIII. — Habría que mencionar otro requisito más que surge de la práctica de la institución, y que ningún autor ha recogido en su doctrina, lo que se explica porque se trata de una condición extrajurídica. El derecho de angaria practicado por un Estado neutral sobre un buque inmovilizado en un puerto de su jurisdicción resulta procedente siempre que él no pertenezca a la bandera de una de las naciones que dominan el mar. Todos los casos que registra la historia de la institución muestran que fueron sus víctimas buques de naciones, aun poderosas, que no podían salir al mar por el peligro de ser apresados o destruidos. ¿Se atrevería un Estado neutral de segunda o tercera categoría a requisar un buque inglés o americano? La contestación está dada por las instrucciones de las "King's Regulations and Admiralty Instructions" a los oficiales navales ingleses mencionados en la nota 15 de este estudio.

De cualquier manera, esta preocupación de las naciones poderosas de preparar la guerra no solamente en los estados mayores, fábricas y laboratorios, sino también en las oficinas jurídicas del Estado destinadas a elaborar normas jurídicas que justifiquen conductas futuras en el orden internacional, debe causarnos íntima satisfacción a los hombres de derecho, pues es un homenaje vergonzante que rinde la violencia a la excelsitud de esta ciencia de la cual somos modestos cultores.

Los proyectiles guiados de la marina (*)

Nuevas y poderosas armas otorgarán mayor
energía a la flota (**)

Por el Contraalmirante John H. Sides, U. S. N.

(Director de la División Proyectiles Guiados, Oficina del Jefe de Operaciones
Navales de la Marina de Guerra de los Estados Unidos)

El programa de proyectiles guiados para la marina de guerra, tal como lo conocemos actualmente, puede considerarse que tiene su origen en las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial. Si bien es cierto que durante muchos años nos habíamos dedicado a las actividades de vuelo y al control de aviones teleguiados sin piloto que servían de blancos, estas construcciones aéreas pertenecían a la clase subsónica baja, y los sistemas de controles eran extremadamente elementales comparados con los de la actualidad.

La necesidad de contar con un verdadero proyectil guiado, capaz de destruir un blanco aéreo, se puso muy en evidencia en la época en que se luchaba por el golfo de Leyte, cuando, por primera vez, nuestros buques fueron atacados por los kamikazes japoneses. En esta oportunidad se produjo una crisis, por lo cual se procedió a nombrar un nuevo delegado como jefe de operaciones navales para nuevos desarrollos. Se dispuso que algunos de nuestros más talentosos técnicos disponibles entonces fuesen trasladados a Washington, y así surgió nuestro programa de proyectiles guiados.

(*) De "*Sperryscope*", vol. 13, n° 9, 2° trimestre de 1955.

(**) Conferencia pronunciada ante la "American Ordnance Association", durante la reunión ofrecida por el Secretario de Defensa en el Hotel Waldorf-Astoria de Nueva York, el 1° de diciembre de 1954.

En esa ocasión se creyó que la tarea de desarrollar y producir un proyectil guiado para ser lanzado desde tierra al aire, capaz de hacer frente a la amenaza de los kamikazes, era algo que podría emprenderse directamente y terminarse resueltamente en poco tiempo. Al meditar hoy sobre este concepto tan cándido, nos sorprendemos de cómo fue posible subestimar tan groseramente una tarea de semejante magnitud.

Pero grandes fueron los progresos realizados en los años que siguieron, no solamente en el campo de los proyectiles guiados, sino también en el de la artillería antiaérea y control de tiro convencionales. A bordo de nuestros buques contamos, en la actualidad, con baterías y sistemas de control de tiro capaces de pulverizar a los kamikazes que atacaran a las velocidades y alturas empleadas por éstos durante la Segunda Guerra Mundial.

Desgraciadamente, o afortunadamente, según como se mire, los notables adelantos introducidos por el motor a reacción en la performance de los aviones piloteados, ha hecho que los progresos realizados en las baterías convencionales se encuentren nuevamente rezagados, con el resultado de que la eficiencia de las mismas es ahora inferior en cuanto a su empleo contra los blancos que vuelan a gran altura y gran velocidad.

Al activarse la nueva característica para las armas modernas y presentarse el problema a los organismos técnicos, fueron varios los métodos presentados y probados para su solución. En aquella época, la Dirección de Armamento Naval contaba con un grupo competente de hombres de ciencia y un laboratorio listo para entrar en funciones. Esta organización era conocida, y sigue siéndolo, como Laboratorio de Física Aplicada de la Universidad de John Hopkins. Éste fue el grupo que ideó, trazó, desarrolló y entregó a la flota la espoleta VT ⁽¹⁾ que, quizás tanto como cualquier otro desarrollo, tuvo una influencia decisiva en el curso de la guerra naval en el Pacífico.

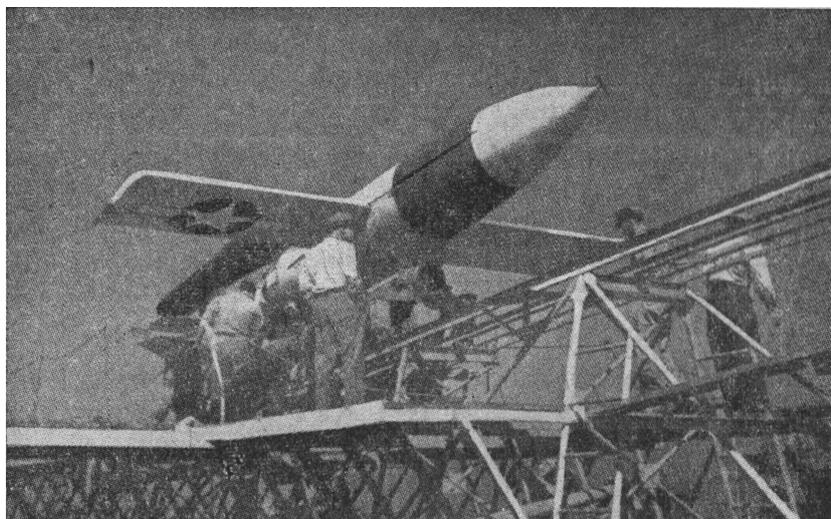
Ellos empezaron la tarea de inmediato, teniendo como propósito final la producción de un sistema de proyectil guiado desde tierra al aire que fuese eficiente contra blancos aéreos. Muy poco era lo que se conocía en aquellos días sobre aerodinámica supersónica, y ningún estatorreactor había desarrollado un margen de reacción impulsora capaz de vencer la resistencia aerodinámica durante los vuelos supersónicos. Nuestros conocimientos sobre plantas de energía empleando combustible sólido de grano grande

(¹) Espoleta de proximidad.

eran escasos, y la aplicación de la técnica del radar a los efectos de dirigir era un arte nuevo. El Laboratorio de Física Aplicada se vio en la necesidad de prestar gran atención a las investigaciones básicas, mientras que al mismo tiempo trataba de traducir sus resultados en elementos reales.

Un procedimiento básico.

Este sistema, pues, en que un laboratorio del gobierno o privado realiza funciones de investigación y desarrollo correspondientes a un nuevo sistema de armas y luego da traslado de las mismas a una actividad productora para su producción mecánica y en masa, es uno de los procedimientos básicos mediante el cual puede darse origen a un sistema de proyectiles guiados.



El "Lark" es alistado para un vuelo de prueba, en el centro de pruebas de proyectiles aéreos navales, en Point Magu, California

La Dirección General Naval de Aeronáutica, al no disponer de una organización semejante, recurrió inicialmente a un procedimiento igual al empleado con éxito en el desarrollo y adquisición de aviones. Un ejemplo de esta forma de proceder lo tenemos en el programa *Lark*, donde la estructura, el sistema de guía, y el sistema de control fueron desarrollados y obtenidos de distintos contratistas, siendo la Dirección la encargada de reunir las distintas partes componentes, acoplándolas en un sistema de armas completo y que puede funcionar. El *Lark* demostró, eventualmente, que podía interceptar con buen éxito a un avión sin piloto teleguiado. Pero el *Lark* era subsónico, y teniendo en cuen-

ta los progresos que se realizaban en el campo de la aviación, este proyecto jamás fue explotado como un sistema de arma para las fuerzas armadas.

Un tercer concepto, que ha logrado mucho éxito, también fue empleado por la Dirección de Aeronáutica en conexión con el sistema de proyectil para lanzar desde el aire contra objetivos aéreos, llamado *Sparrow I*. En este caso, a la Sperry Gyroscope Company se le otorgó un primer contrato para emprender un análisis completo del sistema de armas, siendo luego el principal contratista responsable de todo el sistema, incluyendo el radar, calculadores, sistema de lanzamiento y el proyectil, con todos sus elementos.

De los tres sistemas que acabamos de describir, el primero y el tercero han llegado a ser los métodos aceptados para la prosecución de los proyectos de armas, y actualmente se están empleando en el servicio conjuntos de armas provenientes de ambos sistemas, con buen éxito.

Dada la amplia publicidad que se ha dado a ciertos aspectos del programa de proyectiles guiados durante los últimos años, estoy convencido de que no es necesario detenerse mayormente sobre las diversas y amplias categorías de sistemas de proyectiles. Sin embargo, quizás no sea redundante mencionar brevemente estas categorías, de las cuales existen cuatro:

- 1) De la superficie al aire, donde los proyectiles son lanzados desde instalaciones terrestres o de buques contra blancos aéreos.
- 2) Desde el aire al aire, donde los proyectiles son lanzados desde un avión contra otro, o contra un proyectil.
- 3) Del aire a la superficie, donde los proyectiles son lanzados contra blancos que se encuentran en tierra o en el mar.
- 4) De la superficie a la superficie, donde los proyectiles son lanzados desde tierra o buque contra blancos en tierra o en el mar.

Observarán que las tareas encomendadas a los proyectiles guiados no son tareas nuevas como tales. Pero a medida que las velocidades y las alturas de los cazas y bombarderos enemigos van aumentando, la eficiencia de los cañones, cohetes y artillería, decrece. Y a medida que mejoran las defensas del enemigo, la eficiencia del avión pilotado como portador de armas ofensivas

también debe disminuir. Es evidente que los proyectiles primeramente suplementarán y extenderán las aptitudes de las armas actuales y que en alguna fecha futura —que no será mañana— ciertos tipos de proyectiles reemplazarán a sus antecesores.

El servicio naval incluye las flotas de superficie, la flota submarina, el arma aeronaval y el cuerpo de infantería de marina, con su aviación. No debe sorprendernos, pues, que la marina desarrolle aptitudes en cada una de las cuatro categorías básicas de proyectiles.

Al trazar y desarrollar los sistemas de proyectiles guiados para el empleo naval, tenemos ciertas condiciones singulares de medio ambiente donde debemos vivir y luchar, y las mismas imponen ciertos problemas especiales que no son comunes en las otras fuerzas armadas.

En primer término, tropezamos con las limitaciones de espacio y peso. Si ustedes han visto el interior de una moderna torre de cañón, con su enjambre de mecanismos de precisión, sus puertas a prueba de incendio, su barbata acorazada proyectándose hasta las entrañas de la nave, conteniendo ascensores y motores de ascensores para pólvora y granadas, y terminando en el compartimiento de maniobra de la munición desde donde puede entrarse a las santabárbaras, se darán cuenta de lo que quiero decir al hablar de limitaciones en el espacio.

Todo esto es indispensable, porque debemos desarrollar nuestro poder de fuego mediante tiro rápido, por un sistema de cargas automáticas antes que proceder al agregado de un mayor número de cañones sobre extensiones ilimitadas de espacio. La misma exigencia gobierna el diseño de buques para proyectiles guiados. En la parte superior existe tan sólo un número muy limitado de lugares adecuados para las antenas de radar y otros elementos semejantes, y debemos competir por estos lugares con elementos tan importantes como el radar de búsqueda aérea y el de búsqueda de superficie.

Además de las limitaciones de espacio, debemos en alguna forma buscarle la vuelta a esos dos términos preferidos del arquitecto naval: peso y lugar. Los buques están diseñados de modo que la línea de flotación se encuentre en el lugar correcto para navegar con la mayor eficiencia y aprovechar adecuadamente la protección incorporada a los mismos. Se deduce, pues, que al agregar instalaciones de cierto peso, hay algo que debe ser eliminado. En cuanto al lugar, la distancia a proa y a popa del centro de gravedad del buque repercute en el asiento, la distancia a la

derecha o izquierda afecta a la escora, y la distancia arriba o abajo del centro de gravedad afecta la estabilidad.

En forma semejante, debemos ejercer el máximo de precauciones en lo atinente a la seguridad. En virtud de las deplorables consecuencias que puede acarrear un percance con la munición a bordo de un buque, comparadas con las de un percance similar en tierra o en el campo de batalla, nosotros, con el propósito de evitar toda posibilidad semejante, vamos a extremos que podrían ser considerados como irrazonables por los fabricantes.

A simple título de ejemplo, no es secreto alguno de que combustibles u oxidantes para cohetes, tales como el ácido nítrico fumante, anilina, oxígeno líquido, peróxido de hidrógeno e hidrazina producen excelentes reacciones impulsoras cuando son correctamente aprovechadas en una instalación de energía. Pero no se necesita mucha imaginación para darse cuenta del peligro de un percance a bordo de un buque o avería de combate, donde intervengan tales materiales. Como consecuencia de ello, nosotros preferimos cargas sólidas de proyección, con las cuales ya estamos familiarizados después de muchos años de manejo, almacenamiento y vigilancia.

Consideraciones especiales.

Cuando consideramos los proyectiles lanzados desde el aire, la marina se ve nuevamente ante consideraciones especiales. Nuestros aviones con base en portaaviones están sujetos a limitaciones de espacio y peso semejantes a las ya descritas. Además, deben ser diseñados con cargas alares que permitan aterrizajes sobre las cubiertas de los portaaviones a velocidades razonables. Los mismos proyectiles y sus mecanismos de lanzamiento y suspensión deben ser tales que soporten las aceleraciones positivas del lanzamiento de la catapulta, como así también la aceleración negativa de los aterrizajes refrenados.

Continuamente leo, en la prensa y en diversas revistas, artículos sobre la terrible e injustificada duplicación que existe en el programa nacional de proyectiles guiados. A mi juicio, los que escriben estos artículos son, tratándolos con suma benevolencia, gente que no está bien informada. Es posible que haya existido cierta duplicación, pero muy poco es lo injustificado. Debemos tener presente que este asunto en que nos encontramos empeñados está aún en su infancia, y dista mucho de ser un asunto sencillo.

La investigación y el desarrollo son procedimientos inciertos. Al iniciarse el programa, hace unos pocos años, cuando carecíamos de proyectiles guiados ni contábamos con una idea precisa sobre la mejor manera de proceder, era algo razonable realizar múltiples proyectos para hacer un determinado trabajo, con la idea de que se lograría con uno de ellos un conocimiento técnico y que adquiriría valor mucho antes que los demás —o que uno de ellos fuese considerablemente superior a los demás— o también que algunos de ellos evidenciarían limitaciones que los harían inadecuados para su aprovechamiento en el servicio.

Esta filosofía no se diferenciaba mayormente de la puesta en práctica por algunas de nuestras más exitosas corporaciones. Tengo entendido que una de nuestras grandes fábricas de automóviles realizaba no menos de doce desarrollos, antes de decidirse por la transmisión automática adoptada finalmente.

La coordinación en el desarrollo de los proyectiles guiados entre las tres fuerzas armadas es, a mi juicio, muy eficiente cuando se entra a considerar lo novedoso de la actividad y el estado del arte.

Actualmente disfrutamos en conjunto el aprovechamiento de los distintos polígonos de prueba de los diversos proyectiles, donde el no iniciado se sorprende al ver a oficiales de la Fuerza Aérea, del Ejército, de la Armada y del Cuerpo de Infantería de Marina, actuando íntimamente en la administración, programación y funcionamiento del establecimiento.

En la jefatura, en Washington, la coordinación de las investigaciones y desarrollo es ejercida por Donald A. Quarles, ayudante secretario de Defensa en la rama de Investigaciones y Desarrollos, y su plana mayor, trabajando conjuntamente con representantes de las fuerzas armadas. En forma similar, Frank D. Newbury, ayudante secretario de Defensa (Ingeniería Aplicada), y su plana mayor, intervienen en una etapa posterior para la coordinación de la ingeniería productora, control de calidad, conservación y asuntos afines.

En cuestiones operativas y en asuntos sobre responsabilidad de servicio, la Junta de Jefes de Estado Mayor interviene en el cuadro. Todos los organismos que he mencionado, como así también los secretarios de las fuerzas armadas y el mismo secretario de Defensa Nacional, participan, cuando corresponde, en la exposición de las doctrinas que nos guían para seguir adelante con el trabajo.

Con lo que termino de expresar, no deseo inculcar la impresión de que sólo tenemos apacibilidad y notabilidad, o que las fuerzas armadas siempre responden con un alegre: “¡Sí, señor!” El derecho de expresar francamente nuestra opinión es una de las mayores ventajas de que gozamos sobre aquellas personas que desempeñan cargos similares detrás de la Cortina de Hierro. Disponemos del mecanismo para escuchar todas las opiniones y llegar a decisiones correctas y estos mecanismos van mejorando su eficiencia en forma constante.

Es indudable que corresponde decir algunas palabras sobre confiabilidad, cuando se aborda el tema de los proyectiles guiados. Quizás no se comprenda, en general, que las condiciones de ambiente a que se encuentran sometidos cada uno de los componentes de un proyectil guiado durante el vuelo supersónico son más severas, tal vez por un orden de magnitud, que aquellas con que se ha tropezado hasta el presente. La aceleración durante el lanzamiento es severa; las vibraciones sobre un amplio espectro de frecuencias y a distintas amplitudes continúa durante el vuelo; la disipación del calor generado dentro de los componentes es necesaria y resulta extremadamente difícil ante el calor exterior proveniente de la fricción superficial a velocidades de 2,5 Mach y superiores; las partículas de polvo y hasta las gotas de lluvia pueden desgastar materiales normalmente considerados como impermeables a tal ataque.

Elevado nivel de solidez de construcción.

Todo esto lleva al requisito absoluto de contar con un nivel de solidez, tanto en el diseño como en la construcción, que rara vez se contempla en otros tipos de construcciones. Habiéndose establecido este nivel, debe procederse al desarrollo de procedimientos para el control efectivo de la calidad y su conservación meticulosa. Siempre siento cierta inquietud cuando contemplo el hecho de que aquello que en un avión pilotado sería considerado como un desperfecto secundario, el mismo resultaría en una catástrofe tratándose de un proyectil guiado.

La conservación es otro asunto que no puede dejar de ser comentado. Desde un principio nos hemos visto ante el problema de cómo conservar los intrincados y complejos proyectiles, computadores, radares, lanzadores, equipo de manejo u otros análogos, en un estado de alistamiento constante o instantáneo.

Este requisito ha conducido al diseño, desarrollo y fabricación de un concepto enteramente nuevo del equipo de prueba, que

hace posible que una dotación de personal subalterno verifique rápidamente al proyectil para determinar si está en condiciones de ser disparado o, si no lo está, determinar qué parte componente o grupo de mecanismos es el que falla. El diseño del proyectil debe haberse hecho teniendo presente la técnica de la prueba, de manera que partes componentes y subcomponentes puedan ser rápidamente retiradas y repuestas.

El adelanto realizado en el mejoramiento de su confiabilidad y en el perfeccionamiento de los procedimientos de conservación es muy halagüeño, y es resultado del trabajo casi heroico de millares de ingenieros olvidados, cuyo esfuerzo diario no cuenta ciertamente con la aureola que acompaña al producto final ante los ojos del público.

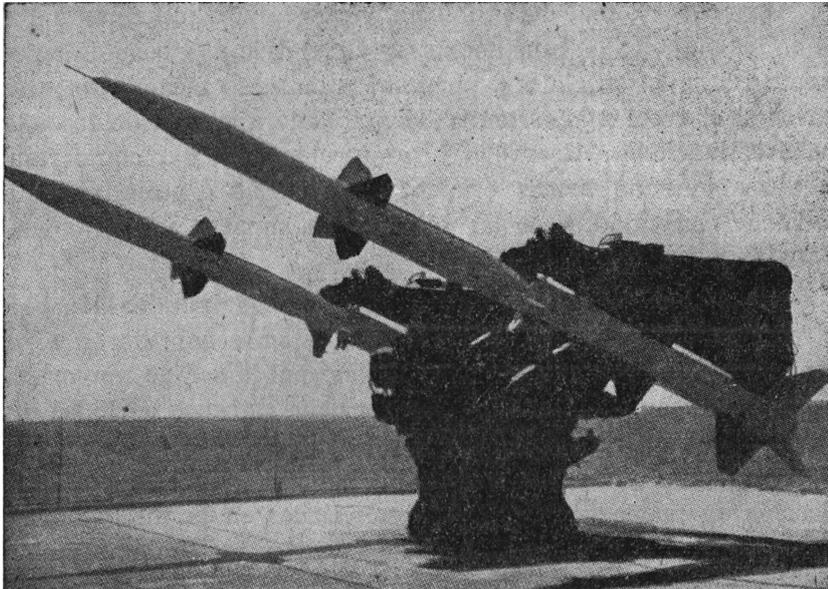
Otro aspecto más del problema, y que resulta sumamente difícil en las actuales circunstancias, es el relativo al adecuado adiestramiento de los oficiales y personal subalterno técnico tan necesarios si el tremendo esfuerzo desarrollado a través de los años de investigaciones, desarrollo y producción debe dar como resultado sistemas de armas eficientes. Escuelas especializadas se hallan en actividad, y en las fábricas se imparte adiestramiento trabajando en forma efectiva.

Sin embargo, no se necesita tener mucha imaginación para darse cuenta que, en la actividad que estamos considerando, un hombre con un contrato de dos años no puede ser de mayor utilidad. Hasta aquellos que prestan servicios durante períodos mayores descubren que, habiendo terminado su curso escolar y de adiestramiento que hacen de ellos los hombres llaves en una organización de proyectiles, son muy solicitados en la industria mediante sueldos que, al ser comparados con los beneficios ofrecidos por las fuerzas armadas, no pueden dejar de ser tenidos en cuenta.

Durante el año pasado, el almirante R. B. Carney, jefe de Operaciones Navales, destacó repetidamente en público, como también lo han hecho los jefes de los otros servicios, la urgente necesidad de que cese la así llamada cercenadura de los beneficios marginales, para adoptar cualquier medida que eleve a nuestros soldados, marinos, infantes de marina, aviadores y sus oficiales, ante los ojos de la Nación, y la promulgación de una legislación sobre salarios militares que ofrezca el incentivo tan necesario para que nuestros espléndidos jóvenes, a quienes tan meticulosamente se ha adiestrado a un precio elevado, hagan del servicio

una carrera. No veo ninguna actividad donde este propósito sea tan necesario como en la de los proyectiles guiados.

Los primeros lanzamientos hechos a bordo, del proyectil "Terrier", de superficie-aire, fueron llevados a cabo en septiembre de 1951, desde el USS "Norton Sound", buque madre de hidroaviones convertido, que actualmente sirve como buque de ensayos para proyectiles guiados. Posteriormente, en noviembre de 1952, el USS "Mississippi", habiendo sido adecuadamente modificado con anterioridad, dio principio a la evaluación del sistema de proyectiles. Esta operación culminó el 11 de noviembre de 1954, con la incorporación del "Mississippi" a una gran parte de la escuadra del Atlántico, en la etapa defensiva aérea de un ejercicio de la



Proyectiles guiados "Terriers", listos para ser lanzados desde el U.S.S. "Mississippi"

flota, demostrando en forma efectiva el "nuevo aspecto" de la defensa aérea de la flota. El 11 de noviembre, siendo un día de fiesta nacional establecida, fue posible al señor Quarles, ayudante secretario de Defensa (Investigaciones y Desarrollos), al almirante Carney, que es un decidido creyente en el futuro de los proyectiles guiados, al vicealmirante R. P. Briscoe, jefe delegado de Operaciones Navales para Alistamiento y Operaciones de la Flota, y al contraalmirante M. F. Schoeffel, jefe de la Dirección

General Naval de Armamento, responsable en gran parte del éxito del proyecto Terrier, presenciar la operación.

Confirmando las maravillas de la ciencia moderna, este grupo pudo partir de Washington por la mañana, volver a Chincoteague, Va., trasladarse en un helicóptero al “*Mississippi*” que se encontraba mar afuera, presenciar el tiro en el mar, y regresar a sus hogares esa misma tarde para cenar. Para mí es algo simbólico que el “*Mississippi*”, que ahora cumple 37 años de servicios continuados en la marina, luego de haber participado en la Primera Guerra Mundial e intervenido activamente en la Segunda, incluyendo una actuación destacada en la línea de batalla contra los japoneses en los estrechos de Surigao, sea ahora el primer buque que emplea con éxito los proyectiles guiados en una gran formación de la flota.

Durante el año próximo, los cruceros pesados “*Boston*” y “*Canberra*”, terminados sus amplios trabajos de conversión y modernización, se incorporarán a la flota como verdaderos buques combatientes con proyectiles guiados de su tipo.

El 15 de septiembre de 1952, entró en actividad la escuadrilla de cazas a chorro equipada con proyectiles guiados de aire a aire. Desde esa fecha han estado participando continuamente en los ensayos y evaluación del proyectil *Sparrow*, tanto desde bases terrestres como desde portaaviones.

El “Regulus” lanzado desde un submarino.

El proyectil *Regulus* ha sido disparado desde un portaaviones de ataque y del submarino de flota USS “*Tunny*”. Esta unidad enarbola el gallardete de Citación Presidencial, otorgado por servicios destacados contra el enemigo durante la Segunda Guerra Mundial. Previa modificaciones, el “*Tunny*” fue puesto nuevamente en actividad el 6 de marzo de 1953, oportunidad que fue aprovechada por el secretario de Marina para enviar a su comandante el siguiente telegrama para ser leído durante las ceremonias de su reincorporación:

“El Secretario de Marina y el Jefe de Operaciones Navales
“ envían sus mejores augurios al comandante y tripulación del
“ «*Tunny*» en el día de su reincorporación a la actividad. Esta
“ espléndida nave anuncia una nueva etapa de las operaciones
“ navales y sus progresos serán seguidos con sumo interés.”

Uno de los invitados a la ceremonia era el almirante de flota Chester W. Nimitz, y seguramente que este acontecimiento debe

haber sido motivo de seria contemplación para nuestro venerado comandante de la Flota del Pacífico durante la pasada guerra.

El proyectil de adiestramiento *Regulus* puede ser recuperado luego de una corrida de lanzamiento contra un blanco. Esta característica, que comprende un tren de aterrizaje y paracaídas para moderar la velocidad de caída (parafreno), ha sido de gran importancia desde el punto de vista de la economía en las pruebas y el adiestramiento. Nos ha permitido realizar repetidos vuelos con el mismo proyectil, siendo la marca hasta la fecha de quince vuelos con un solo proyectil. Como es natural, estas características no constituyen parte integrante de los proyectiles tácticos, porque en este caso el espacio y el peso del tren de aterrizaje son aprovechados por la carga útil.

Al terminar, desearía destacar la importancia del concepto del sistema en relación con el empleo de los proyectiles guiados. El mejor proyectil del mundo carecería de todo valor si no contara con cada una de las partes y éstas no funcionaran perfectamente. El sistema comprende medios de pre-aviso, radares de búsqueda, radares AI, comunicaciones eficientes y cosas semejantes, en lo que se refiere al material, pero no puede ser efectivo si carece de doctrinas eficientes para el contralor de toda la maquinaria. Seguridad, adiestramiento, conservación y logística, han sido las etapas que más trabajo nos han dado, pero teniendo en cuenta los actuales resultados y las performances que continuamente van perfeccionándose, ya no siento más temores respecto al futuro.

El 5 de marzo de 1954, el almirante Carney dirigió una nota a los jefes de las direcciones técnicas y a todos los comandantes de flota poniéndolos al corriente de que pronto llegarían a la flota nuestros primeros sistemas de proyectiles guiados. Él destacaba el hecho de que debía darse una prioridad superior a todas las demás, a la tarea de integrar estos proyectiles en nuestras flotas y escuadrillas.

Finalizó declarando que la versión inicial de estos proyectiles tendrían, en el momento de ser recibidos en las unidades de la flota por vez primera, limitaciones conocidas; que la tarea de integrarlos en nuestras fuerzas de combate y colaborar en el perfeccionamiento de los mismos será una evolución de varios años donde debe participar todo el personal; y que la medida de su éxito será directamente proporcional al esfuerzo y apoyo de todas las jerarquías.

Pilas eléctricas radiactivas ya logradas

Por Ignacio Puig, S. I.
(Director de la revista "Ibérica")

Tres sistemas se han ideado hasta el presente para la obtención de electricidad por energía atómica.

El primer sistema consiste en servirse del calor desarrollado por los reactores nucleares de uranio y plutonio para accionar los grupos turbo-alternadores. Como se ve, este sistema es indirecto, por cuanto se hace intervenir un motor térmico para la obtención de electricidad. Es, sin duda, el sistema que se halla en fase más avanzada y por el que se espera llegar, con el tiempo, a establecer grandes centrales termonucleares, a fin de remediar la escasez de energía hidráulica y de los combustibles.

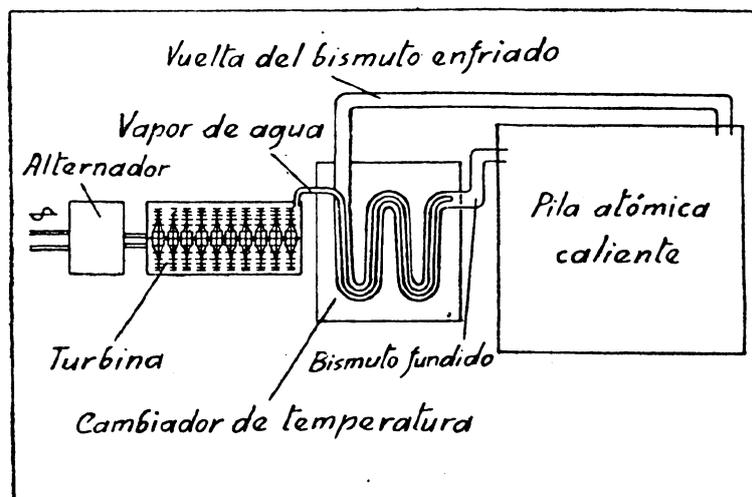


Figura 1

Esquema de una central atómica, en la que el vehículo de calor es bismuto fundido

El segundo sistema de obtención de electricidad por energía atómica es directo y más racional que el primero, puesto que aprovecha la emisión de partículas eléctricas que tiene lugar en los reactores atómicos durante la fisión del uranio o del plutonio. Este sistema, aunque no exento de dificultades, llegará con el tiempo, en sentir de algunos técnicos, a imponerse, una vez hayan sido aquéllas convenientemente resueltas.

El tercer sistema de producción de electricidad por energía atómica es asimismo directo, ya que se sirve de la emisión de partículas eléctricas de los radioelementos, sobre todo de los obtenidos artificialmente en los reactores nucleares. De este tercer sistema vamos a hablar en este trabajo fijándonos en dos realizaciones, que no dejan de revestir gran interés. Los artefactos productores de electricidad por este tercer sistema se conocen con el nombre de *pilas radiactivas*.

He aquí el fundamento de estas pilas. Como es harto sabido, los elementos radiactivos o radioelementos son los núcleos atómicos inestables que espontáneamente emiten partículas *alfa* con carga eléctrica $+ 2$ ó también partículas *beta* dotadas de carga eléctrica $- 1$. De estos dos procesos el más interesante, desde el punto de vista de su utilización práctica, es la emisión *beta*; por otra parte, esta segunda emisión es la que tienen precisamente la mayoría de los radioelementos obtenidos artificialmente en las pilas atómicas.

La manera, pues, de captar esta electricidad negativa consiste simplemente en instalar en las proximidades del radioelemento, una pantalla que recoja estas cargas eléctricas, dotadas de gran energía; con la ventaja, respecto a la fisión del uranio, de que en nuestro caso no interviene para nada la noción de masa crítica, por ser la emisión radiactiva *beta* de los núcleos un fenómeno totalmente autónomo.

El ritmo de las emisiones en los electrones por un radioelemento, así como la energía de éstos, depende de la naturaleza de la substancia considerada. La energía de esta radiación, en lugar de expresarse, como hacen los ingenieros, en kilográmetros (energía necesaria para levantar a la altura de 1 metro el peso de 1 kilogramo), se expresa en electrón-voltios, siendo el electrón-voltio la energía que adquiere un electrón acelerado por un voltio. En cambio, la intensidad de la radiación de un radioelemento depende del llamado "período de transformación" de este elemento, período que indica el tiempo que ha de transcurrir para

que se transmuten la mitad de los núcleos presentes en una masa determinada.

Uno de los elementos más comúnmente obtenidos en las pilas atómicas es el radiofósforo-32, cuyo período de transmutación es sólo de 14 días, mientras que la energía de la radiación *beta* que emite es de 1,7 millones de electrón-voltios (1,7 MeV). Esto quiere decir que, en principio, se puede obtener con este radioelemento una pila de esta misma tensión.

Supóngase, pues, que la substancia activa de la pila radioeléctrica contenga 1 gramo de radiofósforo-32. Durante el primer día, la masa transmutada será del orden de 50 miligramos. La masa media transmutada en un día de los 14 de su período será de 36 miligramos ($500:14 = 36$); pero esta cantidad es sólo un promedio, puesto que el fenómeno, relativamente rápido al principio, se hace cada día más lento; por esto hemos señalado para el primer día 50 miligramos. Partiendo de estos datos, el cálculo demuestra que 1 gramo de radiofósforo puede generar, durante varios días, una corriente de 2 amperios a una tensión de 1.700.000 voltios, lo que representa la energía respetable de 3.400 kW.

Pero, sobre todo, lo más notable del caso es que esta energía la puede suministrar una pila radiactiva de dimensiones sumamente reducidas, durante varios días, puesto que, además del peso del elemento radiactivo (radiofósforo), sólo ha de tener el cátodo con los dispositivos de refrigeración necesarios; con la particularidad de que estos dispositivos pueden suprimirse cuando se trabaja con potencias suficientemente débiles. Esto quiere decir que la electricidad radioatómica puede proporcionarnos unas “pilas de bolsillo”, capaces de producir una energía másica incomparablemente superior a la de los generadores químicos o pilas eléctricas comunes.

Las nuevas pilas *beta* tienen el inconveniente práctico de suministrar la energía a un potencial sumamente elevado. Sin embargo, se puede suavizar este inconveniente, hasta cierto punto, reemplazando simplemente el radiofósforo por otro radioelemento menos enérgico, o echando mano de un “divisor” de electrones, haciendo que las partículas *beta* choquen en placas cada una de las cuales dé n electrones secundarios, con lo cual su energía total se encontraría directamente dividida por n .

Pero es de saber que, en la actualidad, se conoce una amplísima gama de radiotelementos artificiales, dotados de los más

diversos períodos de transformación, cortísimo en unos y sumamente largo en otros, con los más variados estadios intermedios. Al constructor de pilas radioeléctricas toca la elección del radioelemento más acomodado al fin que se persigue. Por de pronto, debe desecharse para las pilas radioeléctricas el radiocarbono-14, pues su período de 5.700 años no guarda proporción con la duración de las actividades humanas. En cambio, se consideran como ideales para el caso los radioelementos de varios años de período, entre los que cabe señalar el radioestroncio-90, cuyo período es de 25 años y la radiación *beta*, de 600.000 electrón-voltios.

En efecto, el radioestroncio, dado su período de 25 años, resulta muy a propósito para las aplicaciones prácticas de larga duración. Un gramo de radioestroncio puede generar una corriente eléctrica de 5 miliamperios, sensiblemente constante, durante varios años. Teniendo en cuenta que proporcionaría el voltaje antes señalado, se deduce que la potencia eléctrica de semejante generador sería de 3 kilovatios. Ahora bien, este orden de magnitud deja entender incontables aplicaciones de las pilas radiactivas.

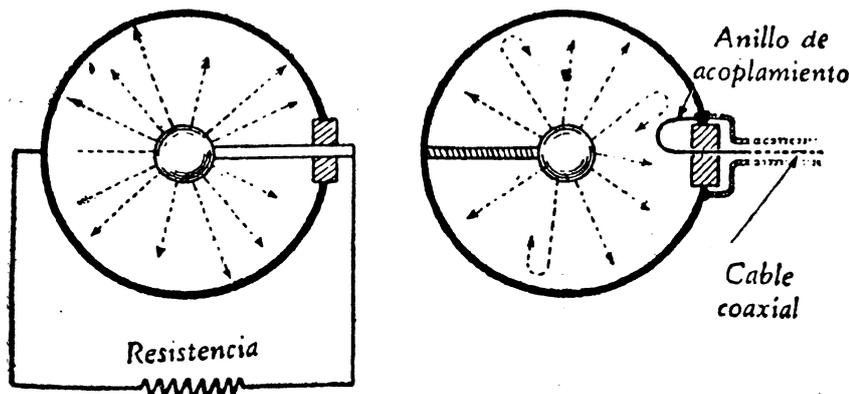


Figura 2

Esquema, de dos pilas radioeléctricas: izquierda, en corriente continua; derecha, en corriente alterna

Uno de los modelos de pila radiactiva se debe al Dr. Linder. Esta pila consta de una esfera metálica, en cuyo interior hay un electrodo central de radiofósforo-32. El electrodo hace las veces de filamento de una válvula Fleming o diodo, y la cubierta metálica reemplaza a la placa de dicho diodo. El circuito de utilización está integrado por una resistencia de carga, unida al electrodo radiactivo, por un lado, y a la envoltura metálica por el otro. Este espacio entre ambos electrodos está, naturalmente,

vacío de aire, como en la válvula termo-iónica. La emisión radiactiva del fósforo-32, al alcanzar la envoltura metálica, le comunica una carga negativa, que se transforma en corriente eléctrica en la resistencia de carga.

Con respecto a la potencia, ya se dijo que esta pila, con 1 gramo de fósforo-32, era capaz de producir, durante cierto tiempo, una corriente eléctrica de 2 amperios a un potencial de 1.700.000 voltios, a sea, que es de unos 3.400 kW. Pero como este generador da corriente continua a una tensión impropia para la mayor parte de las aplicaciones, se busca reducir aquella tensión, una vez transformada en corriente alterna, por medio de transformadores. Con todo, se vislumbra la posibilidad de emplear la corriente primitiva en rayos X, en la radio y en radar.

Otro tipo de pila radioeléctrica se hizo público el pasado año 1954, durante una reunión celebrada en las oficinas de Nueva York de la empresa "R.C.A." En ella se comunicó oficialmente el haberse conseguido, de una manera sencilla, la conversión directa de la energía atómica en energía eléctrica, realizándose a continuación una demostración práctica de la batería construida por dicha empresa, que consistió en la producción de sonidos audibles al aplicar la batería a un circuito transistorio apropiado.

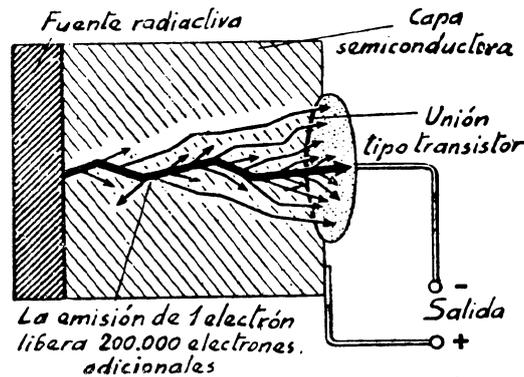


Figura 3 .

Esquema de una pila radioeléctrica, tipo transistor

Este tipo de batería está formado, esencialmente, por una fuente; de energía radiactiva, acoplada a un cristal semiconductor de silicio. Este cristal lleva en su cara opuesta antimonio unido al semiconductor, como las capas de un transistor, obteniéndose de esta forma un enlace semejante, eléctricamente, a los

que se emplean en los transistores, pero con mayor área de contacto.

Como elemento radiactivo se emplea el estroncio-90, por ser uno de los materiales que más se presta para el caso, así por obtenerse en mayor abundancia como sobrante de la fisión del uranio en los reactores nucleares, como por poseer una gran capacidad de emisión de partículas *beta*, dado que su vida activa pasa de los 20 años. Además, tiene la gran ventaja de precisar muy poca protección exterior, ya que, por obtenerse completamente purificado —cosa que no se puede lograr con otros productos de la fisión— no contiene partículas productoras de radiación *gamma*, que obligan a una extremada protección. El costo de este material es en la actualidad de unos 50 centavos de dólar por milésima de curie. Sin embargo, se cree que su precio bajará rápidamente, hasta llegar a 0,002 centavos de dólar cuando se aplique a gran número de baterías atómicas.

En una pila de este tipo, el estroncio radiactivo se distribuye en una fina capa sobre la superficie del semiconductor, de suerte que sólo se empleen 3,3 milímetros cúbicos en total. La radiación *beta* de esta capa de estroncio bombardea al cristal semiconductor, con varios miles de millones de electrones por segundo. Cada uno de estos electrones, al penetrar en aquél, da origen al desplazamiento de más electrones, de tal forma que cada electrón desprendido de la capa radiactiva produce aproximadamente 200.000 electrones en el semiconductor. De esta manera se obtiene un flujo de electrones, a través del silicio, que produce un voltaje apreciable entre éste y el antimonio.

La pila radiactiva descrita origina un potencial de $\frac{1}{5}$ de voltio y una intensidad de corriente de 5 microamperios, con una energía de salida de, aproximadamente, una millonésima de vatio. El rendimiento obtenido es muy bajo, o sea de alrededor de 1 %, entendiéndose por rendimiento la relación entre la energía eléctrica obtenida y la energía de las partículas *beta* que salen de la capa radiactiva. Es que la mayor parte de la energía se pierde en calentar el semiconductor. No obstante, se espera obtener rápidamente un rendimiento del 10 % con el actual desarrollo de la técnica.

El anuncio y presentación de esta primera batería atómica ha suscitado gran número de comentarios en los Estados Unidos. Algunos representantes de la "R.C.A." han hecho manifestaciones en el sentido de que había pasado el período de la generación eléctrica por medio de calderas, turbomáquinas y alter-

nadores, y que se había iniciado ya una nueva era a base de pilas radiactivas. Sin embargo, los principales directores de empresas productoras de energía de los Estados Unidos han manifestado sus dudas sobre la posibilidad inmediata de este nuevo descubrimiento, por lo cual consideran que seguirán los trabajos para utilizar el calor creado durante la fisión nuclear como fuente de energía para una posterior generación de electricidad, es decir, empleando el sistema indirecto normal de caldera, turbina y alternador.

Por su parte, los dirigentes de la empresa "R.C.A." han manifestado que, por el momento, no piensan dar mayor alcance al descubrimiento que la aplicación de esta pila a los circuitos transistorios, en cuya dirección centrarán todos sus esfuerzos.

Libro de distribución gratuita

En la oficina del BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL se halla a disposición de los señores socios, el libro titulado "Espora", del cual es autor el Capitán de Fragata Héctor R. Ratto.

Colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval”



Las colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval” deberán presentarse escritas a máquina, con dos espacios, de un solo lado del papel, debiendo indicarse al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes.

Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura.

Los artículos no deberán sobrepasar de 20 páginas del Boletín (no más de 25 páginas de máquina).

Las colaboraciones deben venir firmadas, con la aclaración de firma y grado, si es personal militar, y domicilio.

LA DIRECCIÓN.

La central de propulsión atómica del U.S.S “Nautilus” (*)

Por el Teniente de Navío L. H. Roddis, Jr. (de la División de Desarrollo de Reactores, Comisión de Energía Atómica y Negociado de Embarcaciones, Departamento de Marina, Washington) y

J. W. Simpson (Subgerente de la División de Energía Atómica, Westinghouse Electric Corporation, Pittsburgh, Pa.)

Para dar comienzo al proyecto del reactor térmico para submarinos (STR), fue necesario hacer ciertas suposiciones arbitrarias para ver después qué tipo de generador de energía resultaría. La Marina de los Estados Unidos indicó la velocidad que se deseaba y el diámetro básico del casco del submarino; con este diámetro se calculó aproximadamente la potencia efectiva requerida

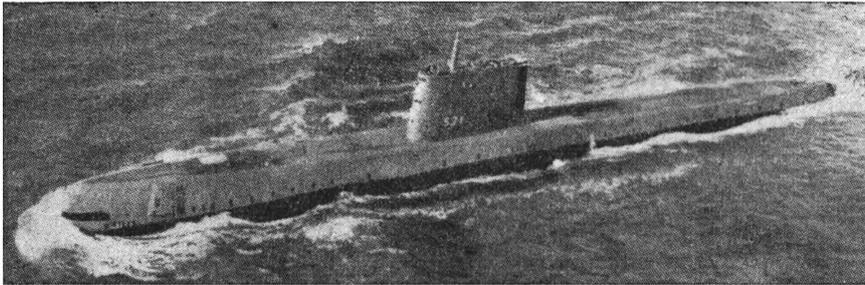


Foto oficial de la Armada E.U. A.

Esta fotografía del “Nautilus” fue sacada cuando el submarino empezaba una serie de viajes de prueba en alta mar.

y se hizo un estudio respecto al tamaño del reactor que sería necesario para generarla. También se llegó a la conclusión de que se necesitarían dos hélices y, preferentemente, dos juegos completos del equipo principal de propulsión.

(*) D© “*El Ingeniero Westinghouse*”, septiembre-diciembre de 1955.

Este artículo ha sido extractado de una conferencia dictada en la 62ª Convención Anual de la Sociedad de Arquitectos e Ingenieros Navales, celebrada el 12 de noviembre de 1954.

El estudio mostró que el espacio necesario para un equipo de esta naturaleza y para darle flotabilidad apropiada al submarino, descartaba la posibilidad de utilizar un casco de diámetro convencional. Luego de una serie de estudios y anteproyectos se determinaron los parámetros compatibles; el proyecto continuó su desarrollo en el Laboratorio Nacional de Argonne y más tarde se obtuvieron diseños de mucha mayor precisión en la División de Energía Atómica de Westinghouse, y se aumentó el diámetro del casco para poder atender a las necesidades de espacio, peso y potencia efectiva.

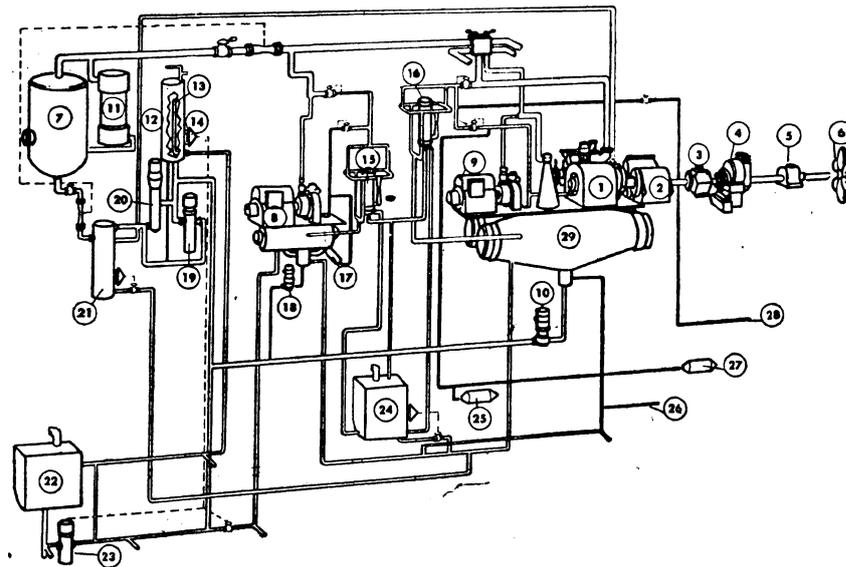
En el desarrollo de un proyecto de esta naturaleza, una de las cosas más importantes que hubo que considerar fue el alcance de los conocimientos que existían, especialmente con respecto a si sería suficiente dar seguridades más o menos razonables de que se podría en verdad construir con buen éxito una fuente de energía atómica. Tomando esto en consideración, se acordó seleccionar un reactor térmico, heterogéneo, de gran concentración, y regulado y enfriado por agua. Como es corriente en todos los navios, era necesario que el reactor fuese pequeño de tamaño, ligero de peso y lo más sencillo posible, pero que al mismo tiempo brindara seguridad y que fuese de fácil acceso.

Con el propósito de aprovechar hasta el límite el uso de la energía nuclear para propulsión, se hizo necesario diseñar un reactor de gran duración y con los intervalos más largos posibles entre los reaprovisionamientos de combustible.

Después de seleccionado el tipo básico de reactor en la forma indicada, fue necesario determinar los parámetros del diseño total del reactor; se consideraron una variedad de ciclos de presión de vapor, inclusive diferentes presiones de estrangulación, contrapresiones, etc., y se seleccionó el más apropiado —desde el punto de vista de peso y espacio que ocuparía— en compatibilidad con las temperaturas obtenibles del reactor. Se determinó la carga de calor del reactor y se eligieron la temperatura del agua del sistema primario, la presión, el flujo, y la temperatura máxima superficial del elemento combustible, todo en conjunto con el estudio del sistema.

Varios factores concurren para limitar el máximo de la temperatura superficial que podría usarse en el elemento combustible; a la presión de funcionamiento del sistema dicha temperatura tenía que ser menor que la del agua hirviente. También la temperatura tenía que ser lo suficientemente baja para garantizar la duración satisfactoria de los elementos combustibles, desde

el punto de vista de la corrosión. Naturalmente, era conveniente que esta temperatura superficial del metal fuese lo más elevada posible, para poder obtener un máximo de rendimiento térmico en todo el sistema. Aun cuando no se conocían a fondo la variación en la temperatura del metal debida a las oscilaciones momentáneas de la energía, y la variación posible en la presión del sistema,



DIBUJO ESQUEMÁTICO DEL CUARTO DE MÁQUINAS CON LOS SISTEMAS DE VAPOR Y DE CONDENSADO.

1. Turbinas principales. - 2. Engranajes. - 3. Embrague. - 4. Motor de propulsión. - 5. Cojinete de empuje. - 6. Hélice. - 7. Separador de vapor. - 8. Turbogenerador de la bomba de refrigerante. - 9. Turbogenerador de servicio de la nave. - 10. Bomba principal del condensado. - 11. Condensador de reserva. - 12. Tanque de compensación. - 13. Rebosadero. - 14. Mando de bajo nivel. - 15. Expulsor de aire. - 16. Expulsor principal de aire. - 17. Enfriador de aceite lubricante. - 18. Bomba del condensado. - 19. Bomba principal alimentadora de la caldera. - 20. Bomba auxiliar alimentadora de la caldera. - 21. Calentador de alimentación. - 22. Depósito de alimentación. - 23. Bomba distribuidora de alimentación. - 24. Depósito del desagüe. - 25. Enfriador principal de aceite lubricante. - 26. Del evaporador de 15.000 l.p.d. - 27. Enfriador de aceite lubricante para el eje. - 28. Al evaporador de 15.000 l.p.d. - 29. Condensador principal.

la temperatura superficial del metal estaba restringida por los datos conocidos de la resistencia de la coraza de circonio a la corrosión por los elementos combustibles.

Para determinar el promedio de la temperatura del refrigerante es necesario encontrar la combinación apropiada de peso, espacio y costo de los componentes del sistema enfriador primario.

Para un núcleo y generador de vapor determinados, al aumentar el promedio de la temperatura del refrigerante, se necesita un recipiente mucho mayor y más pesado para el núcleo y el reactor, pero al aumentar ese promedio se reducen el tamaño, el peso y el costo de la caldera.

Utilizando circulación rápida del refrigerante se pueden usar núcleos menos complejos; con flujos lentos se pueden utilizar tuberías y válvulas más pequeñas; no obstante, en todos los casos existe un límite superior práctico de más o menos 12 m. p. s. para el flujo refrigerante en cualquier parte del sistema.

Diseño térmico y mecánico del núcleo.

Consideraciones generales del diseño. — Para poder obtener en un núcleo reactor la superficie necesaria para el traspaso del calor, hay que hacer una aleación del combustible concentrado de uranio con otros elementos, o combinarlo con otros materiales. El elemento combustible del núcleo debe ser satisfactorio desde el punto de vista de la corrosión y de los daños por radiación; es también deseable utilizar elementos combustibles que puedan fabricarse al menor costo posible. El material envolvente de los elementos combustibles debe no solamente impedir que los productos de la fisión contaminen el refrigerante primario, sino ser de por sí resistente a la corrosión para evitar que los productos corrosivos de la radiactividad se introduzcan en el refrigerante primario en cantidad apreciable.

Mientras dure el reactor, el elemento combustible debe poder soportar el efecto del flujo de los neutrones sin ocasionar daños estructurales, deformaciones o perjuicios a las propiedades normales de los materiales para el traspaso del calor.

Los materiales utilizados en el núcleo deben ser de muy poca absorción para los neutrones, para no aumentar la cantidad requerida de las materias susceptibles a desintegrarse.

Habiendo determinado el material del elemento combustible, es todavía posible diseñar un núcleo en una variedad casi infinita, de formas; la configuración del elemento combustible tiene que ser satisfactoria tanto desde el punto de vista nuclear, como de los de seguridad en el traspaso del calor, fabricación y costo. Ningún punto del núcleo debe calentarse excesivamente, como resultado de la distribución desigual del combustible o del refrigerante, porque ocasionaría daños por corrosión o un excesivo desequilibrio térmico.

El montaje tiene que efectuarse en forma tal que, en casos de rechazo al inspeccionarlo en cualquiera de las etapas de su fabricación, sea posible corregir cualquier defecto con un mínimo de pérdida por desperdicio de los materiales.

Problemas de los materiales del núcleo. — De la exposición que antecede no debe colegirse que los proyectistas mecánicos del núcleo y del intercambiador de calor tuvieron completa libertad para seleccionar los materiales dentro de un grupo cuyas características eran bien conocidas, ni que podrían en realidad fabricarse las configuraciones especiales, y diseños que ellos desearan. Desde el punto de vista metalúrgico, el circonio y las aleaciones de circonio y uranio que se utilizaron para los elementos combustibles, eran poco conocidos y se necesitaron una minuciosa investigación y desarrollo antes de poder determinar el diseño definitivo. Pronto se pudo comprobar que las fuentes existentes de abastecimiento de circonio puro no serían suficientes para nuestras necesidades y, para solucionar este problema, se hizo en la fábrica Bettis una instalación para producir circonio, la cual en pocos meses producía grandes cantidades de barras de cristales de circonio puro.

Características físicas del núcleo.

Punto crítico. — Es necesario que la cantidad apropiada de material fisil esté distribuida de tal manera que el reactor pueda alcanzar el punto crítico; asimismo, debe existir suficiente reacción para el control apropiado, no solamente al comienzo sino durante toda la vida útil del reactor. Debe ser posible que el equipo funcione normalmente cuando se encuentren en el reactor los elementos tóxicos transitorios provenientes de la fisión. Todos estos problemas pueden resolverse en su mayor parte por medio de cálculos teóricos. Empero, durante las fases iniciales del proyecto, fue imposible determinar con precisión el diseño del núcleo, toda vez que la teoría y las constantes aplicables al caso no eran lo suficientemente conocidas para hacer cálculos exactos. A causa de esto, y con el objeto de cotejar los cálculos, se llevó a cabo una serie de experimentos en el Laboratorio Nacional de Argonne, para determinar si el diseño del reactor sería satisfactorio en cuanto a punto crítico; fue necesario efectuar una serie de experimentos para poder descubrir posibles errores de las aproximaciones teóricas y hacer las correcciones para poder predecir las demás propiedades del reactor. El último experimento crítico consistió en fabricar un modelo nuclear del tamaño real del reactor,

con todos sus mandos; también se aprovecharon estos experimentos para determinar la distribución del flujo de neutrones para las diversas posiciones de las varillas de mando. Hasta cierto punto, estos experimentos críticos han servido para probar los diseños de los reactores.

Paralización. — Además de tener en el reactor la cantidad suficiente de material fisible para que pueda alcanzar el punto crítico en todo momento, es necesario disponer de suficientes medios de mando para paralizarlo, hasta en condiciones máximas o mínimas de reacción; la diferencia entre la reacción en las mayores o las menores condiciones reactivas es ocasionada por cambios de temperatura, la presencia de productos fisionables transitorios y de equilibrio, y el agotamiento de los materiales fisionables al producir energía.

También hay que disponer de medios de mando para disminuir la reactividad con suficiente rapidez y evitar descargas de energía excesivas y peligrosas, debidas a posibles causas accidentales.

Teniendo en cuenta el equipo de intercambio del calor y el espacio disponible se vio la necesidad de adoptar una cantidad mínima aceptable de regulación, lo cual requirió cálculos y experimentos extensos para determinar la cantidad apropiada en toda clase de condiciones. Las varillas de mando se hicieron de hafnio, metal muy poco conocido, cuya fabricación requirió minuciosas investigaciones en la metalurgia de este nuevo elemento. Uno de los problemas que hay que considerar referente a las varillas de mando es su agotamiento nuclear; las varillas de mando cumplen su cometido debido a que tienen una capacidad de absorción de neutrones sumamente elevada; no obstante, este hecho en sí ocasiona en los átomos del material de las varillas un cambio gradual a isótopos de orden mayor, lo cual significa que la capacidad de absorción varía, reduciéndose generalmente con la absorción de cada neutrón. Por lo tanto, fue necesario calcular cuidadosamente las características de duración de las varillas para asegurarse de que serían adecuadas por toda la duración del reactor nuclear.

Distribución de flujo. — La producción de calor en un reactor guarda proporción con el producto del flujo de neutrones y la capacidad de absorción del material combustible. En los casos en que el material combustible está distribuido uniformemente, el calor producido en cualquier punto es, por consiguiente, proporcional al flujo de neutrones en dicho punto. El flujo de neu-

trones tiene la misma distribución para las mismas posiciones de las varillas de mando, sin tener en cuenta el nivel de la energía. No obstante, es una función de la posición de las varillas mismas, toda vez que ocasionan depresiones locales en el flujo cuando se encuentran en el reactor. La energía producida por el reactor es proporcional a la integral de volumen del flujo. Para un nivel de energía determinado, la posición de los puntos de mayor temperatura es una función del flujo máximo total, debido al nivel de energía y perturbaciones locales que pueden causar elevación máxima de temperatura. Los puntos de concentración de calor pueden ocasionar un aumento en la corrosión localizada, o fatigas térmicas de gran intensidad debido a la magnitud y al gradiente de la temperatura, o al agotamiento del elemento combustible debido a que no puede eliminar el calor en circunstancias de recalentamiento excesivo.

El diseño apropiado del reactor puede hacer mucho para disminuir la relación del flujo de neutrones de su máximo a lo normal, disminuyendo de esa misma manera la temperatura desde su máximo a lo corriente; esto es posible obtenerlo seleccionando debidamente la posición y el tamaño de las varillas de mando, graduando el diámetro del orificio de paso de la corriente de enfriamiento y variando la distribución del combustible de uranio. Ha de notarse, empero, que la variación del diámetro del orificio y, por lo tanto, de la carga, dependen principalmente de disponer de un patrón de flujo fijo, y es un problema harto difícil determinar dicho diámetro o patrón de carga apropiado, si se cambia la distribución del flujo variando la posición de las varillas de mando.

Deterioro por radiación. — Los diversos materiales que se usan en los reactores nucleares están sujetos a varios grados de deterioro debido a las radiaciones a que están expuestos, en la misma forma que los seres humanos. El asunto del deterioro por radiación en los sólidos y en los líquidos es otra materia entre las tantas que interesan igualmente a los físicos, los metalúrgicos, los ingenieros mecánicos y los químicos, y apenas se ha logrado estudiar superficialmente estos problemas y sus relaciones recíprocas.

El deterioro por radiación es proporcional a la integral de tiempo del flujo y depende también del tipo de material y de la temperatura a la cual funciona. Por consiguiente, para determinar sus efectos, se requieren pruebas extensas por largo tiempo y en circunstancias que simulen las del funcionamiento real del reactor.

Consideraciones sobre el reactor en conjunto.

Protección. — Un problema que afecta a todo el campo de la ingeniería nuclear es el de la protección o resguardo, y en el caso de equipo móvil este problema de la protección es particularmente difícil. Cuando se trata de instalaciones fijas en las que ni el tamaño ni el peso son de especial importancia, encontramos que materiales corrientes tales como hormigón, hierro y agua se usan como protección; razones de economía determinan generalmente qué clase de materiales han de utilizarse. En los reactores móviles, tanto para embarcaciones como para aviones, la primera consideración es la del peso y el espacio disponible, como resultado de lo cual se están haciendo investigaciones sobre las posibilidades de usar otros tipos de materiales protectores; a algunos de los materiales que poseen las mejores propiedades protectoras, les faltan las debidas características estructurales, como resultado de lo cual la técnica de sus posibles usos en las estructuras protectoras contra la radioactividad es asunto que preocupa hondamente al ingeniero nuclear.

Además de esto, se hace necesario preparar la protección en forma tal que permita el máximo de accesibilidad al equipo para su mantenimiento.

Al diseñar la valla protectora se hace necesario, para comenzar, conocer las características atenuantes de los diversos materiales y combinaciones de materiales que se han de utilizar. Luego de conocidos estos datos, el problema es todavía harto dificultoso debido a que la radiación no emana desde un solo punto o fuente, ni siquiera desde una sencilla fuente distribuida tal como el núcleo en sí, contrariamente a las radiaciones que emanan de él, como de los productos radiactivos de corrosión que se encuentran en el agente enfriador, y los del oxígeno radiactivo. Además, con el tiempo, estos productos de la corrosión se esparcen por sí mismos por todo el sistema del reactor, concentrándose en ciertos sitios tales como grietas o hendeduras. Otro factor de complicación es la autoprotección de la tubería, el núcleo, el agente enfriador y otras piezas del equipo tales como válvulas y bombas. Más aún, la radiación permisible derivada desde las áreas protegidas depende del acceso que sea necesario a la tripulación; en el diseño se tomaron en consideración todos estos factores, habiéndose llegado a una solución teórica. Esto se verificó concienzudamente en pruebas efectuadas en el Laboratorio Nacional de Oak Ridge, pero no pudo obtenerse la confirmación definitiva del diseño protector en

tanto que el reactor STR Mark I se puso a funcionar normalmente en el sitio de las pruebas, en Idaho.

Otra de las características con respecto a la protección en las centrales de energía atómica, es la hermeticidad necesaria para evitar toda posible filtración en los sistemas enfriadores que deben tener en su interior un agente enfriador radiactivo, por lo que se hace imperativo un grado superlativo de selladura hermética contra filtraciones, que es muy raro en los casos de otros sistemas de gran tamaño que están de acuerdo con las normas corrientes de ingeniería. Respecto a la mayoría de los agentes enfriadores que se usan en los reactores, la filtración de unos cuantos centímetros cúbicos descargaría tanta radiactividad en sus alrededores, que sería fatal permanecer en esos sitios. Una central térmica corriente está sujeta a copiosas filtraciones de vapor, cuando se compara con las normas nucleares; los casquillos de prensaestopas de las válvulas, las empaquetaduras de ejes de bombas, las bridas de la tubería y los sellos de los ejes de turbinas permiten tanta filtración que, para compensar las pérdidas, hay que agregar diariamente a la caldera muchos litros de agua. Por otra parte, los permutadores térmicos, tuberías, el recipiente del reactor y otros componentes del sistema primario de enfriamiento que forman esta envoltura necesariamente impermeable, dentro de la cual se encuentra el agente enfriador, puede ser generalmente de una estructura muy pesada y robusta que asegure una mayor resistencia y se ajuste a las normas de ingeniería. Sin embargo, es necesario transmitir a través de dicha envoltura ciertos movimientos, presiones, o cantidades considerables de energía, y los puntos en la envoltura a través de los cuales se imparten constituyen sitios débiles. En la actualidad se están haciendo grandes esfuerzos para lograr la perfección total y la seguridad en dichos puntos.

Otro problema relacionado con la radiactividad y la protección, es el de mantenimiento. En el desarrollo de equipo de energía atómica para embarcaciones, existen algunos problemas extremadamente difíciles de resolver, como son la posibilidad de acceso a todas las piezas del sistema y la de efectuar las reparaciones o ajustes que sean necesarios. A veces esto ha resultado en la creación de ingeniosos dispositivos mecánicos para efectuar manipulaciones a distancia, pero también se necesita considerar las reparaciones como parte del diseño, en vista de que una vez que una pieza se vuelve radiactiva, es muy difícil conducirla al taller para su reparación. Esto requiere, en los detalles del diseño e instalaciones, mucha mayor atención que la corriente.

Instalación, funcionamiento y mantenimiento.

En el desarrollo de un programa de la magnitud del reactor térmico para submarinos, se combinan muchas docenas de productos completamente nuevos en cuanto a funciones y diseño, así como también se requieren cientos de artículos de creación reciente para la construcción definitiva de una central de energía. El principio de efectuar pruebas individuales para cada artículo o producto se llevó a cabo en su mayor extensión posible, de manera que el resultado final representa una prueba de la central de energía en conjunto, en vez de la prueba de sus componentes individuales. Además, cuando se requerían sistemas secundarios de servicio, éstos fueron probados individualmente antes de incluirlos en la obra final. Para terminar, toda la central de energía atómica fue ensayada y probada en las instalaciones existentes para el Mark I. Este extenso programa de pruebas ha dado los resultados apetecidos en el sentido de que la central que se montó finalmente en el submarino "*Nautilus*", es igual en un todo a la que ha venido funcionando en pruebas por espacio de más de un año.

* * *

CUADRO DEL PROGRESO DEL REACTOR TÉRMICO DEL SUBMARINO

Abril 1948	Se establece el proyecto definitivo en el Laboratorio Nacional de Argonne.
Junio 1948	Se firma el contrato entre la Armada y Westinghouse.
Diciembre 1948	Se firma el contrato entre la C.E.A. y Westinghouse.
Marzo 1950	Se inician los trabajos en la fábrica Bettis.
Agosto 1950	Se comienza la construcción del Mark I en la estación de pruebas de Idaho.
Agosto 1951	Se firma el contrato con la Electric Boat División de la General Dynamics Corporation para la construcción del " <i>Nautilus</i> ".
Junio 1952	Colocación de la primera plancha de la quilla del " <i>Nautilus</i> " (SSN-571).
Marzo 1953	Primera operación crítica radiactiva del Mark I.
Enero 1954	Botadura del " <i>Nautilus</i> " (SSN-571).
Septiembre 1954	El " <i>Nautilus</i> " (SSN-571) entra en servicio activo.

Los glaciares de la Tierra

teniendo en cuenta los resultados de las Expediciones Polares
Francesas (Missions Paul-Emile Víctor) en Groenlandia

Por el glaciólogo Dr. Jorge J. Heinsheimer

RESUMEN :

Nuevas cartas geográficas y determinaciones sísmicas de la profundidad permitieron una estimación más fidedigna del hielo continental de Groenlandia, que la que en 1948 hizo Flint. ⁽¹⁾ Los datos nuevos hacen aumentar la superficie glaciada del mundo en 1 % y el volumen en 13 %, y mayores cambios que pueden influir sobre nuestros conocimientos de la zona ártica no son probables. En cambio, sobre la Antártida, que es el factor decisivo en el cómputo de la glaciación mundial, falta realizar aún el número suficiente de observaciones. El balance hídrico del hielo continental groenlandés resultó en menos aproximadamente 80 km³ de agua anualmente. Estas masas se unen con las de los océanos, las que aumentan de 4.00 a 540 km³ por año.

Hasta ahora sólo disponemos de muy limitados conocimientos del continente antártico, que alberga la mayor parte del hielo glacial de nuestro planeta. Por lo tanto, resulta una tarea espinosa determinar el área y volumen de los glaciares de la Tierra, excluyendo la masa de hielo que se forma en la superficie de los mares o está a la deriva en ellos, (*) Existen ya dificultades para la determinación de la superficie glaciada y ellas aumentan cuando se incluye la tercera dimensión, con el espesor de los glaciares. Pero en los dos problemas había recientemente un considerable progreso, gracias a los trabajos de las expediciones polares francesas, que más abajo referiré brevemente.

Será recomendable recordar, ante todo, los datos hasta hace poco disponibles, a fin de compararles con los ahora corregidos.

(*) En la región ártica se estima el área del hielo marino en 8,2 millones de km² en septiembre y casi el doble en marzo, es decir, los meses de su menor y mayor extensión anual ^(24, p. 40). El hielo glacial, en cambio, cubre en esta región poco más de 2 millones de km² (ver tabla III).

En su excelente libro *Glacial geology and the pleistocene epoch*,⁽¹¹⁾ R. F. Flint publicó una tabla de las *superficies* glaciales, basándose en una obra de S. Thorarinsson⁽²⁹⁾ con correcciones según H. Hess. ⁽¹⁵⁾ Hemos reunido estos datos en la primera parte de la tabla I (columnas 1 a 4), dejando de lado las subdivisiones de los renglones 1 a 5, pero añadiendo los correspondientes porcentajes.

TABLA I

Nº	Designación geográfica	Superficie		Espesor	Volumen	
		Km²	%		Km	Km³
1	2	3	4	5	6	7
1	Europa continental ...	11.320	0,08	0,2	2.264	0,024
2	Asia continental	112.000	0,74	0,2	22.400	0,24
3	Américas continentales	105.000	0,70	0,2	21.000	0,22
4	Islas pacíficas	1.015	0,007	0,1	102	0,001
5	Región antártica	13.003.000	86,09	0,6	7.801.800	81,88
6	Región ártica	1.867.700	12,37	0,9	1.680.930	17,64
	Total	15.100.035	99,987	(¹)	9.528.496	100,005
	Detalle región ártica:					
6/1	Islandia y Jan Mayen..	12.600	0,68	0,9	11.340	0,67
6/2	Spitzberg y Tierra NE.	58.000	3,10	0,9	52.200	3,11
6/3	Tierra Francisco José..	17.000	0,91	0,9	15.300	0,91
6/4	Novaya Zemlya	15.000	0,80	0,9	13.500	0,80
6/5	Severnaya Zemlya	15.100	0,81	0,9	13.590	0,81
6/6	Islas árticas	100.000	5,35	0,9	90.000	5,35
6/7	Groenlandia (²)	1.650.000	88,34	0,9	1.485.000	88,35
	Total región ártica ...	1.867.700	99,99		1.680.930	100,00

(¹) El promedio mundial del espesor de los glaciares se calcula en: $\frac{\text{volumen}}{\text{superficie}} = 631 \text{ m.}$

(²) La superficie de Groenlandia glaciada alcanza al 10,93 % de la superficie glacial del mundo; su volumen de hielo el 15,58 % del total del globo.

En resumen: no considerando los nuevos resultados franceses de la superficie, mundial de los glaciares, correspondieron el 98,5 por ciento a los dos casquetes polares; a la Antártida, $\frac{7}{8}$ a la Ártida, $\frac{1}{8}$ de esta cantidad; Groenlandia por sí sola tiene el 88,3 por ciento de esta última, o sea el 10,9 % de la mundial. Todo el resto de la Tierra, es decir, la zona tropical y las dos templadas en conjunto, que comprenden el 92 % de la superficie terrestre, abarcan poco más del 1,5 % de la glacial.

Todavía mucho más difícil que la determinación de las áreas, resulta la estimación del *volumen* de las masas congeladas, que

depende de la *medición del espesor* de los glaciares. Raras veces solamente, hasta en los glaciares de dimensiones reducidas de las zonas extrapolares, el lecho de una corriente de hielo está interrumpido en su fondo por una caída vertical y de suficiente altura como para motivar la disyunción del hielo, de modo que permita estimar el espesor del hielo en el borde superior. Las grietas de los glaciares quedan limitadas a las capas superficiales de escasa plasticidad y sólo excepcionalmente alcanzan profundidades mayores de 30 m; por lo tanto, tampoco pueden servir para la medición de glaciares mayores.

H. Hess y A. Blümcke fueron los primeros que, en 1904, realizaron perforaciones en el Hintereisferner, grupo del Oetztal, Tirol, a fin de determinar el espesor del glaciar, y no antes del año 1928 empleó H. Mothes el método sísmico para el mismo fin y en el mismo ventisquero, usando para el contralor de sus resultados los datos de sus antecesores.

Hoy día, las perforaciones en el hielo se hacen mucho más rápidamente y pueden penetrar a mayores profundidades mediante el empleo de puntas eléctricamente calentadas, en vez de la simple perforación a mano que se empleaba al comienzo de nuestro siglo. Pero en las regiones polares, con sus condiciones sumamente inclementes y enormes profundidades del hielo, (*) el método sísmico es el único que sirve para la determinación de los espesores. Tampoco este método está exento de obstáculos: G. de Q. Robin (26, p. 207) encontró sus sismogramas perturbados por el derrumbe de las capas superiores de la nieve, motivadas por la onda Rayleigh superficial de la explosión. El fenómeno se hizo tanto más desventajoso, cuanto más descendió la temperatura de la nieve. Aquellos exploradores procuraban mejoras enterrando las cargas explosivas a mayores profundidades. Pero las perforadoras a mano, de las cuales disponían, no permitieron hacer pozos de más de 12 m de profundidad, insuficiente cuando la temperatura llegaba a menos de -40°C . Esta circunstancia producía serias dificultades en el trabajo de la expedición antártica noruego-británico-sueca sobre el hielo continental, dificultades que no ocurrían en el verano en Groenlandia, con sus temperaturas del aire mucho más elevadas.

Podemos resumir que antes del tercer decenio de este siglo no se contó con otro método que el de la estimación de los espe-

(*) Las expediciones polares francesas han determinado, en la parte central del hielo continental de Groenlandia, profundidades hasta de 3.280 m. (16, carta de los espesores).

sores, basándose en la observación de las condiciones morfológicas de los valles que contienen los glaciares. Es claro que tal procedimiento se adapta poco a los grandes glaciares y menos aún a los hielos continentales.

E. Antevs (², p. 43), en el año 1929, supuso como espesor medio de los glaciares en Antártida el de 1.000 a 1.525 m. y del hielo continental de Groenlandia el de 1.400 m. Todo el resto de los glaciares del mundo lo consideró como insignificante y sin importancia en el cálculo de la masa glacial de la Tierra, la que estimó en 16 a 23 millones de Km.³

W. Ramsay (²⁵, p. 15) propuso, en 1930, que se admitiera para los glaciares de las regiones extrapolares un espesor de 150 metros; para los polares de menor tamaño, 300 m; para los hielos continentales de Groenlandia y Antártida, 1.400 y 1.500 m, respectivamente. Llegó, en base a estas cifras, a un volumen total de 22,5.10⁶ Km³ y 21,8.10⁶ Km³ para los dos casquetes polares.

Según W. Meinardus (²⁰, año 1926, y ²², año 1932), la profundidad media del hielo continental de Groenlandia también es de 1.400 m.; pero estima la del hielo continental antártico (²¹, año 1927) en 1.000 m. solamente, que dan un total de 15,3.10⁶ Km³ para las zonas polares.

R. A. Daly (⁹, p. 12, año 1934) propuso: para Groenlandia 1.000 m, para Antártida 1.400 m y todos los demás glaciares 200 m de espesor. Resultado: 20,9.10⁶ Km³, en total.

Finalmente, R. F. Flint, en su libro antes mencionado, (¹¹, p. 431, año 1948) mucho más cauto que sus predecesores, atribuyó a los glaciares los valores anotados en la columna 5 de la tabla I, con las cuales se calcularon los volúmenes y porcentajes de las columnas 6 y 7.

El espesor del hielo continental antártico se aprecia aquí en solamente dos tercios del de Groenlandia. A pesar de esto, corresponde al continente austral el 81,9 % del volumen mundial de hielo glacial, ya que supera la superficie glaciada groenlandesa en casi 7 veces. Sumando el porcentaje de los dos casquetes polares, el 81,9 % de Antártida y el 17,6 % de Groenlandia, se ve que las regiones polares en conjunto contienen el 99,5 % de las masas glaciales de nuestro planeta; veremos más adelante que también esta proporción probablemente está por debajo de la verdadera. También surge que se justifica el procedimiento de Antevs de hacer caso omiso de los glaciares de las zonas templadas y tropical,

cuando se trata de calcular el volumen del hielo glacial del mundo.

La altura media de los glaciares, $\frac{\text{volumen total}}{\text{superficie total}}$, es de 631 m.

No carece de interés, y por lo tanto merece ser mencionado, el hecho de que la glaciología, desde el momento de su iniciación por M. Th. Bourrit y H. B. de Saussure, a fines del siglo XVIII, se desarrolló en base a una porción insignificante de los glaciares del planeta. Transcurrió casi un siglo antes de que se entrara a considerar otros glaciares que no fueran aquellos de los Alpes europeos.

Pero dejemos esto a un lado y dediquemos otra vez nuestra atención al tema de la glaciación mundial. Conviene mencionar ahora los resultados de la expedición antártica noruego-británico-sueca de 1949 a 1952, y cuyas determinaciones sísmicas de las profundidades glaciares fueron publicadas recientemente, en un compendio, por G. de Q. Robin. ⁽²⁶⁾ Se investigó por métodos sísmicos, en la Tierra de la Reina Maud (Dronning Maud Land), un trecho de 475 Km de longitud desde la costa del mar hacia el Sur. Del perfil que se añadió a este estudio, calculé el espesor medio del hielo continental en esta región en aproximadamente 1,3 Km, es decir, más o menos dos veces la cantidad que Flint estimó en sus cálculos. Sin embargo, me parece enteramente erróneo tratar de corregir éstas tan sólo en base a datos observados en una insignificante parte de este enorme territorio, cuya superficie supera en un 50 % la de Europa entera y que está casi totalmente enterrado debajo del hielo. Por el contrario, en la región que conozco de la península antártica y de las islas al oeste de ella, donde en general se encuentra una capa glacial del tipo alpino, pero cuyo aspecto panorámico es mucho más imponente que el de los Alpes, la suposición de Flint puede ser muy acertada.

Contrastando notablemente con la Antártida, Groenlandia puede considerarse actualmente como país bien explorado, cuyo hielo continental fue tan esmeradamente estudiado, que difícilmente pueden esperarse cambios importantes en los datos ahora disponibles. Desde la aparición del libro mencionado de Flint, en 1948, se constatan dos grandes progresos: la publicación de las 15 hojas correspondientes a Groenlandia, en la carta aeronáutica del mundo 1:1.000.000, publicada por los Estados Unidos de Norte América en 1951 y los trabajos ya repetidas veces mencionados de las expediciones polares francesas de 1948 a 1953, en cuyas comunicaciones ^(5, 6, 16) se basan esencialmente los informes pos-

teriores. La medición de las superficies en base al material cartográfico norteamericano condujo a A. Bauer a los siguientes valores :

TABLA II

<i>Groenlandia</i>	<i>Superficie</i>	
	<i>10⁶ Km²</i>	<i>%</i>
Hielo continental	1,7264	79,0
Otros glaciares incluyendo islas	0,0762	3,5
Libre de glaciares	0,3834	17,5
Superficie total	2,186	100,0

Las expediciones polares francesas, en oportunidad de la medición sísmica de las profundidades del hielo continental, durante los años 1949, 1950 y 1951, han recorrido más de 8.000 Km sobre el mismo y realizaron determinaciones en casi 400 puntos situados en Groenlandia al S. del paralelo 74° N. Éstas se aumentaron con las mediciones de J.-J. Holtzschere, en colaboración con la Universidad de Georgetown, Washington, D. C., que durante el verano de 1952 abarcaron la zona entre los paralelos 78° y 80°N. Sobre esta base, se hizo un mapa del fondo glacial, que permitió la construcción de secciones transversales a lo largo de todos los grados de latitud, desde los 63° hasta los 80°, menos los de 76° y 77°. Usando esta obra preliminar, Holtzschere determinó el volumen del hielo continental en 2,7.10⁶ Km³, mientras A. Bauer lo calculó en 2,6.10⁶ Km³, en base a las curvas de nivel. El sísmólogo estima el límite de errores en 0,2.10⁶ Km³ o sea el 7,4% en más o en menos, lo que da a los dos valores la misma probabilidad.

Confeccionaremos, en base a estos datos, otra tabla, la III, que contiene los últimos datos sobre Groenlandia y puede considerarse como corrección de nuestra tabla I, empleando para el hielo continental el valor determinado por Bauer y para los demás glaciares groenlandeses el asumido por Ramsay, es decir, de 300 m; para todo el resto de la glaciación mundial se mantienen las estimaciones de Flint, que probablemente resultan muy modestas.

Comparando las tablas I y III, que contienen los datos conocidos antes y después de la publicación de los resultados franceses, se ve que la superficie de los glaciares de Groenlandia tiene en esta última un valor que supera en 152.600 Km² y un volumen

que excede en 1.137.860 Km³ a los supuestos anteriormente. Este aumento de la *superficie* glaciada de Groenlandia es mucho mayor que el total del área de los glaciares de cada uno de los continentes extrapolares; en cambio, la rectificación del *volumen* supera en más de 24 veces el total de las masas glaciales de todo el mundo, fuera de los dos casquetes polares. El espesor de la glaciación del polo N. ha más que duplicado su valor.

TABLA III

Nº	Designación geográfica	Superficie		Espesor Km	Volumen	
		Km²	%		Km³	%
1	2	3	4	5	6	7
1	Europa continental ...	11.320	0,08	0,2	2.264	0,02
2	Asia continental	112.000	0,74	0,2	22.400	0,21
3	Américas continentales	105.000	0,70	0,2	21.000	0,20
4	Islas pacíficas	1.015	0,007	0,1	102	0,001
5	Región antártica	13.003.000	85,25	0,6	7.801.800	73,14
6	Región ártica	2.020.300	13,24	1,331	2.818.790	26,43
	Total	15.252.635	100,00	(¹)	10.666.356	100,001
	Detalle región ártica:					
6/1	Islandia y Jan Mayen..	12.600	0,62	0,9	11.340	0,40
6/2	Spitzberg y Tierra NE.	58.000	2,87	0,9	52.200	1,85
6/3	Tierra Francisco José..	17.000	0,84	0,9	15.300	0,54
6/4	Novaya Zemlya	15.000	0,74	0,9	13.500	0,48
6/5	Severnaya Zemlya	15.100	0,75	0,9	13.590	0,48
6/6	Hielo contin. groenl.(²)	1.726.400	85,45	1,515	2.600.000	92,24
6/7	Otros glac.e islas groenl.	76.200	3,77	0,3	22.860	0,81
6/8	Islas canadienses	100.000	4,95	0,9	90.000	3,19
	Total región ártica ...	2.020.300	99,99	1,331	2.818.790	99,99

(¹) El promedio mundial del espesor de los glaciares es de 698 m.

(²) La superficie del hielo continental groenlandés alcanza el 11,32 % de la superficie glacial del mundo; su volumen de hielo, el 24,68 % del total del globo.

Ya hemos visto que la estimación del volumen glaciado terrestre ha disminuido considerablemente. Si nosotros asignamos a la cifra de Flint el valor del 100 %, a la de Antevs correspondería el 168 % en la proporción mínima y el 243 % en la máxima; a la de Ramsay el 236 %; a la de Daly un 219 %; ahora, tomando en cuenta los resultados de los franceses en Groenlandia, llegamos al 112 % del volumen supuesto por Flint.

Muy interesantes son también los datos que A. Bauer (⁶, p. 81) publica sobre las velocidades superficiales de algunos glaciares groenlandeses y estas cantidades las hemos reunido en la tabla siguiente, la IV, añadiendo los valores que corresponderían a un año, si la velocidad se mantuviese constante.

TABLA IV

Glaciar	Velocidad superficial		Autor
	Diaria - m	Anual - Km	
Rink	27	9,9	Sorge (²⁸)
Jakobshavn	20	7,3	Helland (¹⁴)
Gran Karajak	18	6,6	Drygalski (¹⁰)
Upernivik	18(*)	6,6	Ryder (²⁷) y Carlson (⁷)
Torsukatak	8	2,9	Helland (¹⁴)
Eqib Sermia	3	1,1	Bauer (⁶)

(*) Según Ryder (²⁷, p. 479), en el año 1886 observó en el Upernivik 31 a 38 m. diarios, o sea 11,3 a 13,9 km. anuales.

Estas velocidades del movimiento glacial son muy elevadas, y raras veces son superadas; en cambio, las de los glaciares antárticos son pequeñas, en comparación con aquéllas. Según v. Klebelsberg, (¹⁷, p. 558) se observaron en el monte Gauss velocidades de 0,4 m diarios = 0,15 Km anuales; en el glaciar Ferrar, 0,40 m diarios = 0,16 Km anuales; en la lengua flotante en el mar del glaciar Makay, 0,84 m diarios = 0,31 Km anuales; valores, del mismo orden también se constataron con respecto a los glaciares afluentes (*outlet-glaciers*) del hielo continental en la Tierra Victoria.

Fuera de las zonas polares, los glaciares pierden, por derretimiento, sus aumentos anuales de masa debidos a la precipitación, y además una parte insignificante por evaporación. Estos procesos de la ablación tienen menor influencia en la zona ártica y son despreciables en la Antártida. En esta región, el factor principal de la ablación es el desprendimiento (Kalben) de los extremos de las lenguas glaciales y bordes de las plataformas hacia el mar. Las grandes velocidades de los glaciares de Groenlandia permiten apreciar que el volumen de las masas de hielo arrastradas por aquéllos al mar, en forma de témpanos, es sumamente considerable.

A. Bauer (¹⁶, p. 39; ⁵, p. 462) dio un buen resumen sobre el desprendimiento de hielo en Groenlandia, el cual estima de la siguiente manera:

TABLA V

Costa boreal	10 Km ³ de hielo anuales
Costa occidental	90 Id.
Bahía Melville	20 Id.
Costa oriental	120 Id.
Total	240 Km³ 'de hielo anuales

Estos valores me parecen preferibles a los avaluados por Loewe (18) en el año 1936 y que son los siguientes:

Costa occidental.....	105 Km ³ anuales
Costa oriental.....	45 „ „
En total.....	150 Km ³ anuales

En contraste, W. Meinardus (19) aprecia la producción de témpanos por la Antártida en solamente 64 Km³ (*) por año.

Es seguramente de interés comparar la masa de hielo de 240 Km³ que anualmente contribuye Groenlandia al mar y que difícilmente puede ser imaginada, con el caudal de un río: 240 Km³ de hielo corresponden a 215 Km³ de agua, o sea más de 6.800 m³ por segundo. Esta cantidad, como caudal normal, es el de un río muy importante, superando en más de un 26 % al de, por ejemplo, el río Uruguay con su módulo de 5.400 m³/s. (3) Buscando la relación entre la superficie total del hielo continental groenlandés de 1.726.400 Km² y aquel caudal, se calcula un rendimiento de 3,9 lt por Km², al que hay que sumar, además, el agua que llega del hielo continental al mar, ya sea superficialmente o debajo del hielo.

A. Bauer (14, p. 39, y 5, p. 462) comparte la idea de F. Loewe de que la altura de agua correspondiente a la ablación media anual es de 1,1 m, y la refiere a un área de 286.000 Km². De este modo llega a un total de aproximadamente 315 Km³, que por lo tanto supera la producción de témpanos en 100 Km³ o el 46,5 %. Junto con ésta se calculan las pérdidas de Groenlandia en 530 Km³ anuales de agua o sea 307 mm sobre la superficie total del hielo continental. Como contraste, mencionamos que a la cuenca imbrífera del río Uruguay, de 306.900 Km² (9) y en su totalidad situada en la zona subtropical, corresponde un rendimiento de 555 mm

(*) El número "640" en el *Manual de glaciología, y geología glacial* (17, p. 558) es, evidentemente, un error de imprenta.

anuales, o sea 1,8 veces la cantidad del hielo continental de Groenlandia. Es claro que los dos valores no contienen las pérdidas por evaporación, que en este caso deben ser naturalmente más elevadas que en aquél.

Entre las pérdidas que ocurren en las zonas polares, probablemente ya consideradas en las cantidades enumeradas, debe figurar también la de la nieve transportada por el viento al mar. Todos los que han visto cómo temporales de gran vehemencia y duración prolongada, cubren toda la costa durante días seguidos con un velo denso de nieve, no pueden dudar que este transporte alcanza altos valores anuales, que difícilmente pueden ser estimados.

Dediquemos ahora unas palabras más al balance hídrico del hielo continental groenlandés. A Bauer (¹⁴, p. 39), otra vez de conformidad con F. Loewe, atribuye a la acumulación anual 310 milímetros de agua sobre un área de alimentación de 1.439.800 kilómetros cuadrados, lo que hace un total ganado por hidrometeoros de aproximadamente 446 Km³ de agua al año. Pero esta cantidad contrasta con la de la suma de las pérdidas anuales, que antes se estimó en 530 Km³. Resulta, por lo tanto, una disminución anual de 84 Km³ de agua o bien, si se la repartiera sobre la superficie entera del hielo continental, correspondería una desaparición de 49 mm de agua o sea 54 mm de hielo por año, por la cual se reduce la cubierta glacial de Groenlandia. Con esta pérdida, el hielo continental de Groenlandia podría mantener un río de más de 2.700 m³ por segundo de caudal, que es aproximadamente el caudal del Missouri en su desembocadura.

¿Qué pasa con estas masas de agua? P. Groeber, en un estudio de gran importancia (¹²) recientemente publicado en lengua castellana, del cual he hecho en otra publicación un relato detallado, (¹³) señaló la conexión entre grandes oscilaciones del nivel de los mares y las existencias terrestres de hielo glacial, como anteriormente ya lo hicieron E. Antevs, (²), W. Ramsay (²⁵) y S. Thorerinsson. (²⁹) F. Vercelli (³⁰) y L. Polli (²³) dicen que las curvas mareográficas del mundo permiten llegar a la conclusión de que durante los siete últimos decenios el nivel de los océanos ha subido eustáticamente, en un promedio de 1,5 mm (Vercelli) ó 1,1 mm (Polli) por año. Ya que la superficie mundial de los mares es de 361.10⁶ Km², para este ascenso del nivel se necesita la cantidad de 540 ó 400 Km³ adicionales de agua por año. Si Groenlandia contribuye a este aumento con unos 80 Km³, entonces 460 ó 320 kilómetros cúbicos, respectivamente, deben llegar de otras partes,

en particular de la acumulación mayor de hielo glacial de la Tierra, situada en la Antártida.

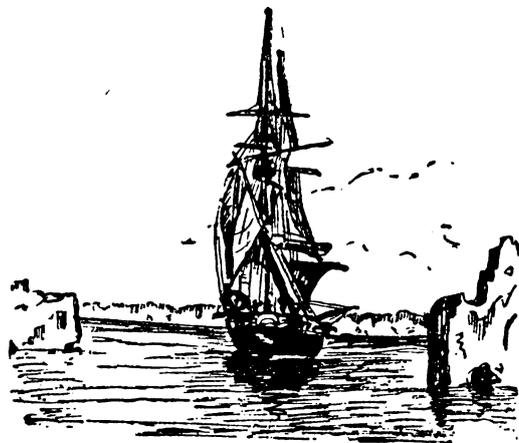
En cambio, el hielo que en los dos casquetes polares se forma de agua de mar —o también hielo glacial flotante en el mar— no tiene influencia ninguna sobre el nivel de los océanos, ya que las capas que emergen de tales hielos desaparecen por la reducción del volumen que sufre el hielo cuando se derrite.

Está en marcado contraste con estas consideraciones una noticia que encontré recientemente: durante una sesión de la Royal Astronomical Society conjuntamente con la British Glaciological Society, realizada el 29 de enero de 1954, el profesor F. E. Zeuner comunicó (³¹, p. 145) que el nivel de los océanos del globo ha *descendido* constante y regularmente ya durante la época pleistocénica, independientemente de los cambios de la glaciación, debido a la influencia de un factor desconocido hasta la fecha.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

- ¹ V. ANGELESCU: Ver ²⁴, Z. Popovici & V. Angelescu.
- ² E. ANTEVS: *Quaternary marine terraces in nonglaciated regions and changes of level of sea and land*. "Am. Jour. Sci.", vol. 17, pp. 35-49, 1929, cit.
- ³ R. E. BALLESTER: *Mapa de cuencas hidrográficas de la República Argentina*. Buenos Aires, 1939.
- ⁴ A. BAUER: Ver ¹⁶, J.-J. Holtzschere & A. Bauer.
- ⁵ A. BAUER: *The balance of the Greenland ice sheet*. "Jour. Glaciol.", vol. 2, N° 17, pp. 456-462, 1955.
- ⁶ A. BAUER: *Glaciologie Groenland*. París, 1955.
- ⁷ W. S. CARLSON: *Movement of some Greenland glaciers*. "Bull. Geol. Soc. Am.", 50, N° 2, 1939; cit.
- ⁸ R. A. DALY: *The changing world of the ice age*. New Haven, p. 271, 1934.
- ⁹ DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS: *El río Uruguay*. Buenos Aires, 1935.
- ¹⁰ E. V. DRYGALSKI: *Die Grönland expedition des Ges. f. Erdk. z. Berlin*. Berlín, 1897; cit.
- ¹¹ R. F. FLINT: *Glacial geology and the pleistocene epoch*. New York & London, 1948.
- ¹² P. GROEBER: *Glacial, tardío- y postglacial en Patagonia*. "Rev Mus. de Mar del Plata", vol. 1, entr. 1, pp. 79-103, 1952.
- ¹³ J. J. HEINSHEIMER: *P. Groeber über die quartäre Vereisung des ausser-andinen Patagoniens*. "Zt. f. Glk. u. Glacialgeol.", 3/1, pp. 137-141, 1954.
- ¹⁴ A. HELLAND: *Om de isfylde fjords og de glacielle Dannelser i Nordgrønland*. "Arch. f. Math. og Naturw.", Christiania, 1876; cit.
- ¹⁵ H. Hess: *Das Eis der Erde*. "Handb. d. Geophys.", 7/1, 1933.
- ¹⁶ J.-J. HOLTZSCHERER & A. BAUER: *Contribution a la connaissance de l'Inlandsis du Groenland*. París, 1954.

- ¹⁷ R. v. KLEBELSBERG: *Handbuch der gletscherkunde und glazialgeologie*. Tom. 1 & 2, Wien, 1948/49.
- ¹⁸ F. LOEWE: *Höhenverhältnisse und massenhaushalt des grönländischen Inlandeises*. "Gerl. Beitr. z. Geophys.", 46, 1936; cit.
- ¹⁹ W. MEINARDUS: *Über den wasserhaushalt des Antarktis*. "Nachr. Ges. d. Wiss. Gottingen. Math.-phys. Kl.", 1925; cit.
- ²⁰ W. MEINARDUS: *Die hypsographische kurve Grönlands* "Petermann's Mitt.", 1926; cit
- ²¹ W. MEINARDUS: *Die mittlere höhe und eisbedeckung der Antarktis*. "Nachr. Ges. d. Wiss., Gottingen, Math.-phy. Kl.", 1927.
- ²² W. MEINARDUS: *Bemerkungen zur form der Inlandeisoberfläche Gönlands*. "Zt. f. Glk." 20, 1932; cit.
- ²³ L. POLLI: *L'attuale aumento del livello del mare lungo le coste del Mediterraneo*. "Geofis. e Meteor.", II/1 & 2, 1954.
- ²⁴ Z. POPOVICI & V. ANGELESCU: *La economía del mar*. Buenos Aires, 1954.
- ²⁵ W. RAMSAY: *Changes of sea-level resulting from the increase and decrease of glaciations*. "Fennia", vol. 52, N° 5, 62 p. 1930; cit.
- ²⁶ G. DE Q. ROBÍN: *Summary of seismic shooting investigations in dronning Maud Land*. "Jour. Glac.", 2/13, pp. 205-212, 1953.
- ²⁷ C. H. RYDER: *Undersogelse af Gronlands vestkyst*. "Medd. om Gronland", 8, 1889; cit.
- ²⁸ E. SORGE: *Umiamako und rinkgletscher*. Berlín.
- ²⁹ S. THORARINSSON: *Present glacier shrinkage, and eústatic changes of sea-level*. "Geogr. Annaler", vol. 22, pp. 131-159, 1940; cit.
- ³⁰ F. VERCELLI: *Livelli marini e sfacelo dei ghiacciai*. "Ricerca Scient.", 21, N° 4, pp. 497-501, 1952.
- ³¹ *Geophysical discussions*. "The Observatory", vol. 74, N° 881, pp. 144-148, 1954.



Un aspecto poco conocido de la epopeya Sanmartiniana

Por el Teniente de Fragata Agustín González Rillo

Los argentinos todos, unidos por hondo fervor de patria, juntos gobierno y pueblo, instituciones armadas y universidades, escuelas y centros de cultura, organismos representativos de las más diversas actividades, agremiaciones de la industria, del comercio y del trabajo, en conjunto heterogéneo, abigarrado y por ello mismo de mayor significación por cuanto es trasunto de un unánime sentimiento nacional, han tributado su homenaje a la memoria del general don José de San Martín en ocasión de cumplirse el 17 de agosto pasado otro aniversario de su muerte.

La veneración del Héroe por sus hazañas, por la amplitud de mira de sus planes, por la influencia decisiva de su obra en el afianzamiento de nuestra independencia y en la conquista de la emancipación sudamericana, por los altos valores de su espíritu y por la fuerza de la conducta que gobierna toda su vida, han hecho que, a medida que transcurre el tiempo, la figura del vencedor de Chacabuco y Maipú se destaque ante las generaciones actuales con perfiles netamente ejemplarizadores. En ese sentido, la personalidad señera del Libertador no sólo ha llegado a convertirse para nuestro pueblo en símbolo de todo cuanto es consubstancial con el espíritu de la argentinidad, sino que, como lo ha hecho notar con acierto uno de nuestros escritores —Luis Franco—, actúa como “estímulo viviente”, para que las generaciones que lo sucedan no pierdan de vista el claro derrotero por él trazado. Y, en verdad, cabe reconocer que “estímulo viviente” es su inquebrantable decisión de luchar contra la dominación extranjera, su firme propósito de no omitir sacrificio alguno por la libertad de la patria, sus categóricas negativas para no arrojar el peso de su sable en la lucha entre hermanos, su sincero afán por devolver el orden y la tranquilidad a los pueblos, y hasta su mismo desprendimiento.

Copiosa es la historiografía del general en jefe del Ejército de los Andes. Sus campañas constituyen pilares fundamentales de la independencia de tres naciones sudamericanas y, en tal carácter, han motivado detenido estudio, prolija exposición y exhaustivo análisis, en su organización, en su desarrollo y en sus consecuencias, por parte de los historiadores más renombrados del continente. Además, los innumerables actos de homenaje realizados han dado lugar a que en la tribuna, en la cátedra y en las columnas de diarios y revistas, se recordaran los hechos que jalonan su trayectoria hasta la ciudad de los Virreyes, con profusión de detalles y apreciaciones que exaltan la trascendencia de la epopeya sanmartiniana. No obstante ello, cabe destacar un determinado aspecto de la grandiosa concepción del Libertador en su propósito de afianzar la independencia argentina, dando al mismo tiempo la libertad a Chile y al Perú.

Me refiero a la idea de emplear un poder naval, bien para apoyar y colaborar en una operación a emprenderse, como lo proyectó en 1816, ya para obtener el dominio del mar, a fin de poder dominar las comunicaciones marítimas y hacer posible el transporte por agua con el menor riesgo de las fuerzas que habrían de libertar a Chile y al Perú, tal como lo llevó a cabo en 1818, o para desbaratar una temible acción enemiga, como lo propuso en 1819 al director Rondeau, ante el anuncio de que una poderosa expedición española se alistaba para zarpar de Cádiz con el fin de atacar el Río de la Plata. Las tres veces que San Martín vuelve su mirada hacia la conveniencia de utilizar fuerzas navales, nos permiten señalar que entre los paladines de la causa americana él fue el único que tuvo plena conciencia de lo que significaba el dominio del mar, con una exacta comprensión, además, de cómo podía favorecer al desarrollo de la guerra de la independencia la utilización de una escuadra convenientemente armada y equipada.

Ya en febrero de 1815, al serle propuesta por el director Alvarez Thomas una operación tendiente a ocupar la provincia de Coquimbo, le contesta diciéndole: “Yo estaría por la afirmativa “ con dos precisas circunstancias, a saber: que nuestros buques “ del mar Pacífico fueran del Estado y no de armadores particulares y que llevara 25.000 pesos para subsistir.”

Sin una fuerza marítima del Estado y ésta bajo la inmediata dependencia del Jefe de la Expedición, no puede sostenerse en Coquimbo un invierno entero contra las invasiones de la capital. Nuestros corsarios aún no se han presentado en la costa de Chile. Prueba esto que su fin es cruzar sobre el Callao y apresar los bu-

ques del sur y del norte de este puesto, y en tal caso, ¿faltaría a los enemigos más que suficientes recursos para formar una expedición marítima en Valparaíso y desembarcar en menos de tres días por la espalda de las tropas que cubran las avenidas de Santiago?

Como vemos, San Martín no se contentaba con los esfuerzos aislados de corsarios armados por particulares a los que, muchas veces, interesaba más el valor de la presa que el objetivo militar. No; él pretendía una fuerza naval organizada que, en estrecha coordinación con la expedición terrestre, cortase las vías de comunicación del enemigo.

Más tarde, al esbozar la primera parte de su gran campaña continental, cuyo objetivo final era llegar hasta la capital del Perú para aniquilar el poderío español en América, San Martín proyectó que simultáneamente con el ejército de tierra que atravesase los Andes, debía operar una expedición marítima que dominara las costas del territorio chileno libertado. En efecto; de una carta del 29 de enero de 1816 en que comunicaba al Gobierno de Buenos Aires su plan de guerra y en la que pedía elementos para poder efectuarlo, se extracta el siguiente párrafo: "...siendo además su litoral marítimo, es de capital interés ocuparlo para abrirse el camino del Pacífico y buscar al enemigo por él."

Y más adelante: "...deben zarpar de esas playas dos buques de toda consideración y porte, armados de cuenta del Estado y sujetos a órdenes del Jefe del Ejército, los que, cruzando las costas de Chile, contengan el escape de nuestros enemigos o los apresen con los grandes tesoros que de lo contrario pueden sustraer."

También en la memoria en que el general Guido condensó las ideas del Libertador, se anota que en febrero de 1816 el proyecto del general San Martín incluía "dos buques de consideración y porte, armados por cuenta del Estado, y sujetos a las órdenes del General en Jefe", los que deberían zarpar oportunamente de las playas de Buenos Aires, para que luego, "cruzando las costas de Chile, contengan el escape de los enemigos". Las dificultades del erario impidieron al gobierno poner a disposición de San Martín los dos buques por él solicitados. El mismo general Guido anota en su memoria que la falta del concurso naval impidió al Libertador terminar la guerra de liberación de Chile con el triunfo de Chacabuco, pues si se hubieran llevado las cosas como lo previó el general, se habrían podido "ocupar los puestos por donde se salvó gran número de vencidos".

Inmediatamente después de Chacabuco y Maipú, vuelve a tomar cuerpo el propósito de organizar una escuadra para quebrar primero el dominio de las naves españolas en el Pacífico y proteger luego los transportes en que proyectaba llevar un ejército hasta las costas peruanas. Este propósito llegó a transformarse en la mente del Libertador en una idea fija, a cuya realización dedica sus mejores esfuerzos, comprometiendo voluntades y gestionando recursos. Prueba de ello es el siguiente párrafo de una carta suya, fechada el 20 de agosto de 1817, y dirigida al general Belgrano: “Nada puede emprenderse con estas fuerzas, sin tener “ una marítima que nos asegure.”

Y más adelante: “Dominado el Pacífico, hacer salir la expedición de 6.000 hombres y desembarcar en Lima.”

Para San Martín, la flota era asunto de vida o muerte y con tal convencimiento, con fecha 12 de diciembre de 1817, escribía al gobierno de Buenos Aires: “Es por demás encarecer a V.E. la necesidad de un fuerte armamento naval para estos mares cuando esté penetrado que sin ese auxilio son estériles nuestros esfuerzos con el virreynato de Lima. Ya este gobierno ha remitido la suma de doscientos mil pesos para la compra en Norteamérica y últimamente ha ofrecido al señor diputado de ese gobierno cien mil pesos más con destino a comprar y armar dos o más corbetas en ese río; pero pocos sacrificios de este género podrá repetir, agobiado del peso inmenso de la guerra que sostiene.”

“ Por mucha que sea la preponderancia que queremos suponer en la marina que se afronta para el mar Pacífico con respecto a la de los enemigos, una confianza imprudente podría comprometer el crucero. El virrey de Lima ha presentado ya nueve buques fuertes, entre ellos dos fragatas de cuarenta y cuarenta y cuatro. No es cordura atacar esta escuadrilla con menos de igual número de embarcaciones y si V. E. no se resuelve a armar de cuenta de ese Estado al menos dos corbetas o bergantines fuertes, puede ser aventurada la empresa. No dominando el mar es inútil pensar en avanzar una línea fuera de este territorio y por el contrario, es preciso prepararse a una guerra dilatada que debemos desviar para no acabar de mutilar a Chile.”

Es decir, que el Libertador no sólo consideraba necesaria a la escuadra para llevar a cabo su plan de invadir al Perú, sino también para afianzar la independencia de Chile, y sigue: “...en una palabra, sin marina pujante no se puede emprender sobre Lima y si no se emprende, crea que el Ejército de los Andes debe retirarse al otro lado de la cordillera y variar el sistema de guerra.”

“A fin de evitar este paso, empeño toda la autoridad y celo de V. E. por el armamento de dos corbetas de cuenta de las Provincias Unidas, que agregadas a los buques que arma Chile en ese puerto, Estados Unidos y en Valparaíso, aseguran un golpe que importa la independencia de la América del Sur. Los enemigos trabajan con un tesón infatigable, quieren alejar la guerra del seno de sus pueblos y sólo la eficaz operación de V. E. puede desconcertar sus planes por mar, sea cual fuere el éxito de mis campañas en la guerra que amenaza en este Continente.”

Dos veces cruzó San Martín la cordillera, en ambos sentidos, con el fin de gestionar los recursos necesarios para el armamento de una flota. Comentando el objeto de estas andanzas, Vicuña Mackenna ha podido decir, simbólicamente: “San Martín, en apariencia iba a Buenos Aires, pero en realidad se dirigía a Lima por el camino de las pampas...”

La frase es feliz, pero no da una idea completa de toda la trascendencia que tendrían para el futuro de la América Meridional las gestiones de San Martín ante el gobierno de Buenos Aires. Ellas permitieron, en primer lugar, el dominio del mar Pacífico por las fuerzas patriotas y por consiguiente el transporte de la expedición libertadora hasta el Perú, y esta es su consecuencia directa; pero hay también una consecuencia indirecta de la victoria lograda sobre las naves españolas por la escuadra proyectada y creada por San Martín: a partir de entonces, se hace más sensible la declinación del poderío militar español en el Norte, los reveses sufridos en el mar influyen en la moral de esas tropas ya veteranas, todo lo cual tiene una lógica repercusión favorable para las armas americanas que afirman sus triunfos en Carabobo y Pichincha.

Con toda razón se ha podido decir, pues, que la campaña de San Martín tuvo una gravitación decisiva en la conquista de la emancipación sudamericana. Pero estaba dicho que nuevos inconvenientes habrían de presentarse a la realización de su magnífico proyecto. En efecto; en 1819, en momentos en que ya casi tocaba a su término la organización del ejército expedicionario que debía abrir la campaña contra el virrey Pezuela, es cuando San Martín, por tercera vez, exterioriza su propósito de emplear el poder naval, en este caso para conjurar un gran peligro que amenaza a la patria. Por avisos reiterados de sus agentes confidenciales en Europa e informes especiales de sus ministros en Londres y en París, D. Bernardino Rivadavia y D. José Valentín Gómez, el gobierno de Buenos Aires tiene conocimiento de que Fernán-

do VII se propone atacar al Río de la Plata con una poderosa fuerza.

Las noticias de los preparativos que se hacen en Cádiz se suceden. Se habla entonces de una expedición integrada por seis navios, trece fragatas, diez bergantines, veinte lanchas cañoneras y cuarenta transportes, con 18.000 a 20.000 hombres de tropa de las tres armas, bajo el mando del general O'Donell, conde de La Bisbal.

Pero, primero un abortado motín liberal y luego una epidemia de fiebre amarilla, van postergando la salida de esta expedición, cuyo mando se entrega finalmente a D. Félix Calleja, conde de Calderón.

Entretanto, el gobierno argentino, impresionado por lo indefensa que se encontraba la ciudad capital, solicitó ayuda al general San Martín, quien prometió un contingente de 4.000 hombres, como así también encargarse de los preparativos de la defensa, pero alarmado éste a su vez por lo que podría representar la pérdida de la más importante base de operaciones y más firme centro de resistencia contra la dominación española, forjó un plan que, según Mitre: "... si bien no pasó de un conato, da la medida de " la amplitud de sus concepciones". Para asegurar el éxito de la defensa no resultaba suficiente a nuestro héroe organizar las fuerzas que deberían esperar en tierra firme a la poderosa expedición peninsular: había que combatirla antes en el mar, atacarla en medio del Atlántico.

Para ello estaba la escuadra que había surgido bajo su iniciativa, que había logrado formar con su inquebrantable voluntad, y así lo hizo saber a Rondeau y a O'Higgins. Su plan era que la flota que se hallaba bajo el mando de Cochrane doblara el Cabo de Hornos y atacara en el Atlántico a las naves españolas.

Con ese fin, el 28 de julio de 1819, le dice al general O'Higgins en una carta:

"El destino de América del Sur está pendiente sólo de usted.
" No hay duda que viene la expedición a atacar a Buenos Aires y
" tampoco la hay de que si viene, como todos lo aseguran, fuerte
" de 18.000 hombres, el sistema se lo lleva el diablo. El único modo
" de libertarnos es el que esa escuadra parta sin perder momento
" a destrozarse dicha expedición: la falta de la marina en Chile no
" asegura tanto ese estado como la fuerza que usted tendría dis-
" ponible para su defensa."

Y en otro párrafo:

“Es la ocasión en que usted sea Libertador de la América del Sur. La expedición no saldría de Cádiz sino en todo agosto; de consiguiente da tiempo suficiente para que nuestra escuadra pueda batirla.”

Al mismo tiempo, propone reservadamente la operación al gobierno chileno, diciendo:

“Siendo indudable la salida de Cádiz de tres navios y dos fragatas con destino al Pacífico, quiero suponer que la fortuna de la marina de Chile apresase uno de los navios por la separación consiguiente que deben experimentar al paso del Cabo; de toda suerte la escuadra de Lima quedaría muy superior a la chilena, y en tal caso ésta se vería en la necesidad de encerrarse en uno de sus puertos, con la gran dificultad de poderla sostener. El virrey de Lima podría entonces expedicionar contra Chile, donde encontraría fuerzas escasas, pues, si los españoles atacan a Buenos Aires, necesariamente deben repasar la cordillera las fuerzas del Ejército de los Andes que se hallan en Curimón, de lo que resultaría quedar débiles en todas partes. En las críticas circunstancias en que se presenta la América, yo no encuentro más arbitrio que el que la escuadra de Chile salga sin pérdida de momento a destruir la expedición española que debe salir de Cádiz en todo agosto, escoltada a lo más por dos fragatas, pues nada tiene que temer de las fuerzas marítimas de las Provincias Unidas, debiendo suponer a las de Chile ocupadas en el Pacífico.”

E informando al enviado argentino en Santiago, D. Tomás Guido, sobre lo propuesto, le dice:

“Entre mis reflexiones de esta noche se me ha ocurrido la única capaz de salvar al país. Por no perder un tiempo precioso, no se las copio, pero véalas en el oficio que dirijo a O’Higgins.”

Acontecimientos ulteriores alejaron el peligro y tornaron innecesario todo plan de defensa, ya que, por causas conocidas, la expedición española no logró zarpar nunca del puerto de Cádiz, y si bien es cierto que, como dice Mitre, el audaz proyecto del Gran Capitán “no pasó de un conato”, el episodio tiene la virtud de revelarnos que el espíritu de cálculo de San Martín era superior al de todos los grandes guerreros de la independencia y que poseía una exacta noción de cómo podía emplear los recursos bélicos de que podía disponer para salvaguardar la independencia de la patria.

Por fin, el 20 de agosto de 1820, zarpó de Valparaíso la expedición libertadora del Perú. Los viajes, conversaciones y maniobras de San Martín habían rendido sus frutos.

Bajo el pabellón chileno navegaban 18 transportes conduciendo al ejército libertador del Perú, custodiados por 8 buques de guerra y 11 cañoneras. En dos años se había logrado no sólo formar la escuadra, sino que también, bajo las órdenes de Blanco Encalada primero y de Cochrane luego, ésta había obtenido el dominio del mar Pacífico, condición *sine qua non* fijada por el Libertador para poder mover su ejército con seguridad.

Parécenos obvio, por ser de todos sabido, recordar que cuando San Martín entró a servir a la causa de la Independencia, era ya un militar de escuela, de brillante carrera, como no lo fueron en rigor los demás héroes de la epopeya americana. Así lo demuestra su foja de servicios en las filas del ejército español, pues a los 34 años había tomado parte en treinta y una acciones bélicas, poseía honrosas condecoraciones y había guerreado bajo las órdenes de generales famosos como Ricardos, Castaños, Solano y Coupigny. De ahí sus profundos conocimientos del arte militar, sus condiciones de estratega, y de ahí también su formación de jefe riguroso, infatigable, organizador, sistemático. Pero entre las treinta y una acciones bélicas que acabamos de citar, hay dos a las que nos referiremos con algún detenimiento, pues es probable que ellas hayan dejado en su ánimo una impresión suficientemente duradera como para que, a la vuelta de los años, ya como conductor de un grandioso plan de liberación, no hayan pasado inadvertidas en sus cálculos todas las ventajas que podría obtener del oportuno y conveniente empleo de fuerzas navales.

Al disolverse el ejército de Aragón, el regimiento de Murcia en el cual prestaba servicios San Martín como segundo teniente, fue destinado a Valencia y luego incorporado a la escuadra española como regimiento de infantería de marina. Poco más de un año pasó San Martín a bordo de la fragata "*Santa Dorotea*" integrando su dotación de infantería, y fue entonces cuando tomó parte en la batalla naval librada frente al cabo de San Vicente, entre la escuadra española y fuerzas superiores inglesas, y pocos meses más tarde, en el combate librado frente a Cartagena entre la fragata "*Santa Dorotea*" y el navío inglés "*León*". El futuro libertador de Chile y del Perú participó en esas acciones navales, en las que sufrió rudo contraste la marina española, cuando sólo tenía veintidós años, pero dado con frecuencia a hondas cavilaciones, según lo señala el general Guido en sus memorias, no es de extrañar que ya desde entonces no se sintiese absolutamente ajeno a las posibilidades de la lucha en el mar y hubiese adquirido asimismo clara noción de lo que representa la superioridad naval.

La perspectiva que da el tiempo a la obra del Libertador, acrecienta de día en día los sentimientos de admiración y de agradecimiento que se anidan en el corazón de los argentinos. Su grandiosa concepción para llegar hasta el más fuerte baluarte del poderío español en América, que lo era sin duda Lima, fue un acertado cálculo político, ya que le dio carácter y dimensión continental al Pronunciamiento de Mayo, pero fue también un audaz plan militar, largamente meditado. En la carta que le dirigiera a Rodríguez Peña, fechada el 22 de marzo en Tucumán, le adelantaba las líneas generales de la magna campaña que estaba decidido a emprender. Desde ese momento iban a transcurrir cerca de tres años, hasta que las columnas del Ejército de los Andes iniciaran su marcha hacia el paso de Uspallata para trasponer una de las cordilleras más altas del globo. Durante todo ese tiempo, la mente del infatigable conductor, acicateada por su fe en la causa de la libertad y convencido de que era ese el único camino que permitiría poner fin a la guerra de la independencia, trabajará sin descanso en la organización de la empresa, ordenándola en forma sistemática, previendo todas las alternativas, preocupándose de todos los detalles, sin descuidar, como lo hemos hecho notar anteriormente, hasta las posibilidades de emplear fuerzas navales cada vez que las circunstancias así lo aconsejaban.

La trayectoria de San Martín bajo los cielos de la patria y de América fue demasiado breve: pisó tierra argentina el 12 de marzo de 1812 y tomó voluntariamente el camino del ostracismo, tan pobre como vino, el 7 de febrero de 1824, es decir, doce años después. No necesitó más tiempo para dar cima a una empresa que le coloca entre las primeras figuras del continente.



BIBLIOTECA RECREATIVA

En el cuarto piso de nuestra sede social, funciona esta Biblioteca que facilita libros a los señores socios y a sus esposas, y que pueden ser llevados a domicilio por un plazo máximo de 21 días.

H o r a r i o :

Lunes a viernes hábiles de 1600 a 1945

GUERRA DE PORTAAVIONES

Por el Teniente OLIVER JENSEN, U. S. N. R.



Libro traducido al castellano y editado por la Biblioteca del Oficial de Marina, que contiene interesantes narraciones de la Guerra en el Pacífico.

Precio del ejemplar: \$ 4.—



EN VENTA EN LA OFICINA DEL BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

Notas Profesionales

ARGENTINAS

LLEGADA DE LOS RESTOS DE LOS MARINOS MUERTOS EN LAS ACCIONES AERONAVALES DEL RÍO DE LA PLATA.

Palabras pronunciadas por S. E. el señor vicepresidente de la Nación, contraalmirante D. Isaac F. Rojas:

En medio del júbilo que desborda nuestros corazones, nos toca hoy recogerlos en un íntimo y respetuoso silencio, para recibir los restos mortales de los bravos marinos que, durante las jornadas de la lucha revolucionaria, dieron sus vidas en defensa del supremo ideal de la Patria y de la libertad. Ellos, casi niños algunos, murieron heroicamente en el combate aeronaval de Río Santiago del 16 de septiembre.

Estos hombres, que cayeron con honor, supieron luchar con empeño, sabiendo que su sacrificio no sería en vano, que la sangre vertida fructificaría, y que de su esfuerzo supremo resultaría la felicidad y grandeza de la Nación Argentina.

Por ese ideal y con esa idea dieron su vida el teniente de navío D. Alejandro Sahores, los cadetes de la Escuela Naval Militar Carlos Alfredo Cejas y Edgardo Guillochón, el cabo principal maquinista Juan Berezosky y los marineros artilleros Raúl Machado y Juan de Dios Vega.

Vuelven ahora al seno de la tierra que los vio nacer, y llegan en medio del recogimiento de todo un pueblo que quiere, de este modo, rendirles su homenaje y expresarles también su reconocimiento.

Así entran estos héroes —porque lo son, sin duda— al suelo de la Patria. Vienen en la misma altiva nave de guerra que los vio caer, y cobijados por el mismo pabellón que los cubrió como sagrado manto en el momento postrero de sus vidas.

La Revolución Libertadora a la que prestaron su concurso ha triunfado, y une hoy a todos los argentinos en un gigantesco abrazo de hermanos. Corresponde, pues, con toda justicia, que suspendamos nuestros festejos para vestir el luto de los caídos, para pensar en ellos, y en el ejemplo y la lección que han sabido dar, en el silencio y con el sacrificio del soldado.

La enseña de la Patria flamea más que nunca como símbolo de la libertad —objeto y fin de nuestras vidas—, como símbolo de la Justicia y del Honor, aureolada por la gloria que supieron darle sus valientes hijos.

Pero sepamos y recordemos siempre que ello se debe al esfuerzo de estos hombres y de otros muchos que, como ellos, sabían cuál era el camino que les señalaba su deber de militares y de ciudadanos.

Y así, cuando veamos ondear nuestro pabellón en el pico de nuestras naves de guerra, al frente de nuestros regimientos, en las alas de nuestros aviones, en medio de los niños que concurren a la escuela, o de los ciudadanos

que se reúnen libremente para las luchas de la civilidad; sepamos reconocer entre sus pliegues a todos estos esforzados varones, custodios de su inmaculada pureza.

La muerte, siempre cruenta, ha querido señalarlos, erigiéndolos al respeto de sus conciudadanos. Pero, en verdad, ellos no han muerto del todo, no han desaparecido para siempre, pues vivirán eternamente en nuestra recuerdo, en el ámbito de nuestros corazones, y serán honrados en todos los altares en que se honre a la Patria y a sus eternos defensores.

La Marina de Guerra, que los vio pasar por sus filas, donde cumplieron siempre sus deberes de marinos, llora hoy su desaparición, y les rinde también, por mi intermedio, su postrer homenaje.

Que sepan, pues, en el silencio de sus tumbas, que los rodea y los envuelve el aliento renovado de la Patria, que los acompaña el cariño de todo su pueblo, y el recuerdo emocionado de sus camaradas de armas.

La bandera de nuestros afanes protegerá su descanso, y Dios recibirá sus almas limpias y puras, por toda la eternidad.

A los que, como Comandante en Jefe, camaradas o subalternos les ordenamos marchar al sacrificio y presenciamos de lejos o de cerca sus fatigas, sus sufrimientos y su muerte, nos queda la lección de una disciplina sólida como una roca y de un deber cumplido sin vacilaciones ni temores. Nos queda también el consuelo, si alguno puede haberlo, de saber que sus cuerpos descansaron hasta ayer en la tierra hermana del Uruguay, donde su gobierno y sus nobles hijos les rindieron el tributo fúnebre que merecen los valientes.

En nombre del excelentísimo señor presidente de la República, recibo los restos mortales de nuestros camaradas y los entrego a la Marina de Guerra.

Palabras de S. E. el señor ministro de Marina, contraalmirante (R. A.) D. Teodoro E. Hartung:

Una obligación imperiosa e ineludible me ha movido a concurrir a esta ceremonia, en mi carácter de ministro de Marina, a fin de rendir el homenaje de la Marina de Guerra a los caídos en las acciones del Río de la Plata, durante los sucesos que conmovieron últimamente a toda la Nación.

Estos bravos marinos, que dieron su vida luchando por la enseña que juraron defender, vuelven hoy al seno de la Patria, traídos por el reconocimiento de sus conciudadanos y de sus camaradas, que ven en ellos un ejemplo de virtudes, de esfuerzos y de sacrificios en aras de los más sagrados ideales de todo hombre: el Honor, la Libertad y el amor a la Patria.

Forjados en una institución que supo inculcarles, día a día, tan nobles sentimientos, supieron afrontar con sencillez la hora de las decisiones supremas, y permanecer firmes en sus puestos, en medio de la lucha desatada, mientras alentó en ellos el soplo de la vida.

Por ley natural, la victoria de las armas, si bien ensancha los corazones y temple los espíritus, lleva también congoja y duelo a nuestras almas, al contemplar cómo en medio del fragor de los combates caen a nuestro lado nuestros camaradas, nuestros amigos, nuestros hermanos. Pero ese sacrificio inexcusable, compañero inseparable del soldado, encuentra su máxima recompensa en la nobleza de los ideales defendidos, en la pureza de la causa que impulsó a la lucha, y en el patriótico desinterés de quienes, en esta hora, la afrontaron.

La Patria ha vuelto a unir a todos sus hijos a fin de que, aunando sus esfuerzos, contribuyan a forjar su grandeza y su prosperidad. Esa fraterna realidad, esa magnífica esperanza que no debe ser defraudada, y que abre

infinitos horizontes al futuro de nuestra Nación, es el fruto debido a la sangre vertida por estos valientes, y la recompensa debida a su heroico sacrificio.

Todo el pueblo argentino recibe así, rindiendo un debido tributo y un cálido homenaje, a quienes, en pos de la indeclinable custodia de nuestros soberanos derechos, han rendido su propia vida, poniendo a prueba su honor de soldados y acreditando, en el difícil trance, méritos suficientes como para pertenecer al escogido grupo de hombres a quienes se encomendó el privilegio de ser los ejecutores de tal cometido.

La marina de guerra se siente orgullosa de estos hombres que han sabido honrarla y prestigiarla, siguiendo la conducta señalada desde los más grandes fastos de la historia por sus grandes héroes, y quiere cubrir sus féretros con la enseña de todos sus navios y quiere hacer oír las salvas de homenaje de todos sus cañones.

Quiere, también, elevarlos a la consideración de todos sus hombres, como ejemplo imperecedero de valor, de hidalga conducta, y de virtudes castrenses.

Desde el fondo de nuestra alma ansiamos que el sacrificio de la vida del teniente de navío Alejandro Sahores, los cadetes de la Escuela Naval Militar Carlos Alfredo Cejas y Edgardo Guillochon, el cabo principal maquinista Juan Berezosky y los marineros artilleros Raúl Machado y Juan de Dios Vega, no sea vano, y en tal sentido todos los que estamos en las funciones de gobierno hemos de brindar nuestros mejores y más intensos esfuerzos.

La figura de todos ellos quedará grabada en nuestros pensamientos y recordada en todos los establecimientos de nuestra institución. Sus camaradas, sus amigos, se enorgullecerán de haberlo sido, de haber estrechado alguna vez en sus brazos a estos varones y de haber servido con ellos en la paz o en la lucha inpuesta por circunstancias ya felizmente superadas.

Pueden, pues, estos fieles marinos bajar al sepulcro que ha de guardar para siempre sus despojos mortales, con la certidumbre de que han sabido cumplir el juramento que empeñaron, y de que han sabido ganar, para ellos y para la marina de guerra, un galardón inapreciable, que se unirá a todos los que fueron logrados en largas jornadas de ardua labor, señaladas por el más estricto cumplimiento del deber.

La marina de guerra los llora, pero se siente reconfortada y fortalecida por el viril ejemplo que supieron darnos. Quiera el Señor de todos los Ejércitos recogerlos y ampararlos en su Gloria.

NOMBRAMIENTOS EN LA ARMADA.

Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Marina, señor contraalmirante D. Teodoro Hartung, el 24 de septiembre de 1955.

Comandante de Operaciones Navales, contraalmirante D. Isaac F. Rojas.

Comandante del crucero A. R. A. "*La Argentina*", capitán de navío D. Alejandro C. Bras Harriot.

Jefe del Estado Mayor de la Flota de Mar, capitán de navío D. Oscar José Cabrera.

Jefe del Estado Mayor de la Zona Naval Marítima y segundo comandante de la Base Naval de Puerto Belgrano, capitán de navío D. Julio Horacio Fusoni.

A cargo del Comando de la Zona Marítima y de la Base Naval de Puerto Belgrano, capitán de navío D. Jorge E. Perren.

A cargo de la Dirección General de Instalaciones Fijas Navales, capitán de navío D. Julio L. Medina.

A cargo del Comando del Sector Sur de la Zona Naval Marítima y de la Base Naval Ushuaia, capitán de navío D. José María Guzmán.

A cargo de la Jefatura del Arsenal Naval Buenos Aires, capitán de fragata D. Julio Ques.

A cargo del Comando de la Aviación Naval, capitán de fragata D. Raúl González Vergara.

A cargo de la Dirección General del Material de Comunicaciones Navales, capitán de fragata D. Enrique G. M. Grunwaldt.

A cargo del Comando General de Infantería de Marina, capitán de navío (I. M.) D. Rubén A. Ramírez Mitchell.

A cargo del Estado Mayor General Naval, capitán de navío D. Mario A. Robbio.

Director de la Escuela de Mecánica de la Armada, capitán de navío D. Jonás Luis Sosa.

Comandante del crucero A. R. A. "*General Belgrano*", capitán de navío D. Carlos M. Bruzzone.

Comandante del crucero A. R. A. "*9 de Julio*", capitán de navío D. Benjamín Moritán Colman.

A cargo del Comando de la Zona Naval del Plata y de la Dirección de la Escuela Naval Militar, capitán de navío D. Luis Miguel García.

Ayudante Secretario del señor Comandante de Operaciones Navales, teniente de navío D. Oscar Carlos Ataide, sin perjuicio de sus funciones como Ayudante Secretario del excelentísimo señor Vicepresidente Provisional de la Nación.

Ayudantes de órdenes del mismo, tenientes de navío D. Jorge Osvaldo Lauria y D. Jorge Isaac Anaya.

A cargo de la Jefatura del Arsenal de Artillería de Marina Zárate, capitán de fragata D. Carlos M. Giavedoni.

Presidente del Directorio de la empresa "Astilleros y Fábricas Navales del Estado" (A. F. N. E.), vicealmirante (R. A.) D. Abelardo Pantin.

Comandante del destructor A. R. A. "*Santa Cruz*", capitán de fragata D. Lorenzo P. Garrahan.

A cargo del Comando de la Fuerza Aeronaval en la Zona Naval Marítima, capitán de fragata D. Guillermo Lessa.

A cargo del Comando de la Fuerza Aeronaval en la Zona Naval del Plata, capitán de fragata D. Néstor S. Noriega.

A cargo de la Jefatura de la Base Aeronaval Punta Indio, capitán de corbeta D. Anastasio del Peral.

Comandante de Transportes Aeronavales, capitán de fragata D. Jorge A. Bassi.

Comandante de la Escuadra Aeronaval N° 2, capitán de fragata D. Fermín A. López.

Comandante de la Escuadra Aeronaval N° 3, capitán de fragata D. Osvaldo J. V. Guaita.

Jefe de la Base Aeronaval Comandante Espora, capitán de fragata D. Edgardo S. Andrew.

Comandante de la Escuadra Aeronaval N° 1, capitán de fragata D. Raúl Emilio Galmarini.

Comandante de la Escuadrilla de Bombardeo, capitán de corbeta D. Jorge Imas.

Comandante de la 1ª Escuadrilla de Patrulleros, capitán de corbeta D. Enrique Lucio Daniel García Mansilla.

Comandante de la Escuadrilla de Ataque, capitán de corbeta D. Santiago Sabarots.

Comandante de la 2ª Escuadrilla de Transportes, capitán de corbeta D. Carlos Celestino Pérez.

Comandante de la 1ª Escuadrilla de Transportes, capitán de corbeta D. José Mateo Giliberti.

Comandante de la 2ª Escuadrilla de Patrulleros, capitán de corbeta D. Justiniano Francisco del Corazón de María Martínez.

A cargo de la Base Naval de Río Santiago, capitán de navío D. Agustín R. Penas.

Edecán Naval del excelentísimo señor Vicepresidente Provisional de la Nación Argentina, capitán de corbeta D. Pablo Francisco Belaustegui.

Edecanes Navales del excelentísimo señor Presidente Provisional de la Nación Argentina, capitanes de fragata D. Silvio R. Cassinelli y D. Jorge A. Castiñeiras Falcon.

Comandante del destructor A. R. A. " *San Luis*", capitán de fragata D. Mario A. Durrieu.

Comandante del destructor A. R. A. “*San Juan*”, capitán de fragata D. Enrique Luis Sánchez Moreno.

Jefe del Arsenal Naval Azopardo, capitán de fragata D. Santiago J. Zerviño.

Comandante de la fragata A. R. A. “*Hércules*”, capitán de fragata D. Recaredo E. Vázquez.

Subsecretario de Marina, capitán de navío D. Arturo H. Rial.

Comandante de la Fuerza de Submarinos, Base Naval de Submarinos de Mar del Plata y Grupo de Adiestramiento Mar del Plata, capitán de fragata D. César Poch.

Comandante del rastreador A. R. A. “*Bouchard*”, capitán de corbeta D. Domingo Cancelo.

Comandante de la División Submarinos, capitán de fragata D. Carlos López.

A cargo del Servicio de Informaciones Navales, capitán de fragata D. Ezequiel N. Vega.

A cargo de la Dirección de la Escuela de Guerra Naval, capitán de navío D. Olindo P. Berry.

A la Comisión Naval en los Estados Unidos de Norte América, capitán de corbeta médico D. José Antonio Olarte.

Comandante de la fragata A. R. A. “*Sarandí*”, capitán de fragata D. Laerte J. Santucci.

Prefecto Nacional Marítimo, capitán de navío D. Alberto P. Vago.

Subprefecto Nacional Marítimo, capitán de fragata D. Mario R. Paillas.

A cargo de la Dirección General del Personal Naval, capitán de navío D. Carlos A. L. Bourel.

ANIVERSARIOS.

- El 16 de septiembre cumplió un nuevo aniversario la Dirección General de Sanidad y Obra Social, que fuera creada en 1948 como continuidad de la Tercera División —Obra Social— del Ministerio de Marina. Esta Dirección General cuenta actualmente con 50.000 afiliados que, sumados a los familiares a cargo de éstos, sobrepasan las 130.000 personas que se encuentran bajo el resguardo de las provisiones reglamentarias del Ministerio de Marina.

- El 5 de octubre se cumplieron 83 años del día en que el presidente Sarmiento promulgó la ley creando un instituto náutico que

fue el punto de partida de nuestra actual **Escuela Naval Militar**, y cuyo primer director fuera el sargento mayor naval Clodomiro Urtubey.

- El 11 de octubre cumplió otro aniversario el Ministerio de Marina, creado durante la presidencia del general Roca y cuyo primer ministro fuera Martín Rivadavia.

- El 29 de octubre cumplió 58 años de existencia la **Escuela de Mecánica de la Armada**, que fuera fundada en el año 1897 y que desde entonces se ha dedicado permanentemente a la preparación profesional de los suboficiales de la marina de guerra.

INAUGURACIÓN DEL SERVICIO DE FRECUENCIA PATRONES Y HORA.

El 7 de septiembre inauguró oficialmente este servicio, cuyo objetivo es esencialmente el de proveer simultáneamente frecuencias calibradas y señales horarias especiales que darán al país el patrón para las mediciones de frecuencia y de tiempo. El patrón de frecuencia es indispensable para ajustar estrictamente las frecuencias empleadas en radiocomunicaciones, trabajos de investigaciones electrónicas, radioingeniería y radioindustria, y para investigaciones físicas. En cuanto a las señales horarias, las mismas prestan su utilidad en los trabajos geodésicos, hidrográficos y topográficos, navegación marítima y aérea, sismología, mineralogía, geofísicos, etcétera.

Por intermedio de los transmisores de la estación (*IOL*) del Observatorio Naval, con potencia de 3 kilovatios, se realizarán automáticamente cinco emisiones diarias de una hora de duración.

EXTRANJERAS

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

PROGRAMA DE CONSTRUCCIONES PARA 1956.

Entre las construcciones a realizarse en 1956, figura un tipo nuevo y más grande de fragatas (anteriormente conocidas como “destroyer leaders”) y fragatas para proyectiles dirigidos. Se modernizarán seis portaaviones.

De la nueva fragata *DL6* sólo se sabe que tiene un desplazamiento standard aproximado de 3.900 toneladas, ignorándose

los demás detalles. Las fragatas para proyectiles dirigidos serán del mismo diseño y tonelaje que la *DL6*, pero equipadas con elementos para el lanzamiento de los mencionados proyectiles.

Los destructores tendrán un desplazamiento de 2.900 toneladas y serán una versión mejorada de la clase "*Forrest Sherman*".

Serán modernizados seis portaaviones, incluyéndoseles la instalación de la cubierta angulada y se modificarán los ascensores de cubierta.

También será modernizado el crucero pesado "*Baltimore*", mediante la instalación de más artillería y modificando sus directores y equipo para manejo de la munición.

Serán transformados cuatro buques "*Liberty*" en buques estaciones radar oceánicos.

Se cree que en los cuatro submarinos atómicos a construirse se instalará el mismo tipo de reactor nuclear que tiene el "*Nautilus*".

(*"Navy Times"*, 3 de septiembre de 1955.)

FRANCIA

BOTADURA DEL SUBMARINO "DAUPHIN".

El 17 de septiembre, en Cherburgo, fue botado el submarino francés "*Dauphin*", de 1.200 toneladas (tipo "*Narval*"). La ceremonia fue presidida por el ministro de Defensa quien, en su discurso, entre otras cosas, dijo lo siguiente:

"El «*Dauphin*», cuya botadura se lleva a efecto nueve meses después de la de su prototipo el «*Narval*», es el tercero de la serie de seis submarinos oceánicos y que al ser colocados en gradas destacó la voluntad de la marina de reconstruir una flota submarina moderna que, por sus misiones y equipo, tiene en cuenta tanto las enseñanzas de la última guerra como asimismo los más recientes progresos de las ciencias, especialmente en materia de transmisiones, detección y explotación de las informaciones.

"La reconstitución y la renovación de una flota submarina exige un esfuerzo continuado, dada la rapidez con que este tipo de buque se torna anticuado. Me siento asimismo muy feliz al haber logrado, no obstante los imperativos del presupuesto por todos conocidos, la inclusión, en los presupuestos de 1955 y 1956, de los créditos necesarios para la puesta en gradas de tres submarinos de 350 toneladas, destinados a la caza de submarinos. Éstos, a continuación de las cuatro unidades del programa de 1954, ponen en evidencia nuestra voluntad de alcanzar, con las demoras normales, el fin razonable que perseguimos."

Luego de referirse a las actividades del arsenal de Cherburgo, manifestó:

"A partir de 1952, se ha hecho un esfuerzo considerable para la reconstrucción de nuestra flota. En aquella época se consideró como indispensable

“ un programa anual de 30.000 toneladas, con el propósito de reemplazar a los buques anticuados y hacer frente a las misiones de la marina nacional.

“Comprendo que la aspiración marítima de Francia y sus responsabilidades mundiales, exigen que el volumen del conjunto de nuestra marina no caiga debajo de un minimum realmente irreducible.

“De aquí que constituya una necesidad vital para el país, el volver nuevamente a la cuota anual de 30.000 toneladas a partir de 1957. Esto es para nosotros un imperativo categórico, como asimismo la reconstitución de un grupo de batalla mediante el alistamiento de nuevos portaaviones.

“Debemos convencernos de que el portaaviones constituye el buque polivalente por excelencia: ataques de bases y unidades del adversario, lucha antisubmarina, transporte de tropas, protección de convoyes y de las comunicaciones con nuestros territorios de ultramar.

“Su movilidad y sus medios defensivos hacen de él un blanco de difícil alcance para las máquinas atómicas.

“Para proteger al grupo de batalla, dispondremos, en 1958, de dos cruceros antiaéreos ultramodernos de 8.500 toneladas y 9.000 toneladas, y, posteriormente, de un nuevo tipo de escolta, el killer especializado en la lucha antisubmarina.”

Y el ministro terminó diciendo:

“Hoy, en las numerosas actividades industriales y especialmente en las relacionadas con la aviación y la marina, nuestros trabajos pueden competir afortunadamente con los del extranjero.”

(“Bulletin d'Information de la Marina Nationale”, N° 38, 1955.)

NUEVO SISTEMA DE DEFENSA RADAR ANTIAÉREA.

Próximamente se procederá a la instalación de un nuevo sistema de defensa antiaérea mediante radar para fines operativos. Llevará el nombre de “Diversité” y, según se dice, su alcance sería de unas 250 millas, presentando un cuadro claro, de detección continuada y eliminando las interferencias naturales. El sistema se basa en la emisión simultánea de tres longitudes de ondas, con una dispersión tal entre ellas que permite la recepción de por lo menos un eco, significando esto contar siempre con una buena proyección.

(Periodística.)

GRAN BRETAÑA

MODIFICACIONES EN EL UNIFORME NAVAL.

El tradicional uniforme naval, que ha dejado sus huellas en todas las naciones marítimas del mundo, va sufriendo paulatinamente cambios a fin de ponerse a tono con las ideas modernas y los adelantos técnicos.

El 17 de agosto el Almirantazgo expresó que siempre había sido su propósito el de proveer al marinero de un equipo adecuado

capaz de responder tanto a las condiciones climáticas de los mares polares como de los ecuatoriales, sin cargarlo excesivamente ni a él ni tampoco al limitado espacio de almacenaje de su buque, con una redundancia de ítems de equipos.

En cumplimiento a esta doctrina, en los últimos años se han tomado las siguientes medidas:

Para mayor comodidad del marinero, al mismo se le ha provisto de sábanas y pijamas, y actualmente se está ensayando camisetitas y cuellos que no necesitan ser colocados pasándolos por sobre la cabeza, y pantalones con bolsillos a los costados y cierre relámpago. Para su uso general, se le entrega un impermeable al que se le puede abrochar un forro abrigado para tiempo frío.

A bordo de los buques se cuenta con vestuario especial para tiempo frío y lluvioso, que es facilitado al personal que hace guardia en lugares expuestos, o a cualquier otro que tenga necesidad del mismo, reduciendo así la cantidad de equipo que tiene que llevar el hombre al irse de pase o al salir con licencia. Las antiguas prendas enceradas, eficientes pero pegajosas en tiempo caluroso, han cedido su lugar a otras fabricadas de materiales mejorados e ideadas científicamente para un máximo de protección.

Las botas de goma para agua, y de cuero, que llegaban hasta la rodilla, son reemplazadas por otras que llegan hasta la mitad de la pantorrilla, siendo un artículo mucho más cómodo para calzar.

Al mejoramiento higiénico de la preparación de las comidas se agrega ahora el blanco impecable de las prendas de trabajo de los cocineros. Se está ensayando con delantales plásticos, a fin de eliminar los actuales de hule y, posiblemente, también los delantales blancos comunes.

También se anticipa para el futuro el empleo de catres de campaña coys que, como lo indica su nombre, pueden ser empleados en cualquiera de esas funciones a bordo mediante el agregado de herrajes metálicos facilitados para ese fin; las gorras tendrán la parte superior de material plástico que facilitará su limpieza; también serán de material plástico otros ítems especiales de vestuario, como los equipos para limpieza de calderas y baterías; el personal de cocinas y de máquinas contará con zapatos con suelas no resbaladizas; y, finalmente, el personal de la categoría de máquinas y mantenimiento de aviones contarán con gorros especiales para el trabajo.

(“The Admiralty News Summary”, N° 108, agosto de 1955.)

ACUERDO SOBRE DEFENSA ENTRE EL REINO UNIDO Y AFRICA DEL SUR.

Con motivo de la visita a Londres del señor Erasmus, ministro de Defensa del África del Sur, el señor Anthony Eden, primer ministro de Gran Bretaña, informó que la base naval de Simonstown sería entregada al control sudafricano para servir como base a una flota más grande del África del Sur, país éste que ya había ordenado la construcción, en Gran Bretaña, de buques de guerra por valor de £ 18.000.000 y que se procedería a la reestructuración del comando naval para reforzar la defensa de las comunicaciones marítimas alrededor del cabo,

Entre otras cosas, el señor Eden dijo:

“La cooperación naval entre ambos países ha sido ampliamente discutida. Se procederá a una nueva reestructuración del comando naval para reforzar la defensa de las rutas marítimas alrededor del cabo. La misma estará basada en una zona estratégica marítima que corresponderá aproximadamente a la actual Estación del Atlántico Sur, y contendrá una zona bajo el mando de un almirante sudafricano. En una guerra donde ambas naciones estén envueltas, toda la zona se encontrará bajo el comando supremo de un comandante en jefe de la R. N.

“Se establecerá una comisión conjunta de planificación de guerra marítima para asegurar el trazado ordenado de planes en tiempo de paz. Representantes de ambas marinas trabajarán bajo la dirección del comandante en jefe, R. N., Atlántico Sur, quien seguirá enarbolando su insignia en un comando general facilitado por el gobierno de la Unión en la zona del cabo, y quien será el comandante en jefe designado en caso de guerra.”

(Periodística.)

LA MARINA BRITANICA DEL FUTURO.

En un discurso pronunciada en el Royal Naval College, Dartmouth, el almirante Lord Mountbatten, Primer Lord del Mar y jefe del Estado Mayor Naval, manifestó que el poder ofensivo esencial de la flota británica del futuro se formaría alrededor de grupos de batalla veloces, siendo cada grupo formado por un portaaviones, un crucero y una escuadrilla de destructores.

Agregó que los actuales portaaviones serían modernizados instalándoseles la cubierta angulada, el espejo de aterrizaje, la catapulta de vapor, y todo otro adelanto que se tenga.

Los cruceros y destructores serían del tipo moderno y equipados, a la brevedad posible, con proyectiles guiados que reemplazarían a la artillería antiaérea, que ya va desapareciendo del escenario. Contarían igualmente con la última palabra en radar, radio y equipo antisubmarino.

(Periodística.)

ESTACIÓN METEOROLÓGICA PRÓXIMA AL POLO SUR.

Se informa que la Royal Society tiene proyectado instalar, a principios de 1956, una estación meteorológica en las proximidades del Polo Sur Magnético. La misma se encontraría en las proximidades de la bahía Vahsel, en el mar de Weddell y dentro de la zona de la máxima frecuencia matutina y suficientemente cercana al Polo Sur Magnético como para obtener nuevos datos sobre variaciones en el campo magnético. Con ella se completará una red meteorológica que se extiende de norte a sur a través de ambas Américas y de la Tierra de Graham, y se espera determinar la corriente E - W del aire.

(Periodística.)

VUELO DE IDA Y REGRESO DE LONDRES A NUEVA YORK EN UN DÍA.

Un avión bombardero a chorro *English Electric Canberra* realizó un viaje de Londres a Nueva York y regreso en el término de 13h. 50m. de vuelo. El avión partió del aeropuerto de Londres a las 0710 del 23 de agosto del corriente año; demoró 31 minutos para reabastecerse de combustible en el aeródromo naval de Bennett, Nueva York”, y aterrizó nuevamente en Londres a las 2151 h. El recorrido total fue de 6.930 millas. El vuelo de Londres a Nueva York, una distancia de 3.457,96 millas, fue hecho en 7h. 29m. 7s. o sea una velocidad promedio de 461,12 m.p.h., tiempo y velocidad que se consideran como un récord para el cruce hacia el oeste del Atlántico. El llenado de los tanques con unos 35.000 litros de combustibles, por cuatro puntos distintos, demoró 15 minutos solamente. El resto del tiempo en tierra fue ocupado en controlar los motores e impartir las órdenes para el viaje de regreso.

(Periodística.)

JAPÓN**CAZA DE BALLENAS.**

Durante el mes de noviembre zarparon de Osaka tres flotas de balleneros que se dedicarán a la caza de ballenas durante la próxima temporada, que se iniciará el 7 de enero de 1956. El total de buques que intervienen en esta expedición es de 68 y cuentan con un helicóptero para descubrir la posición de las ballenas.

Los japoneses se proponen cazar 850 ballenas de esperma y sacar 48.000 toneladas de aceite de ballena, 42.000 toneladas de carne de ballenas azules y de aleta y 645 toneladas de carne de ballenas de esperma.

(Periodística.)

PERÚ

NUEVOS SUBMARINOS.

En los astilleros de la General Dynamics Corporation, Groton, Estados Unidos, fueron colocadas en el mes de octubre las guillas de dos nuevos submarinos. Estas unidades, que llevarán los nombres de " *Atún*" y " *Merlín*", serán del mismo diseño general que el " *Lobo*" y " *Tiburón*", que fueran entregados por la misma compañía el año próximo pasado. Con estas dos unidades serán ocho las ya construidas por esta empresa para el gobierno del Perú.

(Periodística.)

F E D E R R A T A

Al N° 623, de julio-agosto pasado

El nombre del autor del artículo titulado " *Organización de los Estados Americanos (O.E.A.)*", donde dice: Capitán de Fragata Jorge R. Basani Reilly, debe decir:

Capitán de Fragata Jorge R. Pisani Reilly.

**Editoriales y Librerías que otorgan
descuentos
a los socios del Centro Naval**

EDITORIALES

IBER-AMER ARGENTINA	10 %	
ESPASA-CALPE ARGENTINA S. A.	10 %	
EDICIONES ARAJU	10 %	
EDITORIAL LOSADA	10 %	
EDITORIAL ALBATROS	10 %	
EDITORIAL L. LASSERRE	{ Sobre libros en general . . . 5 % Sobre libros de su fondo Edit. 10 % Papelería general. 5 %	
EMECE EDITORIAL.		20 %

LIBRERÍAS

LIBRERIA DEL PLATA, S. R. L.	10 %
LIBRERIA DEL COLEGIO, S. A.	10 %
ACME AGENCY	10 %
FAUSTO	{ Biblioteca 20 % Asociados 10 %
V A E . . . . .		15 %



BENJAMÍN BENEDICTO GARGIULO

Vicealmirante I. M.

Falleció el 17 de junio de 1955

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 2 de diciembre de 1902.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL: El 2 de enero de 1920.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 1° de enero de 1926; alférez de fragata, el 1° de enero de 1928; alférez de navío, el 1° de julio de 1930; teniente de fragata, el 31 de marzo de 1933; capitán del Cuerpo de Artillería de Costas, el 31 de marzo de 1936; mayor del Cpo. A. C., el 31 de diciembre de 1937; teniente coronel del Cpo. A. C., el 31 de diciembre de 1942; coronel de A. C. - capitán de navío de I. M., el 31 de diciembre de 1946; contraalmirante I. M., el 31 de diciembre de 1950; vicealmirante I. M., el 31 de diciembre de 1953.

DESTINOS: Fragata "Sarmiento", "América", "Patagonia", "Garibaldi", "Rivadavia", "Córdoba", Escuela de Aplicación, Escuela Naval, Base Puerto Belgrano, Arsenal Buenos Aires, Batallón 1 y 3 de I. M., Dirección General de Defensa de Costas, Embajada en EE. UU., Comando General de I. M., Subsecretaría de Marina, Comando General de Infantería de Marina.

OTROS ESTUDIOS: Curso de Jefes del "Centro de Infantería del Ejército" en 1941; Curso de Guerra, en la Escuela de Guerra Naval, año 1945.

CONDECORACIONES: "Legión del Mérito", en el grado de Comendador, otorgada por el gobierno de los EE. UU. en 1954.



EMILIO E. DAGASSAN

Capitán de Fragata (T)

Falleció el 6 de septiembre de 1955

NACIMIENTO: En Lehman, Santa Fe, el 19 de junio de 1887.

INGRESO A LA ARMADA: El 6 de abril de 1905.

ASCENSOS: Ingeniero electricista de 3ª, el 21 de noviembre de 1913; ingeniero electricista de 2ª, el 26 de noviembre de 1917; ingeniero electricista de 1ª, el 26 de marzo de 1923; ingeniero electricista principal, el 1º de julio de 1929; ingeniero electricista subinspector, el 6 de septiembre de 1935.

DESTINOS: Prestó servicios en los siguientes buques y reparticiones: guardacostas "Garibaldi" y "San Martín", transporte "Pampa", Comisión Naval en Europa, Estación Radiotelegráfica de Dársena Norte, acorazado "Moreno", Dirección General del Material Naval, Dirección General de Construcciones Terrestres, delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores al Congreso Científico Pan-Americano (1915).

RETIRO: El 30 de marzo de 1938.

Reingreso a retiro activo: El 10 de julio de 1950.



MIGUEL SIMONOFF

Capitán de Corbeta (T)

Falleció el 7 de septiembre de 1955

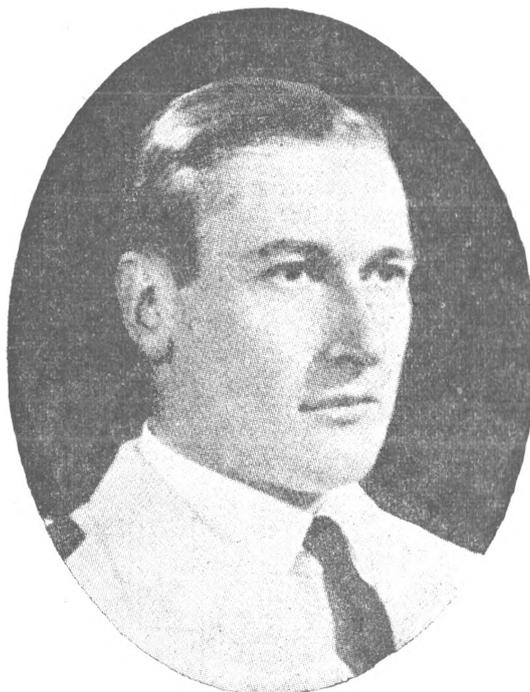
NACIMIENTO: En Tiflis (Rusia), el 14 de octubre de 1877.

INGRESO A LA ARMADA: El 23 de marzo de 1908.

ASCENSOS: A ingeniero electricista de 3ª, el 27 de diciembre de 1909; a ingeniero electricista de 2ª, el 20 de septiembre de 1911; a ingeniero electricista de 1ª, el 18 de septiembre de 1919; a ingeniero principal, el 1º de septiembre de 1925.

DESTINOS: Escuela de Mecánica, Escuela Naval Militar, Escuela de Aplicación, "Belgrano", "25 de Mayo", "Córdoba", "Moreno", Arsenal Río de la Plata.

ESTUDIOS: Cursó sus estudios de ingeniero electricista en la Universidad de Nancy, recibiendo su diploma el 29 de julio de 1904.



ALEJANDRO LEOPOLDO JOSÉ SAHORES

Teniente de Navío (T)

Falleció el 16 de septiembre de 1955

Muerto en acción de combate en el Río de la Plata, a bordo del destructor A. R. A. "Cervantes"

NACIMIENTO: En Río Cuarto, Córdoba, el 25 de mayo de 1926.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL MILITAR: el 23 de enero de 1946.

ASCENSOS: Guardiamarina (T), el 16 de noviembre de 1948; teniente de corbeta (T), el 31 de diciembre de 1950; teniente de fragata (T), el 31 de diciembre de 1952; teniente de navío (T), el 31 de diciembre de 1954.

DESTINOS: Prestó servicios en los siguientes buques y dependencias: "Pueyrredón", Base Naval de Puerto Belgrano, destructor "Santa Cruz", rastreador "Py", acorazado "Moreno", transporte "B. D. T. I", Sector Sur de la Zona Naval Marítima, Base Naval de Ushuaia, Servicio de Informaciones Navales, destructor "Cervantes".

ESTUDIOS: En 1952, aprobó el Curso de Aplicación para Oficiales, en Orientación Máquinas.



EDUARDO ANÍBAL ESTIVARIZ

Capitán de Corbeta (Aviador Naval)

Falleció el 18 de septiembre de 1955

Muerto en acción de combate en la localidad de Tornquist
(Pcia. de Buenos Aires)

NACIMIENTO: En General Pico, La Pampa, el 16 de diciembre de 1922.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL: El 8 de febrero de 1940.

DIPLOMA DE AVIADOR NAVAL: El 1° de enero de 1946.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 1° de julio de 1944; teniente de corbeta, el 31 de diciembre de 1946; teniente de fragata, el 31 de diciembre de 1948; teniente de navío, el 31 de diciembre de 1950; capitán de corbeta, el 31 de diciembre de 1954.

DESTINOS: Prestó servicios en los siguientes buques y dependencias: "Pueyrredón", Escuadrilla Aérea N° 2, Escuadrilla Aérea N° 3, Comisión Naval en los Estados Unidos; Escuela de Aviación Naval, crucero "25 de Mayo", Fuerza Aeronaval de la Zona Naval Marítima, Comando de Aviación Naval, Fuerza Naval Antártica, Base Aeronaval "Comandante Espora", Base Aeronaval de Puerto Belgrano, Dirección General del Personal Naval.

ESTUDIOS: Efectuó un Curso de Pilotaje y Mantenimiento de Helicópteros en la Fábrica Sikorsky, EE. UU., en enero de 1954.



MIGUEL EDUARDO IRIGOIN

Teniente de Corbeta (Aviador Naval)

Falleció el 18 de septiembre de 1955

Muerto en acción de combate en la localidad de Tornquist
(Pcia. de Buenos Aires)

NACIMIENTO: El 4 de enero de 1931.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL: El 20 de enero de 1947.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 5 de diciembre de 1952; teniente de corbeta,
el 31 de diciembre de 1954.

DESTINOS: Escuela de Aviación Naval, Escuadra Aérea N° 2.



MARCOS ANTONIO ZAR

Vicealmirante

Falleció el 19 de septiembre de 1955

NACIMIENTO: El 31 de mayo de 1891.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL MILITAR: El 15 de marzo de 1907.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 17 de marzo de 1911; alférez de fragata, el 27 de marzo de 1913; alférez de navío, el 3 de septiembre de 1915; teniente de fragata, el 1° de enero de 1918; teniente de navío, el 5 de octubre de 1922; capitán de fragata, el 1° de enero de 1927; capitán de navío, el 29 de septiembre de 1934; contraalmirante, el 31 de diciembre de 1940; vicealmirante, el 31 de diciembre de 1943.

DESTINOS: Buque escuela "*Presidente Sarmiento*", crucero "*Buenos Aires*", guardacostas "*San Martín*", "*Garibaldi*" y "*Pueyrredón*"; acorazado "*Rivadavia*", transporte "*Guardia Nacional*", Escuela de Aviación Naval; Comandante de la Flota Aérea, Director de Aviación Naval, Comisión Naval en EE. UU.

TÍTULOS: De aviador naval en la Estación Aeronáutica de Pensacola y U.S.N. Air Bombing & Gunnery School, en Francia; certificado de piloto otorgado por la Dirección General Aeronáutica del Reino de Italia.

RETIRO: El 9 de diciembre de 1944.

REINGRESO A RETIRO ACTIVO: El 19 de enero de 1953.

LUIS E. PÉREZ DEL CERRO

Teniente de Navío

Falleció el 25 de septiembre de 1955

NACIMIENTO: En La Paz, Entre Ríos, el 29 de julio de 1897.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL MILITAR: El 4 de marzo de 1913.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 6 de octubre de 1916; alférez de fragata (teniente de corbeta), el 30 de noviembre de 1918; alférez de navío (teniente de fragata), el 1° de marzo de 1921; teniente de fragata (teniente de navío), el 5 de septiembre de 1924.

DESTINOS: “Sarmiento”, “Rivadavia”, “9 de Julio”, “Ingeniero Iribas”, “Garibaldi”, “Bahía Blanca”, “Buenos Aires”, “Libertad”, Comisión Naval en Europa, Arsenal Buenos Aires, Dirección General de Navegación y Comunicaciones.

ESTUDIOS: Universidad de Berlín, donde cursó cuatro semestres como ingeniero radiotelegrafista y siete meses en la “Siemens-Schukert”.

RETIRO: El 13 de febrero de 1932.



AMÉRICO MARIO DOGLIA

Capitán de Fragata (T)

Falleció el 3 de octubre de 1955

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 14 de agosto de 1902.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL MILITAR: El 12 de enero de 1921.

ASCENSOS: Ingeniero maquinista de 3ª, el 1º de enero de 1926; ingeniero maquinista de 2ª, el 1º de julio de 1929; ingeniero maquinista de 1ª, el 20 de marzo de 1935; ingeniero maquinista principal, el 31 de diciembre de 1940; a capitán de fragata (R. A.), el 31 de diciembre de 1953.

DESTINOS: Prestó servicios en los siguientes buques y reparticiones: buque escuela "Presidente Sarmiento", transporte "Bahía Blanca", guardacostas "Belgrano", transporte "Chaco", Escuela de Aplicación, crucero "25 de Mayo", acorazado "Rivadavia", destructor "Mendoza", Escuela Naval Militar, Taller de Marina de Dársena Norte, Estado Mayor General, Comisión Naval en los EE. UU., Servicio de Informaciones Navales, Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval.

RETIRO: El 18 de septiembre de 1942.

REINGRESO A RETIRO ACTIVO: 14 de octubre de 1942.



AGUSTÍN SALAS (H.)

Capitán de Navío Contador

Falleció el 10 de octubre de 1955

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 26 de noviembre de 1889.

INGRESO A LA ARMADA: El 16 de octubre de 1912, como auxiliar contador.

ASCENSOS: Contador de 3ª, el 23 de febrero de 1916; contador de 2ª, el 30 de diciembre de 1919; contador de 1ª, el 28 de septiembre de 1923; contador principal, el 1º de julio de 1930; contador subinspector, el 31 de diciembre de 1938; contador inspector, el 31 de diciembre de 1943.

DESTINOS: Transportes "Chaco", "Guardia Nacional", "Piedrabuena" y "Bahía Blanca", acorazado "Moreno", guardacostas "Brown", Prefectura General Marítima, Comisión Naval en Europa, Dirección General Administrativa, Dirección General del Material, Base Naval de Puerto Belgrano, Escuela Naval Militar, Secretaría del Ministerio.

RETIRO: El 31 de diciembre de 1935.

REINGRESO A RETIRO ACTIVO: El 31 de diciembre de 1947.

Asuntos Internos

RECEPCIÓN A LAS AUTORIDADES DEL DESTRUCTOR “URUGUAY”.

El 30 de septiembre pasado, nuestro Centro ofreció una recepción en honor del señor comandante y plana mayor del destructor “*Uruguay*”, buque de la marina de guerra del país hermano que repatrió a los jóvenes cadetes del Liceo Naval Militar, a raíz de los sucesos producidos el 16 de septiembre.

Ofreció la misma el señor vicepresidente 1° en ejercicio de la presidencia, contraalmirante médico D. Carlos E. Coquet, haciendo uso de la palabra a continuación S. E. el señor embajador del Uruguay, D. Mateo Marqués Castro.

Asistió también especialmente invitado el señor subsecretario de Marina, capitán de navío D. Arturo H. Rial.

ACTOS CULTURALES REALIZADOS EN EL MES DE OCTUBRE.

Viernes 7: Concierto de piano a cargo de Jorge Fontenla, durante el cual este eximio ejecutante mostró una vez más su gran calidad interpretativa, siendo sostenidamente aplaudido por el público que asistió al mismo.

Viernes 21: Representación, en el teatro Ateneo, de la famosa obra de Orson Welles, “*Milagro en Hollywood*”, a cargo del elenco del teatro “Los Independientes”, que cumplió una labor de gran dignidad artística, mereciendo los elogios de la concurrencia.

Viernes 28: Recital de danzas españolas a cargo de Irma Villamil y Oscar Segovia, anunciado para el 30 de septiembre ppdo. Estos consagrados bailarines entusiasmaron a la concurrencia con hermosos bailes y canciones de la Madre Patria.

RENUNCIA DE MIEMBROS DE LA C. D. DE LA INSTITUCIÓN.

La C. D. ha aceptado las renunciaciones presentadas por el señor presidente, vicealmirante Juan B. Basso; el señor vicepresidente 1°, contraalmirante médico Carlos E. Coquet, y el señor vicepresidente 2°, capitán de navío Pedro S. Quihillalt, designando vicepresidente 2° transitorio a cargo de la presidencia, al capitán de

navío Alberto P. Vago; asimismo, de acuerdo a lo especificado en el Art. 53 del estatuto, se convocará a asamblea extraordinaria para cubrir los cargos vacantes.

DESIGNACIÓN DE VOCAL TITULAR DE LA C.D.

Fue designado vocal titular temporario el señor vocal suplente capitán de fragata (T) Ismael D. Molina, en reemplazo del capitán de navío Alberto P. Vago.

DESIGNACIÓN DE PRESIDENTE Y VOCALES DE LA DELEGACIÓN PUERTO BELGRANO.

Se ha designado presidente de dicha delegación al capitán de navío I. M. Víctor A. Grimaldi y vocales al capitán de corbeta Néstor O. Pozzi y al teniente de navío I. M. Horacio J. Delgui.

NUEVO PRESIDENTE DE LA SUBCOMISION DE "PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES".

Por renuncia del capitán de navío Alberto P. Vago, se designa en su reemplazo al señor vocal, capitán de navío (T) Italo Luciani.

COMISIÓN DE HOMENAJE AL EXTINTO CAPITÁN DE NAVIO D. SANTIAGO J. ALBARRACIN.

Con motivo de cumplirse el 24 de noviembre del año en curso el centenario del nacimiento del capitán de navío D. Santiago J. Albarracin, socio fundador del Centro Naval, se ha designado una comisión integrada por el señor capitán de navío contador Humberto Burzio, el señor director del Boletín, capitán de fragata Jorge Radivoj y el señor secretario, capitán de corbeta Juan Carlos Boschetti, con el fin de estudiar y proponer la conmemoración y homenaje de esa fecha.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de corbeta (Av.) Eduardo Ventura Francisco; capitán de corbeta (T) Rodolfo Enrique Maggi (reingreso) ; teniente de navío Ricardo A. Moreno Kiernan; teniente de navío (Av.) Mariano Daniel Iribarne; teniente de navío I. M. José Juan Costa; teniente de navío Ing. nav. Pedro Bontempi; teniente de navío Ing. Esp. Ruy Becerra; teniente de navío contador Hugo Montagnani; tenientes de fragata I. M. Mario Alberto Cedola y Ursus Carlos Blanchard; teniente de corbeta (Av.) José Alberto Aguilá; tenientes de corbeta Jorge Raúl Ormaechea y Juan Carlos Gómez; teniente de corbeta contador José Manuel Agis; guardiamarinas contadores Eduardo Rodolfo Migoya y Eufemiano Raúl Gómez.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS.

Capitán de fragata (T) Luis B. Pistarini y teniente de corbeta (T) Roberto E. Spratt.

REINCORPORACIÓN DE UN SOCIO.

Teniente de navío Ricardo Hattemer.

REINCORPORACIÓN DE SOCIOS QUE FUERON DADOS DE BAJA DE ACUERDO AL ART. 29 INC. 3º DEL ESTATUTO.

16 de octubre de 1951: Capitán de navío N. V. Baroja; capitanes de fragata Eduardo Vieyra y Alois F. Fliess; capitanes de corbeta Carlos E. Pensotti y Rodolfo H. Franzini; capitán de corbeta I. M. Roberto J. Alvarez y comandante de aeronáutica Arnaldo C. J. C. Migliore.

22 de noviembre de 1951: Capitán de corbeta ingeniero aeronáutico Carlos E. Sirolli; teniente de navío Luis O. González Castrillón; tenientes de navío aviadores navales Adolfo M. van Gelderen, Jorge Cardini Zar, Hermes Quijada, Tomás Rodolfo Orsi y Jorge A. Funes; teniente de navío I. M. Jorge Mario Cardarelli; teniente de fragata aviador naval Alberto Garibaldi; teniente de corbeta aviador naval Siró De Martini; teniente de corbeta piloto aviador José Mario Mundet, y capitán (aeronáutica militar) Mariano López.

20 de febrero de 1953: Capitán de fragata aviador Cristian R. Belaustegui; capitán de fragata Carlos Alberto Colungia; capitán de corbeta aviador Luis María Reggiardo.

13 de julio de 1955: Capitanes de fragata Jorge A. Bassi, Néstor S. Noriega y Osvaldo V. J. Guaita; capitanes de corbeta Oscar E. Tacchella, Jorge Imas, Enrique García Mansilla, Santiago Sabarots, Anastasio del Peral y Carlos Pérez; capitán de corbeta contador Osvaldo S. Pitrau; capitán de corbeta médico José Antonio Olarte; tenientes de navío Eduardo S. Velarde, Eduardo Ruiz, René G. Buteler, Carlos A. Vélez, Héctor R. Florido, Oscar H. Sabarots, Carlos J. Macchiavelli, Carlos A. Massera, Jorge M. Grau, Saúl E. Salgado, Eduardo H. Cuggia y Jorge A. Irigoín; tenientes de navío ingenieros especialistas Juan C. Escudé y Rafael M. Checchi; teniente de navío dentista Roberto A. Sanguinetti; tenientes de fragata Heriberto A. Frind, Alfredo R. del Fresno, Luis R. Cisternas Mellar, José A. Ventureira, Carlos P. Carpintero y Carlos García; teniente de fragata (T) José Codispoti; teniente de fragata I. M. Aldo Pelizzoni; tenientes de fragata

pilotos aviadores Martín Torres, Alfredo Mario Eustaquio y Augusto Artigas; tenientes de corbeta Napoleón F. Papini, Alex Nelson Richmond, José L. Demartini, Roberto B. Moya, Máximo E. Rivero Kelly, Santiago I. Martínez Autin, Diego Bakas, Hugo C. Adámoli y Carlos A. F. Corti; tenientes de corbeta pilotos aviadores Julio Félix Cano, José M. Huergo y Enrique W. Gentilini; guardiamarinas Miguel A. Grondona, Sergio Rodríguez Reindl, Osvaldo N. Pedroni, César R. Dennehy, Juan A. Romanella, Duilio Ferrari, Gustavo A. J. Giachello, Horacio P. Estrada y Claudio Giordano La Rosa; guardiamarinas contadores Julio José Viada Stenger y Manuel Martín Flores.

BAJA DE SOCIO CONCURRENTE.

Por renuncia: Sr. Ignacio Alfredo Armando.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: Capitán de fragata Emilio E. Dagassan; capitán de corbeta (T) Miguel Simonoff; teniente de navío (T) Alejandro L. Sahores; vicealmirante Marcos Zar; capitán de corbeta (Av.) Eduardo Aníbal Estivariz; teniente de corbeta Miguel Eduardo Irigoín; teniente de navío Luis E. Pérez del Cerro; capitán de fragata Américo Doglia, y capitán de navío contador Agustín Salas.

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

A fin de evitar extravíos, la Comisión Directiva del Centro ha resuelto que en lo sucesivo los volúmenes sean retirados de la Oficina del Boletín por los interesados o por persona autorizada por éstos.

I.	Notas sobre comunicaciones navales.....	agotado
II.	Combates navales célebres	agotado
III.	La fuga del "Goeben" y del "Breslau".....	agotado
IV.	El último viaje del Conde Spee.....	agotado
V.	La guerra de submarinos	agotado
VI.	Tratado de Mareas	\$ 3.—
VII.	Un Teniente de Marina.....	agotado
VIII.	Descubrimientos y expl. en la Costa Sur.....	agotado
IX.	Narración de la Batalla de Jutlandia	agotado
X.	La última campaña naval de la guerra con el Brasil - So- mellera	agotado
XI.	El dominio del aire	agotado
XII.	Las aventuras de los barcos "Q"	agotado
XIII.	Viajes del "Adventure" y de la "Beagle" (tomo 1°)	agotado
XIV.	id., id. (tomo 2°)	agotado
XV.	id., id. (tomo 3°)	\$ 3.—
XVI.	id., id. (tomo 4°)	\$ 3.—
XVII.	La conquista de las islas Bálticas	agotado
XVIII.	El Capitán Piedra Buena	agotado
XIX.	Memorias de Von Tirpitz	agotado
XX.	id. (II°)	agotado
XXI.	Memorias del Almirante G. Brown	agotado
XXII.	La Expedición Malaspina en el Virreinato del Río de la Plata - H. R. Ratto	\$ 3.—
XXIII.	Guerra de portaaviones.....	\$ 4.—
XXIV.	El secreto del "U-977" - Schaeffer	\$ 20.—

OTROS LIBROS EN VENTA

La Gran Flota - Jellicoe	\$ 4.—
--------------------------------	--------

LIBRO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Espora - Cap. de Frag. Héctor R. Ratto	Sin cargo
--	-----------

Acaba de aparecer:

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

VOLUMEN XXIV

El Secreto del "U-977"

por el

Capitán de Fragata Heinz Schaeffer

de la ex-Marina de Guerra Alemana

INTERESANTE RELATO DE LAS HAZAÑAS DEL SUBMARINO
QUE ESTUVO 66 DÍAS DEBAJO DEL AGUA

1 tomo de 269 páginas de texto y 18 de fotografías
y grabados

PRECIO: \$ 20.- el ejemplar

EN VENTA EN LA OFICINA DEL
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL



BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

BUENOS AIRES

Vol. LXXIII NOVIEMBRE-DICIEMBRE 1955 Núm. 625

SUMARIO

<i>Principios del poder marítimo. — Carney</i> ..	463
<i>Operación "Alerta". — Capitán "M"</i>	491
<i>El mar como causa de la pérdida del imperio colonial español. — Quartaruolo</i>	495
<i>Ocupación marítima en tiempo de guerra. — Blüthgen</i>	509
<i>Gloria al creador de nuestra Marina. Gloria a nuestros marinos de hoy. — López Sanabria</i>	515
<i>Sobre la cubierta glacial antártica. — Heinsheimer</i>	523
<i>150º Aniversario de la Batalla de Trafalgar y muerte de Lord Nelson</i>	527
<i>La asistencia de los heridos en los combates navales de 1814. — Liceaga</i>	533
<i>Notas profesionales</i>	545
<i>Necrología</i>	565
<i>Asuntos internos</i>	571
<i>Biblioteca del Oficial de Marina</i>	581

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

- BOLETÍN:** Lunes a viernes» de 15 a 19.
- SECRETARÍA:** Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9 a 12.
- CONTADURÍA:** 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 16 a 19,45.
- ODONTÓLOGO:** Lunes a viernes, de 8 a 12.
- GABINETE INYECCIONES:** Limes a viernes, de 8 a 12.
- PEDICURO:** Viernes, de 18,30 a 20,30.
- SALA DE ARMAS: Prof. de Educación Física:** Lunes a sábado, de 9 a 11;
Prof. de Esgrima: Lunes a sábado, de 9 a 11 y de 18 a 20.
- STAND DE TIRO:** Martes y jueves, de 17,30 a 19,30; sábados de 9,30 a 11,30.
- SASTRERÍA:** Lunes a sábado, de 8 a 20; domingos, de 8 a 12.
- BAÑOS:** Lunes a sábado, de 8 a 13 y de 16 a 21; domingos, de 8 a 13.
- BAR:** Diariamente, de 8 a 22.
- PELUQUERÍA:** Lunes a viernes, de 8 a 20; sábados, de 8,30 a 20.
- MANICURA:** Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9,45 a 12.
- COMEDOR:** Lunes a viernes, de 12,30 a 14,30; sábados, domingos y feriados, de 12 a 14.
- DEPÓSITO DE BULTOS (Subintendente):** Lunes a viernes, de 8 a 11 y de 14 a 16; sábados, de 8 a 11.
- DORMITORIOS:** Reserva de alojamiento, de 7 a 20.
- BUZÓN:** Retiro de correspondencia, de lunes a viernes hábiles, a las 8,30, 12,30, 17 y 20.
- TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA:** Efectuar pedidos al Intendente.
- TELEVISOR (4º piso):** Diariamente, de 18,30 a 21 y de 22 a 23.
- GUÍA DE CASAS DE COMERCIO QUE EFECTÚAN DESCUENTOS:** Solicitarla en Secretaría.

PANTEON

HORARIO DE VISITAS

Días hábiles, de 7 a 12 y de 15,30 a 18.

Domingos y feriados, de 8 a 12.

Feridos nacionales, clausurado.

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL

DIRECTOR:
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 474.616

NOVIEMBRE - DICIEMBRE 1955



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

**Excmo. Sr. Presidente Provisional de la Nación, General de
División Pedro E. Aramburu**

**S. E. el Sr. Ministro de Marina, Contraalmirante
Teodoro E. Hartung**

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente	<i>Contraalmirante</i>	Adolfo B. Estévez
Vicepresidente	1º <i>Contraalmirante</i>	Arturo H. Rial
	2º <i>Capitán de Navío</i>	Jorge E. Perren
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan C. Boschetti
Tesorero	<i>Cap. de Navío Cont</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Capitán de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Navío</i>	Oscar B. Verzura
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Víctor A. Grimaldi
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Cap. de Navío Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt
	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo J. B. D. Bogliano
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Perticarari
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Eusebio V. Algañaraz
	<i>Contraalmirante</i>	Alberto P. Vago
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Fragata Méd.</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
Vocales suplentes	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina
	<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Pío E. Ceballos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alejandro A. Galarce

Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Héctor J. Domínguez
	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Luis G. Causone
Suplentes	<i>Tte. de Navío Contador</i>	Alberto V. Muguerza
	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Victor J. B. Ragghianti

SUMARIO

PRINCIPIOS DEL PODER MARÍTIMO	463
<i>Por él Almirante Robert B. Cagney.</i>	
OPERACIÓN "ALERTA"	491
<i>Por el Capitán "M".</i>	
EL MAR COMO CAUSA DE LA PÉRDIDA DEL IMPERIO COLONIAL ESPAÑOL.....	495
<i>Por V. Mario Quartaruolo.</i>	
OCUPACIÓN MARÍTIMA EN TIEMPO DE GUERRA.....	509
<i>Por el Cap. de Corbeta Adolfo Víctor Ricardo Blüthgen.</i>	
GLORIA AL CREADOR DE NUESTRA MARINA. GLORIA A NUESTROS MARINOS DE HOY	515
<i>Por el Doctor Bernardo A. López Sanabria.</i>	
SOBRE LA CUBIERTA GLACIAL ANTÁRTICA	523
<i>Por el Glaciólogo Jorge J. Heinsheimer.</i>	
150° ANIVERSARIO DE LA BATALLA DE TRAFALGAR Y MUERTE DE LORD NELSON	527
LA ASISTENCIA DE LOS HERIDOS EN LOS COMBATES NAVALES DE 1814	533
<i>Por Jorge A. I. Liceaga.</i>	
NOTAS PROFESIONALES	545
NECROLOGÍA	565
ASUNTOS INTERNOS	571
BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA.....	581

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
Vocales	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Eusebio Algañaraz
	<i>Cap. de Fragata Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
Vocales	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Fernando Esquivel
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Pío E. Ceballos

Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
Vocales	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Navío Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Perticarari

Cultura:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Andrés Menu-Marque
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse

Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina
	<i>Capitán de Fragata</i>	Pedro P. Rivero

Reglamentación:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Oscar B. Verzura
Vocal	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
	<i>Cap. de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg

Dormitorios:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo J. B. D. Bogliano
Vocales	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse

Delegación Tigre:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza
Vocal	<i>Capitán de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharzu

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge E. Perren
Vocales	<i>Capitán de Corbeta</i>	Néstor O. Pozzi
	<i>Tte. de Navío I.M.</i>	Horacio J. Delgui

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
------------	---------------------------	--------------------



C.I.D.A. TEXTIL

IMPORTACION EXPORTACION

T. E. 37 - 9128

173 - Hipólito Yrigoyen - 1175
BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

HORARIO DE CONTADURIA

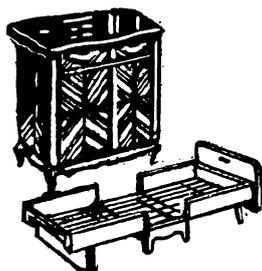
Lunes a Viernes: de 14.30 a 18.30 hs.

Sábados: de 10 a 12 horas

MUEBLES Y MUEBLES-CAMA

" A LOS SEÑORES MARINOS "
PRECIOS Y CONDICIONES ESPECIALES

PROVENZAL - VIENES
- A M E R I C A N O -
FRANCES - MODERNO



SECRETER-CAMA, REPISAS-CAMA,
DIVANES, SOFAS-CAMA, BERGER-
CAMA, ETC.

SADIMA *Muebles*

RIVADAVIA ESQ. CATAMARCA - LA ESQUINA DE LA ECONOMIA

MEMORIAS DEL

Almirante GUILLERMO BROWN

Con una noticia biográfica del mismo por el Capitán de Fragata Héctor R. Ratto y un estudio del doctor B. Villegas Basavilbaso sobre la influencia del Dominio del Mar en las Guerras de Emancipación Argentina. Con numerosos grabados.

APARECERÁ EN EL MES DE NOVIEMBRE DE 1955

EDITORIAL LYS

LAVALLE 437 - 4º Piso

T. E. 31 - 2561

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIII

Noviembre-Diciembre de 1955

Núm. 625

Principios del Poder Marítimo^(*)

Por el Almirante Robert B. Carney

En el mundo se producen sucesivamente hechos que exigen una continua “nueva apreciación” dentro de la estrategia nacional. Algunos de estos hechos, tales como los registrados en el terreno científico, pueden evolucionar rápidamente; en la era atómica debe prestarse atención a los presagios, pues si los hombres no recapacitan, seremos víctimas de una catástrofe. Pero ya sea en la paz, ansiosa paralización, o en el cataclismo, el mar será de importancia; y es sobre el mar y sobre el poderío marítimo que escribiré.

Antes de intentar llegar a conclusiones respecto al asunto del poderío marítimo, deben considerarse los amplios y eternos aspectos de la estrategia, y, en la contextura de cualquier período particular, deben escudriñarse objetivamente los factores especiales. Además, debe prestarse atención a los aspectos prácticos no sólo del mar, sino también de la tierra y del aire, por cuanto cada uno de estos estratégicos elementos han tenido y seguirán teniendo distintos efectos sobre la vida del hombre: efectos económicos diferentes, como, asimismo, diferencias políticas y sociales.

El hombre medio opina, respecto a la era en que vive, de acuerdo con el efecto que ésta tenga personalmente sobre él. Comprende que, con el advenimiento de la edad aérea, el tiempo y el espacio han sido rápidamente comprimidos, lo que hace posible

(*) De “*U. S. Naval Institute Proceedings*”, septiembre de 1955.

que pueda cenar en un continente y desayunar en otro; que una carta enviada desde Nueva York pueda llegar a Londres en breves horas; y que dentro del breve espacio de un fin de semana pueda recorrer una distancia igual a la que media hasta Georgia, distancia que el presidente Washington demoró 78 días en recorrer. Comprende que las rutas aéreas han proporcionado una excelente carretera y un camino directo para el ataque. Entiende que, con la llegada del átomo, ciudades y comunidades enteras pueden ser vaporizadas en cuestión de segundos; y, por desgracia, el hombre medio termina pensando que el mundo ha sido comprimido en todo sentido, posiblemente para el bien del hombre mismo o tal vez para su destrucción.

Pero en ciertos aspectos de la vida, el mundo sigue siendo más o menos del mismo tamaño que anteriormente. Esto es indudablemente cierto en lo que atañe al comercio y viajes marítimos. Poca gente sabe de los millones de toneladas de mercaderías que deben transportarse a través de los océanos del mundo, para que las naciones puedan producir y montar el producto de sus genios y de su industria; y antes de que pueda existir una verdadera comprensión de la estrategia nacional, o del significado de la tierra, el aire y el mar, uno debe mirar al mundo tal cual es.

Consideremos la tierra, por un momento.

La tierra es donde vivimos. Es donde se construyen nuestros caminos y ferrocarriles. Es donde se encuentran nuestros mercados. Está circunscripta por fronteras, algunas naturales y muchas políticas. De ella se derivan enormes cantidades de alimentos y minerales necesarios para la vida. Los asuntos del hombre están arraigados a la tierra y controlados desde ella. Pero también se encuentra íntimamente relacionada con los asuntos del mar y del aire.

En igual grado en que los asuntos terrestres del hombre están afectados por el aire, sus aspiraciones aéreas se encuentran íntimamente ligadas a la tierra y al mar, pues las comunicaciones aéreas siempre comienzan y terminan en la tierra o en el mar. Las rutas aéreas proporcionan al hombre el movimiento rápido para las cosas que necesita con urgencia; le proporcionan una nueva dimensión, un nuevo camino que afecta su economía y sus políticas, y ellas pueden ser empleadas para operaciones militares defensivas y ofensivas. Las exploraciones del hombre en el aire han facilitado notablemente las comunicaciones humanas, haciendo posible que el hombre posea un discernimiento más agudo y comprensivo de los rápidos sucesos de la actualidad.

Menciono el significado de la tierra y del aire en el prólogo por cuanto, si bien me referiré a la relación del poderío marítimo con la estrategia militar y nacional, jamás puede aquél ser considerado aisladamente o como una fuerza suficiente de por sí. No obstante, debemos tener siempre presente que, a pesar de todo, el mar es un factor vital. Esto no puede ser pasado por alto, así como tampoco podemos omitir deliberadamente las realidades de la buena tierra en la vida básica y en la filosofía.

¿QUÉ ES EL MAR?

Teniendo esto presente, es necesario considerar lo que el mar significa para el hombre dentro de su medio ambiente nativo.

Para el isleño del Pacífico Austral, por ejemplo, el mar es el hogar de su querida batanga que le ayuda a extraer su alimento del mismo. Es su medio de comunicación con otros isleños que viven más allá del horizonte. Por los relatos de sus antepasados y por sus propias cicatrices, sabía que los mares que lo rodean no siempre han sido amistosos; a veces han sido violentamente destructivos. Sabe que pueden ser empleados en provecho propio o que pueden volverse contra él.

Lo que el poderío marítimo implica no siempre es aparente para los que viven en islas muy grandes y las masas continentales; como no siempre entienden los principios que rigen el poderío marítimo, esas personas no han pensado y estudiado seriamente el problema. Éste se les torna real y comprensivo cuando la lucha por el mar se aproxima a sus costas o cuando amenaza a su solar nativo.

El mar tiene un serio significado para la isla altamente industrializada; es el sistema vascular de su corazón industrial; puede ser un medio de expansión o restricción del comercio. Puede traer felicidad o desesperación. El mar tiene un significado para todas las naciones, aun para las alejadas de las costas; por la protección que puede ofrecer, por la amenaza que puede desatar, por el embarque de cosas necesarias, por los productos exportados para su beneficio y por el poder que confiere su control.

Por consiguiente, el conocimiento del mar ha llegado a ser, casi lógicamente, una característica instintiva de los isleños, por ejemplo, el británico, el japonés o el polinesio. La influencia eterna del mar ha llegado a ser conocida, al igual que por ellos, por los que habitan en penínsulas como Grecia, Italia y Corea. En verdad, hoy día casi no existe gobierno alguno que, en un grado u otro, no reconozca la importancia del mar.

Dentro de los Estados Unidos, con su expansiva economía y sus compromisos mundiales, resurge la indispensabilidad del mar como factor vital en el mantenimiento de su propio standard de vida y mejorar el de todos los países con los que mantiene relaciones amistosas.

Hagamos un pequeño paréntesis y pasemos revista a lo que el mar significa para los Estados Unidos. El empleo del mar es esencial para nuestra fuerza económica y para nuestra continua prosperidad. Es un camino a lo largo del cual pueden intercambiarse las materias primas y los artículos manufacturados del mundo libre, alentando así la expansión y el crecimiento industrial internacional. Los mares ofrecen a los Estados Unidos un camino por donde puede proyectar su poderío militar; le permite apoyar y mantener ejércitos y fuerzas aéreas en ultramar, ya sean las propias como las de sus aliados. El mar es llave esencial para la prosperidad en épocas de paz y supervivencia en tiempos de guerra, y lo que es válido para los Estados Unidos, lo es también para nuestros aliados. Los lazos del mar dan valor, confianza y cohesión a los pueblos que se unen para su bienestar y para su seguridad.

Si el mar es vital para los Estados Unidos, piénsese en lo que significa para países como Inglaterra y Japón, a quienes el mar aísla completamente del resto del mundo. Piénsese en lo que el mar significa en la actualidad para Turquía; en el norte, le ayuda a separarse de una tierra hostil; en el sur, es un lazo con la Comunidad del Atlántico. Para todos ellos, el control seguro de los mares en manos amigas puede significar, en los términos más severos, supervivencia o muerte.

¿Qué significa el mar para Rusia? En primer término, desechemos la ilusión de que en esta época estamos tratando con el sufrido mujik de las canciones y cuentos. Estamos tratando con una nueva Rusia, que posee una gran capacidad mental y productiva. Estamos frente a una nueva Rusia que, a través de los años, ha aprendido muchas lecciones, algunas por amarga experiencia. Una de las que evidentemente ha aprendido es la de la influencia duradera del poder marítimo.

El hombre soviético, situado en la cima de hielo del Ártico que flota en las aguas polares, no podía dejar de comprender el vasto elemento estratégico que rodea a Eurasia y África. No puede dejar de ver que cubre $\frac{9}{12}$ partes del mundo, como tampoco puede pasar por alto el hecho de que el continente de Eurasia, con el de África, cubren las $\frac{2}{12}$ partes del mundo. Indudablemente,

debe apreciar la importancia crítica del mar para aquellos pueblos que resisten la ideología comunista. Todos los indicios contemporáneos señalan el hecho de que los dirigentes comunistas prestan suma atención a la importancia de la influencia marítima, tal como se desprende de la dedicación de parte de su esfuerzo nacional en esa dirección.

Todo señala una Rusia hábil, implacable y de rápido progreso, completamente al tanto de que si desea llevar adelante sus planes y sus objetivos frecuentemente manifestados, ella debe desarrollar un poder marítimo capaz de controlar esas zonas de mar esenciales para el logro de las tareas que se ha prescrito a sí misma.

Es por ello que aunque consideremos someramente la influencia del mar sobre el mundo en que vivimos, debemos llegar a la conclusión de que sigue siendo un factor vital en los asuntos del hombre.

EL MODELO

El modelo del poder marítimo ha sido advertido fugazmente y de cuando en cuando en épocas pasadas, pero casi siempre desde un punto de vista estrecho y local. Unos pocos vieron realmente las aplicaciones prácticas, pero fracasaron en descubrir o compilar los principios.

En una oportunidad, Temístocles manifestó que “quien pueda retener el mar, posee el dominio de la situación”. Unos 2.100 años después, Sir Walter Raleigh lo dijo en la siguiente forma:

“Quien ejerce el dominio del mar, domina el comercio mundial; quien ejerce el dominio del comercio mundial, domina las riquezas mundiales y, en consecuencia, al mundo en sí.”

El presidente Washington percibió inmediatamente la importancia que para los Estados Unidos significaba adoptar medidas tendientes a lograr una fuerza marítima adecuada. Expresó que, a menos que nuestro comercio exterior contara con alguna fuerza protectora, siempre estaría inseguro, y que nuestros ciudadanos se verían nuevamente expuestos a las calamidades de las que recién habían sido liberados.

En su autobiografía, Teodoro Roosevelt expresa que, a su juicio, el mejor servicio que prestó a la paz en su época, fue el viaje alrededor del mundo que en 1907 realizara la Gran Flota Blanca. Y dice: “El éxito del crucero, llevado a cabo sin un solo accidente, acrecentó en forma desmesurada no sólo el prestigio de nuestra flota, sino también el de nuestra nación; y fue una indiscutible ayuda para la causa de la paz internacional.”

Hay épocas en la historia en que el dominio del mar parecería haberse logrado casi accidentalmente y con poca o ninguna comprensión de los principios que él encierra. Tal vez algunas naciones llegaron a una grandeza marítima —y, por ende, al poder mundial— por medio de un lento proceso expansivo del comercio estimulado por mercaderes particulares; otras se vieron obligadas a comprender la importancia del mar como ruta para ejercer la fuerza y presión de sus ejércitos. Algunos pocos, pero muy pocos, vieron con claridad y discernieron las leyes físicas y económicas involucradas. Uno de ellos fue Nelson, cuyo sencillo pensamiento se concentró en las fuerzas marítimas enemigas como meta única y eterna. Sabía por instinto que la destrucción de estas fuerzas, en cualquier lugar que las hallara, anulaba la amenaza marítima enemiga y aseguraba a su país la capacidad de emplear el mar, con libertad sin trabas, para su propia ventaja.

Sin embargo, fue Alfred Thayer Mahan quien, casi a fines de siglo, realizó el primer esfuerzo resuelto para inquirir sobre los principios del poder marítimo y analizar su influencia sobre la geopolítica. Gracias al pensamiento inquisidor de Mahan, el mundo iba a saber algo del modelo básico, pues Mahan comprendió la influencia del poder marítimo sobre la historia y fue lo suficientemente astuto para no confundir armas con principios. Gracias a su habilidad para mantener su pensamiento libre de las limitaciones de las armas de su época, es que gran parte del mismo sigue siendo aplicable a nuestro presente y futuro.

Del aislamiento hecho por Mahan de causas, efectos, factores y resultados, surgieron la repetición de ciertos modelos que dieron una pista a la existencia de fundamentos básicos de aplicación universal. No fue ésta una hazaña de despreciar, pues a lo largo de la historia ha existido un juego interminable y confuso entre economía y fuerzas armadas, entre necesidad y capacidad, entre armas y tácticas, cada una de las cuales por momentos parecían ser una causa o aparecían en el rol de contramedida.

Un amplio estudio del complejo mar en sí y de su verdadero significado para la humanidad, revela un gran modelo, un modelo bastante parecido al efecto combinado de muchos esfuerzos sinceros. La dificultad reside en hallar la esencia original. Pero la verdad primordial puede expresarse así: aunque el control del mar es bueno para todos los que de él puedan beneficiarse, la determinación de la necesaria *medida* de control es el primer paso en el guarnecimiento de este gran poder para bien o mal.

No existe razón alguna para que una nación adquiera mayor

control marítimo del que necesita en una zona dada en una época determinada. Hay zonas y rutas marítimas vitales para los intereses de una nación; zonas donde existe una verdadera necesidad de control. Puede haber otras regiones donde bastará con negarle ciertas zonas al enemigo, o con ejercer un control temporario sobre ellas.

Siguiendo con el examen del cuadro, surgen otros elementos del modelo: metas nacionales, política nacional, el mar como ayuda o como obstáculo, las herramientas para guarnecer el mar o para combatirlo. El cuadro es cambiante, y se requiere paciencia y saber discriminar para clasificar los factores, gran discernimiento para descubrir algo que pueda ofrecer una pista de los funcionamientos corrientes de los principios; gran objetividad para aislar y exponer claramente los principios fundamentales.

LOS MEDIOS DE CONTROL NECESARIOS

El polinesio no piensa del mar en igual forma que el neozelandés, el australiano o el japonés. Tampoco está obligado el polinesio a ejercer las mismas medidas de control que deben llevar a cabo las gentes y las naciones que constituyen grandes comunidades políticas.

Sea que el mar se considere como medio de vida y supervivencia o simplemente como una oportunidad para ser explotado por contrabandistas y piratas; sea que proporcione un medio para operaciones bélicas; sea que se considere como una avenida para el comercio y una fuente de materias primas, tales factores determinan, para la comunidad involucrada, la medida necesaria de control marítimo.

Por lo tanto, podemos arribar a la razonable conclusión de que el grado de control marítimo depende, necesariamente, de todos los motivos de una nación interesada en el asunto: deseos y capacidades, necesidades y valor, amenazas y resistencias, apetitos y debilidades.

Tampoco podemos pasar por alto el accidente geográfico, al considerar la necesaria medida de control marítimo. Por ejemplo, la carta revela que, por su situación geográfica, el Japón tiene una oportunidad de emplear el mar mucho mayor que la de Alemania. Posee salidas y entradas menos restringidas. Por otra parte, Alemania se encuentra en una situación más favorable con respecto a su suficiencia industrial. Todo indica que continuará la importancia de la geografía cuando crucemos el umbral nuclear.

Antes de la segunda guerra mundial se pensaba de la necesaria medida de control marítimo en términos de los diversos tipos, cualidades y tonelajes en poder de una nación dada; en términos de necesidades nacionales individuales, insuficiencias, deseos y climas políticos. Recientemente, con la firma de NATO y SEATO más todos los convenios bilaterales y multilaterales del mundo, el control del mar debe ser considerado en forma colectiva, contribuyendo cada nación con las fuerzas más adecuadas a sus circunstancias tecnológicas, económicas, políticas, militares y geográficas.

Un país puede hallarse convenientemente dotado de una fuerza marítima no militar, otro puede ser rico en depósitos minerales, mientras que otro puede haberse especializado en construir y operar tonelaje combatiente. Bajo el principio de seguridad colectiva, el mar proporciona una catálisis para que naciones de idéntica forma de pensar unan sus recursos, a fin de que las pequeñas piezas puedan montarse en un gran mosaico.

Juntas, las Naciones Unidas desarrollan un modelo de fuerza, variedad e imaginación combinadas que, así lo esperamos, les permita usar los mares en busca de sus objetivos comunes y darles la capacidad de impedir su uso por los desafiantes de la libertad.

Tal como para cada nación ha sido históricamente necesario derivar sus propios conceptos y medidas para el control del mar, compatibles con sus metas y políticas nacionales, así también hoy es necesario que los grupos de naciones aliadas piensen en términos de la posibilidad y practicabilidad de sus aspiraciones combinadas.

EL DESARROLLO DE LA POLÍTICA NACIONAL

La política nacional es algo que no puede definirse en una frase o en un párrafo. De por sí, es la suma total de las innumerables decisiones adoptadas en la jefatura del gobierno. Algunas de ellas son amplias en su alcance; muchas son pequeñas y técnicas. Los Estados Unidos han desarrollado amplias políticas nacionales con respecto a asuntos que conciernen a la seguridad nacional. Existe una política nacional con respecto a asuntos tales como inmigración, tarifas y cambio extranjero. Existe una política económica nacional referente a ciertas regiones de la tierra y se han cristalizado amplias políticas con respecto a ciertas naciones. Tenemos política nacional sobre rubros que deben ser importados y exportados, algunos de los cuales pueden ser de importancia tal que estaríamos dispuestos a emplear la fuerza militar para asegurar su seguro arribo. Tenemos políticas referentes a deta-

lladas relaciones con otros países, y poseemos contra-políticas referentes a las políticas nacionales de otros países.

En fecha más reciente se han adoptado políticas nacionales respecto a asuntos nucleares; se han tomado decisiones respecto a qué rubros serán producidos y qué información atómica será diseminada.

Así sucede con todas las naciones. A medida que las miles diferentes políticas nacionales choquen en el escenario internacional, algunas resultarán benéficas en muchos conceptos; otras generarán fricciones desagradables, y éstas, de ser suficientemente serias, pueden terminar en un conflicto armado.

Una principal política de los Estados Unidos se basa en el precepto de que la unidad, en el mundo libre, proveerá la fuerza contra los objetivos admitidos del comunismo internacional y, a su vez, la fuerza contribuirá a la seguridad. Se basa en la creencia de que deben realizarse continuos esfuerzos para extender y reforzar al mundo libre, moral, económica, espiritual y militarmente. Surge, en consecuencia, de que numerosas políticas nacionales de los Estados Unidos están asociadas a los intereses básicos de todos los pueblos amantes de la libertad, incluyendo a los que no pueden hablar y que viven en un vacío espiritual.

Es de gran significación el hecho de que los Estados Unidos no alberguen aspiraciones con respecto a territorio adicional. Ha renunciado al botín de las guerras pasadas y ha seguido consistentemente la política de otorgar y promover la independencia de otros pueblos. Su pueblo ha progresado bajo un sistema de libre empresa.

Una paz verdadera es el objetivo fundamental del gobierno de los Estados Unidos. Por instinto, desearíamos que todos los hombres tuvieran los derechos divinos para gozar de una vida plena y libre y para disfrutar de las bendiciones de la libertad y de la búsqueda de la felicidad; no obstante ello, este noble deseo puede chocar con las costumbres, mentalidades y rasgos raciales armonizados a diferentes filosofías, tal vez mejor encuadradas para las necesidades en otras partes del mundo.

Habiendo resuelto sobre ciertas políticas nacionales, una nación comprende entonces la necesidad de determinar qué es lo que se puede hacer por medio de las realizaciones. Éste es el principio de la formulación de una estrategia nacional. Cuando una nación desarrolla una estrategia, debe formularse las siguientes preguntas: ¿Qué desearía obtener la comunidad política? ¿Son factibles

tales objetivos, en vista de las condiciones existentes? Evidentemente, ninguna nación debe fijarse metas que están muy lejos de su alcance; eso puede terminar en una invitación al desastre. Debe notarse, no obstante, que a medida que aumenta la capacidad de una nación, ésta puede extenderse un poco más en procura de sus objetivos; y, viceversa, a medida que decrece la capacidad, debe reducir sus ambiciones.

Siendo la política nacional una expresión de esos factibles y flexibles programas para el bienestar común, es axiomático que la estrategia involucrada en la política jamás puede ser estática. La estrategia se acomoda a las circunstancias, y las circunstancias nunca son estáticas. Por lo tanto, no debe sorprender el hecho de que los planificadores militares revisen y alteren constantemente sus conceptos estratégicos.

Al determinar una política nacional, frecuentemente es necesario hacer ciertas suposiciones con respecto no sólo a las capacidades, sino también a las intenciones de otros pueblos. Por lógica, los planificadores nacionales y los diseñadores de política, de ser sensatos, revisarán seguida y cuidadosamente esas suposiciones básicas. Cuando Yugoslavia rompió con el bloque soviético, fue necesaria una nueva apreciación por parte de todas las naciones del mundo libre, como también por las que se encuentran bajo el control soviético; ahora corresponde una nueva revisión. La creación de una Austria libre surtirá efecto sobre las políticas nacionales de muchos gobiernos frente a este nuevo país independiente.

El tiempo impide una revisión de los numerosos capítulos de las diversas estrategias de una gran potencia, tal como Estados Unidos. En forma amplia y breve podemos manifestar que una Europa libre es esencial para la preservación de nuestra forma de vida; que el Asia sudoriental, con sus enormes recursos, debe permanecer libre; que es necesario un equilibrio estabilizador en la región del Lejano Oriente para suprimir los temores y amenazas de un conflicto expandido ahí; que Estados Unidos debe continuar contribuyendo con su aporte económico, militar y espiritual a los pueblos libres, para ayudarlos a mantener su libertad en bien de todos. Y los aliados deben continuar controlando los mares como medio de enlace mutuo.

Surge, por lo tanto, que si se desean lograr estos objetivos amplios, existe una necesidad implícita de planear sólidos cursos de acción afirmados no sólo en el idealismo sino también en el realismo, y las políticas resultantes serán más efectivas si son fácilmente entendidas por el amigo y por el enemigo.

He aquí una acotación muy importante: en igual forma que es difícil mantener un buque en posición sin arrancada, más difícil resulta lograr un objetivo nacional que no es más que un intento de mantener el *statu quo* frente a dinámicas políticas opositoras. Una nación o raza que se expande y empuja, presenta un difícil problema para las que simplemente tratan de mantener condiciones estables.

FUERZAS MILITARES EN EL PROYECTO DE POLÍTICA NACIONAL

¿Qué fuerzas militares requieren las coaliciones de libertad y por qué? Evidentemente, necesitarán arsenales que derroten a nuestro más probable enemigo. Comparando la fuerza del mundo libre contra la de él, sólo podemos llegar a la conclusión de que el mundo libre no puede enfrentarlo solamente en tierra, aun cuando nos conformáramos con librar la batalla a su manera. Tiene actualmente armas nucleares en potencia; tiene un ejército efectivo y poderoso; está construyendo una armada de creciente importancia en su proyecto de extender su zona de control y de proyectarse hacia el mar.

En esta edad del hidrógeno, lo que primero se necesita es el poder de disuadir, una fuerza que convenza en forma tal que ningún enemigo, no obstante su poder, pudiera llegar a otra conclusión que no sea aquella de que el camino más seguro para *no* lograr su objetivo sería el de iniciar un conflicto que pulverizaría todo lo que él mismo ha tratado de construir. Éste es el primer requisito de nuestro poder militar.

Quizás esto no ofrezca una decisión definida, pero aun es preferible un equilibrio inestable a una prueba total de fuerza. Pero supongamos que los hombres no puedan evitar la guerra. Entonces debemos ganarla. Y sólo puede ganarse convenciendo al enemigo de la inutilidad de sus esfuerzos, destruyendo sus fuerzas, incapacitando su poder y quebrantando su voluntad de lucha. Para lograr esto debemos impedir que triunfen las puntas de lanza de sus esfuerzos. Debemos impedir que sus ejércitos ocupen territorio amigo. Debemos embotar su capacidad, tanto estratégica como táctica. Debemos frustrar sus esfuerzos para cortar nuestras rutas marítimas. Debemos colocar un torniquete en sus propias fuentes de abastecimiento marítimo. Además, debemos adoptar toda medida práctica dentro de nuestros medios, para evitar que un ataque atómico destruya las partes vitales de los Estados Unidos, sin lo cual jamás podría triunfar la libertad.

Debemos estar preparados para afrontar ese holocausto, pero

no hay seguridad de que tal holocausto venga y no hay justificación para predecir que dejaremos de estar plagados de conflictos menores.

Puede que la opción no sea nuestra; debemos estar listos para una variedad de contingencias. En consecuencia, no podemos presumir que el átomo, como arma, substituye a todo, pero sí debemos considerarlo como algo adicional. Debemos seguir manteniendo la capacidad de afrontar exitosamente agresiones menores, las que, desde el punto de vista comunista, pueden facilitar grandemente la conquista total.

Todo esto se resume en la necesidad de una capacidad aérea estratégica, una capacidad aérea nacional para lanzar armas atómicas tácticas mediante una variedad de sistemas de lanzamiento; un ejército con armas atómicas para pulverizar las olas humanas que tal vez debamos enfrentar, y una armada que pueda proyectar nuestro poderío contra el enemigo sin considerar las amenazas que puedan surgir del aire o del mar, una armada que pueda enfrentar y derrotar cualquier amenaza enemiga proveniente del mar. Todas estas cosas deben ser logradas y mantenidas con los recursos adjudicados al esfuerzo militar.

Algunos de nuestros recursos militares pueden ser entregados beneficiosamente a nuestros aliados, no como regalo sino como una verdadera expansión militar aliada. Dentro de nuestra propia familia, debemos establecer una buena división de los recursos dentro de las distintas fuerzas armadas. Para esto no existe una fórmula única. Es asunto de sano juicio, discusiones largas y meditaciones —a veces concesiones—, recalcando la absoluta e indiscutible necesidad de sobrevivir a un ataque total y de destruir la capacidad del enemigo a lanzar un ataque del cual no podríamos recuperarnos rápidamente. Este punto se establece con un propósito específico. En asuntos de defensa nacional no puede existir más el pensamiento estrecho y partidario; y esto es más cierto con respecto a los Estados Unidos por la posición singular que ocupa en el mundo, tanto geográfica como económica.

Los hombres no pueden seguir enceguecidos por el fanático pensamiento de armas o conceptos únicos.

Entendiendo que el pensamiento naval debe seguir constantemente este lineamiento, debemos analizar el lugar del poder marítimo en el proyecto de política nacional.

EL PODER MARÍTIMO EN EL PROYECTO DE POLÍTICA NACIONAL

Una vez que han sido determinados los fines nacionales, debe planearse la forma y manera de lograrlos. En algunas zonas será suficiente la diplomacia. Habrá otras donde se requiera un cuidadoso examen de las estructuras financieras y tal vez de los delicados tintes del pensamiento político interno; otros objetivos requerirán un examen de las disponibilidades de materias primas, las posibilidades de producción y la situación del potencial humano, tanto cualitativa como cuantitativamente. En caso que ello implique una postura militar, debe decidirse si las fuerzas esenciales pueden ser mantenidas como precaución contra la probabilidad de desafío.

Es casi imposible considerar esas fases del poderío y política nacional sin considerar la futura disponibilidad de comunicaciones marítimas. Esto es cierto, ya sea que consideremos las grandes presiones pulsativas, pensemos en términos de limitadas luchas periféricas o contemplemos una agresión atómica total. La estrategia de las naciones libres está inextricablemente ligada a su capacidad para moverse libremente en el aire y en el mar.

Existe la necesidad, en aguas del Atlántico, de una supremacía marítima y aérea; el océano Atlántico es la verdadera esencia de la alianza atlántica. Dicho océano y sus zonas periféricas han sido, en dos oportunidades, factores del motivo de una guerra y del resultado de la misma. Una coalición tal como la NATO no podría existir sin la capacidad de proyectar y sostener el poder militar en Europa, sin la capacidad de construir y apoyar bases de ultramar e industrias bélicas aliadas, sin la capacidad de intercambiar materias primas y artículos manufacturados. Jamás hubiera sido tenida en cuenta. Como tampoco, en la Europa meridional, podrían los turcos y los griegos haberse plegado a la Comunidad del Atlántico sin la seguridad de que el Mediterráneo podía ser cubierto y controlado con efectividad por fuerzas amigas.

Cuando, en febrero de 1952, Grecia y Turquía se plegaron a la NATO, sus dirigentes gubernativos manifestaron que su continuada participación en el caso desgraciado de una guerra, dependería del reabastecimiento y apoyo desde el mar. Una ojeada a la cuenca mediterránea explica la importancia que esas naciones atribuyen a las comunicaciones marítimas. Casi ni existen rutas hacia las fuentes de reabastecimiento, el terreno es difícil, y las líneas de comunicaciones terrestres son fáciles de vedar. El transporte voluminoso no puede efectuarse por aire y el gran volumen de sus necesidades debe venir por vía marítima.

El cuadro no difiere si lo miramos desde Europa septentrional, desde Dinamarca y Noruega. Su futuro, como también el de Alemania y Gran Bretaña, estaría gravemente amenazado sin la capacidad aliada para controlar las zonas del mar del Norte y del de Noruega.

Lo mismo ocurre en el Pacífico. El Pacto de Manila no tendría significado alguno de no existir comunicaciones aéreas y marítimas para ayudar a mantener la voluntad del pueblo; tampoco hubiera significado algo el Tratado ANZUS; ni los chinos podrían mantener su gobierno en Formosa; ni los bravos patriotas de las Filipinas, Pakistán y Ceilán se hubieran expresado tan enérgicamente en pro de la causa de la libertad como lo hicieron en Bandung; ni los inversores privados hubieran arriesgado sus fondos para desarrollar recursos ultramarinos en lugares como el Congo Belga; ni pequeños países como Guatemala podrían haber resistido con efectividad la infiltración comunista; ni la industria e inventiva nipona podría haberse transformado en un baluarte de la libertad en el Lejano Oriente; ni Corea del Sur mantendría su libertad. Todo esto no podría haber ocurrido de estar en manos inamistosas la supremacía del océano Pacífico.

En forma más específica, consideremos el significado del poderío marítimo dentro del marco global de la necesidad económica. ¿Cuánta importancia merece el mar visto por los ojos del industrial nipón cuyo país, en 1953, debió importar más de cuatro millones de toneladas de mineral de hierro para afrontar las demandas de su plan de producción y que, durante el mismo año, debió importar cerca de cinco millones de toneladas de carbón de coque y más de cinco millones de toneladas de petróleo? ¿Cuánta importancia merece el mar a los británicos que, salvo el carbón, virtualmente importan todas sus materias primas? ¿Cuánta importancia merece a los alemanes occidentales, italianos, suecos o franceses, todos los cuales importan más de lo que exportan? Por lógica no puede llegarse a otra conclusión de que las economías de los principales importadores del mundo se desbaratarían de quebrarse las comunicaciones marítimas.

El modelo del comercio exterior soviético sufre corrientemente ciertos cambios; existe una perceptible inclinación hacia más y más negocios sobre las rutas oceánicas. Actualmente, y por conveniencia, los soviéticos importan considerables equipos de transporte, especialmente barcos mercantes. Todavía se dirigen al exterior en busca de fibras textiles y alimentos, siendo de gran importancia sus importaciones de maquinarias. Últimamente los

soviéticos han incrementado sus exportaciones en rubros tales como el petróleo, granos, maderas, pieles, minerales y ciertos tipos de maquinarias. Por ejemplo, en los dos últimos años ha aparecido en el mercado internacional maquinaria rusa para perforaciones petrolíferas, habiendo suplantado el petróleo a los alimentos tradicionales como el rubro número uno de la exportación.

Los aliados libres no pueden dar por sentada su supremacía marítima. Éste no es un punto de vista partidario. Surge de la información respecto al desarrollo marítimo soviético cuyas implicaciones son en extremo serias. El continuo aumento de la fuerza marítima soviética dará lugar, con toda seguridad, a nuevas ambiciones soviéticas las que, a su vez, pueden conducir a una estrategia más ambiciosa.

La cuestión de fuerza y estrategia es parecida al problema del pollito y del huevo. La fuerza puede alentar una amplia estrategia, y su falta puede restringirla; por otra parte, una estrategia que ha sido determinada firmemente puede conducir a la creación de la fuerza para apoyarla. Nadie sabe quién vino primero, si el pollito o el huevo. Como tampoco está siempre claro si la estrategia crea la fuerza en forma de fuerzas militares, o si las fuerzas militares determinan la estrategia; tal vez un poco de ambas.

En el caso de los soviéticos, es indudable que están creando un gran número de buenas herramientas navales y lo hacen teniendo un objetivo en vista. Sólo podemos presumir que la naturaleza del objetivo es una misión más amplia para el poder naval soviético y tal vez aspiren a esa bajo la cual opera la armada de los Estados Unidos: obtener y mantener el control de los mares y negar su control a cualquier enemigo. Bien puede ser éste el fin fundamental del Soviet. Entretanto, han creado cierta medida de poder naval y deben acomodar su estrategia a la fuerza marítima que han podido generar.

Por ahora el Soviet no posee fuerzas navales que le permitan contemplar capturas agresivas de territorios ultramarinos. Pero sí posee un programa de construcciones que le permitirá expandir su estrategia presente. A medida que progresa su programa de entrenamiento, a medida que se torna realidad su programa de construcciones y a medida que se tornen hábiles en las formas de la guerra naval, su pensamiento estará materialmente afectado por sus crecientes capacidades. Actualmente no existen dudas de que por el momento la estrategia soviética es la de controlar zonas marítimas seleccionadas, adyacentes a sus propias fronteras cos-

teras y luego expandir ese control a medida que aumenten sus recursos y capacidades.

En ciertas regiones ya se han inmiscuido en el poderío de las fuerzas navales aliadas en el ejercicio del control marítimo. Como, por ejemplo, en el mar de Okhotsk, al norte del Japón. En ese lugar, las fuerzas navales soviéticas, de superficie y aéreas, con el apoyo de bases terrestres cercanas, combinadas con una gran potencialidad submarina, poseen actualmente una substancial capacidad para desafiar el empleo de esas zonas restringidas por las fuerzas navales de otras naciones.

Esto no implica que, en esa zona, no pueda hacerse frente a la fuerza militar soviética. Puede enfrentarse mediante amenazas aéreas a sus bases y fuerzas; mediante firmes operaciones submarinas. Puede que balanceando la relativa capacidad marítima actual del Soviet con las de las naciones libres en esa región, ésta pueda llegar a transformarse en un acuoso e inhabitado desierto, excepto por la presencia de unos pocos toscos exploradores y pioneros. Pero hasta eso es significativo, pues señala una reducción en lo que una vez era una total y clara supremacía marítima aliada.

Ojeando la carta mundial vemos otras zonas de creciente poderío naval soviético, tales como el mar del Japón, el de Barentz, el Negro y, por supuesto, el Báltico. Mediante un sensato despliegue de sus fuerzas, los soviéticos pueden crear cierta amenaza a la libertad de acción de las fuerzas aliadas en aguas asiáticas costeras.

La capacidad submarina soviética introduce la posibilidad de, por lo menos, intermitentes extensiones de influencia militar marítima más allá de sus propias aguas costeras.

Si bien es cierto que estas nuevas regiones de interés marítimo soviético pueden ser transformadas en difíciles para las fuerzas navales del Soviet hasta el punto de neutralización, el hecho en sí de la necesidad de tal neutralización indica la reducción del margen mundial de superioridad de las fuerzas navales aliadas. Este hecho, tan desagradable y sorprendente en sí, debe poner punto final a la contemplación. Debe estar siempre en nuestro pensamiento, planificando para el presente y para el futuro. Debe reflejarse con propiedad en nuestros planes y en los agregados que hagamos a nuestro inventario de naves, armas y aviones.

Yo señalaría específicamente que, aunque por ahora parece

que nuestra estrategia del Atlántico es lo suficientemente estable y bien comprendida, existe una necesidad de mayor vigilancia al determinar nuestra estrategia en el Pacífico, debido a la progresiva reducción de la diferencia marítima. Existen veintenas de millones de amigos asiáticos cuya propia existencia depende del mar. No podemos arriesgarnos a que se desarrolle una situación que eventualmente podría desafiar nuestro control de cualquiera de esas rutas marítimas del Pacífico esenciales para la seguridad y cohesión de los aliados. Un progresivo y creciente poder marítimo soviético constituye una amenaza a esa seguridad y cohesión.

Esta época trae a la memoria la década después de 1930, cuando nuestro país comprendió la necesidad de una armada bi-oceánica.

Nuestro compromiso naval con la NATO y las realidades de la situación en el Pacífico, establecen nuevamente la necesidad de un concepto bi-oceánico, esta vez sobre una base internacional más amplia. En la actualidad, Estados Unidos hace malabarismos con las fuerzas de los dos océanos, a fin de afrontar las exigencias de ambos. Pero las fuerzas navales norteamericanas actuales no alcanzan para enfrentar las necesidades instantáneas y urgentes de una guerra global. Si tuviéramos que hacer frente a la tragedia de una guerra total, necesitaríamos mayor capacidad de la que poseemos a fin de satisfacer las necesidades aliadas en ambos océanos.

La expansión soviética en el Pacífico no se limita al sector marítimo. Se ha registrado un gran incremento de expansión económica en la Siberia Occidental, por lo que, hoy en día, la Unión Soviética está logrando un *status* casi de autoabastecimiento en una zona que tiene acceso a las rutas esenciales del Pacífico. Esto es algo que los americanos deben masticar con atención y digerir lentamente.

Se informa que en la zona noreste de Siberia el Soviet tiene acceso inmediato a minerales tales como el antimonio, plomo, zinc, tungsteno, azufre y bauxita. Hay marcados indicios de que en este sector pueden estar excavando en busca de uranio como también de plechbenda, que es otra fuente de uranio y de radio. Ya han descubierto y desarrollado amplias fuentes carboníferas que les proveerán del tan necesitado combustible y energía local para las instalaciones industriales.

Lo que también es muy significativo es que en esta zona terrestre han encontrado grandes depósitos de oro. Como resultado de ello, en la costa noreste de Siberia ha nacido una ciudad com-

pletamente nueva llamada Magadan. Poblada en su mayor parte por obreros esclavizados es, con toda probabilidad, la ciudad de más rápido crecimiento del mundo. Hace dos décadas la zona estaba habitada por pescadores solamente. En 1949 la población había llegado a 50.000 personas. Cuatro años después había aumentado a 100.000 y, de acuerdo con el Instituto Soviético para la Planificación de Ciudades, los planes de construcción anticipan que para 1963 la ciudad habrá duplicado su población. El puerto de Magadan es uno de los mejor resguardados del mar de Okhotsk. Tiene profundidades de 36 pies y permitirá el anclaje libre para más de cien barcos de la armada, incluyendo naves de combate de los mayores tamaños.

Mientras la atención se fija en la potencialidad soviética en el Lejano Oriente, tal vez deba hacerse una mención a la ciudad de Komsomolsk y de los astilleros Amur, de esa ciudad. A los dos años de establecerse dicha ciudad, había comenzado una limitada producción en el astillero y cinco años después la producción total estaba en marcha. El astillero Amur es hoy en día el mayor productor de nuevas construcciones en el Lejano Oriente y ya ha construido cruceros pesados, destructores y submarinos.

Aparte de su capacidad para construcciones navieras, el astillero produce acero para naves; tiene un arsenal y fábrica que producen motores Diesel, como también repuestos para maquinarias. Es así que vemos hoy día que la Unión Soviética posee en embrión, en su costa del Pacífico, todos los elementos básicos para el crecimiento económico y la realización marítima; y aunque por ahora resta mucho por hacer, los rusos están construyendo ciudades, fábricas y astilleros en una zona geográfica donde tienen acceso a los océanos abiertos, donde tienen puertos protegidos, donde ya han descubierto una abundancia de recursos naturales y, por lo visto, continúan realizando nuevos descubrimientos. Sabemos que, en un sentido nacional, están logrando la suficiencia técnica; aunque mucha de su mano de obra es esclava, la poseen en abundancia. Todo tiende a indicar que la Unión Soviética tiene la intención de desarrollar al máximo su poder potencial en el Lejano Oriente y que el poder marítimo jugará un papel cada vez más importante en el proyecto de su política nacional.

Si el mar aumenta en importancia para la Unión Soviética debido a su expansión económica y objetivos políticos, no es menos importante para los Estados Unidos, debido a la seguridad militar e interés económico comprendidos.

A los americanos les cuesta creer que Estados Unidos no sea

actualmente —en realidad, nunca lo ha sido— una nación que pueda autoabastecerse. Retrocediendo hasta el nacimiento de nuestra nación, observamos que nuestros mercaderes necesitaban del comercio exterior a fin de expandirse y prosperar; antes de la segunda guerra mundial, la producción americana de automotores requería la importación de elementos básicos desde sesenta distintas naciones; de los 77 materiales críticos estratégicos que necesita Estados Unidos, puede decirse que en sólo 11 de ellos se basta a sí mismo.

Por ejemplo, ¿cuántos norteamericanos saben que la mayor parte del cromito empleado en motores a reacción, en cañones, coraza y munición, proviene de la lejana Rodesia del Sur, Filipinas, Yugoslavia y Turquía? ¿Cuánta gente presta atención al hecho de que el manganeso (rubro muy crítico, pues sin él no se puede fabricar acero) procede del África y de la India? La falta de mica, empleada como aislante de cables eléctricos, podría perjudicar gravemente nuestra producción electrónica y retardar nuestras operaciones militares. La mayor parte de la mica procede de la India y del Brasil. El problema sigue en pie hasta tanto y siempre que podamos crear fuentes o substitutos domésticos adecuados.

Subrayo estos productos, pues son indispensables en la construcción de armas navales, vitales hoy en día y aún más vitales mañana. De no haber podido importar de ultramar, hoy no contaríamos entre nosotros a los recién llegados: el submarino "*Nautilus*", el portaavión "*Forrestal*" y el destructor "*John Paul Jones*".

Lógicamente, existen otros materiales críticos vitales para nuestra economía civil de paz, como también para nuestras industrias bélicas, que deben llegar a Estados Unidos por vía marítima. Más del 60 % del antimonio necesario para endurecer metales para cojinetes de motores, empleado en la fabricación de proyectiles y acumuladores, procede de países de Sud América, Sud África y Europa. La amosita, necesaria para la producción del amianto que se emplea como aislador liviano y resistente al vapor en las turbinas de naves de guerra, y para el cual no existen substitutos, sólo puede encontrarse en la Unión Sudafricana.

Casi el 70 % de la bauxita empleada en la producción de aluminio procede de ultramar, de Sud América y de la lejana Indochina. Estados Unidos depende cada vez más de la bauxita extranjera.

Otras deficiencias en minerales incluyen al cobalto, empleado en la fabricación de motores a reacción y turbinas a gas; la colum-

bita, para producir acero inoxidable y equipos para refinerías; la tantalita, empleada en superaleaciones resistentes al calor para aviones a reacción y proyectiles dirigidos, y de suma importancia en equipos electrónicos, herramientas de corte, proyectiles dirigidos y aviones a reacción. Todo esto debe importarse en cantidad de ultramar.

En el informe económico que el presidente presentó al Congreso el 20 de enero del corriente año, anticipó una continuación de la expansión económica de Estados Unidos. Expuso el presidente que “con una prudente administración de la economía nacional, dentro de una década nuestro país puede incrementar su producción desde el nivel corriente anual de 360.000 millones a 500.000 millones de dólares, con cifras expresadas en *dólares del mismo poder adquisitivo*”.

Reflexionando sobre tal expansión económica, es interesante correlacionar algunas apreciaciones emitidas en junio de 1952 por la Comisión Presidencial de Política de Materiales. La comisión llegó a la conclusión de que Estados Unidos había sobrepasado sus recursos, que en ciertos materiales existía un déficit que crecía rápidamente y que, en el caso de una guerra total, dicho déficit ascendería bruscamente. Continuó manifestando que Estados Unidos dependía cada vez más de fuentes de ultramar en cuanto a materiales básicos, tales como el mineral de hierro. En realidad, dos de los mayores productores de acero de Estados Unidos ya construyen enormes plantas en la costa oriental, anticipando el día en que la mayor parte del mineral de hierro procederá, por fuerza, de fuentes de ultramar tales como Liberia, Venezuela y Labrador.

La expansión comercial está vitalmente relacionada con el poder marítimo en el proyecto de la política nacional de los Estados Unidos. Desde épocas anteriores a la Segunda Guerra Mundial, tanto las importaciones como las exportaciones aumentaron en más del doble en nuestro país. A partir de esa guerra, Estados Unidos ha comprometido su ayuda, en distintos grados, a más de 64 naciones, empalmando seis continentes y tres océanos y comprendiendo un 54% de la población mundial.

Repito que todos los dólares y el esfuerzo norteamericano empleados en ultramar en mejoras y desarrollo para nuestros amigos transoceánicos serían nulos si perdiéramos nuestra capacidad de poder usar los mares. Igualmente, si no dispusiéramos del transporte marítimo para sostener las bases aéreas e instalaciones ul-

tramarinas, tanto para nuestro uso como para el de nuestros aliados, las inversiones realizadas a tal fin se esfumarían.

En la actualidad la economía y eficiencia del transporte marítimo está implícito en los planes recientemente aprobados para la ruta marítima Grandes Lagos - San Lorenzo, que alargan las rutas oceánicas hasta el mismo corazón del continente norteamericano. Esta ruta ofrecerá un camino substituto para desplazamiento en masa de materias primas y artículos manufacturados, a un bajo costo. Ofrecerá un acceso conveniente para facilidades de construcción y reparación de barcos en zonas relativamente seguras.

Esta clase de proyectos señalan la fe del ciudadano, tanto de Estados Unidos como del Canadá, en el futuro empleo de las comunicaciones marítimas.

En vista de lo que antecede, uno no puede menos que arribar a la conclusión de que la influencia del poder marítimo se torna mundialmente más importante en los asuntos del hombre. Y a medida que nace la era atómica, trayendo con ella átomos benéficos y destructivos, puede que esté por llegar la edad dorada del poder marítimo.

EL PODER MARÍTIMO Y OTRAS FASES DEL PODER MILITAR

Aunque esta discusión versa sobre el poder marítimo, debemos tener en cuenta que éste no es más que un componente de la fuerza nacional. Es uno de los numerosos elementos militares que integran esto que llamamos “poder nacional”.

La fuerza en el mar, aunque de enorme valor para la nación que la posee, no es de por sí suficiente para ofrecer seguridad nacional. Una seguridad firme debe crearse con muchos materiales —poder marítimo, aéreo, terrestre, industrial, y el poder de la inteligencia y voluntad humanas— todos apoyándose mutuamente en el esfuerzo común. Todo indica, además, que hará falta más de una nación para triunfar en una lucha de importancia en esta complicada época. Dicho triunfo necesitará los recursos y voluntades de aliados resueltos y de un poderoso y vibrante Estados Unidos.

Una de las características del poder marítimo es su flexibilidad. Una flota versátil puede emprender, por lo menos sobre una base provisoria y parcial, tareas que se encomendarían a otras fuerzas si estuvieran disponibles. Por ejemplo, en el sur de Europa la 6ª Flota de Estados Unidos proporciona actualmente gran

parte de la capacidad táctica aérea de los aliados. En su concepción, dicha flota no es, en sentido alguno, el sustituto apropiado de una organización aérea con bases terrestres. Pero debido a los presupuestos nacionales y restricciones económicas, y a causa de las implicaciones políticas al desplazar fuerzas dentro de otras fronteras, la contribución aérea de la 6ª Flota es de valor como único sustituto disponible para un aumento táctico aéreo en determinada región. Lógicamente, adquiere un poderío extra por el hecho de poseer capacidad nuclear.

Además, la 6ª Flota no es sólo una fuerza militar sino también una manifestación política de la voluntad y capacidad de los Estados Unidos para mantener abiertas las rutas marítimas y para proporcionar apoyo aéreo directo en el Mediterráneo.

El poder marítimo proporciona versatilidad y flexibilidad a las otras fases del poder militar. Aumenta la capacidad para ir en busca del enemigo en condiciones favorables. Además, y desgraciadamente, coloca un elemento de amenaza mundial en manos de los que buscan la agresión. Mientras que la Unión Soviética, era sólo un poder terrestre con componentes de poder aéreo y naval limitado a las capacidades de la Segunda Guerra Mundial, su sombra se extendió sobre sus cercanos vecinos continentales. Ahora, su capacidad ofensiva aérea y su creciente fuerza naval amplía los horizontes del comunismo militante internacional. Lo significativo del poder marítimo soviético reside en el hecho de que abre avenidas para consolidar cualquier efecto que haya logrado mediante la aplicación de su capacidad de ataque aéreo a gran distancia. Esto debe ser claro pues se asemeja, sin duda, a nuestro propio entendimiento y filosofía militar.

En realidad, todos los elementos del poder militar deben estar integrados y unidos estrechamente, pues se apoyan mutuamente en el mismo grado en que dependen de cada uno de los otros para el triunfo.

LAS HERRAMIENTAS DEL PODER MARÍTIMO

Debemos llegar a la conclusión de que es imperativa la retención de la supremacía marítima general, si deseamos lograr nuestras ambiciones y políticas nacionales e internacionales. Como corolario, también debemos llegar a la conclusión, aunque sea de mala gana, de que en la actualidad tal vez no pueda lograrse el control completo y absoluto del mar; por lo tanto, debería efectuarse una selección en cuanto a las medidas de control a adoptar. En la política nacional se reflejarán las limitaciones impuestas

a sí mismo y los consiguientes riesgos calculados; la determinación final será la de los tipos y cantidades de herramientas que se pueden poner a disposición para la misión y tareas aceptadas.

La planificación de las herramientas del poder marítimo exige estudios e investigaciones laboriosas y concienzudas. Pero existen inferencias respecto a las armadas del futuro, sin considerar nacionalidades. Jamás en la historia de la navegación han existido tantas probabilidades y oportunidades como las que se nos presentan hoy.

Debemos envidiar al joven marino que comienza su carrera naval, pues ante él se extiende un panorama de alcance sin trabas que ofrece un ilimitado juego a la imaginación y que desafía a lo mejor que puede producir el pensamiento y el cuerpo. La misteriosa producción de poder originada en una pequeña y curiosa masa de materia radioactiva; proyectiles dirigidos que en forma infalible buscan y destruyen a la aviación agresora; las pasmosas potencialidades de una flota con energía nuclear; la magia de los computadores electrónicos que nos ayudan a resolver problemas fuera del alcance de la más brillante inteligencia humana; todos estos milagros científicos crean desafiantes y excitantes conceptos navales.

Planear las herramientas del mañana comprende un estudio muy laborioso, pero existen numerosos factores al alcance del lego y muchos otros en los que éste estaría interesado. Las herramientas del poder marítimo dependerán siempre de dos factores fundamentales: las tareas que una nación sabe que va a originar en apoyo de sus propias y positivas políticas estratégicas y objetivos nacionales, y las tareas que le serán impuestas por los objetivos y capacidades del enemigo. Es difícil apreciar con precisión cuál es la intención de un adversario en potencia. No obstante, si conocemos algunos de los elementos de la fuerza de ese enemigo, podemos hacer ciertos cálculos con respecto a sus capacidades, y habiendo arribado a conclusiones cabales respecto a ellas, es posible desarrollar contra-planes y contra-medidas.

Por lo tanto, para modelar las herramientas del poder marítimo debe existir una cabal comprensión de nuestros objetivos pacíficos, de los objetivos de competidores amistosos, de los objetivos que debemos buscar en caso de hostilidades, y de los probables objetivos, capacidades e intenciones de esos cuyos fines e ideas se presume que implican un conflicto en potencia.

Una vez que los dirigentes gubernamentales hayan hecho estas determinaciones, pueden comenzar a modelar una filosofía

ofensiva y defensiva y, en el caso de una fuerza marítima, delinear los tipos de buques, aviones y facilidades necesarias y las características que deben poseer las armas.

Por ejemplo: con lo que se sabe sobre la capacidad submarina soviética, Estados Unidos y sus aliados pueden realizar una planificación bastante real. Sabemos que los submarinos pueden ser atacados en varias formas. Pueden ser destruidos en su lugar de origen, lo que, por supuesto, comprende la proyección de poder marítimo desde el mar. Pueden ser interceptados en los puntos de salida de sus diversas bases navales en el mundo; pueden ser interceptados en viaje hacia sus blancos, lo que implica su descubrimiento y ataque antes de que lleguen al convoy o a otros objetivos; o puede ser necesario repeler al submarino cuando éste ha llegado a la posición de ataque, lo cual implica una cerrada protección de puertos y convoyes. Es así que vemos la necesidad de operaciones de minado, submarinos destructores, escoltas de convoyes, fuerzas caza-destructoras, fuerzas de portaaviones de ataque y las necesarias medidas de defensa pasiva. Un estudio posterior da una buena idea de cuántas herramientas serán necesarias, qué clase de armas, los tipos de radar y sonar, y así sucesivamente. Por supuesto que esta es sólo una de las fases del problema marítimo; pero en igual forma puede determinarse lo que se necesita en las esferas anfibia, de minado, de reconocimiento aéreo, de defensa continental y otros rubros.

Sea dicho de paso, que la defensa continental siempre ha sido una especialidad de la armada norteamericana, y hoy, dicha armada tiene ciertas nuevas responsabilidades y contribuciones de gran significado.

La defensa continental comprende algo más que la defensa contra un ataque de bombardeo intercontinental. Los submarinos tienen poder para atacar nuestro territorio; pueden ser equipados para portar una variedad de armas, incluso aviones y proyectiles dirigidos con cabezas atómicas.

En la actualidad, Estados Unidos debe prepararse para enfrentar el peligro de un ataque sorpresivo a su metrópoli, pues la protección de nuestras partes vitales es tan esencial para la supervivencia de nuestros aliados como para nuestro propio bienestar.

La suma total de la consideración de estos factores queda finalmente expresada en el tamaño y composición de las fuerzas a mantener, las reservas de hombres, armas y abastecimientos que deben mantenerse listos, los costos anuales y los planes para una

población y economía movilizadas. La parte de la marina será balanceada con otras necesidades militares y económicas.

A la armada se le exigirá que proteja las zonas marítimas vitales para los Estados Unidos y para los intereses aliados, tanto antes como —Dios no permita— después del átomo. La armada necesitará fuerzas para apoyar los compromisos nacionales de ultramar, para rendir apoyo combativo efectivo a las armas hermanas, lanzar e interceptar proyectiles dirigidos y, en resumen, realizar cualquier tarea militar que pueda proyectarse con efectividad desde el mar.

Tal como señaláramos anteriormente, la respuesta será distinta para cada país debido a su geografía, su economía y sus vecinos, amigos o enemigos. El problema de la armada norteamericana es tal vez el más complejo de todos y por ende ofrece el mejor tema de estudio.

¿Qué necesita la armada norteamericana para desempeñar su papel y su misión? ¿Qué necesita para cumplir sus compromisos con las fuerzas militares y economías de nuestros aliados? ¿Dónde deberán luchar las armadas? ¿Qué se les exigirá que hagan? De las contestaciones correspondientes derivamos una flota compuesta de portaaviones para trasladar la guerra aérea a regiones en otra forma inaccesibles, portaaviones destinados a operaciones contra submarinos enemigos, fuerzas para proteger la navegación contra todas las amenazas que puedan ser lanzadas contra los convoyes, fuerzas para prohibir el esfuerzo enemigo mediante el minado, fuerzas anfibas, fuerzas para contrarrestar la amenaza de las minas enemigas, complejas disposiciones de comunicación, submarinos para sus tareas específicas, incluso para vedar el esfuerzo submarino enemigo, y plataformas para el lanzamiento de proyectiles dirigidos.

Una sabia nación o coalición jamás dependerá exclusivamente de un concepto o de un arma. Como tampoco puede asegurarse el empleo del poder marítimo por armadas que carezcan de versatilidad. El cañón y su proyectil asociado; el submarino y sus torpedos y proyectiles; el avión equipado con bombas y cohetes; naves combatientes de superficie y naves de la marina mercante y anfibas, todos son necesarios para producir una fuerza naval íntegra y balanceada capaz de cumplir con las misiones globales del poder marítimo.

Una nación que posea los elementos apropiados del poder marítimo puede desempeñarse en las $\frac{3}{4}$ partes de la superficie del globo y, en cierto grado, puede afectar la vida del hombre en

muchas partes del mundo. Puede concentrar poder en zonas críticas, puede mudar el centro estratégico de gravedad en operaciones bélicas y puede dificultar las ambiciones de los pretendidos agresores. Las herramientas deben mantenerse al día. Las armas en desuso pueden perder una campaña naval antes de su comienzo y no podremos dar por sentada nuestra supremacía técnica. La necesidad es de continuar una sabia modernización con miras al futuro, para evitar llegue a quebrarse el lazo marítimo de la civilización libre.

LOS PRINCIPIOS

Lo complejo del poder marítimo torna muy difícil el discernimiento de sus principios. Esto reza tanto para los mayores principios universales como para los principios menores de aplicación limitada.

Es básico manifestar que la estrategia nacional no es un término militar exclusivo, pues deriva de todas las fuerzas, las debilidades, las capacidades, las limitaciones del cuerpo político y su relación con otros en épocas de paz y de guerra.

Corresponde también llegar a la conclusión de que el poder marítimo está afectado por los medios económicos de una nación, por su potencial humano en términos de cantidad y calidad, por su capacidad industrial, por su filosofía gubernamental, por sus recursos naturales y por la medida de su poder total.

También podemos llegar a la conclusión de que para un futuro previsto, el grueso de hombres y materiales que se mueven en el mundo deberá transportarse por mar.

El comercio marítimo tiene cierta importancia, prácticamente, para todas las comunidades mundiales.

Los principios clásicos de la guerra —*movilidad, sorpresa, concentración, economía de fuerzas*— ocupan un lugar evidente en el empleo del poder marítimo. Además, hoy nace otro principio: el de la *dispersión*. Estos principios tienen un significado estratégico además de táctico, y la aplicación estratégica comprende funciones y políticas más allá del alcance de la responsabilidad militar.

Bajo el espíritu del pensamiento moderno, debe tenerse en cuenta que los principios clásicos de la guerra fueron originariamente enunciados en una época en que el movimiento era comparativamente lento. Al comprimirse el tiempo y el espacio, las contramedidas, la disuasión y las represalias efectivas, dan nuevo

significado a los principios clásicos, aunque no lleguen a cancelarlos.

Luego de aventar las reglas secundarias y los factores oscurecedores, parece que sólo existen dos principios básicos importantes que rigen la ciencia político-militar del poder marítimo.

PRIMERO: cualquier nación cuya economía y seguridad dependan en grado alguno del uso del mar, debe asegurarse a sí misma la medida de control marítimo proporcional a sus necesidades y recursos.

SEGUNDO: el control del mar no es una función absoluta, ya que sólo implica asegurar el grado de uso necesario y la prohibición de su uso funcional por parte de naciones o grupo de naciones inamistosas u hostiles.

Estos dos principios fundamentales son reflejos de la política nacional, pues el poder marítimo no puede considerarse aisladamente.

Con respecto a los principios secundarios de aplicación especial y selectiva, sólo puede decirse que cada caso requiere un análisis especial y las respuestas deben derivarse de los pertinentes factores existentes.

CONCLUSIÓN

Para terminar, es necesario referirse nuevamente a la “nueva apreciación” de que hablamos al principio. Es parte de la sabiduría mantener una “nueva apreciación” permanente sobre los cambiantes asuntos del mundo, pero es igualmente importante que las soluciones efímeras a problemas efímeros sean apresuradamente interpretados como principios que invalidan.

Los cambios en los lineamientos políticos y las innovaciones científicas requerirán siempre rápidos cambios de poder y métodos, como medidas interinas para contrarrestar la ventaja y mantener el equilibrio; este juego de medida y contra-medida, arma y contra-arma, será con frecuencia de un carácter tan radical como para obscurecer momentáneamente los principios básicos fundamentales. En ningún caso o situación es esto más cierto que en lo que respecta al mar.

El aspecto cambiante del mar ha obligado a los hombres a recurrir a muchos expedientes para guarnecer sus recursos y evitar sus peligros, pero todas las estructuras que el hombre ha creado para obtener del mar una vida segura, se apoyan en unos pocos e

inmutables principios de física. Idéntica simplicidad relativa sostiene a la ciencia y al arte del poder marítimo. Bajo y detrás de los millares de problemas que deben enfrentar los pueblos del mundo en el reino del poder marítimo, no hay más que algunos pocos grandes fundamentos y no importa lo complicada que sea la ecuación; su solución depende de la comprensión de esos fundamentos.

El más grande fundamento de todos es el de que, a menos que los mares se sequen, el hombre se verá frente al problema de lograr su propio cruce y evitar el cruce de su enemigo, pues por ahora no vemos para el futuro algún sustituto total para las grandes rutas marítimas.

GUERRA DE PORTAAVIONES

Por el Teniente OLIVER JENSEN, U. S. N. R.



Libro traducido al castellano y editado por la Biblioteca del Oficial de Marina, que contiene interesantes narraciones de la Guerra en el Pacífico.

Precio del ejemplar: \$ 4.—



EN VENTA EN LA OFICINA DEL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Operación “Alerta”

Por el Capitán “M”

I) El ejercicio.

En junio pasado se ejecutó en los Estados Unidos de Norte América un ejercicio de defensa antiaérea. El tema suponía un bombardeo aéreo del territorio por aviones portadores de bombas atómicas.

Se admitió que cayeron unas 50 bombas de poder variable: 10 equivalentes a las lanzadas sobre Nagasaki; otras 15 fueron de poder 2,5 veces superior (equivalente a unas 50.000 toneladas de TNT) y 6 fueron del poder de un megatón (1.000.000 toneladas de TNT).

Se estimó que estas bombas causaron unos 8.000.000 de bajas.

II) Bombas empleadas.

En febrero, el Consejo de Energía Atómica (A.E.C.) anunció que la bomba que explotó en Bikini, en marzo de 1954, cubrió una zona de efecto de unas 7.000 millas, siendo de unas 36 horas el lapso de peligro por permanencia en ella. Pero en una conferencia dada por el físico W. Libby, éste anunció que dicha bomba consistía en un mecanismo de tres pasos: una pequeña bomba A fue usada como “gatillo” de un mecanismo termonuclear que, a su vez, hizo explotar una gran bomba A, cuyos efectos alcanzaron una zona de unas 100.000 millas y perduraron por días y aun por semanas.

La real importancia de esta persistencia consiste en las medidas sanitarias de protección a adoptarse con las personas que queden fuera del cráter de explosión, cuando abandonen sus abrigos.

III) Medidas de protección.

El señor Val Peterson, administrador de la Defensa Civil de

los Estados Unidos (F.C.D.A.), expuso que los habitantes tienen tres caminos a elegir: sepultarse, morir o escapar. Tal es la premisa en que se basa su propósito operativo.

De estas alternativas defensivas, la evacuación es preferible a los abrigos subterráneos; se admira la solución dada por Suecia, colocando en estos abrigos a sus factorías y proveyéndolos para sus habitantes, pero se les considera costosos e inadecuados, pues aún a 100 pies de profundidad se estima que no son suficientemente seguros para el cráter de explosión de una bomba de hidrógeno y dentro de un alcance de una milla. Sin embargo, se conceden premios a quienes instalan sus fábricas bajo nivel del suelo o las dispersan suficientemente en su superficie.

La evacuación es considerada la medida más económica y se argumenta que Estados Unidos tiene sobre Europa la ventaja de su distancia a las bases aéreas potenciales del posible enemigo y su mayor superficie; 92 de las mayores ciudades norteamericanas contienen unos 70.000.000 de habitantes y ocupan tan sólo un 3 % de la superficie total. Cuando la "línea de vigilancia distante" se complete con una cadena de estaciones radar, que desde Hawai cruce la zona norte de Canadá y Groenlandia y llegue a las Azores, se calcula que estas ciudades tendrán un "plazo de prevención" de unas cuatro horas que, con un planeo adecuado, será suficiente para evacuar la gran mayoría de sus habitantes.

Algunos ejercicios han sido ya estudiados, planeados y ejecutados. En Milwaukee, ciudad de un millón de habitantes, se estima que su población puede ser trasladada a una distancia de 25 millas en unas 7 horas. Bajo condiciones ideales se considera factible el traslado de 600.000 personas en dos horas y 800.000 en tres horas. En un ejercicio efectivo llevado a cabo en Mobile (Alabama) fueron evacuadas 25.000 personas desde la zona central a los alrededores en 22 minutos, empleándose sólo automotores; a este respecto se recuerda que muchas ciudades americanas son desalojadas diariamente en casi igual proporción por el tráfico suburbano de habitantes.

Sin embargo, se aprecian las dificultades de tales operaciones por la congestión de tráfico que las evacuaciones crearían y su importancia fue reconocida al tratarse el proyecto de ley de caminos por valor de \$ 100.000.000.000.

Finalmente, resta tener en cuenta las posibles zonas de evacuación utilizables, función no sólo de la extensión del territorio, sino también del número de bombas caídas; se acepta que la zona peligrosa creada por la explosión de una bomba es de 200 millas

de extensión, pero como las partículas radioactivas son arrastradas por el viento, no solamente se presenta la resolución geométrica, sino también la de inmunización de las zonas de evacuación elegidas y, al respecto, ya el servicio meteorológico irradia dos veces por día el *upper air fall-out observations* (caída de partículas radioactivas en las capas superiores), esperando así poderse plotear la marcha del cono atómico (*fall-out*) que la explosión, produce.

IV) Las servidumbres.

La evacuación en masa de las ciudades crea problemas varios; aunque muchos pueden alojarse en poblaciones rurales, ellas no son suficientes; debe preverse, además, la alimentación, sanidad, etc. de los evacuados, que crea las consiguientes necesidades de abastecimiento, combustible, asistencia en varios órdenes, etc., pero se argumenta que si las ciudades son destruidas pero su población resta, existen posibilidades de recuperación, pero si el pueblo permanece en las ciudades será muerto y de la muerte no hay regreso.

V) Los abrigos.

Las pruebas realizadas en 1952 y 1954 muestran que una bomba de hidrógeno de poder variable entre 10 a 15 millones de TNT (10-15 megatoneladas), que explote en el centro de una ciudad, causará su total destrucción dentro de un radio de 4 a 5 millas, con un cráter de una milla; esto significa la desaparición de ciudades de hasta 1.000.000 de habitantes y la puesta fuera de acción de ciudades más populosas. Por otra parte, se acepta la efectividad del abrigo situado a una milla de distancia y más, y los cálculos permiten esperar que pueda construirse un abrigo de concreto subterráneo capaz contra la explosión de una bomba de hidrógeno de 10 megatoneladas para distancias de 4 a 5 millas.

Sobre estas bases, la F.C.D.A. recomienda el abrigo familiar de concreto reforzado, sepultado unos 3 pies y dotado de filtros de aire, elementos sanitarios, radio, y víveres y agua para varios días.

Resta aún la descontaminación. Cuando puedan ser abandonados, en los refugios deben lavarse prolijamente todas las superficies que han quedado expuestas, nueva servidumbre a tenerse en cuenta.

VI) Final.

La complejidad del problema expuesto determina la difícil labor a cumplirse para lograr una eficiente defensa atómica. La información periodística respecto al ejercicio decía que “todo fue simulado, menos la confusión”.

Pruebas atómicas ejecutadas en Yucca Flat muestran que las explosiones nucleares pueden ser controladas, a fin de evitar la destrucción indiscriminada de ciudades; un arsenal de proyectiles guiados ha sido creado, que permite ser disparados contra objetivos militares exclusivamente. Ya el presidente declaró que “pueden ser utilizados tan exactamente como un proyectil cualquiera”. La utilización de semejante armamento reduciría en parte la destrucción, pero si no existen limitaciones, las contingencias de la bomba llevarían a situaciones tales como las que con este tipo de arma se trata de evitar. Tal es la realidad; ¿cuál será la solución?

BIBLIOTECA RECREATIVA

En el cuarto piso de nuestra sede social, funciona esta Biblioteca que facilita libros a los señores socios y a sus esposas, y que pueden ser llevados a domicilio por un plazo máximo de 21 días.

Horario:

Lunes a viernes hábiles de 1600 a 1945

El mar como causa de la pérdida del Imperio Colonial Español

Por V. Mario Quartaruolo

El agua, que fue considerada por el padre de la filosofía occidental, Tales de Mileto, como el elemento fundamental de nuestro planeta, domina en cantidad a la tierra, separando continentes, países, provincias, colonias, etc.; pero, si es cierto que separa, no aísla; lejos de ello, favorece por lo general las comunicaciones entre los pueblos, principalmente cuando se trata de mares, ríos, y lagos.

Por ello, la navegación se remonta a los lejanos tiempos de la prehistoria y debió iniciarse con el tronco macizo, para continuarse con el tronco ahuecado, sirviendo de motor en esos comienzos bien rudimentarios el músculo del hombre, que movía los brazos como remos y las manos como palas.

Mucho, muchísimo, ha navegado el ser humano desde ese sencillo desplazamiento, caballero nada garboso en un tronco, hasta dominar los elementos con esas ciudades flotantes que fueron bautizadas: “*Queen Mary*”, “*Queen Elizabeth*”, “*Normandie*”, “*Bremen*”, etcétera.

El hombre, lobo del hombre según el clásico decir de Hobbes, atravesó las aguas para atacar a sus enemigos, y luego construyó el barco de guerra para luchar en el mar; hizo de los barcos, castillos; inventó el espolón, primer arma secreta de la lucha en las aguas; con Cayo Duilio introdujo los potentes garfios para unir las naves, abordando al enemigo.

Muy largo tiempo se había combatido sobre las aguas hasta llegar a Salamina —480 a. J. C.—, considerada la primera batalla naval de la historia, pues de los combates anteriores se ignoran detalles.

¡Qué de progresos inesperados se han contemplado, desde el

trirreme de Temístocles hasta el formidable acorazado “*Missouri*”, el portaaviones “*Forrestal*” y el submarino atómico!

Diversos pueblos hicieron del mar la fuente de su grandeza: Fenicia, Creta, Atenas Cartago, Escandinavia, Génova, Venecia, Portugal, Holanda e Inglaterra. Otros se valieron de él para ampliar sus dominios: los hebreos navegaron el Eritreo buscando el rico Ophir; Macedonia alcanzó el delta del Indo ayudándose de la flota, y Nearco complementó a Alejandro en el mar; Roma pudo alcanzar la victoria de Zaina dominando el Mediterráneo, que fue transformado en lago romano por Pompeyo y Augusto; la Constantinopla de Justiniano dominó el mismo mar; España y Francia llevaron por él sus fuerzas fuera de Europa; Alemania y los Estados Unidos disputaron a Inglaterra el dominio de las rutas; en Oriente los malayos, los chinos y contemporáneamente los japoneses, buscaron el predominio en el Índico y el Pacífico, y Togo personificó la preeminencia nipona.

También las veleidosas aguas provocaron desastres y ruinas: Salamina y Micala señalaron el comienzo del ocaso persa; Colón, Vasco da Gama y Magallanes indicaron la noche de Génova, Pisa y Venecia en Italia y Alejandría en Egipto; Trafalgar dio por tierra con los sueños ecuménicos de Napoleón; Alemania fue vencida en las dos guerras mundiales por no poseer el dominio del mar; Japón vio perder, paulatinamente, su flota y, con ello, se esfumaron sus sueños imperiales en el Pacífico.

Muchas variantes se han producido en la historia por causa de los barcos que, cien años atrás, podíamos denominar débiles y fuertes a la vez; lo primero en razón de las desventajas ante las fuerzas desatadas de la naturaleza; lo otro porque el espolón, los garfios, las lanzas, las flechas, el machete de abordaje, la catapulta, el cañón, los cohetes, etc., impusieron su señorío en las aguas.

Sin embargo, la doctrina del dominio del mar tardó mucho en aparecer; el hombre prefirió resolver las situaciones prácticamente, antes que entrar en los caminos no siempre despejados, pero sí útiles, de las teorizaciones. El espíritu anglosajón parecía poco predispuesto a dejar escapar los aparentes secretos de ese dominio nada espectacular, que tenía sus bases en los brumosos puertos de la rubia Albión; pero un oficial de la marina yanqui, Alfredo T. Mahan, difunde por el mundo su obra titulada: *Importancia del poder naval en la historia (1606-1783)*, y crea la expresión *sea-power*, poder del mar, que se difundió con rapidez, determinando el nacimiento de una bastante abundante bibliografía,

la que, sin embargo, no guarda relación con la importancia excepcional del tema.

España no ignoró la existencia de este dominio. Ya el cardenal Cisneros, en 1516, declaraba: “No puede ser ninguno poderoso “ por la tierra si no lo es por la mar”; y antes de terminar esa centuria, Antonio Pérez, en lucha dramática con Felipe II, escribía: “El Príncipe que fuese señor de la mar, será monarca y dueño “ de la tierra”.

“Nada valieron estos consejos para España, la que pronto “ sufrió los efectos de su debilitamiento crónico en los océanos, “ que inicia con los Austrias su definitivo descenso como potencia naval”. (1)

La geografía indica que el mar es fundamental para España, no sólo para sus comunicaciones costeras, sino en cuanto a sus relaciones con otros pueblos. Ocupa situación de avanzada en el Occidente de Europa, con costas regadas por el Atlántico y el Mediterráneo. Sus hombres encontraron en el mar un medio de comunicación, y de riqueza en la industria pesquera. Grandes navegantes foráneos llevaron a su litoral el arte de la navegación, como los fenicios y los griegos. Algunos de sus pobladores se hicieron famosos como nautas, por ejemplo los vascos, que visitaron América antes que Colón, y también los gallegos; mientras en el Mediterráneo, Barcelona fue uno de los emporios comerciales de la Edad Media.

El descubrimiento de América, producido en momentos en que la unidad española avanzaba presurosa, al conjuro del matrimonio de Isabel de Castilla y Fernando de Aragón, dio a las empresas náuticas un vuelo extraordinario: viajes de exploración, conquista y colonización se suceden, el comercio aumenta, y el siglo XVI sorprenderá a España como la reina de los mares. Sin embargo, ¡cuán efímera fue la superioridad de sus “caudillos de los mares”! ¡Cuánta irresponsabilidad en sus gobernantes! Hasta parece que las mismas virtudes de la indómita raza ibérica se ablandaron al ponerse en contacto con el blando elemento, sin olvidar, por cierto, que Lepanto y Trafalgar, por no citar más que una gran victoria y una gran derrota, hablaron alto del inquebrantable valor español.

Cederemos la palabra a varios autores, principalmente espa-

(1) VILLEGAS BASAVILBASO, BENJAMÍN: *La influencia del dominio del mar en las guerras de emancipación argentina*. Ministerio de Marina. Buenos Aires, 1935. Folleto, página 5.

ñoses, para que nos hablen del eclipse de esa armada, que pudo escribir en latín, en el frente de un arsenal, estas elocuentes palabras : “Recuerda, España, que un día registre el imperio del mar”.

Dijo Zeferino Ferret: “La España que por su localidad y dominio adquiridos en ultramar más bien puede esperar sus glorias y riquezas del poder marítimo que del poder terrestre, ha visto con dolor en el espacio de dos siglos decaer por dos veces, y abatida la marina, sin que el gobierno tomara por su parte con tesón el empeño de contener su rápida decadencia.”⁽²⁾

Un autor chileno escribió: “Su marina de guerra —la de España— después de Lepanto, fue constantemente derrotada i entró en un período de decadencia que marcó el principio del fin del vasto imperio. En vez de confiar a sus nacionales el tráfico por mar, dependió de la marina mercante holandesa por muchos años i los escasos buques propios caían fácilmente en manos de sus enemigos, con lo cual los esfuerzos i riquezas pasaban a beneficiar á aquellos.”⁽³⁾

Refiriéndose a Trafalgar, expresó Jorge Lasso de la Vega: “Con vosotros feneció en aquel funesto encuentro la fuerza material de nuestra marina; en Trafalgar consumaron sus incansables émulos su apetecida ruina, y creyeron extinguir para siempre las glorias de España. Cierto es que aquel desastre hirió de muerte nuestra armada, imponiendo el silencio del dolor, el desmayo transitorio de la adversidad en los españoles, y que sólo en las Memorias públicas de aquel tiempo y en los corazones quedó consignado aquel desastre; pero España, la noble, la altiva nación calló sin avergonzarse, sumida en un mudo dolor.”⁽⁴⁾

Don Rafael Altamira, después de mencionar los esfuerzos que en pro de la marina realizaron Orry, Alberoni, Patiño y el marqués de la Ensenada, y citar cantidades de buques y tripulaciones, dijo: “Las guerras marítimas contra Inglaterra fueron destruyendo ese gran contingente, y si las derrotas de 1805 no lo ani-

(2) FERRET, CEFERINO: *Exposición histórica de las causas que más han influido en la decadencia de la marina española e indicación de algunos medios para restaurarla, escrita en el año 1813*. Impresa por real permiso en Barcelona por Roca y Gaspar. Año de 1819. Página IX.

(3) LANGLOIS, LUIS: *Influencia del poder naval en la historia de Chile, desde 1810 a 1910*. Imprenta de la Armada. Valparaíso, 1911. Página 16.

(4) LASSO DE LA VEGA, JORGE: *La marina real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX*. Imprenta de la Viuda de Calero. Madrid. Tomo II, página 443.

“ quilaron, pues aún en 1806 había 42 navios, 30 fragatas y 146
“ embarcaciones menores, la decadencia se produjo rápidamente,
“ anulando aquel antiguo poder que, como veremos, siempre halló
“ obstáculos, para asentarse en firme, en la escasez de los medios
“ económicos y en la marinería... Pero la marina española ado-
“ leció, por lo general, de varios defectos esenciales que marcaron
“ su inferioridad frente a la inglesa y aun la francesa: la fragi-
“ lidad de su arboladura, por la elevación de los palos y la madera
“ floja que solía usar para ellos; la mala calidad del velamen, que
“ forzosamente se había de tomar de las dos únicas fábricas de
“ Granada y Estepa, la falta de cuidado en la conservación de los
“ buques en los arsenales, que les inutilizaba pronto; el poco rigor
“ en cuanto a vituallas y efectos, que ya cuando la Armada Inven-
“ cible, había contribuido mucho al fracaso, y la falta de personal
“ suficientemente apto y en número para el servicio de la arti-
“ llería y para las maniobras.” (5)

Un autor contemporáneo, después de considerar exagerados los escritos que hablan del decaimiento del poder naval español, concluye por confesar: “En suma: el poder naval de España, pro-
“ ducto del medio y envuelto en su destino histórico, se fue des-
“ gastando y, llegada la hora de la decadencia marinera, influyó
“ ésta, a su vez, como factor de aceleración en el descenso del
“ Imperio hispano.” (6)

Veamos ahora la situación de la marina española, referida concretamente al período del levantamiento de Hispanoamérica, a través de un informe elevado a la Junta Central por el ministro del ramo, don Antonio Escaño; decía entre otras cosas: “La ma-
“ rina sufría un atraso en sus pagos, que puede llamarse escan-
“ daloso; . . . resultando de esta enorme deuda hallarse los arse-
“ nales con pocos repuestos de efectos navales; los buques, con
“ necesidad de carenas y recorridos; la maestranza, la marinería,
“ tropa y oficiales mayores y de guerra acreedores a los jornales
“ y sueldos de muchos meses y aun años; lo mismo las dependen-
“ cias de marina en las provincias, en los hospitales y en América.
“ Faltaba, por último, el crédito en la Hacienda de Marina, por-
“ que se adeudaba mucho a los asentistas de toda clase por efec-

(5) ALTAMIRA Y CREVEA, RAFAEL: *Historia de España y de la civilización española*. Sucesores de Juan Gili. Barcelona. 4ª edición. Tomo IV, página 189 y siguientes.

(6) IBÁÑEZ DE ÍBERO, CARLOS: *Historia de la marina de guerra española, desde el siglo XIII hasta nuestros días*. Espasa-Calpe S. A. Madrid, 1939. Página 22.

“ tos entregados y consumidos en la habilitación de buques armados y desarmados.” (7)

Ampliando estos datos, expresó el historiador Cesáreo Fernández Duro: “No hace falta más para explicar por qué los bajeles no tenían cables ni marineros, y la razón de hallarse en el estado mísero manifestado en el capítulo anterior.” (8)

El mismo autor se hace eco de la sátira de aquellos días, nacida al amparo de la libertad de imprenta y, en una nota de la página 56 del tomo IX de su obra citada, se leen estos malos versos:

“Aquí yace la Armada Real de España,
Que a un ministerio sabio debió el ser,
y otro ignorante la hizo perecer
Con crueldad inaudita y fiera saña.”

El 20 de octubre de 1812 el ministro Vázquez Figueroa presentó a la Regencia del reino una exposición sobre el mismo asunto, tan desoladora como la leída.

De todo lo transcrito se deduce que España estaba postrada en el mar: la falta de espíritu previsor, los malos gobiernos, la deserción, las guerras navales del siglo XVIII y, por fin, Trafalgar, dieron por tierra con el poderío marítimo hispánico; el desprestigio cundió en el exterior, desprestigio que llevó a Thiers a decir erróneamente que en Trafalgar los navios españoles habían “ abandonado el campo de batalla, y sin disculpa.. ”(9)

La valiente, la hidalga y la cristiana España pagó caro tributo a sus malos gobernantes y a su absolutismo negativo. Los gobiernos de círculos cerrados formados por viejos nobles adocenados e infatuados señoritos, malgastaron la riqueza ibérica y americana.

Las irregularidades administrativas y los peculados han quedado como desgraciada herencia para los pueblos de América, donde la inmensa mayoría de las revoluciones, y han habido cientos y cientos de ellas en el continente, sólo se han hecho para sacar

(7) FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Establec. Tipográfico “Sucesores de Rivadeneira”. Madrid, 1903. Tomo IX, páginas 53 y 54.

(8) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Obra citada*. Tomo IX, página 54.

(9) THIERS, M. A.: *Historia del Consulado y del Imperio*. Librería de la Vda. de Ch. Bouret. París-Méjico, 1905. Página 410 del tomo IV.

del gobierno camarillas y colocar en su lugar otras, mientras las garantías individuales, pomposamente escritas en sus Constituciones, eran y son letra muerta. Cortina de hierro resulta el formalismo engorroso, tanto en lo judicial como en lo administrativo, donde abundan los múltiples trámites, que sólo servían y sirven para mantener una burocracia tan arraigada a las formas como escasa de inteligencia, la que pretende evitar el reinado de lo que sólo se desarraiga con fe, educación, moralidad y civismo: la deshonestidad administrativa.

Citaremos un caso de peculado relacionado con la marina: “ Fernando VII desatendió por completo la marina de guerra. Dábase el caso paradójico de España, cabeza de un gran imperio colonial y, por desgracia, desprovista de barcos.”

“Para el transporte de tropas a América compráronse algunas unidades a Rusia y resultaron inservibles.”⁽¹⁰⁾

Parece un poco raro esto de ir a buscar barcos a Rusia, habiendo más cerca potencias de tradición marítima acentuada, pero el hecho se relaciona con la amistad de los monarcas de ambos países y con la influencia que en la corte española desempeñaba el embajador ruso Tatitscheff, quien logró que el 11 de agosto de 1817 se firmara el tratado por el que Rusia cedía a España cinco navios de línea y tres fragatas. “Mas cuando arribó con ella a Cádiz el almirante Moller (21 de febrero 1818), e hizo su entrega al gobierno español, advirtiéndose pronto que de todos los buques sólo un navío y una fragata se hallaban en estado de servir, estando los demás apolillados y podridos. El suceso llamó la atención, pensóse en el sacrificio hecho por la nación para su compra en circunstancias de lamentable penuria, calificóse el negocio de escándalo, y nadie quería aparecer ni promovedor ni participante siquiera de lo que tan universal censura había excitado.”⁽¹¹⁾

Un marino español que manifestó la verdad sobre el estado de los barcos fue dado de baja. El imbatible León Ibérico aparecía envenenado por sus cuidadores.

Esos barcos sirvieron de base para embarcar una expedición de auxilio para el Perú, escoltada por la fragata de guerra “*Patricia*”, rebautizada “*Reina María Isabel*”, hermoso buque de origen ruso armado con cincuenta cañones, que engrosaría pronto

⁽¹⁰⁾ IBÁÑEZ DE ÍBERO, C.: *Obra citada*. Página 226.

⁽¹¹⁾ LAFUENTE, MODESTO: *Historia general de España*. Tomo XVIII, página 217.

la escuadra libertadora que aprontaba San Martín, ya que fue capturada por Blanco Encalada.

Si podridos estaban algunos barcos de la expedición auxiliar, desquiciado se encontraba el sentimiento de fidelidad a la Corona de la tropa embarcada. El mando de la empresa recayó, después de un cambio, en el teniente de navío Dionisio Capaz, menos apto que lo que su apellido parecía traducir, muy violento en sus opiniones, pero tímido en la guerra; lo que le valió... ¡ser designado ministro de Marina!

Inglaterra concluyó con la marina española. El contraste en la forma de encarar el problema naval por las dos rivales, surge de estos párrafos de Lord Macaulay, que se refieren al siglo XVII y que debemos relacionar con lo dicho arriba: “Pero si la suspicaz “vigilancia del Parlamento y de la Nación hacía imposible al rey “crear y sostener un ejército permanente formidable, ningún obstáculo impedía elevar su poder marítimo al más alto punto, porque así los *whigs* como los *tories* se hallaban siempre dispuestos “a votar con aplauso cuantas medidas tendiesen al progreso y “desarrollo de una fuerza que con ser la protectora más eficaz de “la isla contra los enemigos extranjeros, era impotente contra “las libertades civiles. Y como las victorias más señaladas que “alcanzaron los soldados ingleses y que tuvieron por testigos a “los contemporáneos de Carlos II, las obtuvieron sobre sus príncipes, y las de los marinos, por el contrario, fueron sobre los “enemigos extranjeros y apartaron del suelo patrio la destrucción y el pillaje: .. todos los partidos pensaban con el mismo “entusiasmo en la destrucción de la Invencible, y en los combates “de Blake contra holandeses y españoles. De aquí que, aun cuando la Cámara de los Comunes hubo de mostrarse a las veces descontenta y no nada generosa, siempre que se trató de los intereses de la marina llegó hasta la prodigalidad.”⁽¹²⁾

Fue una felicidad para los revolucionarios americanos que la marina española se encontrara en el estado de postración que se ha visto, pues en ese factor debemos hallar una de las causas fundamentales del triunfo del movimiento continental de 1810, a pesar que la herencia, en lo que atañe a los americanos, los llevó a desentenderse, hasta un grado a veces suicida, de los asuntos marítimos, ya que el espíritu mediterráneo se manifestaba en América más fuerte que en la misma España.

⁽¹²⁾ MACAULAY, LORD: *Historia de la revolución de Inglaterra*. Biblioteca Clásica. Tomo II, páginas 26 y 27.

Fruto de ese espíritu fue la orden impartida por la Junta de Mayo a los comandos de los barcos de guerra españoles que se encontraban anclados frente a Buenos Aires, para que se dirigieran a su apostadero de Montevideo, cuando se sabía, positivamente, que las tripulaciones eran adictas al viejo régimen y que Montevideo era el baluarte español en el Plata.

No podemos hablar de ignorancia sobre el valor de la escuadra por parte de los que dieron la orden, pues el principal dirigente de la Junta Gubernativa, Mariano Moreno, en el artículo 2° del plan de operaciones que con razón se le atribuye, y que debía practicarse para consolidar la obra de la Revolución, escribió: “ En cuanto al medio más adecuado y propio a la sublevación de “ la Banda Oriental del Río de la Plata, rendición de la plaza “ de Montevideo y demás operaciones a este fin, son las siguientes: 1° En cuanto a los principios de esta empresa, son muy “ vastos y dilatados, no los principios ni los medios sino los fines “ de sus operaciones, porque, a la verdad, es la plaza de Monte- “ video el único baluarte que considero se opondrá en gran parte “ a nuestros designios, mediante a que no se logró ya el golpe “ premeditado, conforme se proyectó el día 12 de agosto del pre- “ sente año, bajo la dirección del comandante de infantería ligera “ de aquella plaza, don Prudencio Murguiondo, y máxime cuando “ no tenemos una marina capaz y superior a la que tiene la plaza “ de Montevideo, que entonces bloqueándola por mar y estrechándola por tierra con una fuerza suficiente evidentemente aseguro “ que no necesitaríamos, en caso semejante, más planes y combi- “ naciones para su rendición...” (13)

Y bien, para luchar contra Montevideo se debió seguir el plan de Moreno. Dos escuadras armaron los gobiernos de Buenos Aires con este fin. La primera con el propósito limitado, dado sus escasos recursos, de asegurar las comunicaciones de los ríos para ayudar a la expedición de Belgrano al Paraguay.

En San Nicolás lucharon tres de los cinco pequeños barcos comprados a particulares, los que fueron tripulados por: “Ingle- “ ses, franceses, italianos y de otras nacionalidades, patriotas los “ menos, aventureros los más, fueron dados de alta e inscriptos “ en las listas heterogéneas de esos leños frágiles, pero que iban

(13) MORENO, MARIANO: *Escritos políticos y económicos de* Ordenados y con un prólogo por Norberto Piñero. “La Cultura Argentina”. Buenos Aires, 1915. Páginas 319 y 320.

“ a sostener un principio robusto e igualmente cosmopolita: ¡la libertad humana!”⁽¹⁴⁾

El miembro de la Junta Grande, Francisco de Gurruchaga, diputado por Salta, encaró los preparativos sin ahorrar gastos ni esfuerzos, para que el primer ensayo naval de la Revolución resultara un éxito; pero el bergantín “*25 de Mayo*”, la goleta “*Invencible*” y la balandra “*América*” fueron derrotadas y apresadas en aguas del Paraná, frente a San Nicolás, el 2 de marzo de 1811, por los bergantines “*Belén*” y “*Cisne*” y los faluchos “*San Martín*” y “*Fama*”, mandados por Romarate.

El honor argentino fue salvado por dos marinos a quien mucho debe la patria: Bouchard, comandante del “*25 de Mayo*”, que debió hacer fuego sobre su indisciplinada tripulación para impedir el desbande, y, principalmente, Azopardo, que hizo honor al nombre de su barco: “*Invencible*”. Asaltado por los hombres de Romarate: “... el indomable Azopardo contaba a sus bravos, después de hora y media de combate al arma blanca, y solamente encontraba ocho ilesos de los cincuenta con que iniciara la lucha. Desesperado, pretende volar su buque, pero ante el ofrecimiento honrosísimo del enemigo de respetar su vida y su decoro, acepta el héroe y entrega su espada!”⁽¹⁵⁾

Fue el de San Nicolás uno de los pocos triunfos navales españoles después de Trafalgar, y el que lo obtuvo, Romarate, figura como uno de los grandes adversarios de Brown en el Plata.

La segunda escuadra de Buenos Aires fue creada a principios de 1814 con el propósito de enfrentar a los barcos de Montevideo, para vencerlos y bloquear el puerto, única forma, en ese momento, de obtener la rendición de la plaza, pues libre por el lado del río, resistía gallardamente el sitio, que con pequeña tregua, se le había impuesto desde los albores de la Revolución. Con la campaña de los setenta días, Guillermo Brown pudo ver cumplidos los dos propósitos: derrota de la escuadra española y rendición de Montevideo.

A raíz de esta victoriosa y breve campaña, el gobierno porteño quedó al frente de una poderosa armada, aumentada con cerca de cien embarcaciones capturadas en Montevideo; pero, cuando la experiencia indicaba que los efectivos navales debían ser man-

⁽¹⁴⁾ CARRANZA, ÁNHEL JUSTINIANO: *Campañas navales de la República Argentina. Cuadros históricos*. Buenos Aires, 1914. Tomo I, página 65.

⁽¹⁵⁾ BIEDMA, JUAN JOSÉ: *El combate naval de San Nicolás.. Ofrenda histórica*. Buenos Aires, 1911. Folleto, página 19.

tenidos a pesar de su costo, comenzó el desarme y la venta de la escuadra, cuando aún estaba lejano el día de la conclusión de la guerra de la Independencia; no debía pasar ni un año sin que nuevos temores hicieran pensar una vez más en la necesidad de volver la vista al mar, por donde amenazaba España enviar efectivos, ante los cuales quedarían pequeños los elementos de mar y tierra traídos por el virrey Cevallos el siglo anterior; pero la expedición que mandaba el general Morillo desembarcó en el Caribe, dominando momentáneamente a las revoluciones de Nueva Granada y Venezuela.

El peligro volvió a sentirse en 1820; entonces, la escasez de elementos navales y el espíritu liberal que predominaba en el ejército del rey, determinaron, junto con el dinero distribuido por el gobierno del director Pueyrredón, la sublevación de Riego y Quiroga en Cádiz, que dio definitivamente por tierra con los planes de reconquista española.

En el Pacífico americano, el general José de San Martín, debido al enorme litoral oceánico, al carácter desértico de gran parte de esa costa y al poderío realista en el Perú, hizo del océano la base de su estrategia para jaquear a las poderosas fuerzas del virrey Pezuela.

Para ello formó la escuadra más poderosa con que contaron los americanos en su lucha de la Independencia, la que tuvo un navío, que fue el barco de mayor tonelaje que habían visto las aguas de ese océano.

Esa escuadra se cubrió de gloria al mando de Blanco Encalada, y, principalmente, de Lord Cochrane, quien encerró a las naves del rey bajo la protección de los castillos del Callao.

En ese océano también se produjo un éxito aislado de los realistas, como el de San Nicolás, arriba citado. El Jacinto de Romarate del Pacífico se llamó Francisco Sevilla, entonces alférez de navío, quien, cuando escoltaba un convoy cerca de la isla de Chinchas, con la fragata "*Resolución*" y el bergantín "*Cantón*", fue atacado por dos bergantines de los independientes, a las once y media de la mañana del 17 de octubre de 1818. El bergantín "*Maipú*", mandado por el irlandés Juan Brown y tripulado por ciento treinta hombres, atacó a la fragata, pero, después de bravo combate, a las tres y media de esa tarde, Brown rindió su espada.

Al comentar esa victoria, expresa el historiador español Torrente: "...La fama llevó velozmente á todas partes la noticia de " tan brillante combate; el júbilo i entusiasmo del virei i de todos " los fieles por este primer triunfo les hizo concebir las más hala-

“ güeñas esperanzas de que la marina sabría contener las irrup-
“ ciones vandálicas que se temían de parte de los osados insur-
“ gentes chilenos i buenos-aiireños; pero desgraciadamente fue mui
“ diferente su resultado”. (16)

Ante los reiterados pedidos de auxilio naval del virrey del Perú, sólo llegaron al Pacífico, en 1817, las fragatas “*Esmeralda*” y “*Venganza*”. En 1819 otro auxilio importante se dirigió al Callao desde uno de los puertos españoles que habían sido exponente de la grandeza de España: Cádiz; nos referimos a los navios “*San Telmo*” y “*Alejandro*” y a la fragata “*Prueba*”. De ellos, el primero naufragó en los mares patagónicos, el segundo regresó averiado a puerto, y sólo la fragata de 50 cañones pudo entrar en Guayaquil, aunque a punto estuvo de caer en manos de Lord Cochrane, que a la sazón bloqueaba el Callao.

Más de dieciséis expediciones abandonaron las aguas españolas para reforzar el tambaleante poderío de los ejércitos realistas en América, y regimientos enteros fueron sepultados por tempestades en el fondo de los océanos, sin poder entrar en acción.

El Perú, bloqueado por los independientes, no recibió auxilio y, a pesar de su innegable poderío, concluyó por caer, definitivamente, a raíz del triunfo de Ayacucho.

Luego de esta batalla el virrey La Serna y su séquito se embarcaron en las naves de la escuadra realista. Algunos barcos se dirigieron a Cádiz, infringiendo los términos de la capitulación; otros pasaron a Chiloé para reforzar a las tropas españolas que continuaban allí la resistencia.

Las naves “*Asia*” y “*Aquiles*”, con precioso cargamento, pusieron proa hacia Manila, pero el espíritu de rebelión flotaba en los barcos; por ello no extrañó que al recalcar en una de las islas Marianas, Huam, se produjese una sublevación de la tropa y marinería. Los ex gobernantes del Perú fueron desembarcados con sus oficiales y los amotinados volvieron a América; el “*Aquiles*” arribó a Valparaíso y el “*Asia*” a Acapulco.

La guerra de la independencia americana había finalizado en diciembre de 1824 y de nada valieron las aisladas y suicidas resistencias de Olañeta en el Alto Perú, de Rodil en el Callao y de Quintanilla en Chiloé.

El mar resultó el talón de Aquiles de España. Por él dejó de

(16) TORRENTE, MARIANO: *Historia de la revolución hispano-americana*. Tomo II, página 441.

ser la primera potencia del mundo después del desastre de la Invencible Armada; en él perdió tesoros inmensos que cayeron en manos de sus seculares enemigos: ingleses, holandeses, franceses y portugueses; por él perdió, con la caída de Montevideo, la posibilidad de atacar directamente a Buenos Aires y, con sus derrotas navales en el Pacífico, la ocasión de salvar, por lo menos, su rico virreinato del Perú. Y, ya a fin de siglo, por la superioridad naval de Estados Unidos debió entregar: Cuba, Puerto Rico y Filipinas.



BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

*

TARIFA DE SUSCRIPCIONES

(ANUALES)

En el país (6 números) \$ 30.—

Al exterior (6 números) „ 40.—

Número suelto „ 5.—

Número atrasado „ 5.50

*

El importe de las suscripciones debe remitirse en cheque,
giro postal o bancario a la orden del CENTRO NAVAL.

Ocupación marítima

en tiempo de guerra

Por el Capitán de Corbeta Adolfo Víctor Ricardo Blüthgen

La definición, concepto y alcances, en derecho internacional, de la expresión *ocupación terrestre* está suficientemente aclarada en una cantidad de textos que tratan sobre el asunto. En cambio, sobre su expresión paralela, la *ocupación marítima*, hay opiniones encontradas, dedicando la mayoría de los autores sólo unas pocas líneas al tema u omitiéndolo.

De todos los autores de renombre que han contribuido al progreso del derecho internacional con sus teorías, sólo Fauchille ha tratado de definir lo que se entiende por *ocupación marítima* y de demostrar la posibilidad de su existencia. Al respecto dice: ⁽¹⁾

“ Una ocupación será terrestre cuando ésta se realice sobre un territorio continental, aun cuando fuera llevada a cabo por fuerzas navales de desembarco; será, por el contrario, marítima cuando ella tenga por teatro las aguas del enemigo, es decir, sus golfos, bahías, puertos y aguas territoriales. La ocupación supone un cierto estado de fijación. Ello implica que un beligerante que ha llegado a apoderarse del territorio de su adversario, impone sobre el mismo condiciones tales que hagan sentir la efectividad de su autoridad; en tanto que la lucha continúe en un país, no se podrá hablar de su ocupación; ésta se concibe únicamente cuando uno de los adversarios ha terminado por imponerse al otro. Es esto lo que ha hecho decir que un territorio marítimo no podrá ser considerado ocupado si no está asimismo ocupada la parte continental.

“Una ocupación marítima puede muy bien concebirse sin la presencia de tropas en tierra, si la flota con el fuego de sus

(1) Traducción del texto original francés.

“ cañones tiene bajo su dominación la costa del enemigo, al punto
“ de poder ejercer efectivamente su autoridad; se debe considerar
“ a esa costa como ocupada y desde aquel momento el territorio
“ marítimo se encuentra ocupado y no solamente invadido. Es así,
“ por ejemplo, que debemos considerar como ocupado un islote
“ alrededor del cual se ha estacionado una flota de buques de gue-
“ rra que ejerzan su autoridad. Los efectos de la ocupación ma-
“ rítima no son sensiblemente diferentes de los de la ocupación
“ militar, por cuanto ya se aplique al mar o a la tierra deriva
“ siempre de la misma idea, es decir, que es para un beligerante
“ una forma de ejercer efectivamente su autoridad sobre un terri-
“ torio enemigo. La ocupación marítima es un accesorio de la
“ ocupación terrestre y estará por lo tanto regida por las mismas
“ reglas. En un puerto o rada o en aguas territoriales de un Esta-
“ do, ocupadas por un adversario puede encontrarse un cierto nú-
“ mero de buques, privados o públicos de ese Estado con los cuales
“ tendrá necesariamente que existir una relación. ¿Cuáles serán
“ los derechos del ocupante frente a esos buques? ¿Cuáles serán
“ los derechos y obligaciones de estos buques y de su tripulación
“ frente al ocupante? Podrá emplear los mismos procedimientos
“ que fuera del territorio ocupado, pero por el hecho de la ocupa-
“ ción, tendrá sobre ellos poderes particulares. Los buques que
“ sin la ocupación hubieran gozado frente a él de una libertad
“ más o menos completa, estarán ahora completamente sometidos
“ a su autoridad; él le reglamentará la entrada, la salida y la
“ estadía y percibirá de ellos los peajes, impuestos y contribucio-
“ nes; el beligerante ocupante podrá dejar a los funcionarios y
“ empleados del Estado ocupado, con el consentimiento de éstos,
“ permanecer en sus funciones y ellos estarán en lo sucesivo a sus
“ órdenes.

“Esto se concibe en la ocupación marítima tanto como en la
“ ocupación terrestre; habrá, en efecto, en el territorio marítimo,
“ buques de policía de aduana, de balizamiento, etc., que tienen
“ por tripulación agentes del Estado.

“Para que los funcionarios y empleados cumplan con lo que
“ se indica, no se les podrá pedir un juramento de obediencia, lo
“ que, en definitiva, será superfluo, teniendo en cuenta que las
“ represiones que el ocupante está en su derecho de ejercer en
“ caso de desobediencia es una garantía suficiente del correcto
“ comportamiento por parte de los funcionarios. Pueden asimismo
“ existir tribunales militares a bordo de los navios de la flota ocu-
“ pante; ellos juzgarán con la ley de la flota de ocupación los crí-
“ menes y delitos militares, o los atentados a la seguridad de las

“ tropas, o las infracciones de derecho civil cometidas por o contra los individuos pertenecientes a la fuerza armada ocupante.”

Hasta aquí lo que al respecto nos dice Fauchille.

Analizando detenidamente estos conceptos, vemos que, en general, están en desacuerdo con la teoría y la práctica del derecho internacional.

Los artículos 42 y 43 del Anexo a la Convención de La Haya de 1907, que es igual al texto de 1899, dice: “Un territorio se considera ocupado cuando está colocado de hecho bajo la autoridad del ejército enemigo. La ocupación se extiende únicamente a los territorios en que dicha autoridad se halla establecida y en condiciones de ejercerse.”

Artículo 43: “Cuando la autoridad del poder legal pase, de hecho, a manos del ocupante, éste deberá tomar todas las medidas que de él dependan para restablecer y asegurar, en cuanto fuera posible, el orden y la vida pública, respetando, salvo impedimento absoluto, las leyes del país.”

La interpretación de estos artículos, según la entienden Strupp, Openheim y otros autores de nombre, es que debe aplicarse, lo mismo que para el bloqueo, el principio de la efectividad. Para completar el concepto, podemos definir la ocupación bélica así: Existe ocupación bélica cuando un beligerante, después de penetrar con sus fuerzas armadas en territorio enemigo, ha tomado y mantiene posesión de él, por el hecho de que, habiéndolo evacuado el ejército adversario aunque la guerra continúe, aquél ejerce el contralor de sus comunicaciones, de sus resortes administrativos y de su policía, suplantando a las autoridades locales.

Siendo válida la ocupación de un territorio únicamente cuando ésta se realiza en forma efectiva, es obvio que la extensión de una ocupación alcanzará únicamente a aquellos territorios que efectivamente estén ocupados. Si nos remitimos a lo aceptado internacionalmente como “ocupación” de un territorio en tiempo de paz, que viene a ser la idea origen de donde ha partido el concepto moderno de ocupación militar, notaremos la similitud existente. A efectos de abreviar, diré únicamente que si bien hubo en la época de los descubrimientos países que llegaron a sostener que, ejerciendo una autoridad efectiva sobre un puerto, desembocadura de un río o franja de costa, su soberanía se extendía automáticamente a todo el territorio bañado por ese río y sus afluentes hasta su cuenca y en el caso de franja de costa, el mismo concepto para todos los ríos que desembocan en esa zona. Estas afirmaciones carecían por completo de base. Un caso práctico se presentó en

la “Controversia de Oregón” entre Estados Unidos e Inglaterra. Estados Unidos afirmaba que por derecho le pertenecía toda la cuenca del río Columbia, por tener en la boca del mismo instalado el fuerte Jorge, lo que fue disentido por Inglaterra, llegándose a subdividir el territorio entre ambas potencias. En la actualidad la ocupación es válida solamente cuando ésta es efectiva y por lo tanto se extiende hasta donde alcance la ocupación efectiva.

Siendo los puertos, bahías, golfos, vías y aguas territoriales de un Estado partes integrantes del mismo, al ser ocupado un territorio por un beligerante, sus aguas territoriales, puertos, etc., pasan automáticamente a poder del que ocupa la parte continental, siempre que éste pueda hacer su autoridad efectiva, cualesquiera sean los medios de que disponga para ello.

No sucede en cambio a la inversa, es decir, un beligerante que ocupe el mar territorial de un Estado, un puerto, bahía, etc. podrá imponer su autoridad únicamente en una forma muy restringida, por faltarle el principio básico de la efectividad de la ocupación. Desde a bordo de un buque no le será factible a un comandante de una fuerza de ocupación, controlar la administración pública, el orden, las comunicaciones, la policía, etc.; sólo dispondrá para imponer su autoridad del fuego de sus cañones, pero éstos tampoco, según las leyes internacionales, los podrá utilizar contra la población civil, ciudades abiertas, etc. Al respecto dice la Convención de La Haya en su convención relativa al bombardeo por fuerzas navales en tiempo de guerra: Artículo 1º: “Queda prohibido el bombardeo, por fuerzas navales, de puertos, poblados, habitaciones o edificios que no estén defendidos.”

En el único caso en que se autoriza el bombardeo por fuerzas navales es: Artículo 3º: “Después de una notificación expresa, “ cabe proceder al bombardeo de puertos, ciudades, poblados, habitaciones o edificios no defendidos, si las autoridades locales, requeridas por una orden formal, se niegan a satisfacer las requisas en víveres o aprovisionamiento necesarios a las exigencias “ presentes de la fuerza naval que se encuentra ante la localidad.”

Dichas requisas estarán en relación con los recursos locales. Serán pagadas, en cuanto fuere posible, al contado; de lo contrario, se harán constar por medio de recibos.

Los artículos 49 y 51 de la Convención de La Haya legislan sobre las contribuciones en dinero que una fuerza terrestre de ocupación tiene derecho a cobrar por los diferentes medios que ésta tiene a su disposición. No sucede lo mismo con una fuerza naval, la cual cuenta únicamente con el fuego de sus cañones, que

según el artículo 4° no podrán ser utilizados para conminar al pago de contribuciones en dinero.

Artículo 4°: “Queda prohibido el bombardeo de puertos, etc., “ por la falta de pago de contribuciones en dinero.”

En lo que respecta a los buques públicos o privados, que cita Fauchille, pertenecientes al Estado ocupado y que se encuentran en sus aguas, su condición no se modificará en absoluto si la ocupación es lo que se ha dado en llamar marítima o si la ocupación es territorial. Así la pregunta de: ¿Cuáles serán los derechos del ocupante frente a estos buques?, y la de: ¿Cuáles serán los derechos y obligaciones de estos buques y de su tripulación frente al ocupante?

Los efectos que produce una ocupación militar nos contesta esta pregunta, es decir, que de los buques mercantes públicos será usufructuario (Convención de La Haya, artículos 55 y 56) y los buques privados podrán ser confiscados (artículo 46) y utilizados, si hay razones de fuerza mayor. Por lo expuesto, vemos que en ambos casos los buques estarán completamente sometidos a la autoridad del ocupante, siempre que, como ya se dijo, éste tenga los medios para ejercitarla.

Una ocupación militar territorial podrá existir, aun cuando la otra parte del país siga la lucha; en cambio, la ocupación con una flota, si el ocupado dispone aún de aviación o flota, se vuelve un tanto precaria por estar ésta constantemente amenazada, debiendo en caso de ataques hacer maniobras para alejarse, ausencia ésta que podría llegar a prolongarse. Lo mismo podría suceder en caso de fuertes temporales. Éste no es el caso de una ocupación terrestre, cuyas guarniciones están enclavadas entre el resto de los edificios y las fuerzas que bombardean lo harán sobre sus propios connacionales.

Durante el presente siglo, en el que avanzó notablemente el concepto de derecho internacional, no se ha presentado ningún caso en el cual podamos decir que haya existido ocupación marítima. Finalmente, transcribimos lo que al respecto dice el *Manual de Oxford*, en su artículo 88:

“La ocupación: su extensión y sus efectos: La ocupación de “ territorio marítimo, es decir, los golfos, bahías, radas y puertos “ y otras aguas territoriales, existe solamente cuando haya al mismo tiempo una ocupación de tierra firme, sea por una fuerza “ naval o militar. En este caso la ocupación está sujeta a las leyes “ y costumbres de la guerra terrestre.”

Podemos agregar, a través de lo que hasta ahora hemos visto, que: Una ocupación, para ser completa, debe contar además con suficientes medios navales con los cuales pueda dominar las aguas territoriales del país ocupado.

Para terminar, debo dejar aclarado que todo lo que hasta aquí he escrito sobre *ocupación marítima* es válido cuando una nación, por razones de debilidad o de intereses internacionales; debe cumplir con todas las leyes del derecho internacional; porque es indudable que los poderosos cañones navales de una flota, cuando éstos son utilizados indiscriminadamente, infundirían tal temor a las poblaciones costeras, que éstas acatarían cualquier orden que se les impartiese.

Libro de distribución gratuita

En la oficina del BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL se halla a disposición de los señores socios, el libro titulado "Espora", del cual es autor el Capitán de Fragata Héctor R. Ratto.

Gloria al creador de nuestra marina

Gloria a nuestros marinos de hoy

Por el Doctor Bernardo A. López Sanabria (*)

Hay seres de excepción, poseedores del singular privilegio de immortalizarse en sus obras, dejando en las instituciones por ellos fundadas, sus rasgos sobresalientes, sus características imperantes, el sello distintivo de su inclinación espiritual.

Tal el caso del creador de nuestra escuadra, Francisco de Gurruchaga. Su pasión por la libertad, su acatamiento por el derecho del pueblo y defensa de sus preceptos, habrían de ser afirmación pertinaz y principio directriz, en esa rama de nuestras fuerzas armadas instituida por su fervor patriótico.

Nació este paladín de la causa americana, en la ciudad de San Felipe de Salta, el 7 de diciembre de 1776; cuando la América era sumisa, cuando la grandeza de España dormía sobre sus conquistados laureles. Descendía de pobladores de Cantabria, la bizarra región de España, donde al decir de Cervantes juzgábase cada cual hidalgo como su rey. Venía de esa gente señera y orgullosa que sólo bajó de sus torreones solares, para arrojar a los moros invasores de su patria; para enfrentarlos en una lucha donde no se aceptó la derrota, donde no se concibió la retirada, ni se imploró la clemencia.

Conocida era en la Península la altivez de estos montañeses. Parcos en el hablar y tardos en el reír, pronunciaban el castellano con propiedad y señorío, desconociendo la humillación de pedir y procurando ignorar la virtud de agradecer. De esa casta venía Gurruchaga.

Muy niño fue a España a educarse en el Colegio de Nobles

(*) Presidente del Instituto de Estudios Históricos *Güemes y el Norte Argentino*.

de Madrid. Siguió luego en la Universidad de Granada estudios superiores, tras los cuales obtuvo el título de licenciado en jurisprudencia.

Así pasó su mocedad este salteño en la Europa conmovida por la Revolución Francesa, agitada por las ideas liberales de Rousseau y de Montesquieu. Más de una vez, las libérrimas y electrizantes notas de La Marsellesa, habríanle hecho meditar sobre su lejana tierra encadenada, sobre su querido solar nativo gimiendo bajo el despotismo de los virreyes.

El conflicto entre ibéricos e ingleses, lo llevó a luchar en Trafalgar el 21 de octubre de 1805, a la sombra de la bandera bajo la cual había nacido. Allí se batió a bordo de la "*Santísima, Trinidad*", al lado de quien por imposición del destino, sería último virrey de Buenos Aires: Baltasar Hidalgo de Cisneros. Fue pues en el mar, enfrentando a Nelson, el famoso almirante británico, donde encontraría su bautismo de fuego entre el chocar de dos pueblos, el futuro creador de la flota donde flamearían los colores argentinos.

Invadida la Península en 1807 por Napoleón, consideró llegada la hora de encender la conciencia revolucionaria en su lejano suelo americano. Junto con otro salteño que también sería ilustre, el doctor José de Moldes, consiguió embarcarse para Buenos Aires llegando a nuestras playas el 7 de enero de 1809.

En estas tierras, virreyes y gobernadores habían tejido con falsas informaciones un tupido velo, ocultando a los pueblos sometidos la realidad de España bajo las águilas imperiales. Gurruchaga y Moldes, con palabras de sol disipadoras de sombras, dijeron las derrotas de Fernando VII, la ocupación de su territorio, las victorias de las legiones comandadas por Murat.

Al emprender camino a Salta, su tierra natal, cumpliendo un plan de propaganda prefijado, deteníanse en las ciudades, buscaban contacto con sus habitantes, cambios de opiniones. Todo ello en ocultos, en misteriosos conciliábulos. Iban sembrando en las tinieblas para que germinara en una aurora.

A fines de 1810, llegaban a la gran aldea desde el interior los diputados a incorporarse a la primera junta de gobierno independiente. Entre ellos venían Francisco de Gurruchaga y José de Moldes. Representaban a Salta. El suelo ya temblante, bajo los centauros de la libertad mandados por Güemes. La tierra donde se había dado el primer: "¡alto, quién vive!", en nombre de la naciente patria. Donde se daría la última carga selladora de su independencia.

Graves problemas, apremiantes asuntos, esperaban a esos diputados. No era por cierto el menor, el señorío naval ejercido con absoluto dominio por los ibéricos desde Montevideo. En virtud de él, nuestras costas, mares y ríos, estaban a merced de sus incursiones. El tráfico con los países extranjeros, sometidos a su control, y Buenos Aires, impotente y bloqueada, contemplando los altaneros gallardetes reales balanceándose sobre su Plata.

La única solución era oponer otra escuadra; pero, ¿de dónde sacarla?, ¿con quién tripularla? Los hombres de Buenos Aires, no obstante ser éste puerto, nunca habían mostrado dedicación por las tareas del mar. Se orientaban hacia las prometidas riquezas de nuestros bosques ubérrimos, hacia nuestras pampas sin fronteras, ofrecedoras de opulencia.

Mas, era necesario pensar en la solución del problema. Entre los miembros del nuevo gobierno, el único cuyas actitudes guerreras habíanse puesto a prueba a bordo, era Gurruchaga. Esa circunstancia, unida a sus cualidades sobresalientes de revolucionario de acción, decidieron para confiarle la organización de una flota.

Tremenda y ardua labor. Pero todo lo superó este patriota, cuya inteligencia y actividad parecían ejercitadas para titánicas tareas.

En corto plazo, tres veleros armados levantaban en sus palos mayores los colores revolucionarios a la vista de la ciudad. En los costados de sus proas se leía: *"Invencible"*, *"América"*, *"25 de Mayo"*. En el primero alzó su gallardete de comandante Juan Bautista de Azopardo. Un corsario nacido en la Isla de Malta, cuyo comportamiento en las invasiones inglesas, habíanlo hecho acreedor a la admiración de los criollos.

El 10 de febrero de 1811, desde la *"Invencible"*, pasaba revista Gurruchaga a las tripulaciones formadas sobre las cubiertas. Después de entregar las instrucciones de la Junta, cuyo sobre debía abrirse a la altura de Martín García, despidió con vibrantes y fervorosas palabras, a quienes por primera vez llevarían el mensaje de la revolución sobre las aguas.

Lentamente, majestuosamente, se alejaban las embarcaciones saludadas por la multitud tremolante de pañuelos. Otro homenaje les esperaba en su avance hacia el estuario. Era el aplauso arrebatado de las olas, era la alegría sonora de nuestro río, que también parecía sentirse ya de la nueva patria.

Días después, veíase pasar a la escuadra española mandada

por Romarate. Era la veterana, la poderosa, la bien pertrechada flota de Fernando VII; iba a medirse con los veleros impulsados por las ansias emancipadoras.

El 2 de marzo tuvo lugar el encuentro, cerca de San Nicolás. A poco de iniciada la acción, Azopardo se ve solo en lucha con toda la flota del rey. Los cañones de Romarate habían desmantelado al "*América*" y al "*25 de Mayo*". Trágica situación la de nuestra nave capitana, pero digna de ella, la resolución de su comandante: morir sobre su cubierta con agonía de león. Rodeado por los navios peninsulares de los cuales ya había partido la orden de "¡al abordaje!", la "*Invencible*" sería la bizarra, la inmortal cuna de la Marina de Guerra Argentina. En ella se enseñaría a no tener en cuenta la superioridad del enemigo, a entregar la vida por el sublime ideal de las causas justas.

No tardan en chocar hachas y espadas sobre la ya roja cubierta. En el desigual combate, la voz de Azopardo anima a su esforzada tropa. Sabe que es imposible detener el poderoso atacante, pero resuelto está a salvar el prestigio de la incipiente escuadra, la gloria de su pabellón, el pundonor de su comandante.

El ideal emancipador había prendido en el corazón de aquel corsario, sublimizado en ese momento por su actitud temeraria; ennoblecido en el trance por el tormento de la derrota.

Cuando casi no quedaban tripulantes en pie, iluminado por esa tradición heroica de los caballeros del mar, que manda hundir el navío antes que entregarlo, se dirige a la santabárbara. Su gesto de sacrificio toca la noble hidalguía de los castellanos. Conmueve las fibras de los vencedores de Flandes, de los conquistadores de un mundo, quienes interceptándole el paso, gritanle respistar su vida y las de sus hombres.

Había caído vencido con gloria de vencedor. Pero sobre el Paraná dejaba encendida la antorcha emancipadora. Esas eran las instrucciones de la Junta. Allí estaba latente el indómito espíritu de Gurruchaga.

Aquel mismo anochecer, conocedor del desastre en Buenos Aires, cuando las sombras hermanadas con el infortunio inundaban los recintos del fuerte, hacía presente el diputado salteño en la comandancia dispuesto a no someterse al destino adverso. Con voz firme, con frente alta, ofrecía organizar una nueva flota.

En los primeros días de agosto de ese mismo año, tenía la Junta a su disposición una escuadra superior a la perdida. Era también resultado de su esfuerzo de convencido, de su perseverancia de idealista.

El armisticio del 20 de octubre con Montevideo, impidió entrar de inmediato en operaciones a esos navios. Tal vez el Dios de la libertad imponía esa demora. Poco después, arribaría a nuestras costas quien para orgullo de nuestra historia y fama de nuestra marina, llevaría por las aguas de victoria en victoria los colores celeste y blanco: Guillermo Brown.

Tal en apretada síntesis los esfuerzos de Gurruchaga, para crear la primera flota de la República.

Su actuación lo destacó siempre como auténtico héroe civil de la Revolución de Mayo. Verdadero artífice del pensamiento emancipador, comprendió como pocos el derecho de los pueblos y sintió como suyos sus legítimos reclamos. Por ello pudo orientar con su sólida cultura, al lado de los varones preclaros de aquella hora, los altos destinos de la incipiente nacionalidad.

En 1831, cuando la tiranía asfixiaba al país, este paladín de nuestra emancipación tuvo que renunciar al merecido descanso tras 65 años de agitado existir. Sus comprovincianos requerían sin demora su acción, su talento, su probado carácter, para salvarlos de una difícil situación.

Gustoso respondió no obstante su edad al apremiante llamado. Había vivido las horas del amanecer nacional, tenía siempre auras patrióticas en sus días de crepúsculo.

El gobierno de Salta vio, en su prestigio, más posibilidades que en sus fuerzas militares, para contener las iras de Quiroga, que rutilante de victorias, eufórico de triunfos, acercábase a sus fronteras persiguiendo a Lamadrid, tras derrotarlo en Tucumán.

Una vez más —como lección para la historia— iba el tacto de un estadista, a salvar a un pueblo al que la audacia de la espada había comprometido.

Razones tenía el Tigre de los Llanos para odiar a la tierra de Güemes. En Laguna Larga, su humillante derrota, mil lanceros salteños contribuyeron a la victoria de Paz.

En Tucumán esperó el temerario riojano al enviado de la provincia norteña. Allí estaba persiguiendo unitarios, imponiendo por ley su voluntad. Allí estaba fiado en su aguda intuición, descubridora de todo, concedora de todo. Mas no vislumbraba a la esencia de la justicia, al espíritu de la libertad, sigilosas sombras que seguían sus pasos como a los déspotas de todos los tiempos, para derrocarlos cuando se creen más fuertes, para castigarlos cuando se sienten más seguros, para humillarlos cuando se consideran más altos. Terrible lección enseñada por la historia a fuerza

de repetirla, pero jamás aprendida por quienes sólo se sienten grandes al verse entre los pueblos inclinados por la violencia.

Varias conferencias sostuvo el marino de Trafalgar con el vencedor de Lamadrid. Más político el uno que general el otro, el hábil planteo del viejo salteño, metódico en la exposición y ágil en la réplica, desconcertó al soberbio montonero. Hasta la desangrada Salta no llegaron las tacuaras de la barbarie.

Así sirvió Gurruchaga a sus conciudadanos. Con una trayectoria ejemplar, con una conducta timbre de orgullo para su bizarra provincia. Y cuando le llegó la hora de trasponer el negro umbral para entrar en la región de las sombras y del silencio, cuando la luz de su vida se extinguió, otra como surgida de aquella quedó resplandeciente. Fue la de sus principios irreductibles, la de su lección imborrable, la de su voluntad creadora, que fijaba una consigna, que señalaba un derrotero: el culto por la libertad, el respeto por el derecho del pueblo, que se grabarían en la marina por él fundada, como mandato irrenunciable, como norma inseparable del propio existir.

A esa consigna hicieron siempre honor nuestros soldados del mar. Los de ayer y los de hoy. Lo probaron con la demostración constante del sentir patriótico. Con la contemplación preferencial del bien público. Y también, por la abierta y tenaz pugna con el desorden y el cesarismo demagógico.

Consecuentes con esa conducta, identificados con ese sentir, salieron de sus bases y abandonaron sus cuarteles el 16 de junio y el 16 de septiembre, para cumplir el mandato empenachado de grandeza, gesto que nuestros proceres desde sus tumbas han de haber aplaudido sin reservas.

Lo hicieron porque donde la libertad es un delito, la rebelión es una virtud. Porque donde el ejercicio del derecho es un sofisma, su restitución un deber. Porque sólo tiene patria digna quien la tiene libre, y ante la apremiante necesidad del paso decisivo, frente al derrumbe del país y al caos de las instituciones, se lanzaron a la lucha dejando aclarado el significado del propósito y definida la trascendencia de la acción: restablecer la majestad del sistema republicano, devolver al país el normal juego de sus poderes, el perdido prestigio en el concierto de las naciones. En cumplimiento de esa consigna, en apoyo de esa decisión, se batieron en Puerto Belgrano, en Río Santiago y en el de la Plata.

Y junto a esa marina pundonorosa hermanado en el esfuerzo y solidario en el designio, estuvo el bizarro ejército del interior con Córdoba a la cabeza. La docta ciudad argentina, que escri-

biría con la firmeza del ideal heroico de su pueblo, con la fortaleza de las grandes causas, una de las páginas más imperecederas para el libro de piedra de la República.

Por eso, cuando la actualidad de esta trascendental hora sea ya lejano ayer, cuando la crónica de hoy se encuentre transformada en anales de la Nación, el mármol, el bronce y el libro dirán a las futuras generaciones los nombres de los jefes que encabezados por el general Pedro E. Aramburu y el contraalmirante Isaac Rojas se jugaron por el imperio de la democracia, por la potestad de la Constitución, en esta lid donde jamás el sol de Mayo tuvo más brillo desde el alba rojiza de Caseros.

Vuelvan ahora, pasados los difíciles momentos, a prevalecer sobre la tierra de los argentinos los bienes supremos alentados por la ilusión eterna: la libertad, los valores del espíritu, la paz creadora, la labor fecunda. Pero quede también para todos los tiempos esta dura y saludable lección, como severa advertencia, como perdurable alerta para quienes, olvidando el camino de las trágicas experiencias, pretendiesen un día reincidir en la aventura.

Sea en tanto en este nuevo aniversario del natalicio del fundador de nuestra escuadra, el más grato homenaje a su patricio espíritu, saber superviviendo, en la institución por él creada, las propias virtudes que lo hicieron grande ante el juicio de la historia.



Colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval”



Las colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval” deberán presentarse escritas a máquina, con dos espacios, de un solo lado del papel, debiendo indicarse al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes.

Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura.

Los artículos no deberán sobrepasar de 20 páginas del Boletín (no más de 25 páginas de máquina).

Las colaboraciones deben venir firmadas, con la aclaración de firma y grado, si es personal militar, y domicilio.

LA DIRECCIÓN.

Sobre la cubierta glacial antártica (*)

Por el glaciólogo Jorge J. Heinsheimer

Recién ha aparecido mi ensayo sobre los glaciares de la Tierra y ya se hace necesario publicar un apéndice al mismo.

La apreciación de R. F. Flint sobre el espesor del hielo antártico es muy conservadora, como hemos mencionado, y se basó aparentemente en David y Pristley (expedición británica a la Antártida, 1907-1909) y en otros observadores de gran autoridad, que llegaron a estimaciones de la profundidad media de 1800 a 2.000 pies (548,6 a 640,1 m.) (1)

Pero nuevos relatos han cambiado considerablemente el aspecto. Recientemente ha aparecido una publicación alemana, libro perteneciente a la serie de manuales geográficos cuya edición fue iniciada por F. Ratzel y A. Penck y que actualmente está a cargo de H. Lautensach. El autor del tomo intitulado *Die Antarktis* es H. P. Kossack, quien presenta en 310 páginas un resumen sumamente condensado, pero muy completo, de todo lo que hasta la fecha se sabe del Continente Blanco.

En la página 83 del mencionado manual se hace un balance del hielo antártico, basado en un ensayo del mismo autor publicado en 1955, el que aún no ha llegado a mi conocimiento. Pero es factible ya, con los datos provistos, calcular algunos que nos hacen falta.

Kossack aprecia:

El área del continente sin islas y barreras de hielo en.....	13.101.10 ³ Km ²
El de las islas antárticas en	75 „
El de las barreras de hielo (<i>ice shelves</i>) en	931 „
En total	14.107.10 ³ Km ²

(*) Ver el anterior artículo del autor: *Los glaciares de la tierra*, publicado en el N° 624 de este Boletín.

(1) Ver N. E. ODELL, "*Journ. Glaciol.*", vol. 2, N° 18, p. 570, octubre de 1955.

Los *incrementos anuales* (hidrometeoros) los aprecia en 2.846,25 Km³, que equivalen a una precipitación de 202 mm sobre la superficie mencionada, es decir, una cantidad muy baja, como la parte llana de la provincia de Mendoza.

Las *pérdidas anuales*, en cambio, ascienden a los 3.798,51 Km³ de agua y es muy interesante y hasta sorprendente la especificación de esta cantidad. Kossack atribuye:

	Km ³	%
A la <i>ablación</i> (derretimiento y escurrimiento, evaporación y retención)	2.045,66	54,0
Al <i>transporte por el viento</i> de nieve al mar	1.202,85	31,6
Al <i>desprendimiento de témpanos</i>	550,00	14,4
En total	3.798,51	100,0

Contrastadas las pérdidas con los incrementos, se llega a un *déficit* total de 952,26 Km³ anuales de agua, o sea 30.200 m³/s, que debe rebajar las existencias de hielo en 74 mm de hielo o 67 mm de agua sobre toda la superficie.

Afirma el autor que esta pérdida, continuada por 18.000 años, acabaría con la entera acumulación de hielo en la Antártida, lo que nos permite calcular el volumen actual estimado por Kossack. Sería 17,1.10⁶ Km³ de agua o sea 18,9.10⁶ Km³ de hielo, de lo cual se calcula el espesor medio del hielo en más de 1,3 Km.

Es claro que con tal profundidad del hielo antártico, la tabla del hielo glacial del mundo tendría que cambiar mucho. A pesar de esto no realizaremos esta cuenta, ya que en mi opinión los datos de la Antártida todavía están muy incompletos. Subrayaremos otra vez que nuestra Tabla 3 muestra valores bajos del hielo antártico que deben ser revisados cuando dispongamos de un número suficiente de sondeos del Continente Blanco.

Solamente otro asunto más quiero tocar: los incrementos de los mares del planeta, en consecuencia al derretimiento del hielo glacial. Hemos expuesto que para la elevación eustática del nivel de los mares de 1,5 mm según Vercelli, ó 1,1 mm según Polli, por año, se necesita un derretimiento de 540 ó 400 Km³ anuales de agua, respectivamente. Si Groenlandia contribuye a esta cantidad con 80 Km³ de agua, 460 ó 320 Km³ más debe suministrar el resto de los glaciares del planeta, en particular la Antártida. Pero si el cálculo de Kossac es correcto, ésta pierde anualmente 952,26 kilómetros cúbicos o sea más del doble de la cantidad que tiene que producir un aumento eustático de 1,5 mm; casi el triple de lo necesario para que el nivel se eleve 1,1 mm. A fin de hacerlo más preciso, digamos: La contribución groenlandesa de 80 Km³ anua-

les, sumada a la antártica, según Kossac, tiene un total de 1.032 kilómetros cúbicos de agua. Distribuida esta mole sobre la superficie de los mares mundiales de 361.10^6 Km², debe producir una elevación de 2,86 mm por año.

Otra vez debemos preguntarnos dónde queda esa masa enorme de agua. El cálculo de la elevación eustática no es un trabajo sencillo: corrientes y mareas, movimientos isostáticos y tectónicos intervienen en este asunto. Ya el hecho de que los dos oceanógrafos italianos publicaran cifras que difieren en 0,4 mm (lo que significa un error del 26,7 % en el dato de Vercelli o del — 36,4 % en el de Polli, en caso que el otro fuera comprobado), ilustra por sí mismo sobre estas dificultades. Pero a pesar de esto me parecen poco creíbles errores de la índole antes mencionada.

Otro factor que interviene en el balance hídrico del planeta es la retención del agua en la atmósfera, que según Z. Popovici y V. Angelescu (nota número 24 del trabajo original, p. 19) alcanza los 13.000 Km³ de agua. Según J. Hann (en J. Hann: F. v. Hochstetter und A. Pokorny: *Allgemeine Erdkunde*. Prag. u. Leipzig., 1886, p. 108), la capa inferior de la atmósfera hasta 2.000 m de altura contiene el 50 %, la hasta 6.500 m de altura el 90 % del total de agua incluida en la atmósfera. Un calentamiento de la atmósfera, hasta en sus capas más bajas solamente, que son las decisivas para el contenido de agua, aumentaría su capacidad de acumulación. Tal calentamiento se ha comprobado durante los últimos decenios con respecto al hemisferio septentrional, pero no para el austral. (Ver F. Prohaska: *Zur Frage der Klima-änderung in der Polarzone des Südatlantik*. "Archiv f. Meteor., Geophys. u. Bioklimat.", Serie B, vol. III, p. 72, 1951.)

Como he mencionado, en mi opinión todavía los datos sobre la Antártida no han sido suficientemente comprobados como para servir de base a tales consideraciones. Ya la diferencia de las estimaciones sobre la producción de témpanos en la Antártida llama la atención e indica tener la mayor precaución: Hemos mencionado que Meinardus (en el año 1925) la avaluó en 64 Km³; según Kossac, en cambio, llega a 550 Km³ o sea 8,6 veces más.

Todavía el Continente Blanco nos reserva un sinnúmero de problemas, en cuya solución espero y deseo que nuestra patria aporte su cuota equitativa y honorable.

* * *

Parece que los problemas que hemos tratado han suscitado recientemente la atención de los círculos interesados. Apenas terminado el apéndice precedente, recibí otra publicación: *Über die*

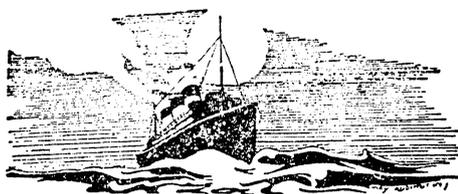
in der heutigen Vergletscherung der Erde als Eis gebundene Wassermasse (Sobre la cantidad de agua contenida en la cubierta glacial actualmente existente en la Tierra), por A. Bauer (*Eiszeitalter und Gegenwart*, vol. 6, pp. 60-70, julio de 1955).

El autor, participante de las expediciones polares francesas, cuyos trabajos ya hemos citado en la primera publicación (notas números 4, 5 y 6), extrapola las experiencias groenlandesas al hielo continental antártico y en consecuencia llega a valores muy elevados:

Volumen del hielo antártico.....	18,9.10 ⁶ Km ³
Espesor medio.....	1,5 Km

Se ve que el volumen calculado por Bauer es exactamente igual a la cifra de Kossack, cuyo libro todavía no había aparecido cuando se publicó este ensayo.

A fin de complementar mi estudio, tengo que mencionar esta obra tan interesante; pero debo repetir lo que ya he afirmado: como Bauer mismo subraya, todavía se desconoce más de la mitad del Continente Blanco y su entero descubrimiento y más aún un sondeo suficiente de su capa glacial, son deseos cuya realización no podemos esperar en un futuro cercano. Hasta disponer de los datos necesarios, toda apreciación queda limitada a una suposición más o menos vaga. Yo, por mi parte, prefiero en tales casos valores conservadores; pero esto depende del gusto personal de cada uno.



150º Aniversario de la batalla de Trafalgar y muerte de Lord Nelson

**LA BATALLA DE TRAFALGAR (21 DE OCTUBRE
DE 1805) (*)**

La batalla de Trafalgar fue, en cierto modo, algo más que la mayor victoria lograda por las armas británicas; fue, al mismo tiempo, la culminación de una campaña tan brillante como jamás se hubo librado en la historia británica. Dos hombres se destacan como los supremos artífices de esa gran victoria: William Pitt, que preparó el escenario con una consumada habilidad estratégica, y Horacio Nelson que, en el momento de la decisión, lo coronó con su brillante dirección táctica de la flota.

Tan interesante como el relato de la batalla en sí es el de la campaña que culminó con Trafalgar. Para hallar el comienzo de esta campaña retrocedamos 16 meses antes de ese providencial 21 de octubre, en que Nelson enfrentó a Villeneuve en el cabo Trafalgar, hasta llegar a ese día de 1804 en que Pitt, por primera vez, puso en marcha su plan para formar su “liga” contra Napoleón. Envio al general Craig y un ejército a Italia para cooperar con el general ruso Lacy y, para cubrirlos, destacó a Nelson con una flota al Mediterráneo. Al mismo tiempo, empleo el poderío naval británico para encerrar a Napoleón dentro de una red tan estrecha que obligara a éste a realizar falsos movimientos, a fin de librarse de ella. El ejército británico en Italia inmovilizó a Napoleón con su campaña en dicho país, siendo inevitable la batalla de Trafalgar desde el mismo momento en que ese ejército zarpó de Inglaterra. Tal como se lo propuso Pitt, Napoleón fue obligado a intentar la invasión de Inglaterra para librarse de la red.

Pitt no temía los riesgos de una invasión francesa, pues desde el comienzo de la campaña se había puesto en actividad el bien probado e inexpugnable sistema de defensa marítima creado a

(*) De “*The Admiralty News Summary*”, N° 109, septiembre de 1955.

través de los siglos. Una escuadra en los Downs para vigilar el Texel (Keith), una en las islas del Canal (Saumarez) y la principal escuadra occidental frente a Brest (Cornwallis) formaban la defensa tradicional, e Inglaterra estaba lo suficientemente protegida en manos tan seguras como éstas.

Pero Pitt dependía de una cosa más para culminar exitosamente su estrategia. Debía depender del conocimiento instintivo de sus comandantes navales en hacer lo acertado en cada ocasión, pues sólo con su cooperación podría ajustarse debidamente la red que rodeaba a Napoleón. Ni un solo comandante naval incurrió en error alguno a lo largo de todo un año de desconcertantes maniobras francesas, con gran número de almirantes y capitanes en comandos más o menos individuales y que muchas veces se veían obligados a adoptar decisiones estratégicas por su propia cuenta, sin medio alguno de comunicación, excepto algún encuentro casual con otras naves y sin respaldo alguno de inteligencia naval, como lo tendrían hoy en día. A lo largo de ese período, la completa seguridad del tacto y el innato conocimiento estratégico de la campaña, aun por oficiales subalternos, fue insuperable.

En esta forma se montó el escenario para Trafalgar. En abril de 1805, Villeneuve zarpó de Tolón con la escuadra francesa del Mediterráneo, a la que se le unieron, durante el viaje, algunas naves españolas. Esperaba encontrar a Gautaume, con la escuadra de Brest, en la Martinica, tal como lo había dispuesto Napoleón. Pero Gautaume no apareció. La escuadra de bloqueo le obligó a regresar a Brest. Nelson, que venía pisándole los talones a Villeneuve, le obligó a zarpar apresuradamente de las Indias Occidentales rumbo a Brest, pero fue interceptado por Calder en el camino, forzándolo a entrar en Cádiz. No bien tocó puerto, apareció Collingwood para mantenerlo ahí mediante un estrecho bloqueo. Nelson, agotado y enfermo, luego de casi dos años a bordo, regresó a Inglaterra para descansar y reponerse.

En esos días las noticias viajaban lentamente, y sólo a principios de septiembre se supo en Inglaterra que Villeneuve se encontraba en Cádiz. El portador de la noticia fue el capitán Blackwood, de la fragata "*Euryalus*", quien, camino al Almirantazgo, visitó a Nelson en Merton. Nelson lo hizo esperar cerca de una hora mientras se ponía su uniforme, lo acompañó a Londres y ofreció sus servicios. Éstos fueron aceptados inmediatamente, y el 15 de septiembre el gran marino izó nuevamente su insignia en el "*Victory*", zarpando de Portsmouth el mismo día. En la noche del 28 se unió a Collingwood frente a Cádiz, prohibiendo las

salvas reglamentarias de saludo, a fin de que Villeneuve ignorara la llegada de refuerzos.

El 10 de octubre Nelson envió a sus almirantes y capitanes el famoso memorándum en el que bosquejaba su plan de ataque para cuando zarpara el enemigo. Sintetizaba el *toque Nelson* que el orden de navegación fuera el orden de batalla, a fin de no perder tiempo formando una línea de batalla antes de la acción. Con ese memorándum, y con plena confianza en la victoria final, aguardó a que zarpara Villeneuve. Sabía que éste se vería obligado a abandonar el puerto, pues Nelson había estudiado a Napoleón y sus métodos. Nelson había calculado la fuerza enemiga en un máximo de 46 naves de línea. Por su parte, él sólo contaba con 27, pero tal disparidad no lo conmovió. En su plan estaba implícita la lección que, siendo un joven capitán, había aprendido del almirante Hood, en el sentido de que una fuerza inferior podía llegar a lograr la victoria si concentraba su ataque en las escuadras de retaguardia del enemigo. En la época de los barcos a vela, las escuadras conductoras de la formación perdían mucho tiempo en virar e ir en ayuda de las de retaguardia, aún cuando en sí no fueran atacadas.

La batalla se libró de acuerdo con este plan establecido por Nelson en su memorándum. La flota británica, atacando en dos líneas, hizo sentir toda su fuerza en el centro y en la retaguardia de la de Villeneuve. A bordo del "*Victory*", Nelson, al mando de la línea de barlovento, atravesó la flota combinada franco-hispana un poco más arriba del centro de la línea de batalla enemiga, entre la "*Bucentaure*", nave insignia de Villeneuve y la francesa "*Neptune*". En el "*Royal Sovereign*", Collingwood, al frente de la línea de sotavento, cruzó por la popa del "*Santa Ana*", nave insignia del almirante español de Alava. Las dos líneas de naves británicas envolvieron y abrumaron el centro y retaguardia franco-hispana y, tal como lo había previsto Nelson, la división de vanguardia tardó mucho en virar y acudir en ayuda de aquéllos.

La lucha fue violenta, pues si bien Villeneuve era un jefe indeciso, ni los barcos franceses ni los españoles estaban dispuestos a entregarse sin lucha. Pero el resultado jamás estuvo en duda desde el mismo momento en que el "*Royal Sovereign*" efectuó el primer disparo de la batalla, uno o dos minutos después del mediodía, hasta que el "*Neptune*" español, que luchó bravamente tras la rendición del resto de la flota, arrió su pabellón poco después de las 16. Nelson, herido al comienzo por una bala de mosquete disparada desde el palo de mesana del "*Redoubtable*", vivió

lo suficiente como para conocer su mayor victoria, lograda mediante una táctica brillante que desechó las antiguas teorías de lucha en línea de batalla. De 33 barcos enemigos se capturaron 17 y uno se incendió y explotó. No se perdió un solo barco inglés. Nelson, comandante en jefe británico, había sido muerto, pero el francés Villeneuve se encontraba prisionero en el “*Mars*”. Las bajas británicas ascendieron a 1.678 entre oficiales y tropa; las francesas y españolas a seis veces esa cifra.

Así terminó Trafalgar. Pero fue algo más que la derrota de Villeneuve por Nelson; fue la derrota de Napoleón por Pitt. Su influencia se extendió más allá de las aguas en que se libró, pues sus efectos se sintieron en lugares tan lejanos como Rusia, Austria y Suecia, haciendo renacer la confianza de los aliados de Inglaterra en la lucha contra los franceses. Final e irrevocablemente, anuló el mar para Napoleón, obligándolo a una estrategia puramente terrestre y selló su destino final. Refiriéndose a la campaña de Trafalgar, uno de los más grandes historiadores navales de todos los tiempos escribió que “esas naves distantes y batidas por las tormentas, a las que el Gran Ejército jamás miró, se mantuvieron entre Napoleón y el dominio del mundo”. Sus palabras eran verídicas, pues fue la vigorosa arma del poderío naval británico la que llevó a Napoleón a su derrota final e inevitable, con habilidad sin parangón en la historia de la guerra.

ORACIÓN DE NELSON

En la mañana del 21 de octubre de 1805, Nelson escribió la siguiente oración en su diario:

“Quiera el Gran Dios, a quien yo reverencio, otorgar a mi Patria, y para el beneficio de Europa en general, una gran y gloriosa victoria; y que ninguna mala acción de parte de cualquiera llegue a empañarla; y que tras la victoria, sea la benevolencia el rasgo predominante en la flota británica. En cuanto a mí, individualmente, encomiendo mi vida a Él, que me la dio, y quiera Su bendición iluminar mis esfuerzos por servir a mi país con toda lealtad. A Él me encomiendo yo y la justa causa que se me ha dado para defender. ¡Amén! ¡Amén! ; ¡Amén!”

* * *

**“INGLATERRA ESPERA QUE CADA HOMBRE CUMPLA
CON SU DEBER”**

El teniente John Pasco, que en la batalla de Trafalgar se desempeñaba como oficial de órdenes de Nelson a bordo del “*Victory*”, relató lo siguiente:

“Su Señoría vino a verme a popa, y luego de ordenar se efectuaran ciertas señales, me manifestó, alrededor de las 11.45:

“ «Señor Pasco, deseo decirle a la flota que Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber», y agregó: «Debe apurarse, pues tengo otra señal más que hacer para ordenar aproximación al enemigo.» Contesté: «Si Su Señoría me permite sustituir *espera* por *confía* se completará más pronto el mensaje, porque *espera* figura en el vocabulario y *confía* debe ser deletreada.» Su Señoría contestó rápidamente y con visible satisfacción: «Así está bien, Pasco; hágalo inmediatamente.»

En la inscripción colocada en la base de la Columna de Nelson en la Plaza Trafalgar de Londres, la palabra “que” ha sido omitida por error. La señal fue hecha por el código de *Señales telegráficas o vocabulario marino* de Sir Home Popham, publicado en 1803. Tres banderas (2-5-3) era el grupo código para “Inglaterra”; 2-6-9 para “espera”; 8-6-3 para “que”; 2-6-1, “cada”; 4-7-1, “hombre”; 9-5-8 y 2-2-0, “cumpla con”; 3-7-0, “su”; 4 para “D”, 2-1 “U”, 1-9 “T”, 2-4 “Y” (*Duty*: deber). Obsérvese que en el alfabeto de señales de aquel entonces se omitía la J, y la V precedía a la U. También se izaba la bandera de “Telégrafo” para indicar que la señal debía de codificarse por el código Popham.

Poco después de haber sido izada esta señal se izó la segunda: “Combatán al enemigo más cercanamente” (banderas 1 y 6).

* * *

BARCOS DE LÍNEA DE BATALLA BRITÁNICOS EN LA BATALLA DE TRAFALGAR

BARCO	Cañones	Hombres	Capitán	Bajas
" <i>Victory</i> " (nave insignia del vicealmirante Lord Nelson) ...	104	837	Cap. T. M. Hardy	160
" <i>Royal Sovereign</i> " (nave insignia del vicealmirante C. Collingwood)	100	837	Cap. E. Rotheram	144
" <i>Britannia</i> " (nave insignia del contraalmirante Lord Northesk)	100	800	Cap. C. Bullen	52
" <i>Temeraire</i> "	98	738	Cap. E. Harvey	121
" <i>Neptune</i> "	98	738	Cap. T. F. Fremantle	44
" <i>Dreadnought</i> "	98	738	Cap. J. Conn	33
" <i>Prince</i> "	98	738	Cap. R. Grindall	Ninguna
" <i>Tonnant</i> "	80	650	Cap. C. Tyler	76
" <i>Belleisle</i> "	74	590	Cap. W. Hargood	127
" <i>Revenge</i> "	74	590	Cap. R. Moorson	79
" <i>Sparlate</i> "	74	590	Cap. Sir F. Laforey	25
" <i>Mars</i> "	74	590	Cap. G. Duff	98
" <i>Defiance</i> "	74	590	Cap. P. C. Durham	70
" <i>Minotaur</i> "	74	590	Cap. C. J. M. Mansfield	25
" <i>Conqueror</i> "	74	590	Cap. I. Pellew	12
" <i>Achille</i> "	74	590	Cap. R. King	72
" <i>Colossus</i> "	74	590	Cap. J. N. Morris	200
" <i>Defence</i> "	74	590	Cap. G. J. Hope	36
" <i>Leviathan</i> "	74	590	Cap. H. W. Bayntun	26
" <i>Bellerophon</i> "	74	500	Cap. J. Cooke	132
" <i>Orion</i> "	74	550	Cap. E. Codrington	24
" <i>Swiftsure</i> "	74	590	Cap. W. G. Rutherford	17
" <i>Ajax</i> "	74	590	Tte. J. Pilford	11
" <i>Thunderer</i> "	74	590	Tte. J. Stockman	16
" <i>Polyphemus</i> "	64	500	Cap. R. Redmill	6
" <i>Africa</i> "	64	500	Cap. H. Digby	62
" <i>Agamemnon</i> "	64	500	Cap. Sir E. Berry	10

La asistencia de los heridos en los combates navales de 1814

Por Jorge A. I. Liceaga (*)

IncurSIONAR en el campo de la historia de la sanidad naval argentina es tarea sumamente grata y no difícil; pero se puede incurrir en repeticiones innecesarias cuando un prolijo investigador como el Sr. Rómulo D'Onofrio prácticamente ha ordenado y reproducido casi todo el material disponible en sus interesantes trabajos. ⁽¹¹⁾

Sobre las bases sólidamente estructuradas por este estudioso, hemos podido dilucidar el nombre de los que en aquellas primeras victorias navales de nuestro país ofrendaron su sangre generosa y los sufrimientos nunca medibles de una vida destrozada por mutilaciones o disminuciones de su capacidad:

Las bajas de aquellos combates han tenido escasa difusión, no obstante el haber sido consignadas en su mayor parte por el mismo Guillermo Brown. En el presente trabajo procuramos completar las nóminas ya publicadas.

I

Luego de la derrota en San Nicolás de los tres primeros barcos armados por el Gobierno Patriota en 1811, no se realizó ninguna nueva tentativa para enfrentar el poderío español en el Río de la Plata. Recién en 1814, bajo el directorio de Gervasio Posadas, siendo ministro de Hacienda Juan Larrea y con la financiación de Pío White, se armaron y aprontaron varios barcos. El 8 de marzo zarparon de Buenos Aires una fragata, una corbeta, un bergantín, dos goletas, un falucho y una balandra, con 764 hombres a bordo y bajo el mando de Guillermo Brown. ⁽¹⁰⁾

(*) De la Facultad de Química y Farmacia, Universidad de La Plata.

Para la asistencia de los heridos y enfermos de la flota se ordenó embarcar al cirujano Manuel Antonio Casal, pero su estado de salud le impidió cumplir tal disposición. En su reemplazo lo hizo Bernardino Campbell, a bordo de la fragata bautizada “*Hércules*”, llevando a bordo el botiquín confeccionado según instrucciones impartidas por el cirujano mayor de ejército de la Capital, don Francisco de Rivero.

Los barcos patriotas pusieron proa hacia la isla de Martín García, donde los españoles habían levantado algunas fortificaciones y en cuya proximidad se encontraba la flota al mando de Romarate. El 11, después de mediodía, los nuestros abrieron fuego sobre los barcos españoles, y a poco varó la “*Hércules*” bajo la metralla de la batería de tierra. Allí comenzó un terrible estrago, siendo la tripulación diezmada por aquella y las cañonazos de la flota enemiga íntegra. Murió el comandante Elias Smith, el capitán de las fuerzas embarcadas Martín de Jaume y el teniente de a bordo Roberto Stacy. Campbell debió desempeñar ímproba labor en medio de tanto herido; mientras, el capellán Juan Andrés Manco Capac, canónigo de Charcas, llevaba el auxilio espiritual a los moribundos e impartía la bendición postuma a los que ya habían ofrendado sus vidas a la patria. (3)

Se hizo la noche y en medio de la oscuridad, para evitar atraer el fuego de mosquetería de la isla cercana, nuestro cirujano continuaba su labor con los escasos medios disponibles: “Cuatro torniquetes, ocho colchones, ocho mantas, veinte varas de lienzo, diez libras de hilas, quatro de estopa, quatro férulas” es todo cuanto cuenta, además de una caja de instrumentos; mientras, cincuenta heridos se desangran, sufren y se quejan en el acribillado casco de la “*Hércules*”. De todo el botiquín ¿qué podía aprovechar? Sólo el extracto de opio para aliviar los dolores y la quina para aplacar la fiebre. El iesto sólo servía de estorbo, pues era apropiado para el tratamiento de enfermedades y no de traumatismos y heridas. (3)

Aquella noche fue llamada la noche triste de Brown. ¡Cuánto más lo sería para los pobres marineros de la fragata!

Pero llegó el nuevo día; luego de corta lucha, zafó de su varadura y se reincorporó a la flota patriota.

Los otros barcos tampoco salieron indemnes, y en la “*Juliet*” murió su conmandante, Benjamín Seaver. En los relatos de los que han estudiado el tema, no figura la “*Nancy*” como teniendo actuación en la lucha; pero es, sin embargo, después de la “*Hércules*”, la que envía más heridos al Hospital de la Residencia. (4)

El día 16, Brown inició el ataque directo a Martín García, desembarcando 240 soldados y marineros a las órdenes del teniente Pedro Orona, quienes capturaron en arrollador avance la batería e iniciaron de inmediato el bombardeo de la flota española.

En esta acción cayeron entre muertos y heridos sólo tres hombres, según el parte elevado por Brown a Larrea. ⁽¹³⁾ Mientras tanto, los barcos patriotas se lanzaron sobre el enemigo, que se retiró apresuradamente hacia el río Uruguay; entonces Brown, luego de dejar una pequeña guarnición en la isla y recalar frente a Colonia, emprendió el regreso a Buenos Aires. Allí, en apoteótica recepción, se homenajeó a los héroes de nuestra primera victoria naval.

En la guerra, tanto en los triunfos como en las derrotas, siempre se ha de pagar tributo de dolor humano, y para más de un hogar porteño, aquel día de regocijo popular fue de profunda pena por la muerte de un ser querido, o de angustia por el sufrir de un herido en la acción gloriosa. Tampoco faltaron los héroes anónimos, especialmente los extranjeros, que carecían de parientes o amigos en estas alejadas tierras, y que pasaron a la eternidad o fueron al hospital, sin otro alivio que el que la caridad pública les dispensara.

Bernardo Campbell se preocupó muchísimo por los problemas que se le plantearon en la atención de los heridos de la “*Hércules*”, y así lo expresó en la carta enviada a Pío White el 22 de marzo, que transcribe Carranza: “He escrito a Buenos Aires después de
“ nuestra última acción pidiendo algunos medicamentos, pero no
“ me dirigí a nadie en particular, porque estaba algo apurado en
“ ese momento y no sabía tampoco a quién dirigirme. Pero espero,
“ señor, que usted no hará caso omiso de esto como parte inútil
“ del equipo del buque para combate, especialmente si considera
“ que varios de nuestros hombres más valientes estarían aún vivos
“ quizá, si hubiesen existido a bordo los medios con qué socorrer-
“ los. No los había y nuestro botiquín era más apropiado para una
“ vieja o para enfermos de consunción que para marineros que
“ estando sanos y en perfecta salud, solamente necesitan aquellos
“ remedios indispensables para curar heridas, accidentes, etc., de
“ los cuales no se nos ha provisto, pudiendo afirmar con seguridad
“ que una onza de tela emplástica con un poco de seda para liga-
“ duras habría sido de mayor utilidad en este buque que el boti-
“ quín entero, que no contenía ninguno de estos artículos, y según
“ le hacía saber en mi última, no tuve otro elemento de ligadura
“ que hilo de carreto o cualquier otro desecho de hilos que pude

“ encontrar entre los sastres. Por tales razones, pido que si se tiene “ respeto por la vida de hombres que la arriesgan en esta em- “ presa, se me provea de los medicamentos necesarios.” (tomo II, pág. 72, 9). Hemos de ver que estas protestas no cayeron en saco roto y se tomaron algunas providencias para tratar de mejorar la situación de la sanidad de la flota.

A su llegada a Buenos Aires se habían desembarcado diez heridos de la “*Hércules*” y cinco de la “*Nancy*”, no obstante que Brown en su parte denunciara cincuenta heridos. Además, en el parte de la batalla incluyó una lista con 21 heridos. La disparidad de las cifras podría atribuirse a los fallecidos y a los lesionados leves que, por supuesto, no fueron internados en el hospital.

Éste se trataba del hospital de la Residencia. En efecto, hemos podido constatar, orientados por el Archivo de la Cátedra de Historia de la Medicina de Buenos Aires, que por resolución del 16 de noviembre de 1811 el Triunvirato había dispuesto que se destinaran varias salas de dicho hospital á la marina. Para mayor ilustración transcribimos el mismo:

“A propuesta de Dn Damian de Castro comisionado p^a formar “ la instrucción de comisarios de guerra, y con presencia tam- “ bien de lo espuesto p^r el Inspector ha resuelto este Gobierno q^e “ p^a facilitar las vicitas q^e p^r ordenanza deben haser el Comisario, “ los Abanderados, Sirujanos, Sargentos y Cavos y evitar algunos “ inconvenientes se destinen a ese Ospital de la Residencia Salas “ suficientes p^a la asistencia y curación de las tropas de esta Guar- “ nición y Marinería del Rey, con separación de los paysanos con- “ forme se obserba en la Península en los parajes q^e carecen de “ Ospitales Reales y q^c el Hospital de Velen quede ecempto de “ asistir a dhos individuos de Tropa y Marinería, ecepto un caso “ extraordinario en q^e peligre algún herido o Enfermo p^r condu- “ círsele a la mayor distancia de la Residencia. Y los previene a “ V R para q^e de las disposiciones conducentes al cumplimiento “ de esta determinación en la parte q^e le corresponde. Dios guar- “ de a V R mu^s a^s. Buenos Ayres Noviembre 16 de 1811. fdo “ Feliciano Ant^o Chiclana, Man^l de Sarratea, Juan José Paso, “ Bernardino Rivadavia Secro.” Dirigido al “R P Presidente del Osp^l de la Recidencia”.(1)

Por este motivo los heridos del combate de Martín García fueron llevados el 12 a dicho hospital, es decir, al día siguiente a la “noche triste”, y no es muy atrevido suponer que Brown, en procura de su rápido alivio, los envió a bordo de una de las embarcaciones menores.

Tuvieron así entrada en el citado hospital los siguientes tripulantes :

Norverto Julián, Juan Denis, Juan Miguel, Roberto Juanes, Basilio Roda, Andrés Genis, Juan Altolaquirre, Tomas Ricardo, Jaime Pedra, Felipe Reyes, Mathias Fernandes, Felipe Lopes, José Eusevio Dure, José Zapata y Bonifacio Acosta.

Salvo los cinco últimos, pertenecientes a la "Nancy", los restantes eran de la "Hércules".

Hemos confrontado esta lista con la que, según Carranza, acompañaba el parte de Brown, y posteriormente, por gentileza del capitán Rodolfo A. Muzzio, hemos podido examinar los nombres en una fotocopia del documento original, hoy en la colección del Sr. Lucio de Ocampo. En esta forma hemos tomado como válidos los auténticos nombres de los heridos, tal como figuran en la lista confeccionada por Brown, que en la mayoría de los casos se ven confirmados por otros documentos hallados en los archivos. Agregamos a la nómina siete más, que figuran explícitamente como heridos en combate en diversas circunstancias.

	<i>Según Carranza y doc. colección L. de Ocampo</i>	<i>Según nuestras investigaciones</i>
James Stone	X	X
John Stavy	X	
Henry Harris	X	
Elsy Miller	X	X
Robert Dunn	X	X
Thomas Ritchrds	X	X
Manuel Ferreira	X	X
Bilar del Cassia	X	
Florencio García	X	
Antonio Gabio	X	X
Francisco Ribeiro	X	X
Anthony O'Donnell	X	
Richard Kelly	X	
Henry Mc Grah	X	
Robert Smith	X	X
R. Conflans	X	X
José Mariano	X	X
Francisco Robles	X	X
Basilio Roda	X	X
José Rialdo	X	X
Salvera Alvarez	X	X
Norverto Julian		X
Juan Denis		X
Juan Miguel		X
Roerto Juanes		X
Andrés Genis		X
Joaquín Altolaquirre		X
Felipe Reyes		X

Tres de los heridos de la “*Hércules*”, internados en el hospital, lo abandonaron antes de fin de mes, no sabemos si por muerte o por alta, y otro tanto ocurrió con Mathias Fernandes, de la “*Nancy*”. El resto sigue internado durante el mes de abril, a cuyo término fueron dados de alta, incluso Jaime Pedra, que no es otro que Jaime Stone. Con Basilio Roda y Joaquín Altolaguirre, Stone forma el terceto de sobrevivientes que quedaron lisiados, o por lo menos con su capacidad disminuida en grado tal que el gobierno patriota paró mientes en ellos y procuró amenguar su infortunio.

En efecto, como lo consignara ya D’Onofrio (pág. 120, ¹¹), Altolaguirre solicitó que se le concediera un socorro, a fin de poder sobrellevar sus necesidades y reconocido por el cirujano Francisco de Paula Rivero, elevó el siguiente informe: “El marinero “ Joaqⁿ Altolo Aguirre entró en este Hosp^l de resultas de la acción “ de Martín García, con una herida en la mandíbula inferior (o “ barba) complicada con la destrucción de todo aquel hueso, pro- “ ducida por una bala de metralla, y aunq^e su curación ha sido de “ las más felices, se encuentra totalmente inútil y precisado de no “ poder usar por toda su vida mas q^e alimentos líquidos”. (3)

El 20 de junio, con la firma de Larrea y rúbrica de Posadas, se dio el siguiente decreto: “Visto lo expuesto por el Cirujano “ Mayor sobre la deplorable situación del marinero suplicante y “ la inutilidad en q^e ha quedado de resultas de la acción de Martín “ García se le asigna por ahora y hasta q^e por una especial decla- “ ración se señalen los Inválidos q^e ha de disfrutar la Marina, “ doze pesos mensuales que deberá gozar desde el día de la acción en q^o quedó inútil: tomose razón en el Tribunal de C^{as} y en las “ Cajas Generales del Estado; por donde se le hagan los cargos “ mensualmente con posible preferencia sin necesidad de nueva “ orden.”

Hemos hallado la certificación del mismo Guillermo Brown, que dice textualmente: “Entrada de Joaquín Uraqui aboard de “ la Fragata Hércules es el 15 de Febrero - Herido el 10 de Marzo “ en el Isla de Martín García, (firmado) W. Brown.”

Este “Joaquín” resulta ser el Altolaguirre de la providencia anteriormente considerada y posteriormente fueron acogidos a los beneficios de dicho decreto el marinero Basilio Roda y el contra- maestre Jaime Pedra o Jaime Stone. Hemos hallado la constancia que extendiera al primero el mismo Brown, que reproducimos en fotocopia y que dice textualmente: “Basilio Roda, entrado aborde “ la Frigata Hercules día 15 de Feboury Herido el dia 10 de Mar-

“zo abordo el dicha Frigata enfrente del Isla de Martín García
“ (firmado) W Brown” (Data 180, 2).

*Basilio Roda enarado aborde
la Frigata Buenos días 15 de
Febrero. Huido el día 10 de marzo
aborda el dicha Frigata conjunta
del Isla de Martín García.
W Brown.*

Indudablemente que al comandante de los barcos patriotas le preocupaba la suerte de los tripulantes que le habían llevado a la victoria, y es muy posible que haya sido el gestor del decreto del 20 de junio, que al menos en los primeros meses, tuvo puntual aplicación. Hemos encontrado comprobantes de los pagos hechos a los tres inválidos los meses de octubre y noviembre (Data 1273, 5), (Data 1.421 y 1.491, 6).

Para los nuevos casos bastó la constancia de Brown para que los lisiados de la marina fueran comprendidos en las disposiciones del decreto, tal como ocurrió con el ya citado contramaestre (Data 180, 2), Data 1.268, 5).

II

A esta altura de nuestro trabajo, a fin de mantener la ilación del relato, hemos de volver a considerar las acciones navales posteriores a Martín García.

Brown envió en persecución de las naves de Romarate a la sumaca “Trinidad”, la balandra “Carmen”, la goleta “Fortuna”, la cañonera “Americana” y el falucho “San Martín”. Alcanzadas aquéllas a la altura de la desembocadura del arroyo de la China, Tomás Notter, que comandaba las fuerzas patriotas, se lanzó arrojadamente sobre las embarcaciones españolas, sufriendo el fuego concentrado de aquéllas y de los cañones que, desembarcados, se

habían apostado en la costa. Tanto la sumaca como la balandra quedaron varadas; murió su jefe y quedaron heridos los oficiales Miguel Smith, Hubac y Ceretti y la mayoría de la tripulación. Mientras el resto del grupo conseguía alejarse hacia el norte, la balandra “*Carmen*” corre peligro de ser capturada y entonces su comandante Samuel Spiro la hace volar con sus quince tripulantes dentro.

Es indudable que los heridos de la balandra perecieron con su comandante, mientras que los de la sumaca, sin auxilio médico alguno, debieron soportar la situación hasta su regreso a Buenos Aires. Al hospital de la Residencia sólo entró un herido de la “*Carmen*”, que llegó el 1° de mayo y se llamaba Juan Josef Silva. Su asistencia se prolongó hasta el 6 de junio. Referente a este combate, conocemos la lista transcrita por Ratto, que aporta la siguiente nómina de bajas:

Juan Rafael Amehan, Pedro Boa (artillero), Martín Colonna, Juan Santos Enquesa, Francisco Gachina y Gabriel Vera (589, ¹²).

PREPARATIVOS Y COMBATE DE MONTEVIDEO

Con la opinión vertida por Campbell y la experiencia lograda en los recientes combates, no es extraño se procurase mejorar la asistencia sanitaria a bordo de la flota.

Campbell fue reforzado con un practicante, Pierce Reading⁽¹²⁾ y se procuró conseguir un nuevo cirujano para la corbeta “*Belfast*”. El mismo Brown le expresaba a Larrea el 3 de abril: “ A bordo de la *Belfast* hace mucha falta un cirujano. Pasada la función me atrevo a decirle podrá equiparse toda la escuadra con médicos; mas lo que es ahora, ninguno de ellos desea servir: “ prefieren estar en el café”. Las autoridades resolvieron que se embarcara Matías Rivero y se lo comunicaron el 12 de abril.

Mientras tanto, se proveyó un botiquín a la “*Belfast*”, mediante la siguiente orden dada al comisario general de Guerra: “ Necesitándose a bordo de la Fragata de Guerra nombrada *Belfast* un botiquín completo procederá V M a comprarlo y ponerlo “ a disposición de su comandante dⁿ Olivero Russell. M^o 30 de 1814.” La provisión de este botiquín fue insistentemente solicitada por Campbell y así tenemos conocimiento por gentileza del capitán de fragata Rodolfo A. Muzzio, de las dos notas de aquél que se conservan en el “*Archivo Carranza*”, del Archivo General de la Nación y que reproducimos a continuación.

“A bordo de la fragata *Hércules* frente de la Ensenada, 31 de
 “ Marzo de 1812. Sr. D. Guillermo P. White. — Mi estimado señor:
 “ Sírvase enviarme algunos torniquetes en la primera oportuni-
 “ dad, pues los que mandé a Buenos Ayres con heridos no me han
 “ sido devueltos y solo me queda uno abordo. También cuatro o
 “ cinco onzas de Emplastrum Lythargynum, Crin Gummi que pue-
 “ de obtenerse en la botica Italiana de la calle San Miguel. Así
 “ mismo hace mucha falta genero usado de hilo o bramante (para
 “ vendajes). Al remitir esto obligará en extremo a su humilde ser-
 “ vidor. — B. Cambell (Cirujano).”

“Fragata *Hércules*, frente a Ensenada, 5 abril de 1814.

“Señor

“Ignorando a quién tengo que dirigirme he escrito varias
 “ veces a Buenos Aires, pidiendo artículos que necesitaba.

“El Sr White ha tenido la bondad de mandarme algunos hilos
 “ con tintura de mirra, calomel y otros artículos que me heran
 “ particularmente necesarios. Pero lo que en particular me sor-
 “ prende es que los primeros que proveyeron mi botiquín fueran
 “ tan ignorantes de la práctica quirúrgica, para no saber que una
 “ ligadura es tan necesaria como cualquier instrumento en las ope-
 “ raciones y considero que algunos han sucumbido por falta de
 “ ligaduras.

“Necesito especialmente

“Balsamo de Cpayba

“Agua Sylahagyre acetata

“Rhabarbarvil

“Fine Rhabarbarvil

“Fine benzores comp

“Generos de hilo para vendajes

“Trapos para compresas

“Emplastrum cummini (a la farmacopea de Londres).

“Al mandar lo arriba mencionado, obligará en mucho a B C
 “ pues no le escribe por su propia cuenta, sino por cuenta de aque-
 “ llos que están bajo su asistencia. — B. Cambell.”

La botica Italiana de la calle San Miguel, a que hace refe-
 rencia Campbell, debe tratarse de la de don Juan Fermín de Iere-
 gui, farmacéutico italiano, revalidado ante el Protomedicato de
 Buenos Aires en 1812. (8)

Mientras tanto, pasaban los días y Brown, que deseaba iniciar

cuanto antes el sitio de Montevideo, zarpó el 14 de abril rumbo a aquel puerto, dispuesto a quebrar definitivamente el poderío naval español en el Plata.

El cirujano Matías Rivero no se incorporó para esa fecha y recibió una nueva conminación del gobierno, por lo cual lo hizo el 18 de abril, posiblemente en una de las embarcaciones menores.

Se estrecha el sitio sobre la fortaleza española y entonces la poderosa flota que se protegía bajo los fuertes de la ciudad se vio forzada a salir bajo el mando del comandante general de marina Miguel de la Sierra.

Las fuerzas españolas estaban formadas por un queche, dos corbetas, dos fragatas, una balandra, un lugre, una goleta, dos bergantines y un falucho, con 1.087 hombres y 155 cañones, mientras Brown tenía una fragata, tres corbetas, un bergantín, una goleta, una sumaca y un falucho, 963 hombres y 147 cañones.

El jefe patriota buscó llevar a sus enemigos a mar abierto, a fin de facilitar las maniobras y cortarles toda posibilidad de retirada, y la flota fue navegando en forma paralela a los barcos españoles. Abrieron fuego la corbeta "*Mercurio*" y la "*Hércules*", resultando, según Caillet Bois, 4 bajas en la última, asistidos por Campbell, que se hallaba a bordo. En la "*Belfast*" resultó herido el condestable Antonio Michel, que por su estado fue llevado a Buenos Aires e internado en el hospital el 16, quedando hasta el 1° de junio. Éste es el único herido que se internó en la Residencia como consecuencia del combate. (6)

Mientras tanto, una calma obligó a ambas flotas a interrumpir el combate, alejándose los españoles remolcados por lanchones. La flota patriota tiene su única pérdida en el falucho "*San Luis*", que cae en manos del corsario Pepe el Mahonés, muriendo su comandante Guillermo Clark. El 16, luego de varias maniobras, los barcos españoles son alcanzados por los patriotas, y en impetuoso ataque la "*Hércules*" captura el bergantín "*San José*", y la "*Belfast*" y la "*Sephyr*" hacen otro tanto con la fragata "*Neptuno*" y la corbeta "*Paloma*", que era el buque hospital.

El bergantín "*Cisne*" y la balandra "*Corsario*" se ven obligadas a embicar en la costa, y su tripulación las hace volar, mientras la goleta "*María*" es apresada. Con estas últimas acciones, que han reducido la flota española al queche "*Hiena*" y a la corbeta "*Mercurio*", la fragata "*Mercedes*", el falucho "*Fama*" y el lugre "*San Carlos*", queda definitivamente quebrado el poderío de la Madre Patria en el Río de la Plata y sellada la suerte de Montevideo.

Más gloriosas son las victorias cuando, sin escatimar arrojo y decisión, se logra ahorrar el sacrificio de vidas y los sufrimientos. Por ello, este combate adquiere mayor valor que el de Martín García, que demandara tantas víctimas.

Los tres hechos de armas que hemos reseñado brevemente, donde tuviera su primera expresión la sanidad naval argentina, fueron de enorme trascendencia para la causa patriota por liberar de su tarea al ejército de operaciones de la Banda Oriental y terminar con la amenaza de flanco que representaba la existencia de las fuerzas españolas en Montevideo.

Se abrieron definitivamente al comercio nuestros puertos, permitiendo que mediante el mismo se consolidaran las finanzas gubernamentales y se equilibraran las muy maltrechas economías particulares.

Al holocausto de los marinos de la naciente patria y al sufrimientos de los heridos en la acción, se agregó el no menos tangible de los lisiados, que debieron arrastrar su desgracia por largos años, mostrando cuanto puede un hombre dar por la causa sublime de la patria.

BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN CONSULTADA

- ¹ Archivo General de la Nación, División Nacional, sección gobierno, *Gue-rra*, leg. 1, 1812; X-6-3-3.
- ² Archivo General de la Nación, División Nacional, sección gobierno, *Ma-rina*, 1814; X-4-10-2.
- ³ Archivo General de la Nación, División Nacional, sección gobierno, *Ma-rina*, 1814; X-4-9-7.
- ⁴ Archivo General de la Nación, División Nacional, sección contaduría, *Caja de Buenos Aires*, agosto de 1814; III-1-8-1.
- ⁵ Archivo General de la Nación, División Nacional, sección contaduría, *Caja de Buenos Aires*, noviembre de 1814; III-1-8-4.
- ⁶ Archivo General de la Nación, División Nacional, sección contaduría, *Caja de Buenos Aires*, diciembre de 1814; III-1-8-5.
- ⁷ Archivo General de la Nación, documentación donada, *Donación Carranza*, VII-7-1-7.
- ⁸ Archivos de la Cátedra de Historia de la Medicina de Buenos, copia de doc. de A. G. N., *Tribunal de Cuentas*, enero-marzo 1812 (folio 207). (Autenticado.)
- ⁹ CARRANZA, á. J.: *Campañas navales de la República Argentina*. Buenos Aires, 1916.
- ¹⁰ CAILLET BOIS, T.: *Historia naval argentina*. Emecé Editores S. A., Buenos Aires, 1944.
- ¹¹ D'ONOFRIO, R.: *Documentos para la historia de la Sanidad Naval Argentina*. "Rev. de Pub. Navales", I, (1), enero 1948, Buenos Aires.
- ¹² RATTO, H. R.: *La campaña naval contra el poder realista de Montevideo*; en Academia Nacional de la Historia, "Historia de la Nación Argentina", V, (1),pág. 567.
- ¹³ RATTO, H. R.: *Historia de Brown*. 2 tomos, La Facultad, Buenos Aires, año 1939.

**Editoriales y Librerías que otorgan
descuentos
a los socios del Centro Naval**

EDITORIALES

IBER-AMER ARGENTINA	10 %
ESPASA-CALPE ARGENTINA S. A.	10 %
EDICIONES ARAJU	10 %
EDITORIAL LOSADA	10 %
EDITORIAL ALBATROS	10 %
EDITORIAL L. LASSERRE {	
Sobre libros en general	5 %
Sobre libros de su fondo Edit.	10 %
Papelería general.	5 %
EMECE EDITORIAL.	20 %

LIBRERÍAS

LIBRERIA DEL PLATA, S. R. L.	10 %
LIBRERIA DEL COLEGIO, S. A.	10 %
ACME AGENCY	10 %
FAUSTO {	
Biblioteca	20 %
Asociados	10 %
V A E	15 %

Notas Profesionales

ARGENTINAS

HOMENAJE A LA MEMORIA DEL VICEALMIRANTE GARGIULO.

El 2 de noviembre pasado se efectuó en el cementerio de la Chacarita un acto de homenaje a la memoria del vicealmirante (I. M.) Benjamín Gargiulo, en cuya oportunidad usó de la palabra el señor comandante de Operaciones Navales, contraalmirante D. Isaac F. Rojas, quien expresó:

Señoras y señores:

Una profunda convicción me ha impulsado a concurrir a esta ceremonia que se efectúa para honrar la memoria del señor vicealmirante de Infantería de Marina Benjamín Gargiulo: la convicción de la necesidad y la justicia de este homenaje.

Necesidad, porque era ya imperioso hacer público nuestro aprecio por la figura de este oficial superior de la Marina de Guerra y nuestro dolor por su trágica desaparición.

Justicia, porque el señor almirante Gargiulo supo hacerse acreedor, como pocos, a la consideración y al respeto de sus conciudadanos.

No he de referir en este momento sus condiciones de oficial, sus virtudes militares, su dedicación a la carrera que eligió por íntima vocación, su desempeño brillante en los más altos puestos del Comando Naval; todos esos hechos que jalonaron su vida y contribuyeron a forjar su recia personalidad, son bien conocidos.

Queda, en cambio, como punto más alto para nuestras miras, su conducta y su decisión en horas difíciles para la Patria, ensombrecidas bajo el imperio de un incontenible despotismo.

Frente al cuadro de las libertades públicas avasalladas, del orden constitucional subvertido, de las convicciones religiosas atacadas, de la dignidad y el honor personal menospreciado, el almirante Gargiulo supo comprender cuál era entonces su verdadero deber como militar y como ciudadano, y empuñó e hizo empuñar las armas en defensa de los derechos y los sentimientos más esenciales para el hombre.

Así participó en las jornadas del 16 de junio, jornadas dolorosas y trágicas que afrontó con serenidad, consciente de sus responsabilidades y de las exigencias que ellas implicaban.

Y así también, frente al cuadro desatado, por propia decisión puso fin a su vida.

No es éste el momento de abrir juicio sobre tal determinación. Pero quede bien claro y conocido por todos que esa decisión no fue tomada para eludir su participación —que asumió con firmeza desde el primer momento—,

sino tal vez para afirmarla aún más; no fue tomada por temor o por indecisión, porque ello no cabía en espíritu tan templado en la lucha y en el cumplimiento del deber.

La posteridad, que es la que juzga con criterio certero nuestra conducta y nuestros actos, ha de valorar, en su verdadera dimensión, la figura del almirante Gargiulo. Estoy seguro que ha de colocar su memoria, vinculada ya por el consenso de sus conciudadanos, entre la de aquellos que hicieron un culto de su honor y de su dignidad, al punto de sacrificar por ellos su propia vida.

En momentos en que repican las campanas jubilosas de la justa victoria, nuestros corazones se inclinan reverentes ante este sepulcro que guarda los restos de quien supo iniciar con su esfuerzo estas jornadas que hoy todos celebramos.

Frente a la muerte, irrevocable y definitiva, sólo nos resta aceptar esta cuenta contingencia de la vida. Pero las grandes vidas, los grandes sacrificios, no concluyen al pie de la loza funeraria. Queda la gloria, el amor y el reconocimiento de los hombres, que hacen eterna la figura y la memoria de quienes supieron vivir y morir en virtud y con honor. Esa gloria es la recompensa postuma que venimos a ofrecer en esta ceremonia, sabiendo que ella hace un trono del sepulcro frío y trueca el ciprés en palma de victoria.

Pueden sonar las fanfarrias militares, puede vibrar como nunca el clarín victorioso, porque aquí duerme un hijo predilecto de la Patria y de su Marina de Guerra.

Contengamos nuestras lágrimas y dejemos aflorar a nuestros pechos los más nobles sentimientos, para elevar ante nosotros y rendir el justo tributo de nuestro agradecimiento, al señor vicealmirante Benjamín Gargiulo. Su honor está sin mácula, sus virtudes son ejemplo constante para sus camaradas, su nombre pasa enaltecido a incorporarse al de los esforzados forjadores de las libertades públicas.

La Marina de Guerra está orgullosa de este oficial que respondió a sus más caras tradiciones, cumpliendo con sencillez y con modestia el más difícil y más significativo de todos sus deberes militares.

Puede descansar en paz; el laurel de la victoria, que festeja todo el pueblo de la Patria, ciñe también su frente y la gloria se ha unido a su espada invicta.

¿Quiera Dios, omnipotente y eterno, acoger su alma!

POSESIÓN DE CARGO.

El 4 de noviembre asumió el cargo de comandante en jefe de la Flota de Mar, el señor contraalmirante Adolfo B. Estévez. Al ponerlo en posesión de su cargo, el señor ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung, pronunció las siguientes palabras :

Como ministro de Marina, concurro a este acto a efecto de poner en sus funciones de comandante en jefe de la Flota de Mar al señor contraalmirante Adolfo B. Estévez, quien a partir de la fecha quedará reconocido en tal carácter.

Cumplo con gran satisfacción esta obligación propia de mi cargo, puesto que ella implica una justa reparación y el reconocimiento de las virtudes militares y cualidades personales del señor almirante Estévez, quien fuera separado del servicio activo como resultado de su patrónica rebeldía frente a la dictadura que felizmente ya ha desaparecido de nuestra Patria.

Reivindicado ante el consenso público, le corresponde ahora venir a desempeñarse en uno de los más altos y honrosos puestos del Comando Naval, en el que —estoy seguro— habrá de desenvolverse de acuerdo a su indiscutida y vasta capacidad profesional.

La Flota de Mar, junto con las demás unidades y organismos de la Marina de Guerra, acaba de escribir una brillante página en su historial, al levar anclas y disparar sus cañones en defensa de la libertad y la democracia, cumpliendo así el mandato que le impusieron los prohombres que la forjaron.

Nadie más digno que el señor almirante Estévez, para hacerse cargo ahora del comando en jefe de esta magnífica fuerza de combate, que ha demostrado su elevado espíritu militar y de sacrificio, en las difíciles horas de la acción revolucionaria.

Superada esta etapa, todas las fuerzas vuelven a desarrollar sus tareas normales. En los diarios ejercicios y faenas deben continuar acrecentando su disciplina, su laboriosidad, su moral y su eficiencia, para poder ser así fieles custodios de las libertades tan duramente logradas.

Esa es la trascendental misión que se encomienda al señor almirante Estévez, en la seguridad de que ha de llevarla a cabo sin flaquezas ni desmayos.

Señor almirante Estévez: El Superior Gobierno de la Nación confía a vuestro mando el más importante de sus organismos operativos, y lo hace en la convicción de que habréis de desempeñarlos con el temple, la dignidad y la honestidad que han caracterizado siempre vuestra carrera naval.

Quede, pues, desde la fecha, a cargo del Comando en Jefe de la Flota de Mar, el señor contraalmirante Adolfo B. Estévez.

VISITA DEL CONTRAALMIRANTE MILTON E. MILES (U. S. N.).

El 5 de noviembre arribó al Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires el señor contraalmirante D. Milton E. Miles, de la marina de guerra de los Estados Unidos de Norte América y actual comandante del 15° Distrito Naval —Zona del Canal de Panamá— en visita no oficial, en cumplimiento de una gira por distintos países sudamericanos.

El día 7, el señor ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung, le ofreció un almuerzo al que asistieron, además de los nombrados, el señor contraalmirante Isaac F. Rojas y el jefe de los asesores norteamericanos, capitán de navío Alvord J. Greenacre (U. S. N.).

ALMUERZO EN HONOR DEL AGREGADO NAVAL DEL BRASIL.

El 8 de noviembre pasado el señor subsecretario de Marina, capitán de navío Arturo H. Rial, en nombre de la Marina de Guerra, ofreció en la Escuela de Mecánica un almuerzo al señor agregado naval del Brasil, capitán de navío Helio Garnier Sampaio, con motivo de haber finalizado su misión en nuestro país, en cuya oportunidad dijo:

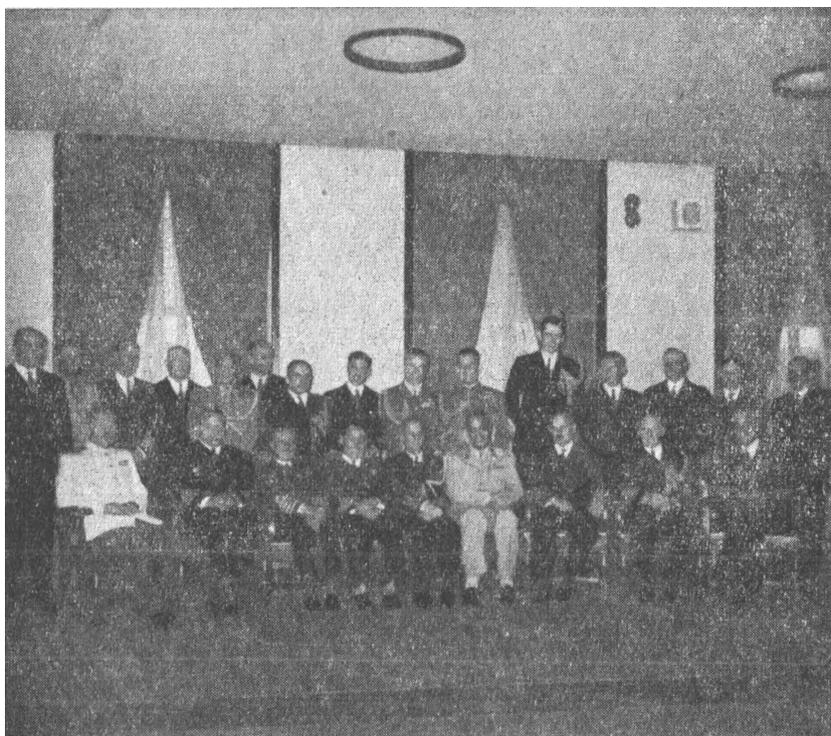
Señores:

La amistad es don inapreciable que une también a los hombres de mar

en sus afanes y contratiempos. Esa hermandad espiritual hace que cada marino rinda ante su altar los mejores frutos de su afecto. Por ello es que estamos reunidos, para despedir a un amigo, que retorna a la patria: el capitán de navío Helio Garnier Sampaio, quien finaliza sus funciones como agregado naval de los Estados Unidos del Brasil ante nuestro Gobierno.

Prestigian este ágape cordial la presencia de los camaradas de armas de las naciones amigas que tan dignamente representan y a quienes va nuestro afectuoso saludo y sincero agradecimiento por su grata presencia.

Como es tradición ya, en ocasiones de esta índole, se hace necesarias la referencia al tacto y distinción con que el camarada que se va, ha sabido llevar adelante su honrosa misión; cómo ha demostrado poseer en grado superlativo las cualidades del carácter y la formación profesional que le acreditan méritos superiores y prestigio del que puede sentirse legítimamente orgulloso por bien habido, como puede sentirse orgullosa su Institución por haberlo enviado y como podemos estar satisfechos nosotros por haberlo conocido y gustado de su trato fino y delicado.



Debo señalar en esta oportunidad, como todos vosotros sabéis, que el señor capitán Sampaio es el *decano* de los agregados navales, jerarquía esta, permítaseme calificarla así, que resigna hoy en otro destacado marino, noble camarada y sincero amigo: el señor agregado naval a la Embajada de los Estados Unidos de Norte América, capitán de navío Charles C. Howerton. Como recuerdo de vuestro decanato, llevaréis esta réplica de ancla, símbolo de las tradiciones marineras y del lenguaje común que hablan todos los marinos de la tierra.

Señor agregado naval: en nombre de la Marina de Guerra Argentina, os despido y os entrego esta medalla recordatoria. El valor de ésta es relativo; pero su divisa —dos manos estrechadas— os dirá siempre, más que las palabras, de nuestros sentimientos. Sabemos que su contemplación en otras playas, os dirán del recuerdo afectuoso de los amigos de la Argentina y de los profundos lazos que nos unen al Brasil.

Señores: Para cerrar este acto, os invito a brindar, en nombre de la Marina de Guerra Argentina, por el capitán Sampaio a quien despedimos, y por el capitán Augusto Dias Fernádes, a quien recibimos en su reemplazo con nuestra inalterable cordialidad, y a quien auguramos y deseamos mucho éxito en su delicada misión; por la prosperidad de la Marina de Guerra del Brasil y de sus hombres; por la Patria...

Agradeció el capitán de navío Garnier Sampaio, expresando:

Desculpae-me senhores se meu discurso é largo —mas larga é tainbén a saudade que tenho em vos deixar e também sinto muita tristeza em me afastar do convívio tão agradável e amigo que tive comvosco.

Ao ser nomeado para a honrosa comissão de agregado naval do Brasil —em Buenos Aires— com a missao específica de estreitar os laços de amizade entre as nossas duas grandes tradicionais marinhas, comprrendi desde logo a importância de minha tarefa e, preparei-me para o seu bom desempenho, pelo estudo da Historia Naval Argentina — e pelo conhecimento dos altos chefes navais, na maioria dos quais, como o destacado almirante Brunet, o digno chefe vicealmirante Garzoni, os prestigiados e queridos almirantes von Rentzell, Izquierdo Brown, Gabrielli, Piva, Lestrade, Basso, Insussari e Rojas— eu já tivéa a honra de travar cor dias relações quando de minha estada em Buenos Aires em janeiro de 1953 — como comandante do Grupo Escolta de Protecção a Regata Buenos Aires - Rio.

Já sabia, ao chegar em Buenos Aires, que iria me hombrar com destacados oficiais-generais e superiores de todas as nações marítimas estrangeiras, escolhidos para a mesma missao que á min fora conferida. Esqueci-me, porém, e hoje é o que estou sentindo, da parte sentimental de minha comissão, isto é, que em dois anos de convívio amigável com o pessoal da marinha argentina e com os companheiros de marinhas estrangeiras, eu me iria tornar um amigo sincero déles todos e que, como recompensa, deixaria também amizades sinceras. É pois esse sentimento de afêto, de amizade e de carinho por vós que me norteia o pensamento, e por isso, embora rompe o protocolo, vou-lhes falar com toda a minha alma e con toda a minha sinceridade. Embora nao queira me imiscuir na vossa política interna, quero vos afirmar que a Marinha de Guerra Argentina por suas ações nobre e leais, se tornou digna de admiração e estima de parte de todas as nações do mundo, e com especialidade, pelas Marinhas de Guerra de todos os países. Déstes uma manifestação pujante do valor, do poder naval, quando bem aplicado e usado no momento oportuno.

Todos vós comportastes com honra, altivez e brio, em cualquier lado que peleáveis, e fizestes a luta, sem odios nem rancores, apenas norteados no estrito cumprimento do dever sagrado para com a Pátria, cada um de vós defendendo seu ponto de vista que julgava justo. Eu vos afirmo, que ao regressar ao meu país, serei para sempre um fervente admirador de vossa Marinha, e um propagandista de vosso alto espirito naval, tão importante em nossa carreira, que nao é “profissao” e sim “vocação”.

Estou certo de que, para o futuro, nossas Marinhas nunca mais se encontrarao em campos opóstos, poi tudo *nos une*, na nossa missao máxima, juntamente com a Marinha do Uruguai — que é a defesa do patrimonio valioso que representa nosso Atlântico Sul, tão rico, tão lindo e de tal impor-

tância estratégica atual e futura. Juntos defenderemos esse legado de nossos antepassados, sob a proteção de Tamandaré e Brown.

Vólto para o mar, e em meu comando futuro —urna esquadrilla de torpedeiros— pensarei em meus cruzeiros nos bons tempos vividos em Buenos Aires, e nos amigos marinheiros argentinos, e, ao mirar o meu Cruzeiro do Sul, que también é vosso, pedirei á Deus para que dé urna grande felicidade e paz á grandiosa familia naval e á Marinha Argentina, cujos lares tanta aflição sentiram, nos momentos que aquí vivi. E para terminar, meus amigos, argentinos e representantes de nações estrangeiras, o meu *“moito obrigado”* e o meu reconhecimento pelas atenções que comigo tiveram. Espero em breve volver á Buenos Aires para abraçar a todos com o mesmo carinho e a mesma sincera amizade — pois seremos os camaradas de sempre. Viva a Marinha Argentina. Viva seus chefes navais.

NUEVO DIRECTOR DEL ASTILLERO RÍO SANTIAGO.

Por decreto del gobierno provisional de la Nación, fue designado director del Astillero Río Santiago, dependiente de la empresa “Astilleros y Fábricas Navales del Estado” (A. F. N. E.), el señor capitán de fragata ingeniero naval Jorge Delucchi.

EJERCICIOS DE TIRO.

El 9 de noviembre se realizaron en el Río de la Plata ejercicios de tiro por unidades de la Marina de Guerra, los que fueron presenciados por el comandante en jefe de la Flota de Mar, contraalmirante Adolfo B. Estévez, y el jefe de operaciones de la Flota de Mar, capitán de fragata Alberto Tarelli.

FUE REHABILITADO EL CONTRAALMIRANTE SAMUEL TORANZO CALDERÓN.

Con la presencia de numeroso público y oficiales superiores del Ejército y la Marina de Guerra se cumplió, el 15 de noviembre último, la ceremonia de rehabilitación del contraalmirante I. M. Samuel Toranzo Calderón, en el patio de armas de la Escuela de Mecánica de la Armada.

La ceremonia se inició a las 11, contando con la asistencia del ministro de marina, contraalmirante Teodoro Hartung, del director general naval, contraalmirante Vicente Baroja y jefes y oficiales del Ejército y la Marina de Guerra. Al hacer su aparición el contraalmirante Toranzo Calderón, el público asistente prorrumpió en vítores a la patria, a las instituciones armadas y a la libertad. De inmediato, el ayudante del ministro, capitán de fragata Antonio H. Rivolta, procedió a dar lectura a la resolución y orden ministerial por la cual se dispone la rehabilitación del contraalmirante Toranzo Calderón, en acto público, y se le reintegra en el uso del uniforme, los distintivos correspondientes.

Seguidamente pronunció una breve alocución, destacando la personalidad del marino reintegrado, el director de la Escuela de Mecánica, capitán de navío Joñas L. Sosa, al mismo tiempo que explicaba el significado del acto. Finalizando sus palabras, ordenó la entrega de la espada al alto jefe, lo que estuvo a cargo del mismo suboficial que había procedido a su degradación, en las circunstancias que son del dominio público.

Al recibir el arma, el contraalmirante Toranzo Calderón estrechó en emotivo abrazo al suboficial. Luego, y respondiendo a la invitación formulada por el capitán de navío Sosa, pasó revista a los efectivos de la Escuela de Mecánica, para, de inmediato, saludar a todos los oficiales del Ejército allí presentes, como también a los de la Marina de Guerra.

Dando por finalizada la ceremonia, se retiraron las autoridades presentes, oportunidad en la que los asistentes renovaron sus expresiones de adhesión, entonando el Himno Nacional en momentos en que se alejaba el contraalmirante Toranzo Calderón.

ALMUERZO EN EL CRUCERO “9 DE JULIO”.

A bordo del crucero “9 de Julio”, amarrado en la Dársena “A” de Puerto Nuevo, se llevó a cabo el 27 de noviembre pasado, un almuerzo, al que asistieron, además de la plana mayor del buque, el presidente provisional de la Nación, general Pedro E. Aramburu, el vicepresidente de la Nación, contraalmirante Isaac F. Rojas, el ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung, el ministro de ejército, general de brigada Arturo Ossorio Arana, el ministro de Aeronáutica, brigadier Ramón A. Abraham, el comandante en jefe del Ejército, teniente general Julio A. Lagos, el comandante en jefe de la Flota de Mar, contraalmirante Adolfo B. Estévez, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier Gustavo A. Hermanson, el secretario de la Presidencia, coronel Bernardino Labayru, el subsecretario de Marina, capitán de navío Arturo H. Rial, el jefe del Estado Mayor Naval, capitán de navío Mario A. Robbio, el jefe de la Casa Militar, capitán de fragata Francisco Manrique, el jefe de Granaderos, mayor Alejandro Lanusse, y comandantes de buques de guerra surtos en el puerto metropolitano.

NUEVA CAMPAÑA DEL ROMPEHIELOS “GENERAL SAN MARTÍN”.

Con rumbo a la Antártida zarpó, el 23 de noviembre último, el rompehielos “General San Martín” (capitán de fragata Luis M. Iriart), iniciando su segunda campaña en aguas antárticas.

El 1° de diciembre zarparon, con igual destino, el transporte “Bahía Aguirre” (capitán de fragata David O. Funcia) y el remolcador “Chiriguano” (capitán de corbeta Juan C. Kelly). En la primera de estas dos naves viajará el comandante de la Fuerza Naval Antártica, capitán de navío Emilio Díaz y el jefe del Estado Mayor de dicha fuerza, capitán de fragata Jorge Pisani Reilly.

Estas naves se dedicarán a tareas científicas de relevamientos fotográficos, aerofotogrametría, ictiología, glaciología, etc., y, al mismo tiempo, cooperarán en los relevos de bases y destacamentos con las otras unidades allí destacadas.

76° ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA.

Fue durante la presidencia de Nicolás Avellaneda cuando el actual cuerpo de Infantería de Marina, “fuerza terrestre integrante de la Marina de Guerra, capacitada para actuar sobre la costa”, vio concretada su creación mediante la promulgación de dos decretos: uno del 19 de noviembre de 1879 y otro del 5 de noviembre de 1880, constituyendo el batallón de Artillería de la Armada y el batallón de Infantería de Marina, respectivamente.

Esta decisión del gobierno nacional reconoce antecedentes que se remontan a los albores del nacimiento de la Patria. En efecto, ya en el parte de la batalla naval de Montevideo, el almirante Guillermo Brown menciona en forma especial el comportamiento heroico de la Infantería de Marina en esa acción guerrera. Además, dos de los oficiales que acompañaron a San Martín en su viaje desde España a Buenos Aires, el general José Matías Zapiola y el coronel Matías Irigoyen, eran oficiales del Real Cuerpo de Infantería de Marina de España.

Posteriormente, los hombres que sirvieron en esa agrupación armada, por mucho tiempo sin conformación oficial, participan en numerosas acciones de la guerra de la Independencia, y aun en nuestras luchas civiles. Pero es en 1880, cuando podemos reconocer un antecedente inmediato de la Infantería de Marina. Los sucesos políticos de junio de ese año motivaron el traspaso al gobierno nacional, por parte de la provincia de Entre Ríos, de su Batallón Provincial, que se batió en Los Corrales y que después, convertido en Infantería de Marina, pasó a guarnecer las costas y puertos del río Uruguay, en el linde con Brasil y la República Oriental.

Desde la fecha de su creación, la provisión de armamento adecuado, la instrucción de sus efectivos y el cumplimiento de diver-

sas misiones, en que sus miembros hicieron siempre gala de las más honrosas tradiciones de nuestra Marina de Guerra, fueron conformando un cuerpo de sólidas virtudes castrenses y alto rendimiento profesional.

Llena así la Infantería de Marina —denominación oficial desde el 8 de noviembre de 1946— los propósitos para los cuales fue concebida por sus organizadores. Propósitos inspirados en la seguridad del litoral marítimo de la nación, cuya extensión de más de 5.000 kilómetros, requiere una adecuada protección, de modo de asegurar el normal desarrollo de las comunicaciones y el tráfico naviero, tanto en tiempos de paz como de guerra, prestando al mismo tiempo la más amplia colaboración a las unidades de la Armada nacional.

Con motivo de este 76° aniversario, el señor comandante general de Infantería de Marina, capitán de navío Rubén A. Ramírez Mitchell, pronunció la siguiente alocución:

Señor ministro, señores oficiales superiores, señores jefes y oficiales:

Antes que nada, considero un deber agradecer en nombre de la Infantería de Marina, el alto honor que significa la presencia en esta ceremonia, de las más altas autoridades navales de la nación.

Se cumple, el 19 de noviembre, el septuagésimo sexto aniversario de nuestra Infantería de Marina. Setenta y seis años de labor, de perfeccionamiento, de lucha, por dotar a la patria de un arma específica, que dentro de la organización de la Marina de Guerra ha adquirido la fuerza y capacidad paulatina que conduce a los grandes destinos.

Más de tres cuartos de siglo en nuestra joven historia naval, configuran el sendero que, en un campo fértil, conduce a un horizonte de ubérrimas promesas, meta del sacrificio, sin el cual no se consolidan jamás las realizaciones.

La actual eficiencia de la Infantería de Marina, afianza sus raíces más profundas en la preparación y aptitud, que ha impulsado su marcha permanente.

Sin embargo, no debemos olvidar los valores intelectuales, morales y espirituales puestos de manifiesto en los hechos recientes, ya que sólo la exaltación de los mismos en conjunción con un trabajo constante y sin desmayos, inspirado en ideales patrióticos y una elevada capacidad profesional, permitirán a la Infantería de Marina mantener el prestigio alcanzado y poder asimismo lograr nuestro propósito de constituir un fuerte brazo armado de la Marina de Guerra, listo a ser empleado de inmediato con toda su potencia en cualquier momento y lugar.

El espíritu de cuerpo y la disciplina moldeados en la Escuela Naval, donde los infantes han absorbido la generosa savia que caracteriza a los marinos en común, constituye el punto de mira, a través del cual fijamos nuestras miradas en la cristalización de idénticos afanes.

La Infantería de Marina no puede existir, no tiene razón de ser, sin la Marina misma. Con fuerza coadyuva a los mismos planes de paz y de guerra, como ideal obedece a directivas gemelas. Es un mecanismo de la gran máquina naval, como lo es asimismo, en su función, la aviación especializada.

Nuestra labor se desarrolla en íntimo contacto con los buques y los

aviones. Y así como actúa la gente de a bordo, perfectamente sincronizada en su accionar y la que en los aires cumple sin desmayos la tarea asignada, la Infantería de Marina, preparada y capacitada material, moral y espiritualmente, no escatima esfuerzos ni sacrificios para brindar en el panorama conjunto, lo mejor de su esencia.

El lugar de la acción no separa ni individualiza; une, acerca, amalgama. Una Infantería de Marina que no contase con el apoyo de las naves de guerra y de los aviones navales, jamás cumpliría exitosamente su cometido, como no podrían cumplirlo, en su total significación moderna, ninguna de las tres armas por separado.

Buques, aviación naval e infantería de marina, marchan estrechamente identificados en la acción, en los planes y en la ejecución de los mismos.

Por esa circunstancia, esta celebración del septuagésimo sexto aniversario de nuestro cuerpo, sirve de grata comprobación en lo concerniente a la indisoluble unidad que caracteriza a la Marina de Guerra en su total dimensión. Acontecimientos recientes aseveran estas palabras. Hechos vividos en común afianzan tal aserto. Si alguna vez, en los últimos años hubo ocasión de comprobar la realidad de una idéntica percepción de responsabilidades, si alguna vez lo sembrado y recogido en las mismas aulas navales tuvo ocasión de traducirse en frutos cosechados en común vigilia, los hechos analizados serena y justicieramente demuestran que en una marina noble y generosa, cumple orgullosamente sus tres cuartos de siglo de labor proficua y patriótica, nuestra Infantería de Marina.

Y quiera Dios que en lo porvenir, nuestros espíritus serenados por la paz, abran en los mares y en los cielos argentinos la ruta recta y varonil que estreche vigorosamente, como ayer y como hoy, a ese haz de voluntades ineludicables que configuran la Marina de Guerra.

Señores: que siempre, ya sea en las horas serenas y proficuas de la paz o en las brumosas y duras de la guerra, si éstas llegaran, el futuro nos tenga como en el pasado y en el presente, con las manos fraternalmente unidas, para sentirnos solidarios y más fuertes en el empuje hacia nuestros destinos; y que no nos falte nunca la protección de Stella Maris, indicándonos el rumbo y el camino del triunfo, junto al sol de nuestra bandera, que nos habrá de dar vida, calor y aliento para triunfar.

ENTREGA DE DESPACHOS A AVIADORES NAVALES EN LA BASE COMANDANTE ESPORA.

El 7 de diciembre se realizó, en la Base Aeronaval Comandante Espora, la ceremonia de entrega de despachos a los nuevos aviadores navales.

Poco antes de las 10, arribó procedente del aeroparque metropolitano, el avión que condujo al ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung, quien presidió los actos. Acompañaron al titular de la cartera, el subsecretario de Ejército, coronel Arribau, y los ayudantes secretario y de órdenes del contraalmirante Hartung, capitán de fragata Antonio H. Rivolta y teniente de navío Horacio Martínez Aguirre, respectivamente.

A la llegada de las autoridades, fuerzas de la Base rindieron los honores correspondientes, mientras el comandante de la mis-

ma y su plana mayor, les acompañaron hasta la Plaza de Armas, donde se procedió a la entrega de los distintivos y diplomas.

Luego se sirvió un vino de honor, al que asistieron, además de los ya nombrados, los nuevos graduados y familiares.

Posteriormente se sirvió un almuerzo del que participaron las autoridades militares y, a partir de las 21, se realizó una reunión social.

En la oportunidad hizo uso de la palabra el señor ministro de Marina, quien dijo:

Es para mí un alto honor el haber concurrido a la entrega de despachos a los nuevos aviadores navales, quienes se han incorporado así al núcleo de aquellos que dieron a la Marina de Guerra, páginas de gloria, escritas con valor y sacrificio, durante los últimos acontecimientos ocurridos en nuestro país.

Mi deseo más profundo es el de que el espíritu de lucha, el claro concepto de los deberes que impone la ciudadanía, y el alto nivel alcanzado en la comprensión y valorización de los problemas constitucionales de la Nación, que ellos demostraron, se mantengan permanentemente vivos, jalonando nuestra conducta futura, para bien de la Patria y de sus instituciones.

De ahí que considere que es una necesidad impostergable el seguir inculcando a los oficiales los conceptos básicos de la democracia, de la libertad, y del régimen republicano de gobierno, ya que estas son las únicas armas para combatir los extremismos de izquierda y de derecha, que asedian constantemente el poder, que debe estar celosamente protegido por una moral administrativa sin mancha.

Todos sabemos, por propia experiencia, lo que significa el imperio de un gobierno de los llamados fuertes; fuertes, porque es uno el que manda tíricamente, y los demás obedecen sin ley y sin derecho.

El gobierno democrático puede y debe ser fuerte; pero su fortaleza es muy otra: es la fuerza de la justicia, la fuerza de las leyes, la fuerza moral que surge de la pureza de los procedimientos sin traba, del respeto a las garantías individuales; el gobierno democrático puede y debe ser fuerte, fuerte para con los delincuentes y los deshonestos, fuerte para impedir el robo, la malversación y el peculado; fuerte para hacer respetar la ley y hacerla cumplir por jueces dignos e independientes.

Con respecto a la cuestión religiosa, circulan graves rumores contra nuestros aviadores navales y contra nuestros marinos. Nos llaman masones y ateos. Se trata, sin duda, de una campaña sistemática de desprestigio, consistente en hacer circular, en forma insidiosa, tales versiones, con el propósito avieso de engañar a los incautos y obtener adeptos entre los débiles de espíritu.

Nada más contrario a la verdad. Por tradición y por convicción las tripulaciones de nuestras unidades aéreas, de mar y tierra, son profundamente religiosas. La misma condición del aviador y del marino, que luchan a diario contra los elementos, y que encomiendan su alma a Dios en los momentos de peligro, los impulsa hacia un verdadero sentimiento religioso, que es profundo, sin llegar por ello al fanatismo.

La Marina de Guerra mantiene en sus cuadros el clero castrense, integrado por sacerdotes de culto católico apostólico romano, cumpliendo, no sólo con el principio constitucional que manda sostener esta verdadera religión, sino con un permanente estado espiritual. Prueba de ello, es que mañana mismo se producirá la procesión de la Virgen y la Marina, respetuosa de

sus deberes cristianos, concurrirá como siempre a las ceremonias que se realicen con tal motivo. Es que la profunda fe en Dios, Nuestro Señor, nos acompaña en toda hora y en cada momento.

Esta verdad, que no implica por cierto la tiranía de las conciencias, sino una manifestación de la libertad de cultos y de creencias garantizadas por nuestra Carta Magna, ha de prevalecer finalmente sobre la falsedad de los rumores y la extrema dureza de los conceptos vertidos, porque no se puede engañar por mucho tiempo al pueblo.

Señores: no estoy autorizado a hacer declaraciones que están en el espíritu de cada uno de ustedes; pero las intenciones para el futuro son las de una estrecha colaboración aeronaval. Todos sabemos cómo ha sido y cómo se ha cumplido el trabajo realizado durante la Revolución Libertadora. Las enseñanzas no deben olvidarse sino que por el contrario deben aplicarse para que nunca más nuestro país se vea convulsionado por una jornada revolucionaria. Queda el futuro de la Patria librado al juego de las instituciones republicanas, en las que los ciudadanos, con libertad, con dignidad, y con decencia, pueden ejercer los derechos propios del gobierno democrático y regir por sí mismos, conscientes de sus responsabilidades, sus propios destinos, sin déspotas que pretenden regirlos y los esclavicen bajo el pretexto de lograr su felicidad.

Que los sacrificios hechos por esta juventud, durante las jornadas revolucionarias, sirvan para sellar definitivamente un pasado de oprobio y abrir un brillante porvenir en el que se cumplan los destinos de nuestra patria.

Antes de concluir, deseo pedirles que trabajen en estrecha armonía con nuestros camaradas del Ejército y de la Aeronáutica, ahora que se ha sellado una unidad material y espiritual de las tres Fuerzas Armadas, luego de las últimas jornadas revolucionarias. Esta unidad es fundamental para llevar adelante la obra de la Revolución, y por ello es necesario que todos colaboren con decisión y energía para que ella sea indestructible.

Señores aviadores navales, que la suerte os acompañe en vuestra carrera, que desde hoy en adelante los aterrizajes sean siempre felices.

ASCENSOS.

Por Decreto-Ley N° 7.241, el presidente provisional de la Nación dispuso el ascenso a y de oficiales superiores, con antigüedad del 31 de diciembre de 1955, del siguiente personal:

En el Cuerpo de Comando, Escalafón General: a los señores capitanes de navío Luis Miguel García, Arturo H. Rial, Fernando M. I. Muro de Nadal, Rodolfo N. M. Panzarini, Alberto P. Vago y Agustín P. Lariño; y a los señores capitanes de fragata Adolfo A. R. Schulze, Raúl I. González Vergara, Enrique G. M. Grunwalt, Eladio M. Vázquez, Ezequiel N. Vega, Héctor Padilla, Mario R. Paillas, Jorge J. A. Palma, Carlos B. Sampietro, Carlos A. Sánchez Sañudo y Carlos A. E. García Favre.

En el Cuerpo de Comando, Escalafón Técnico: a los señores capitanes de fragata Atilio A. Rossi, Pedro J. Caracoche, Antonio A. Bosa, Julio A. Tessari y Roberto Latino Córdoba.

En el Cuerpo de Comando, Escalafón Infantería de Marina:

a los señores capitanes de fragata Enrique H. Green, Guillermo Pérez y Jorge C. P. Etchegaray.

En el Cuerpo Profesional, Escalafón Intendencia: a los señores capitanes de fragata José Silenio Cárdenas y Alberto Teobaldo Ferrari.

En el Cuerpo Profesional, Escalafón Medicina: a los señores capitanes de fragata Antonio Oscar Etcheverry, Ernesto Jorge Pérez y Leonardo Juan Maloberti.

En el Cuerpo Profesional, Escalafón Ingeniería Especializada: al señor capitán de fragata Oscar A. Quihillalt.

EXTRANJERAS

FRANCIA

CONSTRUCCIONES NAVALES.

El 23 de noviembre pasado, el ministro de Defensa y de las Fuerzas Armadas, señor Jean Crouzier, dio un comunicado a la prensa donde se hacía una exposición general del problema sobre armamentos.

En el mismo el ministro manifestó que, no obstante los esfuerzos que él había realizado, el presupuesto de la marina de guerra para 1956 autorizaba solamente 22.000 toneladas de construcciones en lugar de las 30.000 consideradas por todos los entendidos como el *mínimo vital anual* indispensable para la renovación de la flota.

Por su parte, la Asamblea de la Unión Francesa, hizo suyo un informe presentado por el señor Raphael Leygues, consejero de la Unión Francesa, en nombre de la Comisión de Defensa Nacional, donde se invitaba al gobierno a que iniciara la construcción de un reabastecedor de escuadra como complemento al presupuesto naval ya votado.

El informe de referencia destaca la necesidad de este tipo de buque. A continuación, reproducimos partes del mismo:

“En múltiples oportunidades vuestra Comisión de Defensa
“ se ha hecho eco de la *imprescindible necesidad* de mantener, te-
“ niendo en cuenta la reconstitución de nuestra marina, *un míni-*
“ *mum de 30.000 toneladas de construcciones anuales.* Se ha cons-

“tatado, en efecto, que a este ritmo y teniendo en cuenta los buques que serán radiados del servicio por su antigüedad, la flota francesa llegará a tener en 1963-64, el nivel de las 360.000 toneladas consideradas indispensables para poder cumplir con sus tareas nacionales, pero que resultan insuficientes para poder cumplir con las exigencias de la N. A. T. O. y que elevaría dicho tonelaje a las 540.000 toneladas.”

“Desgraciadamente, al votarse el presupuesto, el Parlamento redujo la partida naval presentada para 1956 a 22.000 toneladas. Esta reducción es por lo menos prematura y no puede menos que agravar la situación prevista a partir de 1960 llegando la flota a tener, en 1962, tan sólo alrededor de 310.000 toneladas, es decir, la remodelización de nuestra flota quedaría demorada en tres años como mínimo y, en estas condiciones, las 360.000 toneladas no serían alcanzadas antes de 1966-67, en vez de 1963-64. En esta forma, además de atrasarse el logro final de las 540.000 toneladas, el potencial de la flota se verá peligrosamente retardado en un nivel incompatible con la realización de las misiones permanentes de la marina y con el adiestramiento de las tripulaciones, que debe llevarse a cabo con material moderno, sin relación alguna con aquel de la guerra de 1939-45.

“En el presupuesto para 1956 se preveía, inicialmente, la construcción de un reabastecedor de escuadra de 8.000 toneladas. Representaba tres mil millones de francos sobre los cuarenta y cuatro mil millones de todo el presupuesto naval, cifra idéntica a los presupuestos de años anteriores.

“Las cantidades máximas dispuestas por el gobierno para los créditos militares, han obligado a reducir las partidas autorizadas para las nuevas construcciones de la marina en tres mil millones o sea que ha suprimido la construcción del abastecedor de escuadra.

“La partida correspondiente a marina para 1956 (1), que

(1) El presupuesto naval para 1956, incluye los siguientes buques:

1 Escolta de escuadra tipo “Killer”	2.000 tt.
6 Escoltas Unión Francesa (1.750 tt.)	10.500 „
6 Escoltas costeros (325 tt.)	2.010 „
3 Submarinos de caza mejorados (750 tt.)	2.250 „
1 Submarino de bolsillo	30 „
1 L. S. T.	1.800 „
3 Petroleros de cabotaje (1.000 tt.)	3.000 „

TOTAL 21.590 tt.

“ comprende unidades de combate en su mayoría de pequeño tonelaje, es relativamente elevada; la inclusión en esta partida de un reabastecedor de escuadra de 8.000 toneladas permitía mantener el ritmo de renovación de la flota en las 30.000 toneladas anuales, sin acrecentar el nivel de los gastos. En efecto, el costo de un crucero del mismo tonelaje (8.000 toneladas) sería por lo menos el triple que el de un reabastecedor de escuadra.

“El reabastecedor de flota es indispensable para una flota moderna que, encontrándose mar afuera, debe proveerse, en un tiempo breve, de combustibles varios, munición, repuestos, tanto para los buques como para los aviones. Estos problemas de reabastecimiento adquieren una importancia excepcional cuando reina mal tiempo.

“La misión precisa de este tipo de unidad consiste en la de reabastecer totalmente a una fuerza de tarea constituida por: un portaaviones, un crucero y sus escoltas, a fin de evitar que la misma se vea obligada a regresar a una base naval dentro de una zona que corre el riesgo de quedar inutilizada durante largo tiempo por efecto de la bomba atómica.

“Este reabastecedor acompaña a la fuerza de tarea o permanece a la espera de la misma en una bahía, lejos de bases expuestas. Es, orgánicamente, parte integrante de la fuerza naval; es su apoyo logístico móvil. La reabastece en:

- combustibles para los buques;
- gas-oil (motores auxiliares);
- combustible para los aviones de los portaaviones;
- aceites varios;
- munición (bombas, artillería, torpedos, granadas, cohetes);
- equipos (boyas sonoras, piezas de repuesto para buques y aviones, material electrónico);
- víveres;
- agua destilada y agua para lavar;
- gas y aire comprimido;
- personal de relevo.

“En tiempo de paz debe servir para el adiestramiento de la escuadra para reabastecerse en alta mar; puede servir igualmente como base móvil en caso de emergencia en las posesiones francesas de ultramar que carecen de bases.

“El papel del reabastecedor de escuadra es esencial desde el primer instante del conflicto, lo que excluye para esta misión a los buques mercantes requisados y transformados, dado que ningún buque de este tipo puede ser transformado en menos de seis meses de trabajo.

“Contrariamente a lo que se ha dicho, el reabastecedor de escuadra no es un petrolero tipo comercial. Debe ser ideado especialmente para las funciones que debe desempeñar y su velocidad debe ser muy superior a la de los petroleros comunes. Está demás decir que su construcción, como así también la de casi todos los buques de guerra que se encuentran en gradas o proyectados, deben satisfacer las condiciones de habitabilidad exigidas por la navegación en todas las aguas de la Unión Francesa. La adaptación de las naves al clima es una necesidad que ha sido desconocida durante largo tiempo y en lo sucesivo debe ser objeto de suma atención.”

“La utilidad de los reabastecedores de escuadra es indudable, y Francia debe seguir el ejemplo de los Estados Unidos y Gran Bretaña, que cuentan con gran número de ellos, ya sea en actividad o construyéndose. Sería deseable que uno de ellos entrara en servicio conjuntamente con el portaaviones «*Clemenceau*».

“En consecuencia, resulta lamentable que su supresión haya sido decidida en el presupuesto naval de 1956. Indudablemente, la exigüidad de los medios de nuestro presupuesto implica la imposición de severas restricciones en el seno de una estricta jerarquía de prioridades, pero la reconstitución de nuestra flota ¿no constituye precisamente una necesidad primordial de la que depende la misma seguridad de la Unión Francesa y que a justo título corresponde satisfacer sin más demora?”

(“*Bulletin d' Information de la Marine Nationale*”, N° 48, 22 al 29 de noviembre de 1955.)

GRAN BRETAÑA

IMPORTANCIA DEL PODER MARÍTIMO.

Al hablar en su propio distrito electoral durante la comida anual del Hereford White Ensign Club, realizada el 29 de octubre, el Primer Lord del Almirantazgo (el honorabilísimo J. P. L. Thomas, M. P.), hizo algunas observaciones importantes relativas al poder marítimo. Dijo:

«Los modernos desarrollos científicos han puesto al alcance de las fuerzas armadas nuevas armas de poder y alcance sin precedentes. Desgraciadamente, el costo de las mismas tampoco tiene precedente alguno. La forma en que las modernas marinas de guerra, ejércitos y fuerzas aéreas tragan dinero y potencial humano exige, más que nunca, la necesidad de que nuestras fuerzas sean simplificadas para obtener el máximo rendimiento. Es así como estamos revisando constantemente nuestros planes sobre material y potencial humano y tratando de que en nuestras fuerzas armadas sólo se encuentren aquellos hombres y aquellos materiales que sean esenciales para las tareas que debemos realizar.

«¿Cuáles son estas tareas? Para las marinas, al menos, ellas no han sufrido modificación a consecuencia de la introducción de nuevas armas y técnicas. Es con frecuencia que he recalcado esto durante los últimos años, pero creo que es lo suficientemente importante como para repetirlo una vez más. En tiempo de paz, las marinas de guerra de los aliados occidentales apoyan la política exterior, protegen el comercio de sus respectivos países y contribuyen poderosamente en la disuasión de toda posible agresión. En una guerra de naturaleza limitada, queriendo decir con esto que la misma no compromete directamente a las grandes potencias en bandos opuestos, ha quedado demostrado muy recientemente de cómo el poder marítimo puede asegurar totalmente las líneas de abastecimiento del ejército y constituir un suplemento poderosa de la batalla terrestre cuando las necesidades lo exigen. Corea constituye un ejemplo palpable de lo expuesto. El enemigo controlaba cinco de los siete puertos enclavados en la península coreana, pero la flota de las Naciones Unidas ejercían el dominio del mar. Como consecuencia de esto, los comunistas se vieron impedidos de sacar provecho efectivo de sus cinco puertos. Aviones navales hostigaban continuamente al enemigo y los bombardeos navales apoyaron frecuentemente a la lucha terrestre. Mediante el empleo del poder marítimo, las tropas eran trasladadas rápida y secretamente y su desembarco detrás de las líneas enemigas era apoyado por aviones que tenían sus bases a vista de las playas. Cañones navales de grueso calibre dispararon sus salvas a todo lo largo de la costa enemiga y aviones pertenecientes a los portaaviones, se internaron muy adentro del territorio para atacar las instalaciones enemigas o apoyar a nuestras tropas del ejército.

«En una guerra de grandes proporciones —que todos deseamos sinceramente pueda ser evitada— debemos encarar el empleo de todas esas temibles armas que se encuentran en el moderno-

arsenal, y empleadas más bien antes que después. Como ya lo dijo el señor Harold Macmillan cuando era ministro de Defensa, “el tiempo podría cambiar dramáticamente”. En las etapas iniciales, que muy bien podrían resultar críticas, el papel primordial recaería en fuerzas aéreas con bases terrestres. Pero esa fase no puede tener una duración prolongada y si al final de la misma aun nos encontramos en condiciones de desempeñarnos eficientemente, la seguridad de nuestras rutas marítimas entre Norte América y la Europa Occidental se transformaría de inmediato en el factor más importante del conflicto. Si se nos negara el uso de esas rutas, nuestros ejércitos se verían rápidamente reducidos a la impotencia, nuestras fuerzas aéreas paralizadas y nuestro pueblo muerto de hambre. Y dentro de lo que podemos prever para el futuro, sería totalmente imposible mantener libres esas rutas marítimas sin contar con una supremacía de poder naval.

«De modo que gran parte del problema de si debe invertirse más intensamente en el poder naval con fines de guerra, estriba en el hecho de si consideramos que una guerra futura de amplia escala duraría más allá de las etapas iniciales de un intercambio termonuclear a fondo. Si suponemos que el primer holocausto sería seguido por una tentativa organizada de contestar al agresor, más bien que limitarnos a una lucha sin método entre las ruinas, entonces ya contamos con la causa para asegurar y retener el dominio de los mares.

«Lord Montgomery, en su disertación en la Royal United Services Institution a principios de este mes, entró a considerar todo el campo de la defensa y una de sus conclusiones fue que, en el caso de una guerra mundial, “las flotas en el mar, en potencia, “ podrían constituir el único escalón ileso de las fuerzas armadas “ después del choque inicial”.

«El mariscal de campo también emitió su opinión de que: “ Tal como se encuentran las cosas actualmente, si las marinas “ pierden el control de los mares, la Alianza Occidental no tendría más remedio que desaparecer.”

«De todo lo que he dicho, considero que es una conclusión bastante sensata la de considerar que aunque la marina (como las demás fuerzas armadas) debe estudiar, por supuesto, la obtención de un mayor rendimiento, sería insensato hacer caso comiso del problema de reponer lo que se va gastando y mantener el poder combativo de nuestros buques.»

(“The Admiralty News Summary”, N° 111, noviembre de 1955.)

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

VUELO DE NUEVA ZELANDIA A LA ANTÁRTIDA.

Dos patrulleros bombarderos navales “Neptune” y dos “Sky-master” realizaron, el 20 de noviembre pasado, con buen éxito, el vuelo desde Nueva Zelanda hasta la Antártida —una distancia de 2.300 millas—, aterrizando en una pista helada situada a 800 millas más allá del Círculo Antártico y que había sido señalada con banderas rojas por personal del rompehielos “*Glacier*”.

Cuatro aviones anfibios —dos “Dakotas” y dos “Albatross”— fracasaron en su intento debido a los vientos adversos reinantes y por el temor de quedarse sin combustible. Estos aviones regresaron al aeródromo de Trieri y si bien se creía que reanudarían su vuelo al día siguiente, se cree que los mismos serán enviados a la Antártida en un petrolero, por cuanto la red de buques organizada para el vuelo con el objeto de prestar auxilio en caso de emergencia, ya ha recibido instrucciones de dirigirse a Mc Murdo Sound, donde se concentrarán para celebrar la fiesta de Navidad y desembarcar los aprovisionamientos.

La expedición se halla al mando del contraalmirante Richard Byrd, quien ha establecido su comando en Mc Murdo Sound; la parte de vuelo de la operación “Deep Freeze”, nombre que se ha dado a esta expedición, está bajo el comando del contraalmirante George Dufek.

(*Periodística.*)

RADAR EN COLORES.

Actualmente se están realizando ensayos con un sistema de radar en colores que permite distinguir los aviones amigos de aquellos que no lo son.

El actual radar en colores permite indicar ahora la posición de aviones no identificados mediante dos colores (según la altura de vuelo) sobre la superficie terrestre.

El radar denuncia la presencia de los aviones como puntos coloreados que se desplazan sobre zonas de tierra coloreadas con un verdoso claro.

Los aviones que vuelan a grandes alturas sobre esta zona terrestre coloreada son señalados con un color naranja vivo, mientras que los que se encuentran a baja altura aparecen con un tinte más verdoso. Los radares comunes que se encuentran ahora

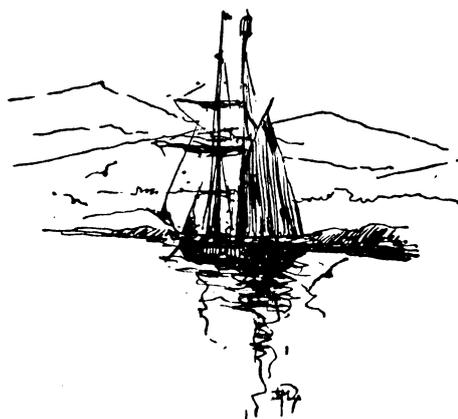
en funcionamiento, indican la posición de los aviones simplemente como crestas de eco incoloras, cualquiera sea la altura de aquéllos.

(“Marine Corps Gazette”, octubre 1955.)

URUGUAY

La marina de guerra del Uruguay ha adquirido dos helicópteros Bell 47-G, para fines de adiestramiento, salvamento y tareas generales. La Fuerza Aérea del Uruguay cuenta con dos de estos aparatos desde hace seis meses.

(“Flight”, 30 de septiembre de 1955.)





BERNARDO SCHIFFRIN

Capitán de Navío Médico

Falleció el 22 de noviembre de 1955

NACIMIENTO: En Buenos Aires, el 15 de febrero de 1898.

INGRESO A LA ARMADA: El 1° de junio de 1923, como cirujano de 1ª.

ASCENSOS: A cirujano principal, el 1° de julio de 1930; a cirujano sub-inspector (Cap. Frag. médico), el 31 de diciembre de 1939; a capitán de navío médico, el 13 de diciembre de 1945.

DESTINOS: 1ª Región Naval, "Guardia Nacional", "Moreno", "Rivadavia", Base Naval Río de la Plata, Escuela de Mecánica, "Belgrano", 3ª Región Naval, Arsenal Naval Buenos Aires, Dirección General del Personal Naval, "Rivadavia", 1ª Región Naval, "Rosario", Escuela de Mecánica, Hospital Naval, La Plata, Hospital Naval Puerto Belgrano, Escuadra de Mar, Base Naval Río Santiago.

RETIRO: El 13 de diciembre de 1950.



OCTAVIO I. CHAVES

Capitán de Corbeta Médico

Falleció el 28 de noviembre de 1955

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 31 de julio de 1878.

INGRESO A LA ARMADA: El 16 de enero de 1914, como cirujano de 1ª.

ASCENSOS: A cirujano principal (capitán de corbeta), el 5 de octubre de 1922.

DESTINOS: Arsenal Río de la Plata, "*San Martín*", "*Brown*", "*Belgrano*", "*Chaco*", "*Pueyrredón*", Escuela de Mecánica, "*Patagonia*", "*Guardia Nacional*", Base Naval Río de la Plata, Arsenal Naval Buenos Aires, Base Naval Puerto Belgrano, "*Bahía Blanca*", Escuela de Mecánica.

RETIRO: El 13 de diciembre de 1930.



CARLOS J. MARTÍNEZ

Almirante

Falleció el 10 de diciembre de 1955

Asuntos Internos

MISA DE DIFUNTOS.

En el Panteón de la Institución fue oficiada el 2 de noviembre, por un capellán de la Armada, la tradicional misa de difuntos.

RECEPCIÓN A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS.

El día 12 del mismo mes, se llevó a cabo la recepción que tradicionalmente ofrece el Centro Naval en honor de los guardiamarinas que anualmente se incorporan al cuadro de oficiales de nuestra Marina de Guerra, en cuya oportunidad les dio la bienvenida el vicepresidente 2° transitorio a cargo de la presidencia, capitán de navío Alberto P. Vago.

El acto contó con la asistencia de altas autoridades de la Armada, especialmente invitadas, y con la de familiares de los homenajeados.

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA.

Como se anticipara en el número anterior del Boletín, se convocó a asamblea extraordinaria para cubrir las cargos vacantes correspondientes a presidente, vicepresidente 1° y vicepresidente 2°, a raíz de las renunciaciones presentadas por los titulares de los mismos.

Dicha asamblea se llevó a cabo en segunda convocatoria el 21 de noviembre, resultando electos para cubrir los cargos correspondientes a los siguientes períodos:

Hasta mayo de 1957:

Presidente: Contraalmirante Adolfo B. Estévez.

Vicepresidente 1°: Capitán de navío Arturo H. Rial.

Hasta mayo de 1956:

Vicepresidente 2°: Capitán de navío Jorge E. Perren.

CENTENARIO DEL NACIMIENTO DEL CAPITÁN DE NAVÍO SANTIAGO J. ALBARRACIN.

El 24 de noviembre se cumplió el centenario del nacimiento del capitán de navío Santiago J. Albarracin, uno de los precursores y fundadores del Centro Naval.

Con tal motivo, se dispusieron diversos homenajes. A las 9,30 horas se descubrió una placa recordatoria en el Panteón Naval del Cementerio del Oeste, donde los familiares del capitán Albarracin depositaron una ofrenda floral. A las 11 horas se rezó una misa en la basílica de Nuestra Señora de la Merced. Por la tarde, a las 19 horas, se inauguró en nuestra sede social una exposición de todas las obras del homenajeado, evocativa de su recia figura, de la cual ilustra la fotografía que se inserta a continuación.



Abrió el acto el capitán de navío contador Humberto F. Burzio, quien en emotivas frases trazó una semblanza del capitán Albarracin, y dijo:

El Centro Naval evoca hoy la fecha centenaria del nacimiento del capitán de navío D. Santiago J. Albarracin, figura representativa que en el veril de los siglos pasado y del presente, representó dignamente a la Marina de Guerra en los aspectos fundamentales del militar y del profesional y también en el cultural que es inherente a todo marino auténtico. Para nuestra sede social, adquiere singular proyección su recia figura de hombre de mar, si se tiene en cuenta que fue su fundador junto con otros jóvenes oficiales y si consideramos, que desde su cargo de secretario le dio la dinámica inicial para que la noble y feliz iniciativa cobrase el impulso indispensable, necesario como en biología, para que el germen se desarrollase y robusteciese con el andar de los años.

La posteridad da a cada uno su merecido, decía el inmortal autor de los "Anales" de Roma. Hoy, la familia naval, rinde justiciero homenaje a la memoria del capitán de navío Albarracín al recordar su vida y su obra de marino, de escritor, pintor y dibujante, que en estas variadas facetas de un espíritu rico en inquietudes espirituales, se muestra en la exposición que es digno marco de una trayectoria vital volcada íntegramente al servicio de la Institución. El elevado empeño puesto en la realización de su ideal denuncia a un artífice de aptitudes y si en la marina de antaño debiéramos buscarle un paradigma, surge de inmediato la figura de Murature, que como él, se formó en las endeble cubiertas de las naves de entonces y manejó con destreza los pinceles y lápices que han permitido reconstruir los buques en sus líneas, perfiles y gamas de color y las escenas y episodios de la vida diaria, un tanto aventurera, con las contiendas civiles, expediciones náuticas y terrestres y luchas contra el salvaje.

Es deber del presente, para fundamentar la vida moral, exaltar el recuerdo y la memoria de los ciudadanos que luego de las luchas por la independencia y transcurrida la larga noche de la tiranía, se dedicaron con noble empeño a reconstruir el país, a civilizarlo y educarlo, sin el acicate de recompensas materiales. Es por ello, que esas generaciones de argentinos, entre los que se encontraba el marino al que le ofrecemos nuestro modesto homenaje, son acreedoras por su patriotismo al concepto que emitiera Montegudo: "Todos aman su patria y muy pocos tienen patriotismo; el amor a la patria es un sentimiento natural, el patriotismo es una virtud; aquél procede de la inclinación al suelo donde nacemos y recibimos las primeras impresiones de luz, y el patriotismo es un hábito producido por la combinación de muchas virtudes que derivan de la justicia. Para amar a la patria basta ser hombre; para ser patriota es preciso ser ciudadano, es decir, tener las virtudes de tal."

Nacido en la década de 1850, que vio los principios de libertad de Mayo recuperados en Caseros y a la inmortal Constitución del 53, que otorgó a los argentinos la ejecutoria de la dignidad personal, el capitán Albarracín alcanzó a vivir las dramáticas luchas de la organización nacional que dotó al país de las instituciones básicas de su ordenamiento jurídico, social y cultural. Como los argentinos de su generación, las armas del engrandecimiento nacional las buscó en el arsenal de la historia, que las tiene abundantes y bien afiladas para la pelea cuando se manejan con el respaldo de una tradición gloriosa. No fue de los que tuvo a la patria en los labios, en la palabra fácil e inconsistente, sino en el corazón. El examen de su vida en la institución naval y fuera de ella, nos lo muestra con un firme ideal a la tierra que lo vio nacer, en su renuncia a las ventajas particulares en favor del bien público. Entendió que toda pasión personal debe sacrificarse al bien supremo de la patria, pues, como se ha dicho, ésta es una dama celosa que no admite compañía.

Descendía el capitán de navío Albarracín de una distinguida familia que había prestado señalados servicios al país. Su abuelo, D. Santiago Rufino Albarracín, unido por lazos de parentesco con Sarmiento, fue teniente coronel de los ejércitos argentino y uruguayo, miembro de la Asociación de Mayo, con Echeverría, Alberdi, Gutiérrez y otros destacados patriotas, participante de la conjuración de Maza contra el tirano, que le valió la prisión, salvándose del suplicio seguro debido a la intervención del ministro inglés acreditado ante el gobierno de Buenos Aires. Emigrado a Montevideo prestó servicios en el ejército durante el sitio, en carácter de comisario general, interviniendo en varias acciones que acreditaron su valor y sangre fría; integrante del ejército de Paz, emigrado a Brasil, Chile, Perú y México y de retorno a Buenos Aires, participó en su defensa durante el sitio del ejército de Urquiza. Su conducta mereció honrosos elogios del general Paz en sus célebres "Memorias" y de quien Garibaldi, el héroe de la libertad de dos

mundos, su compañero de armas en Montevideo, expresó que era un campeón de las libertades de las repúblicas del Plata. De esta línea austera descendía nuestro homenajeado, que hizo honor a la sangre heredada.

Antes del ingreso a la Escuela Naval y en el curso de su interrumpida permanencia, el padre lo envió a Francia para completar la educación, ingresando en el Liceo Imperial. En su segundo viaje tuvo de profesor al almirante París que no dudamos le inculcó los rudimentos de la ciencia náutica, siendo su consejero nuestro ilustre compatriota D. Juan Bautista Alberdi.

El alta del joven aspirante Albarracín a la Escuela Naval, que funcionaba en el "*General Brown*", ocurrido en enero de 1874, coincide con dos hechos notables de la historia política del país: la revolución del caudillo entrerriano López Jordán y la de los partidarios del general Mitre, ambos movimientos en armas secundados en los dos campos, por pueblo, ejército y armada. Los aspirantes no resisten al contagio bélico despertado por la pasión política y piden respetuosamente a Sarmiento, que finalizaba ya su presidencia, permiso para correr los riesgos de la campaña, recibiendo del gran Educador la siguiente contestación: "Señores cadetes: aprecio debidamente el móvil que os ha guiado al hacer esta petición, que mucho les honra; pero no solamente se sirve al país derramando su generosa sangre, sino también adquiriendo los conocimientos que más tarde han de utilizar con provecho para la Nación y honra para ellos; y que por esto no accedo a lo que me piden."

Con esta respuesta categórica quedó defraudada para los cadetes la acción bélica, pero su espíritu naciente de hombres de armas se puso en evidencia con el pedido y conociendo la actuación posterior de Albarracín nos imaginamos su desilusión juvenil.

Sumamente precaria era la vida de la Escuela Naval embarcada en sus primeros años, no obstante lo cual, los exámenes semestrales se cumplían. Al finalizar el curso de 1875, su padre lo envía nuevamente a Francia junto con su hermano Gabriel, donde completa la educación y de regreso, su vocación lo lleva de nuevo a la Marina de Guerra, siendo dado de alta como condestable, escalón en la reglamentación de entonces para el ascenso a oficial de artillería.

Embarcado en la corbeta "*Uruguay*", donde funcionaba la Escuela Naval, termina los estudios, recibiendo su despacho de guardiamarina en 1878. Sus ascensos son regulares y en 1899 es ascendido a capitán de fragata y en 1926 a capitán de navío, por ley especial.

Sin pretender dar a conocer en forma total los distinguidos servicios prestados a la institución naval y al país, cuyo detalle escapa al breve tiempo de este homenaje, destacamos su intervención en las campañas de Patagonia y Río Negro, de 1878 a 1881, como oficial en la bombardera "*Constitución*" y en el transporte "*Villarino*". Al entonces guardiamarina Albarracín le cupo el honor de formar parte de la división naval del comodoro Py, destacada por el presidente Avellaneda para asegurar con los inapropiados buques de río que la formaban, la soberanía sobre las tierras patagónicas, cuyo simbolismo de afirmación del derecho lo dio la izada del pabellón nacional en el cañadón de los Misioneros.

Por ese tiempo, formó parte de la comisión exploradora de los ríos Negro y Limay, llegando con el vapor "*Río Negro*" a la confluencia de este último río con el Colloncurá y en embarcaciones menores hasta la "Vuelta de Obligado" y proximidades del Trafal, en una segunda expedición. En el alto Limay, sostuvo la comisión un encuentro con los indios del célebre cacique Sayhueque y posteriormente, sorprendió a un grupo de indios, que batido en sus propias tolderías, intentaba vadear dicho río huyendo de las fuerzas de la 2ª división de ejército, que al mando del general Conrado Villegas, iba en su persecución.

En estas exploraciones se superó la distancia alcanzada por el piloto español Villarino un siglo antes, que habíase visto obligado a detenerse ante el “Salto de los Mosquitos”. La navegación dificultosa con los botes y el asalto de los indios hizo necesario el regreso, pero la hazaña estaba cumplida y como recuerdo se bautizó el lugar con el nombre de “Vuelta de Obligado”, en homenaje al jefe de la expedición, capitán de fragata D. Erasmo Obligado.

Por estas campañas le fueron otorgadas sendas medallas de plata que le correspondían por su clase de oficial, que exornaron con derecho propio su pecho de marino expedicionario al desierto.

En esta época es cuando se funda el Centro Naval, creación debida a las empeñosas gestiones de nuestro biografiado. Acompañado por algunos oficiales subalternos, ya que el Centro se integró inicialmente con los de esta clase, en reuniones realizadas en su propio hogar, quedó constituido como asociación el 4 de mayo de 1882, y el mismo Albarracín, al dar cuenta del hecho y de las finalidades, expresaba: “No es precisamente en la obscuridad que los oficiales subalternos de la Armada pueden propender a la más pronta realización de las reformas que es necesario introducir en la Armada para su mejor y definitiva reorganización; todos deben contribuir a tan justificado fin, y deber es de los subalternos apoyar a sus superiores en la esfera de sus fuerzas.”

A sugestión suya la flamante institución se denominó Centro Naval, primando este nombre sobre los de Ateneo Brown y Almirante Brown, propuestos por otros de los fundadores.

Un hecho poco conocido de la actividad que desplegó desde el Centro Naval al ser fundado, es que trató por todos los medios de vincular a nuestra oficialidad con sus colegas de armas de otros países. Por entonces, se encontraban de estación en el Río de la Plata, con motivo de la gran Exposición Continental, buques de guerra extranjeros, como el inglés “*Craker*”, americano “*Wasp*”, franceses “*Laburdonáis*” y “*Tactique*”, italiano “*Ardita*”, español “*Infanta Isabel*” y brasileños “*Paranahiba*” y “*Vital de Oliveira*”, cuyos oficiales en una u otra forma mantuvieron trato social y de camaradería con nuestros marinos.

Los sucesos políticos de 1890 lo sorprendieron en Europa, viaje que realizó por orden del Ministerio de Relaciones Exteriores, como jefe de la sección Inmigración, recorriendo en cumplimiento de esa misión, Inglaterra, Francia y España.

La fracasada revolución de 1893 le impuso el exilio a Montevideo. Se ganó el sustento durante su permanencia en el hospitalario suelo fraterno, trabajando como periodista en los diarios “El Siglo” y “El Heraldo”. Trabajó también en su arte favorito, la pintura, siendo el que decoró el Arco de Triunfo de la Triple Alianza, con el retrato del general Eugenio Garzón, levantado en Montevideo en ocasión de la entrega de los premios a los guerreros del Paraguay.

Durante su permanencia, que fue de un año y tres meses, se le ofreció la dirección del Colegio Militar, que rechazó siguiendo el consejo del doctor Bernardo de Irigoyen, de que esperase la ley de amnistía que iba a sancionarse, como efectivamente ocurrió.

En sus preocupaciones por el progreso de la Armada, fue Albarracín un precursor de la implantación del servicio militar obligatorio. En 1895, publicaba en el Boletín del Centro Naval un proyecto en ese sentido, del que tomó conocimiento el Estado Mayor, siendo anotado en su legajo personal. Sabido es que cinco años después, el ministro de Marina, comodoro D. Martín Rivadavia, luego de intensas gestiones parlamentarias, logró la sanción de la ley de conscripción obligatoria por dos años para el servicio de la Marina de Guerra y que al año siguiente, el ministro de Guerra, coronel D. Pablo Riccheri, conseguía la anual para el ejército.

Sus destinos en buques en situación de armamento computan diez y ocho años y medio y las viejas unidades como la bombardera "Constitución", "Uruguay", "Villarino", "Limay", "Teuco", "General Brown" y "Neuquén", la escuadrilla del río Negro y la división naval del comodoro Py, conocieron sus afanes por el servicio naval. Fue profesor en la Escuela Naval en la cátedra de torpedos y fortificaciones y subdirector de la escuela de artillería en la "Uruguay". Integró la comisión de límites con Brasil, permaneciendo un año en la zona en litigio. El Asilo Naval lo contó como uno de sus decididos fundadores al cual dotó de su estatuto inicial.



En su doble aspecto de escritor de materias profesionales y literario, el Boletín del Centro Naval muestra su nutrida colaboración durante largos años. Es autor del texto oficial para los cabos condestables y torpedistas; de las primeras planchas dibujadas para la enseñanza en la estación central de torpedos; de su fundamental trabajo, el más importante de todos, en tres volúmenes, titulado: "Estudios generales sobre los ríos Negro, Limay y Colloncurá y lago Nahuel Huapi", importante por la narración histórica que encierra. Otros de sus trabajos son: "Bosquejo histórico, político y económico de la provincia de Córdoba", "Conquista del suelo patrio" y "Páginas de ayer", su última obra que, en amena narración, en fresca prosa, hace participar al lector de las incidencias del viaje de la división naval del comodoro Py a Santa Cruz.

Sus óleos, acuarelas y dibujos revelan a un artista de excelentes dotes. La obra en este sentido es copiosa y basta examinar los libros que escribió que contienen sus propias ilustraciones, para comprobar con cuánta intensidad gravitaron en su espíritu esa expresión del arte del color y del dibujo, que se transforma en documentos de historia a medida que pasa el tiempo, ya que evocan escenas y costumbres de un pasado cada vez más lejano. Es de lamentar que aún la Marina de Guerra no haya agrupado en un catálogo las telas y dibujos de Murature y Albarracin que constituyen la iconografía más veraz de su pasado.

El capitán de navío Albarracin sintió profundamente a la institución naval. Su inteligencia y energía física las puso enteramente a su disposición. Su meta, fue la Marina de Guerra, actuando dentro y fuera de ella, en la actividad o en retiro cuando por imperio de la ley debió abandonar las

filas. Siempre estuvo presente en su vida y siempre sus esfuerzos tendieron a serle útil en una u otra forma. Examinando su vida pareciera que hizo suya la sentencia de Marco Aurelio: "Es una locura trabajar toda la vida si nuestra imaginación y nuestros esfuerzos no tienden hacia un objeto determinado.

El pase a retiro no lo llevó al descanso a que era acreedor. Su voluntad de trabajo encontró cauce en el Ministerio de Instrucción Pública, que en el desempeño de las funciones que se le confiaron en las gobernaciones de Río Negro y Neuquén, trató por todos los medios a su alcance de mejorar la situación de los maestros, que en sacrificada labor patriótica prestaban servicios en esa zona en condiciones precarias de sueldo y alojamiento. Los aborígenes fueron objeto de su especial protección, siendo el representante de sus problemas ante el gobierno. Al fallecer, con justicia recordaron esta acción humanitaria los oradores que hicieron uso de la palabra en nombre de los habitantes de aquellos lugares, al expresar que su desaparición significaba que 10.000 ahijados suyos quedaban desamparados en la región cordillerana. Tal era el afecto general que se había granjeado por su actuación humana y justa.

Prestó también servicios en el Ministerio de Obras Públicas como jefe de estudios del río Negro, cuando se pensó, hacia 1920, restablecer la antigua escuadrilla con asiento en Río Negro.

Hasta último momento estuvo activo con sus pinceles y lápices para ilustrar y documentar los variados episodios que le había tocado en suerte vivir, los buques en los que había tenido destino o que habían desfilado ante sus ojos en tiempos de bonanza o tempestuosos. Por ello, el capitán de navío Albarracín en su postrera etapa vital no era un anciano, en el sentido corriente del vocablo, por haber pasado los setenta, por sus canas, arrugas o despacios andar. Mantuvo hasta los últimos años sus ideales de juventud, cumpliendo hasta el momento de cruzar la planchada para el viaje final, la máxima: "En el centro de tu corazón hay una estación radiotelegráfica. En la medida que recibes mensajes de belleza, esperanza, alegría, valor, grandeza y poder, de la tierra, de los hombres y del Infinito, eres joven. Cuando los hilos caen y tu corazón se cubre con la nieve del pesimismo, entonces sí, estás envejecido, y quiera Dios apiadarse de tu alma."

El tiempo inexorable hunde en las tinieblas las fechas y las hazañas de los hombres, pero aquellas que enaltecen la vida y le dan su fuerza moral quedan eternas en el recuerdo y en los anales de la historia. En las rutilantes páginas del historial de la Marina de Guerra, la obra del capitán de navío Albarracín ha quedado grabada en firmes trazos y hoy, en su año centenario, sale a luz aventando el polvo del pasado, para hacer justicia debida a este oficial superior que supo honrar a la institución naval con su celo profesional y virtudes cívicas y militares y para confirmar, que ayer como hoy, el mejor espectáculo que puede brindar el hombre es la lucha por una causa noble, tal como fue la del marino que honramos en la sede de la institución por él fundada, con la emoción nostálgica que siempre nace ante la contemplación de una vida ejemplar, irremediamente ida.

Agradeció tan sentida demostración el Dr. Alejandro Albarracín, hijo del ilustre homenajado.

Asimismo, la C. D. dispuso la impresión de un folleto, en el cual se pone de relieve su extraordinaria personalidad, transcribiéndose además una reseña histórica de los primeros años de nuestra Institución, que confeccionara y publicara el capitán Albarracín en las páginas de nuestro Boletín.

En San Carlos de Bariloche, la Dirección de Parques Nacionales y Turismo dispuso que el día del aniversario se empavesase la motonave "*Modesta Victoria*" y surcase las aguas del lago Nahuel Huapí, como homenaje a los marinos que, con el capitán Albarracín, exploraron sus aguas.

RECEPCIÓN EN HONOR DE LAS NUEVAS AUTORIDADES DEL CENTRO NAVAL Y HOMENAJE A SOCIOS REINCORPORADOS.

El día 25 de noviembre se realizó la recepción que señala el epígrafe y a la que concurrieron especialmente invitados el Excmo. señor Vicepresidente de la Nación y Comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas y otras altas autoridades de la Marina.



En dicho acto, el señor vicepresidente 2° transitorio a cargo de la Presidencia, capitán de navío Alberto P. Vago, en oportunas palabras, hizo entrega del gobierno de la Institución al nuevo titular, contraalmirante Adolfo B. Estévez, quien, a su vez, agradeció los conceptos expresados y dio la bienvenida a los nuevos socios recientemente reincorporados.

REUNIÓN CON EL PERSONAL.

Con motivo de la finalización del año, las autoridades del Centro reunieron al personal de la casa, el día 28, en un refrigerio, desarrollándose el acto dentro de un marco de simpática solidaridad y formulándose recíprocos votos de felicidad para el nuevo año.

En la oportunidad, el personal obsequió al señor Vicepresidente 1º, capitán de navío D. Arturo H. Rial, con las paletas de contraalmirante, con motivo de su ascenso en la Marina de Guerra.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de corbeta (Ing. Espec.) Gerardo G. Castillo; tenientes de navío Enrique V. De Nucci, Cesáreo Goñi, Gustavo Roberto Aracama y Luis Ángel Morandi; teniente de navío (I. M.) Domingo A. Limardo; teniente de navío (Ing. Espec.) Rodolfo F. Pettinari; tenientes de fragata Horacio Miguel Goñi, José Alberto Ford; tenientes de fragata médicos Ysmael Guañabens Perelló, Hugo Rubén Scavuzzo y Norberto Omar Veloso; teniente de fragata auditor Arnaldo H. Carzusan de la Torre; teniente de fragata dentista Raúl Jorge Ferrari; teniente de corbeta Omar Raúl Rivero; tenientes de corbeta (T) Atilio Marcos Polverini y Calixto Eligió Vicente; guardiamarinas Abel Eduardo Farinati, Raúl Jorge Filidoro, Norberto Bernardo Grassi, Marcos S. Lovato, Teófilo María Méndez, Guillermo J. Montenegro, Camilo Alejo Nabias, Rodolfo Mario Pourrain, Luis G. Rodríguez Varela, Carlos C. D. Rousseaux, Edgardo Oscar Tiscornia, Raúl Wilfredo Amendolara, Wilfredo Amuso, Carlos Alberto Ancurio, Manuel Eugenio Arellano, Héctor I. Cordero Jaureguiberry, Héctor González Monti, Jorge F. V. Herzovich Massoni, Juan Francisco Jarrige, Gustavo Roque Lara, Carlos Alberto Louge, Juan Carlos Marengo, Eulogio Agustín Moya, Néstor Esteban Mujica, Emlilio Nigoul Coquet, Juan M. Pechar, Norberto Pablo Perasso, Gerardo Quevedo, Carlos H. Raimondi Gallego, Antonio Andrés Russo, Eduardo Alberto Traid, Jorge Daniel Varela, Juan Pedro Villemur, Luciano Becerra, Juan Carlos Vigliero, Juan Alabedra, Mario Federico Cazaux y Jorge Doseff; guardiamarinas I. M. Ángel César Barni y José Guillermo Saucedo; guardiamarinas contadores Eduardo A. Ferro, Héctor Antonio Cabanas, Manrique A. González Avellaneda, Guillermo Mauro, Enrique Medina, Enrique Horacio Silvini y Mario Hugo Berdaner.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS.

Contraalmirante D. Fidel L. Anadón, teniente de navío Luis A. de Barruel, capitán de fragata Carlos Giúdice, capitán de fragata Rodolfo A. González Arzac, capitán de fragata Julio Lera, capitán de fragata (T) Ramón Merlo, almirante Ismael Pérez del Cerro, contraalmirante Luis S. Malerba.

REINGRESOS.

Teniente de navío Rodolfo C. Castorina, capitán de navío médico Ismael Schiffrin y teniente de navío Carlos J. Fraguío.

ALTA DE SOCIO CONCURRENTE.

Capitán (Exp. al Desierto) Aníbal Aguirre.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: Capitán de corbeta médico Octavio I. Chaves, capitán de navío médico Bernardo Schiffrin, almirante Carlos J. Martínez.

SEPARACIÓN DE SOCIOS.

Visto el pronunciamiento del Tribunal Superior - Decreto N° 2.392, se resuelve separar como socio al señor Alberto Teisaire.

Se separa al ex-teniente de fragata médico Erasmo Celso de Amézola en su carácter de socio por haber transcurrido el plazo establecido para solicitar su confirmación como socio.

Se separa como socio al capitán de corbeta (T) Adolfo Eduardo Salgueiro, por aplicación del art. 29, inc. 1°, del Estatuto.

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

A fin de evitar extravíos, la Comisión Directiva del Centro ha resuelto que en lo sucesivo los volúmenes sean retirados de la Oficina del Boletín por los interesados o por persona autorizada por éstos.

I.	Notas sobre comunicaciones navales.....	agotado
II.	Combates navales célebres	agotada
III.	La fuga del "Goeben" y del "Breslau".....	agotado
IV.	El último viaje del Conde Spee.....	agotado
V.	La guerra de submarinos.....	agotado
VI.	Tratado de Mareas.....	\$ 3.—
VII.	Un Teniente de Marina.....	agotado
VIII.	Descubrimientos y expl. en la Costa Sur.....	agotado
IX.	Narración de la Batalla de Jutlandia	agotado
X.	La última campaña naval de la guerra con el Brasil - So- mellera	agotado
XI.	El dominio del aire	agotado
XII.	Las aventuras de los barcos "Q"	agotado
XIII.	Viajes del "Adventure" y de la "Beagle" (tomo 1º)	agotado
XIV.	íd., íd. (tomo 2º)	agotado
XV.	íd., íd. (tomo 3º)	\$ 3.—
XVI.	íd., íd. (tomo 4º)	\$ 3.—
XVII.	La conquista de las islas Bálticas	agotado
XVIII.	El Capitán Piedra Buena	agotado
XIX.	Memorias de Von Tirpitz.....	agotado
XX.	íd. (IIº)	agotado
XXI.	Memorias del Almirante G. Brown	agotado
XXII.	La Expedición Malaspina en el Vierreinato del Río de la Plata - H. R. Ratto.....	\$ 3.—
XXIII.	Guerra de portaaviones.....	\$ 4.—
XXIV.	El secreto del "U-977" - Schaeffer	\$ 20.—

OTROS LIBROS EN VENTA

La Gran Flota - Jellicoe

\$ 4.—

LIBRO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Espora - Cap. de Frag. Héctor R. Ratto..... Sin cargo

Acaba de aparecer:

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA
VOLUMEN XXIV

El Secreto del "U-977"

por el

Capitán de Fragata Heinz Schaeffer

de la ex-Marina de Guerra Alemana

INTERESANTE RELATO DE LAS HAZAÑAS DEL SUBMARINO
QUE ESTUVO 66 DÍAS DEBAJO DEL AGUA

1 tomo de 269 páginas de texto y 18 de fotografías
y grabados

PRECIO: \$ 20.- el ejemplar

EN VENTA EN LA OFICINA DEL
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL



BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL
BUENOS AIRES

Vol. LXXIII

ENERO-FEBRERO 1956

Núm. 626

SUMARIO

<i>El poder naval y aéreo en la Segunda Guerra Mundial. — Handel-Mazzetti</i>	583
<i>Síntesis histórica del período mecánico de la propulsión naval. — Perticarari</i>	605
<i>La personalidad del Oficial. — Guozden</i>	623
<i>Stella Maris. — Gallino Rivero</i>	637
<i>La defensa en juicios militares. — Barneix ..</i>	639
<i>El poder marítimo en el período imperial. — Tapper</i>	647
<i>En las sombras del futuro. — Thomas</i>	661
<i>Notas profesionales</i>	667
<i>Necrología</i>	695
<i>Asuntos internos</i>	713
<i>Biblioteca del Oficial de Marina</i>	717

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL

DIRECTOR:
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 513.471

ENERO - FEBRERO 1956



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

**Excmo. Sr. Presidente Provisional de la Nación, General de
División Pedro E. Aramburu**

**S. E. el Sr. Ministro de Marina, Contraalmirante
Teodoro E. Hartung**

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente	<i>Contraalmirante</i>	Adolfo B. Estévez	
Vicepresidente	1° <i>Contraalmirante</i>	Arturo H. Rial	
	2° <i>Capitán de Navío</i>	Jorge E. Perren	
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan C. Boschetti	
Tesorero	<i>Cap. de Navio Cont</i>	José S. Cárdenas	
Protesorero	<i>Capitán de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel	
Vocales titulares	<i>Capitán de Navío</i>	Oscar B. Verzura	
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Víctor A. Grimaldi	
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg	
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada	
	<i>Cap. de Navío Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt	
	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo J. B. D. Bogliano	
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Perticarari	
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Eusebio V. Algañaraz	
	<i>Contraalmirante</i>	Alberto P. Vago	
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani	
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías	
	<i>Cap. de Fragata Méd.</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex	
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq	
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio	
	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot	
Vocales suplentes	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba	
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse	
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell	
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore	
	<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino	
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina	
	<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza	
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Pío E. Ceballos	
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alejandro A. Galarce	
	Comisión Revisora de Cuentas		
	Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador.</i>	Héctor J. Domínguez
		<i>Cap. de Corb. Contador.</i>	Luis G. Causone
	Suplentes	<i>Tte. de Navío Contador.</i>	Alberto V. Muguerza
		<i>Cap. de Corb. Contador.</i>	Víctor J. B. Ragghianti

SUMARIO

EL PODER NAVAL Y AÉREO EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.....	583
<i>Por el Capitán de Fragata Peter Handel-Mazzetti.</i>	
SÍNTESIS HISTÓRICA DEL PERÍODO MECÁNICO DE LA PROPULSIÓN NAVAL	605
<i>Por el Capitán de Navío (T) Carlos A. Perticarari.</i>	
LA PERSONALIDAD DEL OFICIAL	623
<i>Por el Capitán de Navío Helvio N. Guozden.</i>	
STELLA MARIS	637
<i>Por Julio Gallino Rivero.</i>	
LA DEFENSA EN JUICIOS MILITARES.....	639
<i>Por Atilio T. Barneix.</i>	
EL PODER MARÍTIMO EN EL PERÍODO IMPERIAL.....	647
<i>Por el Teniente de Corbeta Jorge F. Tapper.</i>	
EN LAS SOMBRAS DEL FUTURO	661
<i>Por el Honorable Charles S. Thomas.</i>	
NOTAS PROFESIONALES.....	667
NECROLOGÍA	695
ASUNTOS INTERNOS	713
BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA.....	717

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:		
Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
Vocales	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Eusebio Algañaraz
	<i>Cap. de Fragata Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina
Hacienda:		
Presidente	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
Vocales	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Fernando Esquivel
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Pío E. Ceballos
Estudios y Publicaciones:		
Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
Vocales	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Navío Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Perticarari
Cultura:		
Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Andrés Menu-Marque
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav..</i>	Domingo Torres Posse
Deportes:		
Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina
	<i>Capitán de Fragata</i>	Pedro P. Rivero
Reglamentación:		
Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Oscar B. Verzura
Vocal	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
Proyectos y Construcciones:		
Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
	<i>Cap. de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
Dormitorios:		
Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo J. B. D. Bogliano
Vocales	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
Delegación Tigre:		
Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza
Vocal	<i>Capitán de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharzu
Delegación Puerto Belgrano:		
Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge E. Perren
Vocales	<i>Capitán de Corbeta</i>	Néstor O. Pozzi
	<i>Tte. de Navío I.M.</i>	Horacio J. Delgui
Delegación Mar del Plata:		
Presidente	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore



Mir, Chaubell
SARNIETO, 1155
C^{ta} S.R.L.

CENTRO NAVAL

HORARIO DE CONTADURIA

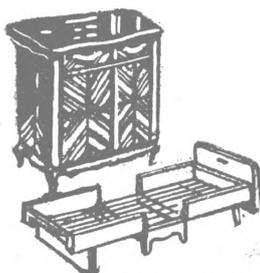
Lunes a Viernes: de 14.30 a 18.30 hs.

Sábados: de 10 a 12 horas

MUEBLES Y MUEBLES-CAMA

" A LOS SEÑORES MARINOS "
PRECIOS Y CONDICIONES ESPECIALES

PROVENZAL - VIENES
- AMERICANO -
FRANCES - MODERNO



SECRETER-CAMA, REPISAS-CAMA,
DIVANES, SOFAS-CAMA, BERGER-
CAMA, ETC.

SADIMA *Muebles*

RIVADAVIA ESQ. CATAMARCA - LA ESQUINA DE LA ECONOMIA

SE COMUNICA A LOS SEÑORES SOCIOS QUE
HA SIDO HABILITADO EL STAND DE TIRO,
CON EL SIGUIENTE HORARIO:

LUNES A VIERNES: DE 1800 A 2000 HORAS

A LOS EFECTOS DE ABSORBER LOS RUIDOS
PROVENIENTES DEL USO DE LAS ARMAS, EL
LOCAL HA SIDO REVESTIDO CON ACUSTICA
"CELLOTEX".

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIII

Enero-Febrero de 1956

Núm. 626

El poder naval y aéreo en la Segunda Guerra Mundial(*)

Por el Capitán de Fragata (R) Ing. Dipl. Dr. Peter Handel-Mazzetti,
de la Marina Austríaca

Ya durante la Primera Guerra Mundial se había puesto de manifiesto la importancia, cada vez mayor, de la aviación en la guerra marítima, si bien en aquella oportunidad se trataba, ante todo, de operaciones llevadas a cabo en mares internos como el del Norte, el Báltico y el Adriático. No obstante esto era posible hablar, hasta cierto punto, de una guerra oceánica por los siguientes motivos: primero, por la intervención de los cruceros alemanes en la guerra contra el comercio, y, segundo, por las actividades de los buques auxiliares y submarinos. Comprendiendo que existían escasas probabilidades para los aviones de participar en esta lucha partiendo desde bases terrestres, tanto Inglaterra como Alemania procedieron a transformar buques mercantes en portaaviones (“*Argus*” la primera y “*Answald*,” y “*Santa Elena*” la segunda). Posteriormente, Alemania transformó al pequeño crucero “*Stuttgart*” en crucero portaaviones.

Como consecuencia de las disposiciones adoptadas durante la conferencia de desarme de Washington, Inglaterra pudo transformar en portaaviones a tres de sus cruceros de batalla construidos durante la guerra (“*Furious*”, “*Courageous*” y “*Glorious*”). Igual criterio siguieron el Japón (“*Kaga*” y “*Akagi*”) y los Estados

(*) Este artículo fue escrito en alemán, especialmente para nuestra BOLETÍN.

Unidos de Norte América, con cruceros de batalla que estaban construyendo. Pero transcurrieron varios años antes de emprenderse la construcción de portaaviones que respondieran a sus verdaderas exigencias. Inglaterra construyó el "*Ark Royal*", en 1937, y luego otros cinco más; Estados Unidos el "*Ranger*", en 1938, y otros dos en 1936; el Japón el "*Ryuzyo*", en 1931, seguido posteriormente por otros dos; Francia el "*Joffre*", en 1939, si bien ya en 1920 había transformado al acorazado "*Beam*"; y, finalmente, Alemania construyó el "*Graf Zeppelin*", en 1939, y luego un segundo. Tan sólo Italia consideró suficiente el limitarse a las bases terrestres, dado lo restringido del probable teatro de operaciones.

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

1. Alemania - Inglaterra.

Como se desprende de las observaciones que preceden, al estallar la Segunda Guerra Mundial todos los países estaban dedicados al desarrollo de la aviación naval. Su significado e importancia fueron reconocidos claramente, primeramente, en Inglaterra que, por supuesto, pensó ante todo en la protección de las comunicaciones marítimas. Ésta debía llevarse a cabo tanto en sus propias aguas como en las de ultramar. Los británicos habían proyectado destinar los siguientes aviones para las actividades que se indican a continuación: protección de convoyes, 165; exploración del Mar del Norte, 84; extremo septentrional del Mar del Norte, 24; patrullado en el norte, 18; y para los puertos de los convoyes del Atlántico, 48; es decir, un total de 339 aviones. Contaba, asimismo, con siete portaaviones en servicio.

No obstante el hecho de que estas unidades operaban frecuentemente con un acorazado o crucero de batalla, como una "force", contra las fuerzas alemanas dedicadas a la guerra contra el comercio marítimo, muy pronto quedó demostrado que estas disposiciones resultaban estériles en la inmensidad de los océanos. A pesar del reducido número de submarinos alemanes que actuaban en colaboración con unidades de superficie de su marina de guerra, los éxitos logrados fueron de naturaleza tal que Inglaterra vióse obligada a proceder a la ampliación de su "Naval Air Arm". Es así como el radar adquiere una importancia decisiva. Inferior, inicialmente, al sistema alemán, los investigadores británicos no demoran en emprender su estudio y lograr notables progresos. La aviación fue provista de radar, aumentando así la protección de los convoyes al permitir la participación en la acción no solamente de los contratorpederos sino también de los portaaviones

escortas —construidos recién durante la guerra— y con ello se logró asestar un golpe mortal a la guerra submarina contra el comercio marítimo, poco después de la participación de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. Debemos destacar que fue Hitler quien, inicialmente, se oponía tenazmente a toda evolución de la flota submarina postergándola y, cuando cedió, ya era demasiado tarde.

En 1939/40, Alemania fue aumentando progresivamente el empleo de unidades de superficie —acorazados, cruceros y buques auxiliares— en su lucha contra el comercio marítimo y en la misma adquirió capital importancia el abastecimiento de dichas unidades en pleno océano. El verdadero valor del radar, como así también del portaaviones en su lucha contra las fuerzas alemanas de superficie que actuaban contra el comercio, fue comprendido con motivo de las operaciones emprendidas contra el “*Bismarck*”.

El 21 de mayo de 1941, la exploración aérea británica descubrió e informó la presencia del acorazado “*Bismarck*” y del crucero “*Prinz Eugen*” en un fiordo noruego cerca de Bergen. Durante otra exploración aérea realizada al día siguiente, se informó que ambas unidades habían zarpado y que, aparentemente, su destino no era Alemania. De inmediato se impartió a la “*Home Fleet*” la orden de atacar. Las dos unidades alemanas fueron avistadas por los cruceros ingleses “*Norfolk*” y “*Suffolk*”, mientras patrullaban el estrecho de Dinamarca, entre Islandia y Groenlandia. Como reinara tiempo muy malo, el contacto con el “*Bismarck*” sólo fue posible mediante el radar. En la mañana siguiente ya se encontraban en las cercanías de éste el “*Hood*” y el “*Prince of Wales*”. Como ya es sabido, hubo un breve duelo de artillería, durante el cual fue hundido el primero de los buques nombrados y averiado el segundo. En cuanto al “*Bismarck*”, también fue objeto de dos impactos.

Estos impactos dieron origen a una pérdida de petróleo, cuya presencia en la superficie del mar fue descubierta por un avión del “*Coastal Command*”, lo que permitió la persecución inicial del “*Bismarck*” por el “*Norfolk*”, el “*Suffolk*” y el “*Prince of Wales*”, la que pronto llegó a su término tras un breve duelo de artillería, sin que se produjera impacto alguno en ninguno de los dos bandos. Entre tanto acercábase el almirante Tovey, jefe de la flota, con el “*King George V*”, quien había dispuesto que el portaaviones “*Victorious*” entrara en acción a todo trance.

Durante la noche el “*Bismarck*” fue atacado por aviones torpederos y alcanzado por un torpedo pero sin mayores consecuen-

cias, pudiendo seguir su navegación perseguido por los cruceros británicos. De éstos, solamente el “*Suffolk*” contaba con una moderna instalación de radar que le permitía mantener contacto con el “*Bismarck*” —del que ya se había separado el “*Prinz Eugen*”— no obstante la obscuridad reinante. Con todo, aquél logró eludir la persecución del crucero británico.

Durante este tiempo el “*Bismarck*” navegó entre Terranova y Escocia. A pesar de haber perdido los ingleses contacto con el mismo, ellos comprendieron que no debían perder tiempo. Alrededor de las 1030 horas del 26 de mayo, un avión “*Catalina*” avistó al “*Bismarck*” a unas 600 millas de Brest. En base a la información de aquél, el “*King George V*” y el “*Rodney*”, que se encontraban en el norte, y la Fuerza “H” (Gibraltar), constituida por el “*Renown*”, el “*Ark Royal*” y el “*Sheffield*”, destacada en el sur, convergieron hacia el lugar señalado con el propósito de envolver al enemigo. Poco después de esto, un avión del “*Ark Royal*” avistó nuevamente al “*Bismarck*”. De acuerdo con la distribución de las fuerzas navales británicas, los aviones del “*Ark Royal*” fueron los primeros en intervenir en la operación, conjuntamente con cuatro destructores de la clase “*Tribal*”. Alrededor de las 1915 horas llevóse a cabo el primer ataque con aviones torpederos, no obstante las pésimas condiciones meteorológicas reinantes, recibiendo el “*Bismarck*” el impacto de dos torpedos. Uno de ellos trabó el timón y el acorazado perdió su maniobrabilidad, lo que sería motivo de su pérdida total. Mientras el “*Bismarck*”, encontrándose a unas 400 millas de Brest, era objeto de ataques por parte de acorazados, cruceros y destructores británicos, las fuerzas aéreas alemanas veíanse imposibilitadas de intervenir en la acción en defensa de aquél que, finalmente, fue hundido. Éste constituye el primer caso en el cual un portaaviones interviene decisivamente en una acción naval. Si en vez del “*Prinz Eugen*”, el “*Bismarck*” hubiera estado acompañado por un portaaviones (p. ej., el “*Graf Zeppelin*”, que en esos momentos estaba en condiciones de incorporarse al servicio), habría contado con una protección eficaz, tanto contra la exploración como contra los ataques aéreos del enemigo. Es de hacer notar que, como corolario de esta acción, los ingleses lograron desbaratar la cadena de abastecimientos constituida por cinco buques. En Alemania, la aviación estaba íntegramente subordinada a Goering y éste se oponía tenazmente a la existencia de una aviación naval; en Inglaterra, en cambio, la colaboración entre las distintas fuerzas armadas era excelente. En este último país se había reconocido oportunamente que el dominio de los mares sólo es posible cuando

la marina de guerra cuenta con un arma aérea suficientemente poderosa.

Cabe destacar que esta operación del *"Bismarck"* fue la última acción de las unidades de superficie de la flota alemana. En lo sucesivo sólo actuaron los cruceros auxiliares, pero también las actividades de éstos terminaron al poco tiempo. Por tal motivo la guerra contra el comercio marítimo se desarrolló exclusivamente con submarinos, salvo contra los convoyes destinados a Rusia, que fueron atacados con gran éxito por los aviones. Hitler había impartido la orden de que todas las fuerzas de superficie se concentraran en aguas de Noruega por cuanto, a su juicio, el ataque principal del enemigo tendría lugar en esa zona. Es por este motivo que las operaciones de estas fuerzas contra los convoyes destinados a Rusia, tenían como bases a los puertos noruegos. Pero también aquí fue destacándose cada vez más el dominio de la aviación sobre el mar.

El acorazado *"Tirpitz"*, recientemente incorporado al servicio, efectuó dos incursiones, pero sin éxito alguno. En la segunda de estas oportunidades, la unidad de referencia pudo eludir los ataques concentrados de los aviones torpederos británicos, gracias a las hábiles maniobras de su comandante. Otras operaciones llevadas a cabo por unidades de superficie fracasaron.

El 30 de diciembre de 1942 zarparon, del fiordo Alten, el *"Lützow"* y el *"Admiral Hipper"*, escoltados por seis destructores, para atacar al convoy "JW 51 B". Pero los ingleses, con fuerzas inferiores, lograron rechazar el ataque alemán, hecho que desencadenó la ira de Hitler y motivó la orden de éste de desguazar a los buques capitales. Raeder fue relevado por Doenitz, quien logró mantener la flota.

El *"Tirpitz"* constituía el núcleo de la flota alemana y encontrándose fondeado en el fiordo Alten fue atacado y seriamente averiado por submarinos miniatura británicos, que lograron internarse en el lugar mencionado. A partir de este momento, la flota alemana sólo contaba con el acorazado *"Scharnhorst"*, el que realizó una operación a fines de diciembre de 1943, siendo destruido en las aguas del Ártico por los ingleses, gracias al empleo del radar por los mismos. En cuanto al *"Tirpitz"*, fue hundido en el fiordo de Tromsø por dos escuadrillas de bombarderos Lancaster de la Real Fuerza Aérea británica, durante un ataque realizado el 12 de noviembre de 1944, debiéndose señalar que la defensa antiaérea alemana fue totalmente ineficaz.

El acorazado “*Gneisenau*”, poco después de haberse escurrido por el Canal de la Mancha, fue gravemente averiado por dos impactos de bombas durante un ataque aéreo contra el puerto de Kiel; en vista de la gravedad de las averías sufridas, se consideró su reparación y modernización mediante el agregado de seis piezas de artillería de 38 cm, proyecto éste que jamás fue materializado, quedando así esta unidad inactiva hasta la terminación de la guerra.

Del estudio de la guerra aeronaval surge que de los cuatro acorazados alemanes, tres fueron hundidos por la fuerza aérea británica y sólo uno en duelo de artillería, gracias al radar que, en esta forma, inició una nueva fase en la guerra naval.

Fue después de 1942 cuando la aviación británica ejerció una influencia cada vez mayor sobre la guerra naval. Finalmente, gracias a sus actividades, fue imposible forzar el pasaje por el Canal de la Mancha; bloqueó, asimismo, el golfo de Vizcaya, la salida septentrional del Mar del Norte y destruyó numerosos destructores, torpederos y lanchas torpederas dentro de sus propias bases. Con las bombas de 12.000 libras logró perforar el techo de los abrigos de hormigón que, hasta entonces, habían constituido una protección insuperable de los submarinos alemanes.

De lo expuesto surge la influencia decisiva de la aviación en la guerra naval, influencia ésta que fue facilitada por el dominio absoluto que sobre la aviación alemana ejercía Goering, quien entregaba aviones a la marina en número insuficiente, obligando a ésta a realizar sus operaciones sin la cobertura aérea necesaria.

Una adecuada combinación de las fuerzas navales y aéreas durante la “Batalla de Gran Bretaña”, como asimismo el desarrollo inmediato del arma submarina tan insistentemente solicitado por el gran almirante Raeder y, finalmente, un aprovechamiento de las ventajas surgidas del desastre de Dunquerque, habrían obligado a Inglaterra a ceder.

Pero a estas reflexiones se oponían los siguientes hechos: la creencia de Hitler de que Churchill estaría dispuesto a entrar en negociaciones sin seguir combatiendo; la mentalidad que dominaba al comando supremo alemán, que hacía caso omiso de la marina de guerra alemana; el dominio absoluto ejercido por el autócrata mariscal Goering sobre toda la fuerza aérea alemana y su equivocado empleo en la lucha contra Inglaterra. El objetivo de los ataques no debiera haber sido Londres, sino los puertos militares británicos y los buques de guerra fondeados en ellos y, sobre todo, los buques que se encontraban en los astilleros.

2. El Mediterráneo.

En la guerra de las potencias del “Eje” contra Inglaterra, le cupo al Mediterráneo una importancia destacada. Si bien este mar era aparentemente dominado por Italia en virtud de su posición geográfica, no es menos cierto que las dos bases principales de los ingleses —Gibraltar y Alejandría— se encuentran ubicadas en las salidas occidental y oriental, respectivamente, del Mediterráneo. Por otra parte, Malta, en su calidad de “portaaviones insumergible”, constituía una seria amenaza no solamente para las bases italianas meridionales, sino también contra las comunicaciones con Libia. En un principio los ingleses no prestaron mayor atención al desarrollo ofensivo y defensivo de esta base llave, sino que confiaban más bien en el empleo ofensivo de la flota con base en Alejandría, a la que se habían incorporado dos portaaviones: el “*Eagle*” y el “*Illustrious*”.

En cuanto a Italia, poseía, a principios de noviembre de 1940, dos acorazados de 35.000 toneladas y cuatro de 26.000 toneladas, además de cruceros y destructores, contando así con una flota cuya superioridad sobre las fuerzas navales británicas del Mediterráneo era aparentemente considerable.

Al intervenir Italia en la guerra, el objetivo principal de Gran Bretaña debió ser la eliminación de la flota italiana. Esto se imponía para asegurar el dominio absoluto del Mediterráneo por las fuerzas británicas, como así también para lograr la interrupción de las comunicaciones marítimas italianas con África del Norte y la protección de las propias con Egipto.

Muy pronto se puso en evidencia la superioridad numérica italiana, sobre la británica, en aviones dentro de ese teatro de operaciones, superioridad ésta que no fue confirmada por sus éxitos.

En la fecha antes mencionada, la flota italiana se hallaba concentrada en Tarento e integrada por: seis acorazados, seis cruceros pesados y una cantidad correspondiente de destructores. Contaba también con una barrera de globos como protección contra los ataques aéreos y otra de redes contra los ataques con torpedos.

Los ingleses habían proyectado un ataque aéreo contra este punto para el 21 de octubre, pero tuvo que ser postergado ante la falta de aviones. En efecto, encontrándose listos todos los preparativos, declaróse un incendio de proporciones a bordo del “*Illustrious*”, que destruyó una gran cantidad de aviones. Simultáneamente con éste, se constataron graves daños en las máquinas del “*Eagle*”, que impidieron su intervención en toda acción bélica.

Hechas las reparaciones pertinentes y embarcados los aviones necesarios a bordo del *“Illustrious”*, la flota británica del Mediterráneo zarpó de Alejandría el 6 de noviembre acompañada por el portaaviones *“Ark Royal”*, que se había incorporado a la misma, poco tiempo antes. El empleo de portaaviones revestía una importancia decisiva en las operaciones de la aviación británica. Diariamente se habían realizado exploraciones aéreas sobre Tarento, gracias a las cuales se conocían con precisión los fondeaderos de los distintos buques de guerra italianos.

A las 1800 horas del 11 de noviembre, el *“Illustrious”*, acompañado por cuatro cruceros y cuatro destructores, se encontraba a unas 200 millas al sudeste de Tarento. Siendo las 2035 horas decoló la primera escuadrilla de doce aviones, la que fue seguida por otras más. Se trataba de aviones torpederos, bombarderos, y de lanzamiento de granadas estrellas, para la iluminación del puerto. Intervinieron, en total, veinte aviones cuyo éxito fue extraordinario, habiendo logrado impactos con torpedos en tres acorazados italianos que sufrieron averías graves.

El éxito alcanzado fue posible por los siguientes hechos: 1º) no obstante la gran cantidad de baterías, la defensa antiaérea italiana no respondió a las exigencias; y 2º) las redes contra torpedos estaban inadecuadamente distribuidas como para servir de protección contra este peligro y, además, solamente llegaban hasta los ocho metros de profundidad. Los torpedos británicos estaban graduados para los diez metros, lo que les permitía pasar debajo de las redes, y estaban provistos de espoletas magnéticas y de percusión. De esta experiencia, los italianos llegaron a la conclusión de que la concentración de toda la flota en un lugar único, careciendo de las protecciones adecuadas, era sumamente riesgosa. Por otra parte, también quedó evidenciada la ventaja que ofrece el empleo de portaaviones en los mares interiores.

En lo que respecta a los combates navales, además de la carencia absoluta de portaaviones en la flota italiana, debe agregarse que la eficiencia de la artillería de sus acorazados, cruceros y destructores era inferior a la de la flota británica, sumándose a esto el hecho de no contar con radar, lo que repercutió sobre todo en los frecuentes combates nocturnos. La situación se agravaba debido a que Malta, el “portaaviones insumergible”, se encuentra entre Italia y Trípoli.

Al entrar en acción el cuerpo de ejército alemán de África, y cuando, además, estuvo echada la suerte en los Balcanes debido al ataque italiano contra Grecia, la importancia del dominio del

mar apoyado por una aviación adecuada, se destacó más netamente aún. La ocupación de Grecia por los británicos constituyó un peligro latente para el Eje, sobre todo teniendo en cuenta la existencia de los valiosos yacimientos petrolíferos rumanos. Se imponía, pues, un contraataque. Primero cayó Yugoslavia en un lapso increíblemente breve, seguido por la ocupación de Grecia por el ejército alemán. Pero también revestían gran importancia las islas griegas, las que interesaban a los ingleses como bases aéreas, en especial Creta.

En la lucha por Grecia y sus islas, el dominio del aire fue ejercido en forma efectiva y absoluta por la aviación alemana, la que infligió elevadas pérdidas a los buques británicos. No obstante esto, ella no pudo impedir que la mayor parte de las tropas británicas se embarcaran y retiraran en horas de la noche. La aviación alemana no se hallaba aún capacitada para realizar operaciones nocturnas, actividades éstas que ya habían sido desarrolladas con éxito por los ingleses con sus aviones de granadas luminosas. Se produjo así un segundo Dunquerque, con la diferencia de que la ocupación alemana de Creta se inició con tropas paracaidistas, por cuanto los transportes marítimos habían sido impedidos o aniquilados por los ingleses. Se enfrentaban aquí el poder marítimo y el aéreo, obteniendo este último una victoria de Pirro. Debemos tener presente que en esta oportunidad la flota italiana no intervino activamente, limitándose a destacar algunos cruceros y torpederos, los que fueron fácilmente derrotados por los ingleses. Era precisamente en esta acción donde una cooperación entre las fuerzas navales y aéreas ítalo-alemanas hubiera sido lo indicado. Es así como los ingleses lograron retirar al África la mayor parte de las tropas empleadas en la campaña de Grecia.

En la conducción de la campaña en África del Norte, el dominio naval del Mediterráneo ejerció una influencia decisiva, dado que las fuerzas germano-italianas dependían exclusivamente de las comunicaciones marítimas. El almirante inglés Sir Andrew Cunningham había reconocido desde el primer momento este hecho y continuamente aumentaba el número de unidades navales de superficie, submarinas y aéreas que operaban contra los convoyes italianos. A esto debe agregarse, como ya se mencionó, la situación llave de la isla de Malta.

Conocidos ya los hechos de la guerra, surge automáticamente la pregunta: ¿por qué las potencias del Eje no consideraron, desde un principio, la conquista de Malta como primer objetivo de guerra? Se revelan aquí aquellos conceptos antagónicos que siempre

han surgido en las guerras entre potencias europeas e Inglaterra, es decir, el terrestre y el marítimo.

En Alemania, solamente el gran almirante Raeder y el mariscal de campo Kesselring reconocieron la importancia de Malta, insistiendo desde el primer momento en la conquista de esta isla, sugerencia que fue rechazada por Hitler y, sorprendentemente, también por Mussolini. Los grandes éxitos alcanzados por el mariscal Rommel en la campaña del África del Norte —debidos, por cierto, al dominio aéreo absoluto del Mediterráneo Central por parte de la aviación alemana—, hicieron que se apreciara como primer objetivo, la irrupción hacia Egipto y la ocupación de Alejandría, dejando como objetivo secundario la conquista de Malta, para cuyo cumplimiento los italianos habían realizado preparativos análogos a los efectuados por los alemanes, en 1940, para la operación “Seelöwe”.

El abastecimiento del ejército germano-italiano tropezó con la superioridad técnica de los ingleses, la que se reveló principalmente por los éxitos obtenidos por los ataques aéreos nocturnos. Las rutas de los convoyes eran determinadas mediante reconocimientos aéreos, siendo algunos de ellos totalmente destruidos en el transcurso de ataques aéreos nocturnos sorpresivos en los cuales se emplearon granadas estrellas. Ante tales desastres, los italianos vieron obligados a tomar medidas de protección que excedían considerablemente a las normales. Así, por ejemplo, en diciembre de 1941, un convoy que transportaba 20.000 toneladas de material bélico fue escoltado por cuatro acorazados, cinco cruceros y veinte destructores o sea un desplazamiento total de 100.000 toneladas.

A este efecto Mussolini comunicó a Hitler: “... En consecuencia, dado el elevado consumo de combustible que esto significa, en lo sucesivo no se podrá proseguir con la resistencia en Trípoli debido a la reducción del abastecimiento. Para evitar esta contingencia convendría la abertura de una ruta a Túnez (francesa) que, por las consideraciones que anteceden, resultaría mucho más económica.”

Por lo tanto, los alemanes tuvieron que destacar al II° Grupo Aéreo a Sicilia, con la misión de neutralizar y bloquear a la isla de Malta. De aquí en adelante debe hablarse de una franca lucha por Malta. Por otra parte, hasta el mes de noviembre de 1941, los alemanes enviaron veintidós submarinos al Mediterráneo y los italianos recurrieron al empleo de unidades menores. Tenemos aquí, pues, una combinación de las más diversas armas restringida por la cautela de la flota italiana. En el mes de noviembre los sub-

marinos alemanes hundieron al portaaviones británico “*Ark Royal*” y al acorazado “*Barham*” y los italianos hundieron, con “torpedos humanos”, en el puerto de Alejandría, a los acorazados “*Valiant*” y “*Queen Elizabeth*”, como asimismo a un petrolero de gran tonelaje, aunque en aguas poco profundas, lo que permitió su posterior reflotamiento. También las fuerzas ligeras británicas experimentaron graves pérdidas, debido a los campos minados alemanes. Es así como el almirante británico contaba, a fines de 1941, con sólo seis cruceros livianos y doce destructores. Éste hubiera sido el momento propicio para asestar el golpe decisivo contra Malta. Debido a los intensos ataques aéreos llevados por las potencias del Eje contra la isla de Malta, los ingleses se vieron obligados, a su vez, a retirar buques que estaban en aguas de esta isla y enviarlos a Alejandría. La ofensiva aérea germano-italiana contra Malta se inició en enero de 1942; ella tenía, entre otros propósitos, el de impedir el abastecimiento de la misma.

Entre el 21 de enero y el 24 de febrero se realizaron 1960 ataques de bombardeo, mientras los aviones de caza luchaban contra los aviones enemigos. Las pérdidas británicas fueron elevadas; el abastecimiento de la isla quedó interrumpido casi por completo y las comunicaciones con Egipto quedaron reducidas, por mar, a las de la ruta del Cabo de Buena Esperanza o, por aire, a la de Takorady (desde Takorady a la costa atlántica de África, pasando por Lagos, Kano, Fort Lamy, El Obeid, Khartum hasta El Cairo). En resumen, con la neutralización total de Malta, los convoyes del Eje pudieron reanudar sus viajes a Trípoli casi sin experimentar pérdidas. Para los británicos, la situación se invirtió al ver frustradas sus tentativas para abastecer a la isla. Los ataques concentrados de la aviación germano-italiana, como así también de las lanchas torpederas italianas (MAS) se dirigieron no sólo contra los buques de guerra, sino también contra los cargueros que transportaban valiosos materiales bélicos, logrando los ingleses introducir a la isla apenas aquellos elementos necesarios para la supervivencia de su población.

A partir del 20 de marzo se intensificaron los ataques aéreos contra Malta, interviniendo un promedio de 170 aviones por día y lanzando, en un mes, 6.730 toneladas de bombas, lo que obligó el retiro de las últimas unidades de guerra que aún permanecían en Malta; había llegado el momento propicio para la conquista de la isla. Ni siquiera la llegada de setenta aviones “*Spitfire*”, transportados por el portaaviones “*Eagle*”, pudo modificar esta situación, quedando todos ellos destruidos al cabo de tres días.

Fue precisamente en este instante cuando los alemanes cometieron el más grande error posible en las operaciones combinadas de esta guerra.

Al declararse la guerra contra la Unión Soviética, Alemania tuvo que luchar en dos frentes, hecho que se había tratado de evitar por todos los medios. Esto motivó el traslado de la mayor parte de la aviación empleada contra Malta al frente oriental, precisamente en el momento en que Rommel veía cumplirse los propósitos por él trazados en la ofensiva contra Egipto. Una vez más se había impuesto en Alemania el concepto de la guerra terrestre, mientras que en Gran Bretaña seguía imperando el concepto de la lucha combinada entre las fuerzas terrestres, navales y aéreas.

No obstante las elevadas pérdidas que había sufrido, Inglaterra volvió a reabastecer a Malta, aumentó las fuerzas aéreas de ésta y finalmente trasladó fuerzas navales a la misma. Los éxitos obtenidos por Rommel en su segunda ofensiva (durante la cual cayó Tobruk, tan tenazmente defendida por los ingleses), condujeron a que se generalizara la opinión de que se estaba ante una victoria decisiva, es decir, la toma de El Cairo. Pero fueron surgiendo dificultades cada vez mayores: 1º) La prolongación de las rutas de abastecimientos marítimas y aéreas. 2º) Mayores dificultades ante la disminución de la flota mercante italiana, tanto en buques como en combustibles. 3º) El aumento del poder combativo de las fuerzas aéreas británicas destacadas en Egipto y Malta, como consecuencia de la incorporación de aviones norteamericanos de gran radio de acción.

A pesar de las dificultades señaladas y de la opinión de Kesselring de que debía procederse a la inmediata conquista de Malta, Rommel sostenía que primero debía llevarse a cabo la ofensiva contra el Canal de Suez y, luego, la conquista de Malta. La reducción de las pérdidas en buques y el aumento del tráfico marítimo italo-germano, en los meses de abril y mayo, se debieron a la neutralización temporaria de Malta, aceptándose esto como un éxito decisivo que justificaba el proyecto de avanzar hacia el delta del Nilo. Pero, ya en agosto de 1942, nuevamente empezaron a agravarse las dificultades del abastecimiento de las fuerzas del Eje destacadas en el frente egipcio. A pesar de lo expuesto, Rommel quiso tomar la ofensiva, esta vez sin éxito, habiendo quedado paralizado su avance en El Alamein. Inglaterra logró recuperar una vez más el dominio del aire y con ello acrecentó la amenaza que se cernía sobre los convoyes del Eje que se dirigían al África del

Norte. Finalmente, la superioridad de las fuerzas británicas sobre las germano-italianas fue de naturaleza tal, que la derrota de estas últimas se hizo inevitable. Nuevamente la aviación se había impuesto decisivamente.

3. La Guerra del Pacífico.

Las relaciones entre la guerra naval y la aérea quedaron evidenciadas más patentemente en el Pacífico, donde las distancias operativas a recorrerse llegaban hasta las 10.000 millas. Los japoneses habían reconocido, desde un principio, la significación de las fuerzas aéreas en la guerra naval. Y, por lo tanto, se preveía su empleo en el plan operativo que comprendía las siguientes fases: 1º) conquista de las “fuentes meridionales de materias primas”; 2º) ampliación de la “zona de defensa”; y 3º) interceptación y destrucción de todas las fuerzas norteamericanas.

Ya en 1904, en su lucha contra Rusia, los japoneses habían atacado con sus torpederos a las fuerzas navales rusas concentradas en Port Arthur, sin una declaración previa de guerra. El 7 de diciembre de 1941, el Japón repitió este ardid recurriendo, en esta oportunidad, a la aviación, para sorprender y asestar un golpe decisivo a las fuerzas navales norteamericanas destacadas en Pearl Harbour e integradas por setenta unidades de guerra y ocho acorazados, sin encontrarse presente ningún portaaviones.

En esta acción intervinieron las siguientes unidades japonesas: seis portaaviones, dos acorazados, tres cruceros, nueve destructores grandes y tres submarinos, habiendo que agregar otras veinte unidades de este último tipo que habían zarpado de su base el 20 de noviembre. Fue ésta la primera oportunidad en que la insignia de un comandante en jefe era izada en un portaaviones: el “Akagi”.

También aquí la sorpresa fue absoluta, aunque el éxito obtenido fue muy superior al alcanzado en Port Arthur. El ataque aéreo se desarrolló en un todo de acuerdo con lo planificado y en él quedó demostrada la extrema deficiencia de las medidas de seguridad adoptadas por los norteamericanos. Como consecuencia de lo que acabamos de exponer, fueron destruidos o dañados la mayor parte de los aviones estacionados en los aeródromos, mientras que todos los acorazados, por efecto de los torpedos o bombas, sufrieron averías que los inutilizaron temporariamente.

Como estos buques estaban fondeados en aguas poco profundas, el ataque llevado contra ellos tuvo sus efectos ventajosos y

desventajosos para cada uno de los adversarios. En efecto, con excepción del "*Arizona*", todos los acorazados fueron reflatados y participaron en la lucha, menos el "*Oklahoma*". Las dos unidades citadas debieron ser consideradas como pérdidas totales, pero pronto fueron reemplazadas por otras, debido a que el programa de construcciones navales de los Estados Unidos se hallaba en plena ejecución.

Posteriormente, la aviación japonesa atacó a los acorazados "*Prince of Wales*" y "*Repulse*", destacados en Singapur por el Almirantazgo británico. Había sido propósito de los británicos integrar esta fuerza con un portaaviones, proyecto al que tuvo que desistirse debido a la pérdida del "*Ark Royal*", en el Mediterráneo, el 13 de noviembre de 1941, y ello acarrió consecuencias graves.

En efecto, en la misma fecha en que fue atacada Pearl Harbour, los japoneses iniciaron su ataque contra Hong Kong y las fuerzas del Imperio del Sol Naciente desembarcadas en la península de Malaya avanzaban hacia el sur, constituyendo una amenaza contra la base principal de Singapur, ya que ésta sólo podía defenderse contra ataques provenientes del mar. A pesar de no contar con el apoyo de la fuerza aérea británica, el almirante Sir Thomas Phillips intentó oponerse, con sus fuerzas, a ulteriores desembarcos de los japoneses.

Con este fin había zarpado de Singapur, en la tarde del 8 de diciembre, con los acorazados y cuatro destructores. A la mañana siguiente, el almirante Palliser le informó que no le era posible facilitarle cobertura aérea y que, probablemente, fuertes grupos de aviones bombarderos japoneses estarían estacionados en el sur de Indochina. Esto no impidió que el almirante perseverara en su plan original de oponerse a un desembarco enemigo en las proximidades de Singora. Como sus fuerzas fueran avistadas durante la tarde por un avión de exploración japonés, el almirante Phillips reconoció que la prosecución de esta empresa implicaba riesgos excesivos y decidió, siendo las 2015 horas, regresar a Singapur. Pero en virtud de haber recibido un informe sobre otro desembarco, que luego resultó falso, el almirante cambió nuevamente de rumbo y se dirigió al lugar indicado.

Sus fuerzas fueron descubiertas una vez más por la aviación japonesa, en la mañana siguiente, y si bien intentó retirarse a alta velocidad, ya era demasiado tarde. A partir de las 1100 horas, la aviación naval japonesa atacó en varias olas con bombarderos en picada y horizontales y aviones torpederos. Careciendo de la

protección de la Real Fuerza Aérea, los ingleses dependían únicamente de su propia defensa antiaérea, que fue insuficiente. Ambos acorazados fueron hundidos por los numerosos impactos de bombas y torpedos. Esta acción demostró claramente la superioridad de las fuerzas aéreas sobre las navales, cuando éstas no disponen de una cantidad adecuada de aviones.

Pero éstas no fueron las únicas pérdidas de los británicos. Con motivo de la conquista de las Indias Orientales Holandesas por los japoneses, los británicos prestaron especial atención a la protección de sus posiciones en la India concentrando en el océano Índico, tres acorazados, un portaaviones, seis cruceros (a los que se agregaron dos holandeses) y una cantidad de destructores y submarinos. A fines de marzo, los japoneses recurrieron nuevamente a sus portaaviones, escoltados por acorazados, cruceros y destructores, para lanzar sus aviones contra los puertos ingleses de la India y Ceylán. Como consecuencia de estos ataques llevados a cabo por la aviación japonesa en alta mar, durante la “Semana Santa Trágica”, los británicos perdieron los cruceros pesados “*Cornwall*” y “*Dorsetshire*” y el portaaviones “*Hermes*” y buques mercantes, o sea un total de 100.000 toneladas de registro bruto. Los atacantes, a su vez, sufrieron la pérdida de, por lo menos, setenta aviones.

Nuevamente quedó demostrado en esta oportunidad, que una flota carente de la debida protección aérea, se encuentra a merced de los aviones bombarderos y torpederos cuando atacan en grandes cantidades, debiendo aquélla resignarse a soportar ingentes pérdidas.

Como resultado de estas primeras acciones, tanto Estados Unidos como Gran Bretaña, sacaron sus propias conclusiones y procedieron a la reorganización de sus construcciones navales. Dieron prioridad a la construcción de portaaviones, como así también a la de cruceros y destructores grandes indispensables para la escolta de aquéllos, suspendiéndose la construcción de acorazados tal cual estaba proyectada en los programas vigentes. Éstos serían considerados, en último término, como unidades de escolta de las flotas de portaaviones, porque de las experiencias recogidas se dedujo que, en lo sucesivo, el peso de la batalla naval recaería en la aviación y que los mismos acorazados tendrían que ser fuertemente protegidos contra los ataques aéreos. Por este motivo el armamento antiaéreo de estas unidades fue considerablemente aumentado. Así, por ejemplo, los diez acorazados norteamericanos botados entre 1940-1944, contaban con 120 a 150 cañones anti-

aéreos, cuyos calibres oscilaban entre 2 cm y 12,7 cm, o sea tres veces más de lo previsto originariamente.

Durante el desarrollo de la guerra entre los Estados Unidos y el Japón, intervinieron otros dos hechos: la enorme capacidad económica y la superioridad técnica de los norteamericanos. Los japoneses, por ejemplo, no contaban con el radar, cuya importancia era decisiva en los combates nocturnos.

Los Estados Unidos habían reconocido claramente la influencia existente entre la guerra naval y la aérea. Construyeron un gran número de portaaviones, los mayores de los cuales tenían un desplazamiento de 27.000 toneladas, una velocidad de 30 nudos y un equipo de 80 aviones cada uno. Convirtieron, además, cruceros ligeros en portaaviones y construyeron numerosos portaaviones escolta (de 6.700 a 12.000 toneladas, 18 nudos, y 21 aviones) para la protección de los convoyes. Debe señalarse aquí que, al terminar la guerra, era el país que disponía de más portaaviones (más de 100), ante el convencimiento de que, en el futuro, la unidad decisiva en la guerra naval sería este nuevo tipo de buque de guerra y no el acorazado.

Al iniciarse la guerra en el océano Pacífico, los norteamericanos contaban con muy pocos portaaviones, pero estaban decididos a emplearlos en una ofensiva para detener el avance japonés. El próximo objetivo que tenía en vista el comando japonés, era la conquista de las islas Midway, aún en poder de los norteamericanos. Para la realización de este proyecto habían constituido una flota sumamente poderosa, integrada por seis portaaviones, ocho acorazados, numerosos cruceros y destructores, como asimismo dos portahidroaviones y una fuerza avanzada de quince submarinos. Los japoneses intentaron una maniobra de diversión para desconcertar a los norteamericanos, que falló, por cuanto éstos ya contaban con informaciones más o menos exactas sobre los proyectados planes japoneses.

Las fuerzas navales norteamericanas eran considerablemente inferiores a las japonesas, debiéndose agregar que no fue posible incorporar a aquéllas a un portaaviones británico. Por otra parte, las defensas de este archipiélago habían sido reforzadas con la incorporación de aviones de distintos tipos hasta sumar un total de 120.

El almirante Nimitz no ignoraba la trascendencia de esta operación japonesa y entregó a los defensores de Midway todo el material que necesitaban. Además, a fines de mayo, destacó doce

submarinos para que se situaran al oeste de estas islas, a la espera del enemigo.

El comandante en jefe de las fuerzas navales norteamericanas contaba solamente con la fuerza de tareas 16 (2 portaaviones grandes, 6 cruceros, 9 destructores), la fuerza de tareas 17 (1 portaaviones grande, 2 cruceros, 6 destructores) y con los 131 aviones de Midway. Con estas fuerzas decidió no sólo defender las islas, sino también realizar acciones ofensivas contra los portaaviones japoneses. Fue ésta la primera batalla exclusivamente aérea de la segunda guerra mundial, donde no intervinieron las fuerzas navales de superficie.

En la mañana del 4 de junio de 1942, de los portaaviones japoneses decolaron 108 aviones para atacar a Midway, los que luego fueron seguidos por otros. Pero, contrariamente a lo acontecido en Pearl Harbour, los norteamericanos ya estaban prevenidos por su exploración y radar y, en el momento oportuno, hicieron decolar a todos los aviones que se hallaban en tierra. Si bien éstos, anticuados en su mayoría, fueron abatidos o gravemente averiados, la poderosa defensa antiaérea de la isla logró amortiguar el ataque japonés. En cuanto a los ataques llevados a cabo por los bombarderos norteamericanos de la isla contra los buques de guerra japoneses, también fracasaron no obstante las ingentes pérdidas sufridas.

Pero luego intervinieron los aviones de los portaaviones estadounidenses y la situación cambió fundamentalmente. Después de las 0800 horas, del "*Enterprise*" y del "*Hornet*" decolaron 116 aviones, mientras que la patrulla aérea de combate estaba integrada por 18 cazas, permaneciendo una cantidad igual en la cubierta de aquéllos. Los 35 aviones bombarderos en picada del "*Hornet*" no tuvieron éxito alguno, siendo derribados en su totalidad.

Cabe señalar que de un total de 42 aviones torpederos que intervinieron en la acción sólo regresaron 6 y no obtuvieron ningún impacto de torpedo. Pero la acción de éstos había influido considerablemente en el desarrollo del combate, al obligar a maniobrar a los portaaviones japoneses, impidiéndoles lanzar más aviones y debiendo regresar los cazas que aún se hallaban en vuelo; esto permitió que los bombarderos en picada de los portaaviones norteamericanos lograran un éxito decisivo, al atacarlos sorpresivamente sin hallar mayor oposición del enemigo por las razones antes expuestas.

Este ataque sorpresivo puede ser calificado como el primer combate naval que respondió a los modernos principios del empleo de la aviación, con la participación de submarinos norteamericanos. En el mismo, las pérdidas japonesas fueron: 4 portaaviones, 1 crucero pesado, 253 aviones y alrededor de 3-500 hombres, equivalente a la mitad de su poder combativo.

No es una exageración afirmar que este combate naval constituyó el punto crucial en la lucha entre el Japón y los Estados Unidos, al igual que lo fue el hundimiento del "*Bismarck*" en la lucha entre Alemania y Gran Bretaña. En ambas acciones le cupo a la aviación el papel decisivo.

Cabe destacar que, en la batalla de Midway, los acorazados y cruceros norteamericanos no efectuaron ni un solo disparo con su artillería, y que la misma giró esencialmente sobre la aviación.

En los combates empeñados posteriormente quedó demostrada la superioridad norteamericana en materia de construcción de aviones (con una producción superior a las 100.000 unidades por año), en la de buques de guerra y mercantes y en equipos para el ejército, sobre todo los destinados a la guerra anfibia.

Si bien la lucha por la importante posición avanzada de Guadalcanal implicó, inicialmente, elevadas pérdidas para las fuerzas norteamericanas, ellas pudieron defender esta posición contra los frecuentes ataques japoneses, siendo seguida luego por la llamada táctica de "salto de isla en isla".

Al iniciarse el ataque decisivo contra la posición japonesa de las Filipinas, las fuerzas norteamericanas contaban con una abrumadora superioridad aérea sobre las japonesas.

En la batalla de Leyte quedó demostrado, en forma clara y precisa, la superioridad de una fuerza naval y aérea perfectamente equilibrada frente a formaciones navales carentes de la aviación necesaria. El 11 de octubre de 1944, al iniciar los Estados Unidos su ataque, sus fuerzas navales que se hallaban en alta mar, excluyendo la flota de Halsey, estaban integradas por 738 unidades, entre ellas 18 portaaviones de escolta, 107 transportes de tropas y material, 151 L. S. T., 72 L. C. L. y 16 buques cohetes.

Los japoneses, por su parte, se esforzaron por hacer intervenir a un máximo de sus fuerzas bélicas disponibles en la defensa de las Filipinas, cuya conservación era de capital importancia para mantener su posición en el sudeste de Asia. El grupo de ataque septentrional japonés estaba formada por: 5 acorazados, 12 cruceros y 15 destructores; el grupo de ataque meridional disponía

de 2 acorazados, 1 crucero y 4 destructores; la 5ª Flota tenía 3 cruceros y 4 destructores; la flota principal contaba con sólo 4 portaaviones, 2 acorazados modernizados, 3 cruceros y 10 destructores. En los portaaviones sólo había 116 aviones. Indudablemente, los japoneses habrían podido disfrutar de la ventaja de emplear los aviones de bases terrestres, pero éstas carecían de ellos.

Los norteamericanos habían destacado, asimismo, una elevada cantidad de submarinos para que ocuparan puestos de observación al oeste de las Filipinas, encontrándose en condiciones de atacar con éxito a las fuerzas navales enemigas, antes de que éstas llegaran a destino. El 24 de octubre, los aviones de los portaaviones norteamericanos llevaron varios ataques afortunados contra los grupos septentrional y meridional ya mencionados.

En la batalla del estrecho de Surigao, las fuerzas norteamericanas contaban con 6 acorazados antiguos y 8 cruceros, pero el papel decisivo correspondió, también aquí, a la aviación y a las lanchas torpederas. Ésta fue, posiblemente, la última oportunidad en la que intervinieron acorazados en formación cerrada, hecho éste sólo posible ante el dominio aéreo absoluto de los Estados Unidos.

Una exposición detallada de las acciones que se sucedieron resultaría demasiado extensa; bastará señalar que la superioridad aérea norteamericana y la eficaz intervención de sus submarinos, como así también la falta de radar de parte japonesa, fueron los factores decisivos.

Las pérdidas japonesas fueron: 3 acorazados, los 4 portaaviones, 11 destructores y 10 cruceros, mientras que las de los norteamericanos se redujeron a 3 portaaviones menores y 3 destructores, pérdidas despreciables si se las compara con las fuerzas navales disponibles al comando supremo norteamericano.

En esta batalla fueron destruidos los últimos grupos aéreos japoneses que aún se hallaban en condiciones de combatir, quedando así el dominio aéreo exclusivamente en manos de los norteamericanos, no obstante los decididos ataques llevados a cabo posteriormente por los *kamikazes* (pilotos suicidas).

En esencia, puede decirse que ésta constituyó la última operación de importancia, por cuanto todas las demás tentativas que se realizaron luego para oponerse a la ofensiva norteamericana fueron estériles, agregándose que la suerte de la guerra ya estaba echada a favor de los Estados Unidos desde el momento en que este país contó con la superioridad aérea.

CONSIDERACIONES GENERALES

Si echamos una mirada retrospectiva sobre la capacidad de producción de armamento de las potencias del *Eje* (Alemania, Italia y Japón) y la de los tres adversarios principales (Gran Bretaña, Estados Unidos y la Unión Soviética), únicas verdaderas grandes potencias en la cabal acepción de la palabra, se llega a la siguiente conclusión, en lo que respecta a la aviación:

En el momento crítico de la guerra, cuando Italia ya había capitulado, la producción anual de Alemania era de unos 40.000 aviones y 20.000 la del Japón. En cambio, la producción de los Estados Unidos excedía la cantidad de 100.000 aviones, a la que se agregaba la de Gran Bretaña, que era de unos 60.000, y la de la Unión Soviética que, probablemente, alcanzaba los 30.000. Vemos, pues, que los aliados fabricaban unos 200.000 aviones por año, en contraposición a los 60.000, como máximo, de las potencias del Eje. Esta enorme superioridad, a la que debemos agregar las deficiencias observadas en ciertos aviones, tanto alemanes como japoneses, debía constituir un factor decisivo en el desenlace de la contienda.

A lo que antecede debe sumarse la intensificación de las construcciones navales, que antes se hubiera considerado como imposible. Es así cómo, en 1945, el tonelaje total de la marina mercante de los Estados Unidos era de 35.000.000 y la de Gran Bretaña sobrepasaba los 18.000.000, o sea un total de 53.000.000 de toneladas. En esta cantidad no están comprendidos los buques de los Grandes Lagos. Estas cifras indican claramente que la crisis inicial experimentada en el abastecimiento de Gran Bretaña había sido superada por ambas potencias navales. Finalmente, debe tenerse en cuenta que los efectivos de las fuerzas terrestres de los aliados eran de tres a cuatro veces a los de Alemania y Japón.

Gracias a su dominio absoluto del mar y del aire, los aliados pudieron emplear estas fuerzas terrestres sin mayores inconvenientes. Esta disparidad de fuerzas se reflejaba asimismo en los diversos desembarcos y también en la ofensiva contra las posiciones interiores alemanas, donde la superioridad aérea anglo-norteamericana ejerció una influencia decisiva; en cuanto al frente oriental, las fuerzas alemanas, constituidas por unos 3.000.000 de hombres, debían combatir contra un ejército soviético de por lo menos 10.000.000 de hombres. Esta abrumadora superioridad naval, terrestre y aérea debía vencer toda resistencia, tal como aconteció en 1945. Debe destacarse, muy especialmente, que el enorme

potencial bélico de Estados Unidos fue el que finalmente inclinó la balanza a favor de los aliados.

CONCLUSIONES

¿Cuáles son las enseñanzas que pueden obtenerse de las operaciones de la segunda guerra mundial?

En primer término, se desprende que una fuerza naval carente de una protección aérea adecuada es un fácil blanco para el adversario. A esto debemos agregar que es igualmente indispensable contar con protecciones antisubmarinas apropiadas. Esto se logra mediante el desarrollo de equipos detectores que actúen en íntima colaboración con una escolta aérea conveniente. Lo que acabamos de exponer no sólo es válido para las grandes potencias sino, quizás, más aún para las secundarias y, sobre todo, las marítimas. Teniendo esto en cuenta, Suecia construyó, con anterioridad a 1939, un crucero ("*Gotland*") que cumplía las tareas de minador y portaaviones ligero, pudiendo llevar once aviones a bordo. Este ejemplo ha sido imitado por otros países de segundo orden como, por ejemplo, los Países Bajos, que han dotado de portaaviones a sus marinas, y hasta la misma Inglaterra ha procedido a proveer de portaaviones a las marinas de Australia y Canadá. Entre los países que no obstante su importante posición geográfica y el hecho de poseer acorazados, carecen sin embargo de portaaviones, tenemos a la Argentina, Brasil y Chile, en Sud América, países que, dada su creciente importancia política —tanto económica como social—, hace suponer que los mismos no demorarán en incorporar por lo menos dos portaaviones, de mediano tonelaje, a sus respectivas marinas.

Si bien no se pretende que estas naciones sudamericanas cuenten con portaaviones gigantescos de 60.000 toneladas y 100 aviones, como los norteamericanos, o de 36.000 toneladas y 110 aviones, como los más modernos británicos, se considera factible que ellas pueden hacer construir portaaviones de un desplazamiento de 25.000 toneladas, puesto que ya, en otras oportunidades, se han provisto de acorazados similares a los más modernos de las grandes potencias navales. En todas las construcciones navales deben tenerse presente, por supuesto, las enseñanzas de la segunda guerra mundial, es decir, solamente pueden considerarse como flotas efectivas aquellas que tengan su correspondiente aviación naval.

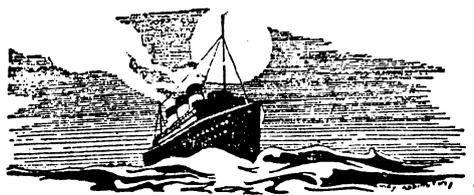
¿Cuáles fueron los resultados del empleo de la aviación en la guerra naval?

De un total de 23 acorazados hundidos, 13 lo fueron por ataques aéreos, o sea el 57 %; de 47 portaaviones, 23, o sea el 50 %; de 92 cruceros, 36, o sea el 40 % ; y de 410 destructores, 157, o sea el 38 %.

Pero estas cantidades no son suficientes para señalar la importancia de la intervención de la fuerza aérea en la segunda guerra mundial. En efecto, todas las operaciones de desembarco, tanto las realizadas en el Mediterráneo (Sicilia, Salerno y Anzio), como en la costa occidental de Francia y, finalmente, en las numerosas islas japonesas poderosamente defendidas, sólo pudieron llevarse a cabo con el efectivo apoyo aéreo aliado, que anuló prácticamente toda intervención aérea enemiga.

Durante el transcurso de la guerra, tampoco a las potencias del Eje escapó la capital importancia de los portaaviones, lo que se destaca por el hecho de que tanto Alemania como Italia procedieron a dotar de aviones a buques mercantes veloces o bien transformaron a éstos en portaaviones. Pero estos propósitos no pudieron ser cumplidos, en Alemania por la escasez de materias primas y aviones, y en Italia por haber tenido que capitular. Tanto Alemania como Italia habían reconocido la imprescindible necesidad de la cooperación entre portaaviones y buques de superficie para el buen éxito de las operaciones, ¡pero tarde!

El creciente empleo de portaaviones por parte de los aliados paralizó finalmente las operaciones navales de las potencias del Eje, y no parece exagerado afirmar que, en la actualidad, corresponde a estas unidades las tareas propias del acorazado en el pasado, y que el portaaviones será el elemento preponderante de toda fuerza naval.



Síntesis histórica del período mecánico de la propulsión naval

Por el Capitán de Navío (T) Carlos A. Perticarari

La evolución histórica de los medios navales de propulsión está estrechamente ligada a la fuente de energía motriz utilizada; por ello es que la historia de la propulsión naval se divide en tres grandes períodos: a remo, a vela y mecánico, correspondiendo cada uno, respectivamente, a la utilización de la energía muscular del hombre, a la fuerza del viento y a la energía térmica de los combustibles.

Analizando el estado de las construcciones navales en las épocas de transición de uno a otro período, se observa un hecho muy significativo: que cada período finaliza cuando los buques han alcanzado su máximo perfeccionamiento técnico. Se puede decir, entonces, que la búsqueda de soluciones revolucionarias se impone cada vez que el sistema en uso ha alcanzado un estado de saturación tal, que cada modesto progreso ulterior se logra sólo al precio de esfuerzos excesivos. Esto ocurrió al final del período de propulsión a remo, cuando ni el perfeccionamiento mecánico del remo, ni el aumento de los bogadores, ni la elección de los hombres más resistentes a la fatiga, podía lograr positivas ventajas. Ese momento histórico fue propicio para el advenimiento de la propulsión a vela.

La situación se repite algunos siglos después. Los buques que combatieron en Trafalgar eran un ejemplo de perfección en su género; desde aquel momento, fue prácticamente imposible construir un velero con características superiores a las de sus contemporáneos. Por segunda vez en la historia parecía que el desarrollo de los medios marítimos de propulsión había llegado a un punto muerto, pero también esta vez surgió triunfalmente un nuevo rumbo: los buques con propulsión a vapor pronto pusieron de manifiesto su enorme superioridad táctica sobre los veleros, pasando,

en poco más de un siglo, desde el rudimentario prototipo de propulsión a ruedas al moderno buque de batalla.

La historia se repite en nuestros tiempos por tercera vez. El período mecánico ha alcanzado una fase de saturación tal, que sólo podrá ser superado adoptando un rumbo sustancialmente distinto. Las potencias requeridas para las elevadas velocidades de las naves de guerra modernas comprometen un gran porcentaje de peso y espacio; valores que no podrán ser sobrepasados sin afectar seriamente la protección, el armamento y la reserva de combustible. Las plantas de propulsión actuales han alcanzado su máximo desarrollo y perfeccionamiento, vislumbrándose así la aparición de un cuarto período en la historia de la propulsión naval: el período atómico, que utilizará la *fisión nuclear* como fuente de energía.

En este artículo nos referiremos a la génesis, desarrollo y perfeccionamiento operado en las plantas propulsoras navales durante el período mecánico.

Puede afirmarse que la aplicación y el desarrollo de las máquinas de propulsión de los buques tuvo un efecto más decisivo en la guerra naval que cualquier otro adelanto desde la invención de la pólvora.

Sería muy extenso y escaparía a la finalidad del presente trabajo, abordar todos los factores incidentes y los problemas planteados cada vez que, en la pujante y continua evolución de la maquinaria de propulsión naval, se han introducido innovaciones exigidas por los requerimientos de la guerra en el mar; por ello es que nos referiremos primeramente y en forma sucinta, a las condiciones operativas que en toda época han sido requeridas al aparato motor, sobreentendiéndose que estos mismos requerimientos han tenido en cada época exigencias que deben relacionarse con los adelantos técnicos de su tiempo.

Pasaremos después a resumir, concretamente, las transformaciones experimentadas por las plantas propulsoras que aquellas exigencias han impuesto en cada una de las siete etapas en que dividiremos la historia de la maquinaria naval desde sus orígenes hasta nuestros días.

CONDICIONES OPERATIVAS REQUERIDAS AL APARATO MOTOR

Las condiciones operativas y de funcionamiento exigidas al aparato motor de un buque de guerra, son más severas, sin comparación posible, que las de un aparato motor de un buque mercante o de una maquinaria fija.

El buque de guerra debe poder navegar y evolucionar con facilidad, tanto en aguas restringidas y en condiciones difíciles, como a poca velocidad. Debe poder realizar viajes a una navegación de marcha económica, maniobrar en evoluciones tácticas y desarrollar en el combate o en los ejercicios la máxima velocidad. Además, el aparato motor debe poder funcionar en una extensa escala de velocidades y pasar rápidamente de una a otra, siendo necesario, a menudo, que estos cambios se hagan en forma imprevista.

Mientras que en pocos minutos las máquinas deben poder pasar del régimen más bajo al más alto, las calderas deben estar en condiciones de bajar, en pocos segundos, de toda la carga a casi un décimo de su capacidad. En todas estas maniobras, las chimeneas no deben despedir humo ni las válvulas de seguridad descargar vapor. Además, las formaciones tácticas de los buques de guerra y especialmente las navegaciones en formación cerrada, no permiten limitaciones en las velocidades.

Pero las condiciones de funcionamiento más importantes que se exigen al aparato motor de un buque de guerra son las de resistencia al mar abierto; a saber: seguridad, estabilidad de la potencia, autonomía, independencia de sus bases de apoyo logístico y simplicidad.

Seguridad de funcionamiento.

Es ésta, sin duda, la primera cualidad de un aparato motor; aun con mar gruesa, todas las piezas de una maquinaria deben responder plenamente a esta exigencia, sobre todo si se tiene en cuenta que, durante el combate, el buque debe navegar a la velocidad máxima y que toda avería o desperfecto en un órgano importante origina una reducción de la velocidad y, por lo tanto, una desventaja táctica con todas sus consecuencias para el buque o para la formación.

Además, la seguridad en el funcionamiento tiene una influencia indirecta sobre todo el poderío bélico de una flota.

Muchas reparaciones de los aparatos motores, tales como las averías en las auxiliares, desperfectos en las paletas de las turbinas, rotura de tubos de las calderas, etc., no siempre pueden ser llevadas a cabo con los medios de a bordo y requieren la intervención de los talleres generales de las bases navales, con la consiguiente pérdida de tiempo, disminución de la eficiencia de la flota e interrupción del adiestramiento de toda la tripulación.

Por lo tanto, a fin de asegurar la continuidad del servicio y prevenir cualquier sorpresa, constituye una necesidad indiscutible la de seleccionar el material más adecuado y someter todas las innovaciones a amplias pruebas prácticas y de laboratorio. Ante esta necesidad el costo pasa a segundo plano.

Estabilidad de la potencia motriz.

Por estabilidad de la potencia motriz debe entenderse la posibilidad de mantener el gobierno del buque y su maniobrabilidad aun cuando se manifiesten desperfectos en el aparato motor a causa de averías o de daños sufridos durante el combate. Esta posibilidad depende de la elección del tipo de aparato motor, de que la maquinaria sea mecánicamente compacta, de la duplicación de las auxiliares, de las transmisiones y de las conexiones.

El aumento de la estabilidad de la potencia implica, por lo general, un aumento de peso del aparato motor.

Autonomía.

La autonomía o, en otras palabras, la distancia que el buque puede recorrer sin reabastecerse de combustible, depende de la velocidad, de la eficiencia de la instalación y del tipo de combustible.

En los buques de guerra es necesario determinar con qué medios pueden obtenerse los más grandes requisitos militares y, por lo tanto, la consideración del mayor costo no debe prevalecer en detrimento de las características del buque.

Independencia de sus fases de apoyo logístico.

La ventaja de una gran autonomía se relaciona, en parte, con la medida en que el buque pueda prescindir de sus bases para reparaciones.

La máxima provisión de combustible y la mayor autonomía serían de escaso valor si, al mismo tiempo, el aparato motor no estuviera libre de desperfectos.

Las máquinas de los buques de guerra deben ser construidas de tal manera que sean suficientes pocas semanas de permanencia, por año, en sus bases, para reparaciones.

Todos los trabajos de conservación y las pequeñas reparaciones necesarias deben poderse realizar con los medios de a bordo, los cuales deben incluir, por lo tanto, conocimientos especiales por

parte del personal y la disponibilidad de herramientas y equipos apropiados.

Simplicidad.

Por último, es necesario tener en cuenta en los proyectos de plantas propulsoras que cuanto mayor sea la complejidad técnica de un aparato motor, tanto mayor deberá ser la capacidad profesional requerida al personal y que, además, el personal militar presta servicios a bordo por un tiempo relativamente breve y está sujeto a cambios frecuentes.

La instalación más perfecta y eficiente pierde todo su valor cuando el personal militar es de capacidad mediana y no puede gobernarla en condiciones difíciles.

Más de una vez se ha dicho que es la capacidad humana la que pone en movimiento una maquinaria y que de ella dependen el éxito o el fracaso.

Estas consideraciones deben servir de guía al proyectar y construir una maquinaria, a fin de encontrar la justa armonía entre la simplicidad y solidez de construcción y las otras condiciones opuestas.

Establecidos los requisitos que debe contemplar el proyecto de una planta propulsora, veamos ahora la incidencia de esos factores en la evolución de la maquinaria en cada una de las siete etapas en que hemos dividido su desarrollo hasta llegar a las complejas instalaciones actuales.

1. ETAPA GENÉTICA DE LA PROPULSIÓN MECÁNICA

En el año 1800, después de los perfeccionamientos introducidos por Watt en las máquinas de vapor terrestres, empieza lo que se llamó *era del vapor* para la propulsión, instalándose, con carácter experimental en algunos buques mercantes, máquinas alternativas monocilíndricas de doble efecto, con propulsor a ruedas de 20 ó 30 v.p.m., condensador a mezcla, y calderas de tubos de llama directa que producían vapor a una presión de 5 libras por pulgada cuadrada.

Fulton, de nacionalidad norteamericana, fue el gran animador de esta época. En el año 1803 construye un buque de vapor a ruedas que navegó por el río Sena a razón de 4 nudos y, posteriormente, en 1807 recorre una distancia de 157 millas sobre el río Hudson a una velocidad de 5 nudos.

Recién en el año 1820, y venciéndose muchas dificultades, comenzaron a instalarse las máquinas de vapor en los buques de guerra como auxiliares de la propulsión a vela.

Por ese entonces, los viejos marinos se coligaron contra el intruso que amenazaba destruir el romance de la belleza del mar. Por ello es que fue sumamente difícil vencer el ya tradicional orgullo por los apuestos y gallardos veleros.

Se consideraba demasiada concesión haber admitido el vapor, por lo que se adoptó el método conservador y contemporizador de retener la navegación principal a vela y utilizar el vapor como auxiliar.

Esta puja entre la vela y el vapor llegó a tal proporción, que el subsecretario de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica de ese entonces, Mr. Paulding, se quejaba en cierta ocasión que estaba “sobresaturado de vapor” y expresó, además, en su diario, que “jamás consentiría que los grandiosos buques de vela sean suplantados por los nuevos y feos monstruos marinos.”

La incompreensión y la ignorancia de la mecánica eran tales, que la nueva invención hizo decir a Lord Napier en el Parlamento británico: “Señor presidente: cuando entramos a la Marina de Guerra de Su Majestad y enfrentamos los azares de la guerra, vamos preparados a ser cortados por machetes, a ser acribillados por las balas y a ser destrozados por las granadas; pero, señor presidente, no vamos preparados para ser hervidos vivos.”

No obstante esta oposición inicial, la maquinaria de vapor ganó prontamente sus adeptos.

El condensador de superficie se introdujo en 1838 y fue generalmente aceptado cuando se resolvió la dificultad que provenía de las dilataciones y contracciones de los tubos de circulación de agua.

Las ruedas de paletas nunca tuvieron mucha aceptación para propulsar los buques de guerra: eran muy vulnerables y ocupaban un espacio considerable que estos buques necesitaban para sus baterías.

Por el año 1840 se introdujo la hélice propulsora, mucho menos vulnerable. Su ventaja sobre las ruedas de paletas quedó demostrada en una forma práctica e indiscutible cuando, en 1845, el “*Rattler*” provisto de hélice y el “*Alecto*” munido de ruedas, ambos de la Marina Real Británica, fueron amarrados popa con popa. Se dejó que el “*Alecto*” diera toda fuerza adelante mientras la máquina del “*Rattler*” estaba parada, pero cuando ésta se puso

en marcha, el "*Alecto*" se detuvo y fue finalmente remolcado por la popa a una velocidad de 2½ nudos, a pesar de todos sus esfuerzos por navegar en dirección opuesta.

Aunque la hélice superó las principales objeciones que se oponían a la adopción de la propulsión a vapor de los buques de guerra, había cierto reparo en abandonar los viejos veleros de línea. Hasta el año 1859 se continuó construyendo gran cantidad de buques propulsados exclusivamente por velas.

El primer buque de propulsión mixta que atravesó el Atlántico fue el mercante canadiense "*Royal William*", en el año 1813, y recién en el año 1838, el Atlántico Norte fue cruzado por primera vez por un buque de propulsión enteramente mecánica, siéndolo por el mercante "*Great Western*", de 2.300 toneladas de desplazamiento, 750 caballos y 15 libras por pulgada cuadrada en calderas. Hizo la travesía en 14 días.

2. ETAPA DEL DESARROLLO DE LA PROPULSIÓN MECÁNICA

Esta etapa se inicia en el año 1872, con la construcción de los acorazados británicos tipo *Dreadnought* de 18.000 toneladas de desplazamiento, enteramente metálicos y carentes de velas.

Eran buques de dos hélices, cada una de las cuales estaba accionada por una máquina alternativa de tres cilindros y 65 v.p.m.

Cada máquina tenía un cilindro de A.P. y dos de B.P., siendo estos últimos de 2,25 metros de diámetro. Las presiones en las calderas se habían elevado a 60 libras por pulgada cuadrada, después de haberse introducido cambios radicales en su diseño por la desastrosa explosión de una caldera que mató a 45 personas en el "*Thunderer*", mientras realizaba sus pruebas en 1876.

Hacia fines del siglo pasado los adelantos producidos en la fabricación de aceros permitieron realizar importantes progresos en la construcción de cascos, máquinas y calderas. Las presiones de vapor se elevaron a 250 libras por pulgada cuadrada y la velocidad de las máquinas llegó a 112 v.p.m.

Esta etapa marca la cima del progreso de las máquinas alternativas y de las calderas cilíndricas, a la cual se llega al finalizar el año 1900, en que empiezan a construirse buques con máquinas de cuádruple expansión, con calderas cilíndricas de doble frente y ocho hornos.

La obra culminante de la ingeniería mecánica de esta etapa fue la maquinaria del mercante de pasajeros alemán, el "*Kaiser Guillermo II*", en el año 1902, buque éste de dos hélices, con 21.500

caballos por eje, accionado cada uno por dos máquinas de cuádruple expansión acopladas en serie, que tenían la gigantesca altura de 15 metros. Su planta evaporante estaba constituida por 12 calderas cilíndricas de doble frente y 7 de simple frente.

3. ETAPA DE TRANSFORMACIÓN DE LA PROPULSIÓN MECÁNICA

En el año 1897 había ocurrido un acontecimiento muy importante en el mundo de la ingeniería naval, que estaba destinado a tener grandes repercusiones. En la exposición aniversario realizada en Spithead, Inglaterra, Parsons presentó la turbina de vapor de su nombre instalada en el yate "*Turbinia*", primera embarcación que se propulsó con este tipo de aparato motor.

Fue precisamente la tenacidad, audacia y genialidad de Parsons en Inglaterra y de Curtís en Norteamérica, lo que desplazó a las máquinas alternativas de su hegemonía en la propulsión naval.

Los primeros buques de guerra equipados con turbinas fueron los torpederos británicos "*Cobra*" y "*Viper*", de 370 toneladas de desplazamiento, que alcanzaron a desarrollar una velocidad de 34 nudos en las pruebas, con una potencia de 10.000 caballos a 1.050 v.p.m.

Después de la experiencia obtenida con las turbinas de estos torpederos, se decidió, en el año 1906, instalar turbinas *Parsons* en los acorazados británicos de la nueva clase *Dreadnought*. El primero de estos buques, de 18.000 toneladas de desplazamiento, desarrolló una velocidad de 21 nudos, con una potencia total de 21.000 caballos efectivos distribuidos en sus cuatro ejes.

Estos buques, construidos en la época en que Alemania trataba de sobrepasar a Inglaterra en la construcción de acorazados, ejercieron una poderosa influencia, no sólo al establecer un nuevo standard en los diseños navales, sino también al mantener el equilibrio del poder naval en favor de Inglaterra.

No obstante los resultados prácticos obtenidos, los defensores de las máquinas alternativas sostenían que el vapor de altas presiones podía ser empleado más económicamente en los cilindros de las máquinas alternativas que en las turbinas. Admitían, sin embargo, el mejor aprovechamiento de las bajas presiones en las turbinas, de lo cual resultó la combinación de ambos tipos de máquinas.

Las gigantescas naves de pasajeros, el "*Olimpio*" y el "*Titanic*", construidas en el año 1911 en Inglaterra, de 45.000 toneladas de registro bruto, 50.000 caballos y 22,5 nudos, eran accionadas por máquinas alternativas sobre los dos ejes laterales que

descargaban su vapor a una turbina de baja presión instalada en el eje central.

Aunque posteriormente este sistema fue empleado en los vapores "*Laurentic*" y "*Britanic*", no ganó popularidad, por cuanto imponía ciertas limitaciones en la potencia.

El desarrollo de grandes poderes sobre los ejes con la adopción de las turbinas de acoplamiento directo creó, paralelamente, la necesidad de reducir el consumo de combustible con instalaciones de mejor rendimiento; por ese motivo, en los vapores "*Imperator*" y "*Vaterland*", construidos en Alemania en los años 1912: y 1914, respectivamente, y en el "*Aquitania*", que se construyó en Inglaterra en ese último año, se instaló el sistema de turbina de alta presión a babor, descargando su vapor a una turbina de presión intermedia a estribor, y luego a dos de baja presión en cada uno de sus ejes centrales.

Las calderas de tubos de agua, que después de los primeros experimentos llevados a cabo en el año 1804 se habían abandonado, volvieron a experimentarse en el año 1885 a bordo de algunos buques, aunque con muchos inconvenientes, por no ser adecuados los materiales para ese tipo de calderas. Después de algunos progresos y perfeccionamientos, el Almirantazgo Británico nombró, en el año 1900, una comisión especial para estudiar las ventajas e inconvenientes de las calderas de tubos de agua, comparadas con las calderas cilíndricas. La comisión, después de muchos ensayos, dejó sentadas las ventajas de las primeras y que las calderas cilíndricas debían ser suplantadas por aquéllas en todos los buques de guerra. Esta decisión produjo una gran conmoción en el orden técnico y empezó lo que se llamó la *batalla de las calderas*, que aún no terminó en nuestros días.

El motor de combustión interna a presión constante construido por primera vez en Estados Unidos de Norteamérica por Brayton en el año 1873, no tuvo éxito por las frecuentes explosiones. En realidad, el verdadero inventor del motor endotérmico a presión constante fue el ingeniero alemán Diesel, por la divulgación que alcanzó su trabajo original que publicó en el año 1893 titulado: *Teoría y construcción de un motor térmico nacional que sustituya tanto a la máquina de vapor como a los otros motores térmicos conocidos*.

En este folleto, el ingeniero Diesel describe el funcionamiento del nuevo motor e intenta demostrar su superioridad en el aprovechamiento del combustible, proponiendo como tal al carbón pulverizado.

El motor Diesel empezó a aplicarse en la propulsión allá por el año 1910, en Alemania, sin que en este período llegara a constituir rival alguno para la turbina de vapor.

4. ETAPA DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Esta etapa se caracteriza fundamentalmente por la introducción del engranaje de reducción y del petróleo como combustible.

El crucero de batalla "*Hood*" fue el primer buque de guerra de alto poder donde, en el año 1915, se instaló el engranaje reductor para armonizar las rotaciones de óptimo rendimiento del propulsor y de la turbina. Aunque la potencia total sobre sus ejes era de 140.000 caballos, no superaba en mucho a la de los cruceros de batalla "*Repulse*" y "*Renown*", movidos por turbinas de acoplamiento directo.

La adopción de los engranajes reductores permitió reducir las dimensiones de las turbinas, haciendo posible elevar las presiones y temperaturas del vapor; pero, no obstante, las presiones de las calderas acuotubulares, ya universalmente adoptadas, no excedían sensiblemente de las utilizadas en las clásicas calderas cilíndricas.

Cuando se discutió el problema del engranaje reductor, se pensó también en solucionar este problema con el acople eléctrico entre la turbina y la hélice (sistema llamado propulsión turboeléctrica). El acople de engranajes fue adoptado definitivamente en Inglaterra una vez perfeccionados los métodos del maquinado: en cambio, el acoplamiento eléctrico fue perfeccionado en los Estados Unidos de Norteamérica y ensayado con muy buen resultado en el año 1913 en el acorazado "*Neiv México*", seguido sucesivamente por otros buques capitales, hasta culminar en las gigantescas instalaciones turboeléctricas de los portaaviones "*Lexington*" y "*Saratoga*", de 190.000 caballos.

La idea de quemar petróleo en lugar de carbón ya había comenzado a tener aceptación antes de que estallara la primera guerra mundial. La guerra encontró a la marina en un período de transición: la mayoría de los buques quemaban solamente carbón; algunos tenían dispositivos que les permitían quemar ambos combustibles, y otros, particularmente torpederos, utilizaban petróleo solamente.

Durante esta guerra se puso en evidencia el grave inconveniente que representaban las perforaciones de los tubos de los condensadores, producidas por la corrosión galvánica. El vicealmirante Goodwin, de la Marina británica, expresó, en cierta oportu-

nidad, que la corrosión en los condensadores fue, durante la guerra del 14 al 18, lo que más preocupó al Almirantazgo respecto a la maquinaria de la flota. Fue por ello que rápidamente se reemplazó el latón de los tubos por una aleación de cupro-níquel, altamente resistente al ataque electroquímico.

En esta etapa el motor Diesel adquirió un rápido desarrollo y tuvo amplia aceptación en la propulsión de submarinos.

5. ETAPA DE ESTABILIZACIÓN Y PERFECCIONAMIENTO

Este período abarca el tiempo comprendido entre las dos guerras mundiales (1914-1939), y se caracteriza más bien por el progreso gradual en todos los órdenes que por adelantos espectaculares de la ingeniería mecánica.

Hacia 1920 se habían adoptado las turbinas y las calderas de petróleo en todos los buques de superficie, excepto los más pequeños, y el vapor recalentado, que ya tenía muchas aplicaciones terrestres, comenzó a considerarse seriamente.

En los acorazados británicos "*Nelson*" y "*Rodney*" la presión de trabajo de las calderas se había elevado, en el año 1928, de 250 a 300 libras por pulgada cuadrada y la temperatura del vapor recalentado pasó de 300°C a 330°C.

A fin de reducir la vulnerabilidad de la planta propulsora en todos los buques mayores que los torpederos, se adoptó el sistema de hacer independientes entre sí las máquinas de un mismo buque, de manera que cada hélice fuera accionada por máquinas que recibieran vapor de sus propias calderas, enteramente independientes de las demás unidades.

Como las turbinas tienen su rendimiento máximo en su potencia máxima, se debieron efectuar arreglos especiales para obtener un funcionamiento eficiente a potencias menores exigidas por las velocidades de crucero en tiempo de paz o de guerra. En algunos buques se instalaron pequeñas turbinas para la marcha de crucero y se las acopló directamente o por medio de engranajes a las turbinas principales de propulsión.

Tal disposición aumentaba el peso y el espacio de las máquinas propulsoras y originaba complicaciones en las tuberías de vapor. Este problema se solucionó, posteriormente, con las ventajas que representaba colocar etapas de crucero delante de la turbina principal e incorporadas a su misma envuelta.

Los sistemas para quemar petróleo en las calderas fueron muy perfeccionados en este período; se mejoraron los quemadores y los

dispositivos para mezclar el combustible con el aire necesario para la combustión.

La reducción del diámetro de los tubos de las calderas permitió aumentar la superficie de calefacción para un espacio dado. Es interesante observar que mientras el "*Repulse*" tenía 42 calderas de tubos grandes para sus 110.000 caballos, el "*Hood*", proyectado tan sólo unos pocos años después, tenía 24 calderas de tubos pequeños para desarrollar una potencia de 140.000 caballos, y un portaaviones moderno de 150.000 caballos sólo tiene 8 calderas de tubos pequeños.

Un proyecto interesante y avanzado de este período fue la planta propulsora destinada al torpedero inglés "*Acheron*", en 1930. Se trató de aproximarse a las condiciones de régimen de vapor de las centrales eléctricas terrestres. El "*Acheron*" usó vapor a la presión de 500 libras por pulgada cuadrada y recalentado a 400°C, mientras que los demás de su clase lo utilizaban a 300 libras por pulgada cuadrada y 330°C. Se cumplieron con éxito las pruebas y, a toda fuerza, se obtuvo una economía de combustible de) 25 % con respecto a los demás buques de su clase.

Aunque estos progresos fueron satisfactorios, era evidente que al proseguir las investigaciones, particularmente en los problemas metalúrgicos relacionados con las crecientes temperaturas del vapor y con el perfeccionamiento de los métodos de fabricación, podrían lograrse resultados mejores aún. Sin embargo, hacia el año 1936 se cernía sobre Europa el peligro de un nuevo conflicto bélico y debía adoptarse un plan para la realización de un gran programa de construcciones. Se decidió entonces no correr el riesgo que implicaba la adopción de grandes adelantos de carácter experimental; como resultado, al estallar la guerra mundial de 1939, las presiones y temperaturas de vapor de las calderas de los acorazados y cruceros eran, término medio, de 400 libras por pulgada cuadrada y 370°C, y en los torpederos 300 y 340, respectivamente.

Durante esta etapa, la franca competencia entre el vapor y el motor Diesel alentó a los proyectistas para continuar con nuevos diseños de calderas en el afán de eliminar algunos de sus inconvenientes frente al progreso alcanzado por las máquinas modernas. Fue así como aparecieron las calderas especiales de elevado poder evaporante y de reducido peso y espacio, entre las que podemos citar las calderas Benson, unitubulares, que vaporizan a la presión crítica (225 kg/cm²) y las calderas Velox, de extraordinaria fle-

xibilidad de maniobra. No obstante, estas concepciones, aplicadas a la propulsión naval, no han salido aún del campo experimental.

Cuando la marina de guerra alemana, pasados los primeros años de la guerra del 14, pudo reemplazar sus unidades más antiguas, se mantuvo fiel a las instalaciones de vapor, tratando de aplicar en ellas la evolución que mientras tanto habían sufrido las máquinas de esta clase; pero, por otra parte, reanudó con todo entusiasmo los trabajos experimentales en los motores de combustión interna, los que prometían dar notables resultados. De ello resultó la instalación de motores Diesel, para la marcha de crucero, en los cruceros clase *K* (“*Königsberg*”, “*Karlsruhe*” y “*Köln*”).

Posteriormente, con los nuevos progresos, se instalaron 4 motores Diesel, acoplados al mismo eje, con una potencia total de 12.000 caballos para la marcha de crucero a 18 nudos en el crucero “*Leipzig*”, cuya propulsión principal consistía en dos unidades turbo-reductoras de 15.000 caballos cada una para accionar ambos ejes laterales. El eje central era accionado por los cuatro motores Diesel de crucero, pero con hélice de paso variable, para hacerla trabajar también en la marcha a toda fuerza.

Los motores del acorazado de bolsillo alemán “*Deutschland*” de 10.000 toneladas, fueron la evolución lógica de los del “*Leipzig*”. Tenía aquel acorazado, propulsado únicamente con motores Diesel, 8 unidades de 9 cilindros y de 7.500 caballos cada una.

6. ETAPA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Durante esta contienda poco fue el progreso de las máquinas de propulsión naval.

La mina magnética produjo muchos inconvenientes debidos a los efectos de choque en las piezas débiles y frágiles de la maquinaria, hechas de acero fundido, motivo por el cual, para disminuir sus efectos, se debieron adoptar medidas urgentes relativas a cambios del material, eliminación de partes salientes y montaje elástico de las máquinas.

La guerra submarina alemana puso en evidencia la necesidad de disponer de numerosas corbetas y fragatas para escolta de convoyes. Para producirlas en cantidades aproximadas a las requeridas, se utilizaron grandes sectores de la industria hasta ese momento ajenos a la construcción de buques de guerra y que empleaban métodos de producción en masa. Se introdujo así, nuevamente, un tipo sencillo de máquina alternativa, en cuya producción tenían

experiencia muchos fabricantes, y que prestaron excelentes servicios en estos buques.

El mayor avance de la técnica naval en esta etapa lo constituye la introducción del peróxido de hidrógeno en la propulsión de submarinos de la marina alemana.

En el año 1943 los alemanes comprendieron que las fuerzas antisubmarinas se habían impuesto al submarino tipo *VII-C*, en el cual habían cifrado hasta entonces sus esfuerzos.

En el verano del año 1943 se reunió un grupo de eminentes proyectistas y técnicos de la marina alemana y proyectaron el tan discutido submarino tipo *XXI*, de 1.600 toneladas de desplazamiento en superficie y 16,5 nudos en inmersión durante una hora, logrando esta velocidad tan elevada mediante el uso de baterías eléctricas especiales de placas muy finas.

Mientras tanto, Walter logró acelerar en Kiel la aceptación de un submarino impulsado por un motor enteramente nuevo. Desde el año 1935 había estado realizando experimentos con el peróxido de hidrógeno (agua oxigenada o *ingolin*, en términos técnicos) y antes de la guerra había construido ya un submarino experimental de 80 toneladas, que utilizaba dicho peróxido y que desarrolló en inmersión una velocidad de 25 nudos.

Durante la guerra, Walter supervisó 4 submarinos de escuela, el primero de los cuales comenzó a operar en 1943. Se conocieron a estos submarinos con la denominación de tipo *XVII*. Le siguieron luego 5 submarinos tipo *XVII-B*, de 380 toneladas de desplazamiento en superficie y 25 nudos en inmersión, pero nunca efectuaron acción militar alguna por no disponer de suficiente cantidad de peróxido para operar en el mar.

Cuando terminó la guerra, se había gestado la última palabra en materia de máquinas propulsoras de peróxido de hidrógeno, aplicadas a submarinos de 900 toneladas de desplazamiento en superficie y 24 nudos en inmersión. La planta propulsora desarrollaba una potencia de 7.500 caballos.

El motor de peróxido de hidrógeno consta, en síntesis, de una turbina convencional de vapor accionada por los gases generados en una cámara donde se produce la combustión del Diesel-oil. Se utiliza como comburente el oxígeno que se genera por la disociación del peróxido de hidrógeno, almacenado en tanques especiales, cuando pasa por un catalizador. Además, para disminuir la temperatura de combustión dentro de valores admisibles para los ma-

teriales, se inyecta a esta cámara el vapor de agua que proviene de la disociación del peróxido y una cantidad extra de agua dulce.

Como se ve, este motor térmico puede funcionar en inmersión, ya que no necesita aire atmosférico para la combustión. Los gases de escape, constituidos en gran proporción por vapor de agua, se condensan, siendo necesario, solamente, descargar al exterior una pequeña cantidad de anhídrido carbónico.

7. ETAPA ACTUAL

Esta última etapa se inicia al finalizar la segunda guerra mundial y en ella podemos destacar dos hechos notables por la revolución que imponen en materia de propulsión naval: la turbina de gas y la utilización de la energía nuclear.

Turbina de gas.

La turbina de gas es nueva sólo en cuanto a su aplicación para la propulsión de buques, ya que su desarrollo se ha verificado durante un largo período de años.

La primera patente para una turbina de gas fue otorgada en 1791 y sus propuestas se acercaban en forma asombrosa a los principios modernos.

Las ventajas teóricas de las turbinas de gas dependen de la posibilidad de emplear los gases de la combustión, generados en la cámara de presión constante, a temperaturas mucho más altas que las de la práctica común para el vapor, por lo cual es indispensable utilizar materiales especiales de gran resistencia a elevadas temperaturas; por tal motivo es que las turbinas de gas son particularmente adecuadas para la propulsión de aviones, en los que la larga vida de la maquinaria no es un requisito esencial.

Después de los progresos metalúrgicos de los últimos años, ha sido posible perfeccionar las turbinas marinas de gas y su aplicación, por vez primera en la propulsión, se efectuó en el año 1947, sobre una cañonera inglesa de 100 toneladas, en reemplazo de uno de sus tres motores propulsores de nafta.

La turbina era de 2.500 caballos y el experimento tuvo amplio éxito, proporcionando una valiosa información acerca del funcionamiento práctico de una turbina de gas en el mar.

En el año 1951, por vez primera cruzó el Atlántico Norte un buque propulsado únicamente por turbinas de gas; fue el petrolero inglés "*Auris*", con turbinas de gas acopladas eléctricamente a la hélice propulsora.

En síntesis, una turbina de gas consta de una cámara donde se quema el combustible, a presión constante, con un gran exceso de aire para disminuir la temperatura de combustión a valores admisibles por los materiales. Los gases de la combustión impulsan luego una turbina cuyo funcionamiento no difiere mayormente de las turbinas de vapor. Esta turbina produce la fuerza motriz necesaria para la propulsión y para mover el compresor de aire que absorbe gran parte de su potencia; el aire, antes de llegar a la cámara de combustión, pasa por un intercambiador de calor para recuperar el calor de escape de los gases, aumentando así el rendimiento de la máquina.

Propulsión nuclear.

Las aplicaciones de la energía nuclear en la propulsión de submarinos se han originado en la necesidad de hacerlos más ligeros y más silenciosos, y que pudieran tener mayor radio de acción y más larga estadía en el mar que los que operaron en la última guerra mundial.

La realización del programa de energía nuclear naval de los Estados Unidos de Norteamérica fue un ejemplo clásico de trabajo en cooperación. Allí se mancomunaron, para que el programa tuviera éxito, la experiencia de los ingenieros, la capacidad de los físicos nucleares y la industria privada.

Se tuvieron que producir metales nuevos, y se ingenieron procesos completamente nuevos para producirlos, refinarlos y probarlos.

La magnitud de esta tarea ha sido destacada por el presidente Truman en su discurso al poner la quilla del primer submarino nuclear, el "*Nautilus*", el 14 de junio de 1952, cuando dijo: "Miles de personas han participado en proyectar, desarrollar y construir la instalación de energía de este buque: hombres de la Marina y de la Comisión de Energía Atómica, del gobierno y de la industria, de la gerencia y del obrero, todos han trabajado y aprendido juntos."

Se calcula que este submarino atómico de 2.800 toneladas de desplazamiento ha costado 55 millones de dólares.

Más de la mitad de sus 90 metros de eslora están ocupados por la planta propulsora compuesta del reactor térmico, las calderas y los turbo-reductores. Esta planta impulsa al submarino a 25 nudos en inmersión durante 50 días sin reabastecerse.

En síntesis, la planta propulsora del “*Nautilus*” consta de un reactor térmico que cede calor a un fluido intermedio que lo rodea (agua radioactiva a presión). Este fluido, a su vez, transmite el calor a una caldera especial generadora del vapor de agua que acciona la turbina de propulsión.

No es otra cosa, esquemáticamente, que una planta convencional moderna en que se ha reemplazado al petróleo, como fuente de calor, por el reactor térmico.

CONSIDERACIONES FINALES

En lo que va de este siglo, ha sido asombroso el progreso de la maquinaria naval, progreso que no tiene parangón con época alguna de la humanidad; estos avances han superado la imaginación de los más grandes visionarios y no debe pensarse que con la aplicación de la energía atómica a la propulsión hayamos alcanzado el escalón más alto; por el contrario, los descubrimientos científicos de estos últimos años nos demuestran que, en menos de una generación, puede lograrse lo que la fantasía humana ni siquiera puede concebir.

Esta reflexión nos induce a meditar sobre la necesidad de no abandonar el estudio de los últimos progresos técnicos y científicos, para no encontrarnos en situación desairada cuando la ocasión nos brinde el momento de poner en juego nuestra preparación.

Es aquí propicia la oportunidad para repetir uno de los párrafos del artículo titulado: *El oficial naval y la marina del futuro*, publicado en la revista “*United States Naval Institute Proceedings*”, de mayo de 1949; su autor, Warner Elton Strobe, hablando de la capacitación futura del oficial de marina, dice lo siguiente: “El oficial embarcado deberá comprender, para poder emitir un juicio de valor, las condiciones distintas bajo las cuales operará la marina del futuro. Lo que más contribuye a la comprensión es el conocimiento; conocimiento de los problemas involucrados y conocimiento del alcance y las derivaciones de los diversos descubrimientos e invenciones científicas. Naturalmente, es absolutamente imposible que el oficial embarcado se convierta, además de sus tareas regulares, en un ingeniero constructor, en un experto, en electrónica y en un experto en física nuclear. Los vastos alcances de la ciencia, de la cual la marina adquiere sus mejoras, son demasiado grandes para que un solo hombre las abarque. Pero el oficial naval competente descuidará sus responsabilidades si no aprovecha todas las oportunidades para familiarizarse con los principios básicos de cada rama importante y

“ conocer los adelantos en cada una de aquellas que puedan ejercer una influencia en la guerra naval futura.” Termina diciendo el autor que: “el refrán zapatero a tus zapatos no es un consejo adecuado para el marino actual. No se puede confiar en que el oficial que conoce sólo una especialidad pueda emitir un juicio acertado aun sobre aquellas innovaciones que se produzcan en su especialidad.”

BIBLIOTECA RECREATIVA

En el cuarto piso de nuestra sede social, funciona esta Biblioteca que facilita libros a los señores socios y a sus esposas, y que pueden ser llevados a domicilio por un plazo máximo de 21 días.

H o r a r i o :

Lunes a viernes hábiles de 1600 a 1945

La personalidad del Oficial (*)

Por el Capitán de Navío Helvio N. Guozden

Naturaleza del tema.

Estimo que el enunciado fijado para esta exposición se presta a dos interpretaciones en cuanto a la formulación de un plan de lectura. Una, que comprendería el estudio del proceso de desarrollo de la personalidad del oficial, y otra, que sólo resumiera la descripción y análisis de las cualidades componentes de una personalidad tipo, tenida o tomada por ideal. Sobre esto último sugiero la lectura del *Manual de Conducción Reglamentario*. He optado por encuadrar, entonces, estas líneas en el primer plan y he procurado hilar conceptos hallados en diversos autores, contando siempre con la indulgencia de quienes me escuchan, que sabrán hacerse debidamente cargo de las dificultades que plantea el tema.

Plan de exposición.

Todo desarrollo en busca de algo es, en principio, un programa a cumplir, programa que debe apuntar a un objetivo, para el logro del cual se contará con medios que deberán ser puestos oportunamente en acción, una vez desentrañada la actitud más conveniente. A continuación, entonces, trataré de analizar cuál puede ser, a mi juicio, el fin del desarrollo de la personalidad de un oficial, terminado lo cual pasaré a hacer similares reflexiones sobre los medios puestos a su alcance, para finalizar estas palabras

(*) Las presentes líneas fueron leídas en el Estado Mayor General Naval, pocos días antes del 16 de junio de 1955, ante el entonces comandante de operaciones navales, almirante don Ramón A. Brunet y los oficiales del mismo. Se trata de una de las conferencias rutinarias del programa de adiestramiento profesional. Algunos oficiales me hicieron llegar entonces su deseo de poseer una copia de las mismas, lo cual no fue posible hacer en ese momento. Si bien el único mérito que pueden tener estriba en el mayor o menor acierto con que han sido recopilados y enlazados los diversos conceptos de los autores citados en ellas, creo que es oportuno en la actualidad satisfacer aquel deseo valiéndome del **BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL**.

con breves conceptos sobre la acción posible y el campo de aplicación de la misma.

Si bien se considera que la personalidad de un individuo se caracteriza por la concurrencia de sus aptitudes físicas, sus facultades mentales y sus fuerzas morales, esta exposición sólo abarcará el último aspecto, no sólo por razones de brevedad, sino por estimarlo el de más interés, no desconociendo, empero, que los tres son igualmente importantes.

Análisis del fin.

Comenzaremos preguntándonos: ¿Hacia adonde apunta o debería apuntar el desarrollo de la personalidad de un oficial de marina? ¿Cuál puede ser el ideal correcto tras el cual debe encaminarse? Es evidente que para penetrar en el conocimiento de este ideal nos será conveniente adentrarnos previamente en el o en los que persiguen o persiguieron los grandes hombres de la humanidad en su vida. Será conveniente, asimismo, anotar si todos ellos tienen aspectos comunes que trascienden el tiempo y el ambiente o están fundamentalmente afectados por la época, el medio social y cultural en que se desarrollaron, etcétera.

Advierto que no me introduzco en el problema del más allá, sino que trataré de referirme exclusivamente a un fin alcanzable en vida. Recalco esto, porque para los moralistas cristianos, el carácter, que es la cualidad esencial que impulsa al ser humano hacia el perfeccionamiento moral o sea el logro de un ideal, como lo veremos más adelante, es sólo una resultante de la norma virtuosa de vida, conocida en su totalidad y emprendida con el único objeto de conformarse con el último fin dispuesto por el Supremo Ordenador del universo. Sin embargo, no niegan ellos que el temperamento, la ley de herencia, el atavismo y aun el ejemplo y la persuasión, pueden influir más o menos en la formación del mismo. Para los materialistas, en cambio, el carácter es fruto único del temperamento y la ley de herencia. Para los espiritistas, es una transmisión de ciertas cualidades anímicas, al realizarse cualquiera metempsícosis, etc. Hecha esta advertencia previa, haremos algunas reflexiones sobre los límites de cualquier clase de ideal que podamos descubrir para nuestras vidas. Un ideal cualquiera, la felicidad, por ejemplo, ¿qué es? Podemos decir, a priori, que un cierto estado de cosas que, por ahora, no nos es dable desentrañar. Pero este estado de cosas, cualesquiera fueran ellas, ¿puede ser algo invariable? ¿Fijo? ¿Determinado precisamente? Creo que estamos en condiciones de responder a esta cuestión previa.

El hombre, como organismo viviente, está sujeto a permanente cambio o evolución. Ninguna de sus células, incluso las que engendran su pensamiento o forjan sus ideales, puede estacionarse jamás. De allí que, alcanzado un estado cualquiera, sea un imperativo de la vida el proseguir buscando nuevo; lo contrario, la detención, significaría la muerte. Respecto a esto, recuerdo, a los que me escuchan, confirmando esta conclusión, la frase por la que Mefistófeles se apoderaría del alma de Fausto. Consentía éste en la entrega de su alma y así constó en el pacto firmado, si, refiriéndose a un instante de éxtasis en la vida, manifestando que el Diablo se encargaría de proporcionarle, sólo dijera estas palabras: “Detente, eres tan hermosa”. Hago notar, además, que Mefistófeles exigió que firmara con una gota de su sangre —fuente de vida—, manifestando que “es la sangre un fluido muy singular”. Por supuesto que no triunfó y no podía hacerlo, pues como dice Toynbee: “Así el diablo está destinado a perder la apuesta (se refiere al desafío que hace éste a Dios en el prólogo de la obra), no porque haya sido engañado por Dios, sino porque se ha excedido él mismo. Ha hecho el juego a Dios por no querer o no poder privarse de la malvada satisfacción de hacerla forzosa al Señor. Sabiendo que Dios no rehusaría la apuesta o no podría rehusarla si le fuera propuesta, el Diablo no paró mientes en que Dios estaba esperando silencioso, pero ávidamente, que se le hiciera la apuesta. En su gozo, al lograr la oportunidad para arruinar a una de las criaturas más selectas de Dios, el Diablo no previó que daría a Dios mismo la oportunidad para renovar la obra entera de su creación. Y de esta suerte, el propósito de Dios se alcanza mediante el Diablo como instrumento y a despecho del Diablo.”

De lo anterior, deducimos entonces que nuestro ideal será dinámico y cambiante, vale decir, inalcanzable si no imaginamos algo estable, consolidado, inamovible. Pero si por acaso se tratara de un perfeccionamiento de nuestras virtudes, cuánto interés, cuánta esperanza ello engendraría, puesto que la puerta estaría siempre abierta para nuevos esfuerzos. Si, merced a esa circunstancia, llegamos a descubrir que en esto estriba el ideal, ¡qué optimismo puede surgir de nuestro corazón! He aquí un incentivo perenne, que impedirá el aburrimiento e incitará a la lucha constante en pos de él.

Vayamos, pues, en su busca y sigamos en su descripción a Aldous Huxley, quien dice que: “Cada época y cada clase ha tenido su ideal. Las clases dirigentes de Grecia idealizaron al hom-

“ bre magnánimo, una especie de hombre de letras y de caballero.
“ Los Kshatriyas de la India de los tiempos primitivos y los nobles
“ feudales de la Europa medioeval mantenían el ideal del hombre
“ caballeresco. El *honnete-home* hace su aparición como el ideal
“ del gentilhomme del siglo XVII; el filósofo, como el ideal de sus
“ descendientes del siglo XVIII. El siglo XIX idealizó al hombre
“ respetable, el siglo XX ya ha sido testigo de la ascensión y caída
“ del hombre liberal y de la aparición del *hombre-rebaño* y del
“ *caudillo* semejante a los dioses. Mientras tanto, los pobres y piso-
“ teados han soñado siempre nostálgicamente con un hombre bien
“ comido, libre, feliz y no oprimido.”

Como se ve, la elección puede ser variada; sin embargo, sigue diciendo Huxley: “Y emerge aquí un hecho significativo: todos los
“ ideales de comportamiento humano, que hayan sido formulados
“ por los que supieron liberarse mejor de los prejuicios propios
“ del lugar y del tiempo en que vivieron, se parecen singularmente
“ entre sí. Es difícil encontrar una palabra que por sí sola describa
“ adecuadamente al hombre ideal de los filósofos libres, de
“ los místicos y de los fundadores de religión. Desapegados, es tal
“ vez la mejor. Desapegados de las sensaciones corporales y de las
“ concupiscencias. Desapegados de los anhelos por el poder o las
“ posesiones. Desapegados de los objetos de estos diversos deseos.
“ Desapegados de su cólera y su odio; desapegados de sus amores
“ exclusivos. Desapegados de las riquezas, de la fama y de las
“ posiciones sociales.”

Todo esto no significa sino la virtud del desprendimiento del propio ser, que no debe ser meramente un nombre, sino convertirse en una actitud permanente. Implica las prácticas de la caridad, del coraje, del cultivo de la inteligencia y varias más. Exige, en fin, un cambio de perfeccionamiento, vale decir, coincide con el supuesto anteriormente, el que conducía a la alegría del vivir y a la lucha.

¿Es este ideal, entonces, fijado por los grandes hombres en la historia, aplicable a nuestro caso? Tratemos de ubicarnos en la escala humana para poder decidirlo. La Marina de Guerra, en donde nos hemos enrolado, es una de las custodias armadas de la Nación Argentina. A su vez, ésta, en su esencia, no busca sino la felicidad de sus habitantes mediante la paz y la armonía universal, tal como lo proclama enfáticamente su Constitución, que se extiende generosa a todos los hombres del mundo de buena voluntad que quieran habitar el suelo argentino.

Por tanto, si estos ideales sirven al todo, y las partes están

interesadas en la felicidad del todo, no pueden dejar de servir en su esencia a cada una de ellas. Esto llevará tranquilidad a quienes verían en estos ideales poco remarcado al aspecto castrense.

El ideal del desprendimiento analizado anteriormente se convierte, en nuestro caso, en desprendimiento de nuestros propios apetitos, ambiciones, pasiones, etc., en beneficio de la institución, sus componentes, el progreso y el bienestar.

Suscripto el fin, pasemos ahora al análisis de los medios disponibles que permitan realizarlo.

Análisis de los medios.

Expresamos anteriormente que limitábamos esta exposición a la consideración de las fuerzas morales que integraban la personalidad. En realidad, resulta realmente difícil establecer compartimientos estancos entre lo físico, lo intelectual y lo moral, puesto que todo sale de un fondo común, pero se acepta esta clasificación para permitir una mejor investigación y explicación de la personalidad.

Establezcamos ahora cuáles son los principales componentes de dicha personalidad en este aspecto. Para ello sigamos a la mayoría de los psicólogos, que reconocen que aquélla se manifiesta *por el carácter, al cual se asocia muy a menudo el temperamento y los instintos que constituyen el tercer elemento congénito de la personalidad.*

El carácter constituye uno de los factores heredados y etimológicamente significa marca o sello. Según Ingenieros, constituye el instrumento psicológico de la conducta. Es peculiar y exclusivo del hombre.

No se trata, sin embargo, de una cualidad simple, sino que en su composición intervienen varias otras. El hecho de que sea heredado significa que, puesto que en él intervienen por lo menos la combinación de otros dos, a lo sumo podrá hablarse de semejanza y nunca de identidad.

Referente al temperamento, diremos que es un vocablo cuyo significado no ha sido igual en diversas épocas; se lo utilizó en la antigüedad para caracterizar la reacción ante las enfermedades; así se tuvo al bilioso, flemático, sanguíneo, linfático, etc. Posteriormente, se extendió el concepto hacia lo psicológico, identificándolo como la más fundamental disposición emocional del individuo. En otras palabras, el temperamento sería el primer movimiento del funcionamiento de nuestro ser como entidad bioló-

gica. Con esta temperatura instintiva actuaría, entonces, el carácter como freno y cualidad. El carácter comprende a todo el hombre en sus manifestaciones de sentir y obrar, y el temperamento es la especial formación de los elementos de la conducta humana, con base sólo orgánica y predominando una determinada parte del organismo.

Otra acepción más restringida tiene el carácter y es la que entraña la expresión “es un hombre de carácter” o “es un carácter”.

En este caso, carácter indica la especial constitución del hombre en los medios personales de obrar, bajo el impulso de una voluntad excepcionalmente tenaz y vigorosa. No es que la sola voluntad haga el carácter, sino que ella es la facultad predominantemente desarrollada en quien sea un carácter. Hablaremos más adelante de la voluntad.

Hemos citado como tercer constituyente de la personalidad a los instintos; éstos tienen su origen en los períodos iniciales de la formación de la humanidad, cuando ésta colindaba con lo irracional. Según el Dr. Bramanti Jáuregui, son agentes inconscientes, antisociales, agresivos y destructores, ligados, como el temperamento, a la célula animal, que empujan con fuerza irresistible a la consumación de actos que la moral rechaza y que la cultura no ha podido eliminar. Según la escuela psicoanalítica, forman parte principalísima del denominado inconsciente. Hering los llama “memoria hereditaria de la especie”.

Nos encontramos, pues, en presencia de fuerzas positivas y negativas del progreso cultural, y como somos capaces de mejorar las primeras, dominando progresivamente las segundas, procuraremos investigar más profundamente las manifestaciones del carácter, pero dejando aclarado previamente el significado de la voluntad, según prometimos.

La Enciclopedia Espasa dice al respecto qué se trata de la potencia del alma que mueve a hacer o no hacer una cosa; la define también como apetito racional. Designa la actividad determinada por motivos o móviles de índole superior; algunas veces, sin embargo, se ha dado a esta palabra un sentido o significación, ya extendiéndola a los fenómenos de la vida animal, con el nombre de voluntad sensitiva, ya a los hechos sociales, con la denominación de voluntad general. Bajo la sugestión voluntarista, se han hecho corrientes las expresiones: voluntad de vivir, voluntad de creer y voluntad de poder.

Hay, entonces, una acepción general y otra estricta de la

voluntad. En la primera, es el equivalente de apetito o tendencia, y en la segunda es privativa del hombre.

La voluntad es la facultad anímica por excelencia y ella representa el lado dinámico de la vida psíquica. Su naturaleza es concebida en forma similar al *apetito vital* que en las plantas, por ejemplo, se manifiesta en los tropismos, es decir, como apetito sensitivo cuya constitución es en los animales complicada, porque va acompañada de alguna forma de conocimiento.

Hay filósofos (Spinoza) que niegan la existencia de una facultad distinta de la sensibilidad y del entendimiento, pero otros se inclinan por una teoría positiva de la voluntad. La voluntad, en efecto, constituye, con el sentimiento, el lado subjetivo de la conciencia; pero, a diferencia de éste, que es pasivo, la voluntad es actividad inmanente y principio o condición de actividad transitiva.

He hecho esta incursión en el significado de la voluntad en este punto de la exposición, porque su concepción y naturaleza obedece a la doctrina de las facultades o potencias del alma, doctrina fundada por Aristóteles y seguida por los escolásticos, que es impugnada por anticientífica por un gran número de filósofos modernos. Por esta causa, la mayor parte de los investigadores actuales de los secretos de la personalidad, parten del carácter como elemento primigenio de aquella para su investigación. De acuerdo con esto, prosigamos con las manifestaciones del carácter siguiendo a uno de éstos, el profesor Bela Scekely, quien dice que existe un elemento común en todas las definiciones de lo que se entiende como personalidad y es, que se trata de un modo de comportamiento permanente que no se encuentra desarrollado desde el nacimiento, pero que va creciendo como sistema de reacción, sobre la base de la coordinación de las cualidades y capacidades innatas y de las experiencias adquiridas. Su definición de carácter, corresponde a que éste no sólo es una forma única de comportamiento, sino también una coordinación de una causa básica con una finalidad permanente y determinada.

Y aquí es donde hace su entrada la inteligencia, que es la facultad de adquirir experiencia, partiendo de las disposiciones innatas, de ordenarlas, conservarlas y aplicarlas a circunstancias nuevas en forma agradable para el individuo y útil para la sociedad. La forma de cómo el individuo utiliza su inteligencia, se manifiesta por el carácter. Digamos algo de aquélla, para comprender mejor otras manifestaciones del carácter que expondremos más adelante.

Comencemos diciendo que de acuerdo con lo que se definió

anteriormente, la inteligencia no es medible ni determinable. Lo medible es sólo su actuación, el modo como enfrenta los diferentes problemas de la vida, la conducta, las formas de reacción del individuo. No debe confundírsela con capacidad mental; ésta es una herramienta que el individuo posee, pero depende de la inteligencia, el uso que de ella haga el individuo; un ejemplo puede ser este: un niño puede ser muy capaz en matemáticas, pero al realizar algún mandado fracasa, porque no sabe calcular el tiempo, el dinero, etc. En concreto, se entiende por inteligencia, una relación entre el individuo y la realidad de la vida.

Para continuar con la inteligencia, diremos que las condiciones internas que intervienen en su desarrollo son: *a)* la disposición, o como se llama también, energía psíquica interna; *b)* el sexo; *c)* la edad. Respecto al sexo, las investigaciones demuestran, algunas, un desarrollo superior del varón sobre la mujer y otras, una diferencia de cualidad en el tipo de inteligencia.

La de la mujer es de tipo receptivo, más que de creación propia; en cambio al varón le corresponde la parte activa. No obstante, esta diferencia suele atribuirse a factores sociales en juego desde hace miles de años. Respecto a la edad, se considera que la inteligencia logra su pleno desarrollo a los 16 años, lo que difiere bastante con la edad en que termina el desarrollo físico, 24 años. Por último, queda por decir respecto a su distribución en la humanidad, que los cocientes intelectuales, que son el resultado de dividir la edad mental por la edad cronológica, se distribuyen según la curva de Gauss. Por edad mental, se entiende el grado de inteligencia a una determinada edad. He citado este hecho, para hacer notar que no debe extrañarnos demasiado la especie de endiosamiento que hicieron los pitagóricos del número. Este evento, la curva de distribución de cocientes intelectuales, muestra el acto de presencia en lo orgánico, de esta abstracción, de este inasible material, que es el número. A 2500 años de distancia, no se puede menos que admirar la percepción de aquellos pensadores sobre su significado.

Hecha esta incursión para conocer algo de la inteligencia, prosigamos con otras manifestaciones del carácter. Jung, distingue dos tipos de carácter, introversivo y extratensivo. Rohrschach dice al respecto: “La necesidad de tales diferenciaciones nos está “ indicando que el empleo del término introversión debe hacerse con “ cuidado. Ya desde un principio la denominación tiene un doble “ significado; en primer lugar, el proceso de introvertirse y luego “ el estado de estar introvertido. Por lo tanto, debe distinguirse

“ claramente entre el estado de introversión y el proceso de introversión. No es conveniente designar a la persona normal, que pertenece a este tipo, como introvertida, sino como capaz de introvertirse o, mejor aún, como introversiva, indicándose así que no se trata de una propiedad fija, sino móvil. Introversión significa, entonces, solamente el predominio rígido de las tendencias introversivas sobre las no introversivas. Introversión es patológico.”

Más importante es la propiedad general del otro tipo, el impulso a la vida expansiva, la motividad excitable, la afectividad lábil; esta propiedad quisiera anteponerla a la introversividad como la extratensividad, introversión —extraversión— para determinar a este tipo como extraversivo. A la introversión corresponde la pasividad. A la extratensión la actividad. Completando este cuadro diremos que a estos dos tipos de carácter corresponden a su vez dos tipos de inteligencia: la reactiva y la espontánea. Las reactivas, padecen de una pereza interna que ata sus actividades y obran como si temieran chocar siempre con el mundo, mientras que los espontáneos, no esperan a que sea incitado su trabajo mental, tienden a ponerlo en juego espontáneamente, crean problemas, sufren los mismos y tratan de darle soluciones, anticipando situaciones futuras, elaborando planes, tomando providencias y ni aun en los casos en que súbitamente alguna circunstancia exterior provoca su reacción, se detienen en la simple respuesta, sino que desarrollando el proceso mental iniciado, plantean preguntas que van más allá del asunto.

El que cuenta con esta inteligencia espontánea, puede fracasar al tener que realizar un trabajo rutinario, pero alcanza excelente resultado en aquellos en que se requiere iniciativa personal y por lo tanto responsabilidad.

Para terminar con el análisis de los medios disponibles para el desarrollo de la personalidad, medios que hemos polarizado fundamentalmente en el carácter, diremos que los tratadistas militares del arte de la conducción, para quienes éste es el combustible del espíritu de un oficial, lo descomponen en tres elementos capitales: la fe, la decisión y la perseverancia.

La fe, evidencia de lo que no se ve, genera la fe en sí mismo, en el género humano, en los destinos de la institución a la que sirve y en el éxito de la empresa.

La decisión, virtud que permite pasar del pensamiento a la acción, requiere de la inteligencia guía para ser lanzada con toda la energía de la fe.

La perseverancia, cualidad que provee la energía para mantener la acción hasta la realización de la tarea, da pie al heroísmo silencioso, que se sobrepone a los desmayos, las fatigas, a la falta de objetivos efectistas y a la incompreensión. Tiene mucho en común con la voluntad, de la que ya hablamos.

Y con esto podemos pasar a la última parte de la exposición, haciendo algunas consideraciones sobre la acción a llevar a cabo para el desarrollo de la personalidad.

La acción.

Si los medios analizados han quedado polarizados en el carácter, como instrumento fundamental para la consecución del fin, notamos que toda acción posible estribará siempre en un programa de autoeducación y autodomnio personal, entendiendo por educación, lo que también expresa Valentín Lelelier en su *Filosofía de la Educación*: “La verdadera educación, es la que modela “ y predispone el ser moral del hombre para lo bello, lo verdadero “ y lo bueno.” En síntesis, pues, lo que se propicia es una vida sujeta a un programa de acción. Es inútil pretender imponer normas precisas para esta acción, pues tratándose en cada caso de un sujeto distinto, cada uno de ellos será el único capaz de delinear el programa que más le convendrá. Por consiguiente, apreciamos que no existe la posibilidad de someter a discusión lógica en sus aspectos de aptitud, factibilidad y aceptabilidad, una serie de procedimientos o acciones tentativas. Opinamos, en cambio, que sí es posible formular algunas consideraciones de orden general sobre el ambiente en que se llevará a cabo la acción, algo de la forma para desarrollarla, el método a emplear y la posición relativa de cada uno.

Consideremos primeramente el ambiente; en ninguno como el castrense en el cual nos hemos enrolado, cabría mejor el ideal de desprendimiento. En efecto, las probabilidades de alcanzar los altos escalones son escasas y si bien la igualdad de oportunidades y el espíritu de competencia se mantienen en un grado aceptable de seguridad, no puede desconocerse la dureza del camino y lo borroso de la meta. Contra todo esto que no representa sino una difícil esperanza, sólo puede anteponerse el hecho histórico, que las duras condiciones templán los espíritus fuertes. Lo representa muy bien el concepto ya enunciado por Esquilo en la antigüedad, que “en el sufrimiento está la sabiduría”. Contra un destino tan aleatorio y un beneficio posible de este orden, queda demostrada la justeza del concepto sostenido anteriormente. Por si esto fuera

poco, el medio en el que nos desempeñamos en lo específico de la profesión, se caracteriza asimismo por su dureza; nunca constituyó morada para el hombre y a cambio de algunos ejemplos de su grandeza, como son su dinamismo permanente y el hecho de que las heridas que le causan los que lo cruzan no dejan huellas en él, nos ofrece peligros a cada instante e inseguridad permanente.

Pasemos a la forma; si estamos llamados a conducir hombres, ello se puede hacer mediante un adecuado equilibrio de cerebro y corazón y para el hallazgo de este equilibrio, valen los ideales estéticos que refleja el estilo clásico de todos los tiempos, esa perfecta armonía entre forma y contenido que les otorga suprema serenidad. Es casi seguro que permanentemente acecharía el desborde de uno u otro y para su control, recuerdo la frase con que Goethe, ese gran conocedor de la naturaleza humana, contenía sus frecuentes arrebatos: “No tan rápido, detente, detente.”

En cuanto al método, como el problema de la acción es el de la auto-superación y hemos señalado ya la impresión del fin, creemos que el método más eficaz consistirá en la adopción de la llamada actitud científica, para descripción de la cual estimo conveniente citar lo que al respecto dice Bertrand Russel: “La educación debe animar el deseo de la verdad, no la convicción de que cierto credo particular es la verdad. El estado científico de la mente no es excéptico ni dogmático. El excepticismo juzga que la verdad no se puede descubrir, mientras que el dogmatismo piensa que ya está descubierta. El hombre de ciencia cree que en los asuntos que él está investigando, la verdad aún no ha sido descubierta, pero que se puede descubrir.

“Las creencias del hombre de ciencia son, por lo tanto, tentativas sin dogmatismo.

“Todo esto significa habituar la mente a someter imperiosamente a todo conocimiento a las pruebas de control y crítica científica, antes de admitirlo como cierto y luego aceptar que, posteriormente, pueden presentarse ciertas evidencias que obliguen a rechazarlo.”

Para ello creo conveniente describir el llamado método científico que he tomado de un libro del Dr. Félix Cernuschi. El mismo comprende cinco etapas: *a)* observación y experimentación; *b)* ordenación y sistematización de los resultados; *c)* creación sobre la base de *b)* de conceptos e hipótesis; *d)* estructuración de teorías coherentes sobre la base de *c)* (etapa de logicalización); y *e)* confrontación de los resultados teóricos con los experimentales.

Por último, veamos algo de la posición relativa; con respecto

a este punto deseo hacer llegar hasta ustedes una mala síntesis que he hecho de la interpretación que el gran pensador Ortega y Gasset* hace de la aparición de la teoría de la relatividad. Dice que una teoría, buena o mala, verdadera o errónea, puede ser estudiada desde dos puntos de vista; uno buscando su exactitud y otro buscando en el alma de su creador los sutiles motivos que lo impulsaron a su creación. Y considera que lo verdaderamente trascendental para el pensamiento occidental, y he aquí su aplicación para el caso, estriba en el segundo punto.

En efecto, opina que el estado del alma que la engendró, es fundamentalmente distinto al existente, mientras la mecánica clásica de Galileo y Newton pareció ser la conquista más precisa del cosmos.

Ésta presupone la existencia de un espacio, un tiempo y un movimiento absolutos, lo que daba por resultado que toda determinación empírica de duración, colocación y movimiento eran relativas, vale decir, que todas las determinaciones que efectivamente poseemos, serán meras apariencias como valores relativos al punto de comparación que el observador ocupa. Lo absoluto resultaba inasequible.

Esta relatividad clásica significaba pues un defecto. Einstein negó lo absoluto y, con ello, las determinaciones concretas que antes parecían relativas se convierten en las únicas que expresan la realidad.

Para la física de Einstein, la realidad es la que es relativa, mientras que nuestro conocimiento es absoluto. Esto significa que, en el orden del conocimiento filosófico, las verdades humanas adquieren valor universal en el total sentido de esta palabra.

Esto trae consecuencias en el orden del perspectivismo, es decir, de la forma cómo el individuo encara la realidad y llega a esta conclusión: “El individuo, para conquistar el máximo posible de verdad no deberá, como durante centurias se le ha predicado, suplantarse su espontáneo punto de vista, por otro ejemplar y normativo que solía llamarse «visión de las cosas «sub specie æternitatis».” El punto de vista de la eternidad es ciego, no ve nada, no existe. En vez de esto, procurará ser fiel al imperativo unipersonal que representa su individualidad. Extendiendo el concepto a los pueblos, reconoce que hay una perspectiva china, tan justificada como la perspectiva occidental.

Finalmente, recalca la destrucción del infinito y señala el enorme alcance que puede significar en las almas ese hecho. La coteja con el sentir griego clásico, que se desarrolla también en un

universo limitado. Toda la cultura griega palpita de horror al infinito y busca el “metron”, la mensura. Esta propensión al finitismo, manifiesta una clara voluntad de limitación, una serena pulcritud, una antipatía a lo superlativo y romántico.

Y con esto llego al final de esta ya fatigosa exposición y no quiero dejar de hablar sin recordar dos frases que, a mi juicio, condensan, una, la mejor doctrina de acción, y otra, la mejor lección de optimismo para su práctica.

La primera fue pronunciada por mi querido ex-profesor el doctor José B. Collo, recientemente, en un homenaje al sabio Alberto Einstein. Dijo en esa oportunidad el doctor Collo: “Si, como parece justo decir, en el sentir racionalista, el deber del hombre es dejar el mundo a su partida mejor de lo que lo encontró a su llegada, de pocos podrá decirse como de él, que cumplió altamente tal misión.”

La otra pertenece a Sem Benelli y está extraída de su obra *La Orquídea*; dice Benelli que “La orquídea, la flor más hermosa que se conoce, crece en lo más abyecto del pantano”.

Con aquella doctrina como norte y afinados en esta tesis, quedan nuestros espíritus invitados a guiar la acción.



BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

*

TARIFA DE SUSCRIPCIONES

(ANUALES)

En el país (6 números) \$ 30.—

Al exterior (6 números) „ 40.—

Número suelto „ 5.—

Número atrasado „ 5.50

*

El importe de las suscripciones debe remitirse en cheque,
giro postal o bancario a la orden del CENTRO NAVAL.

Stella Maris (*)

Por Julio Gallino Rivero

A lo lejos, como desafiando al océano Atlántico que se extiende hacia el este, en una inmensidad de distancias y de cielo, se perfila la torre de un templo. De ese templo que guarda la imagen de aquella a quien los marinos, en largas noches de zozobra, cuando el huracán barre la cubierta del navío o sacude despiadadamente la cáscara de nuez que es una barca en la llanura embravecida, de aquella a quien la gente de la mar eleva sus oraciones y sus súplicas.

Es Stella Maris..., la Estrella del Mar, la Virgen marinera, que sobre un pedestal de rocas y una perspectiva de olas, desde allá, desde su hogar rematado en la cruz que es señal, es guía y es promesa, vela por andariegos peregrinos del mar.

Peregrinos del mar, todos iguales, no importa la nave que tripulen, porque todas las naves, sean como sean, son iguales e igualmente frágiles ante los elementos desencadenados... que desde el horizonte inescrutable avizoran la torre y la cruz...

Porque los marinos, y ellos más que nadie, viven constantemente bajo la mano de Dios...

Bajo la mano de Dios, cuando la calma hace que el hombre confíe ciegamente... bajo la mano de Dios, cuando el temporal arrecia, y la ola arremete, y el huracán arrastra hacia la costa, no siempre playa.

Bajo la mano de Dios en la paz y en la guerra... y siempre, la piadosa convicción y la salvadora fe, cristalizada para ellos, ahora, en la virgencita marinera, tanto desde el más encumbrado oficial hasta el más modesto que viste el siempre honroso uniforme azul...

Stella Maris, Señora del Mar para todos... que allá, desde su iglesita de piedra, señala el rumbo para la nave y el rumbo para el alma.

(*) Fragmento entresacado del relato de la revista naval, realizada en Mar del Plata, el 18 de febrero del corriente año.

Colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval”



Las colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval” deberán presentarse escritas a máquina, con dos espacios, de un solo lado del papel, debiendo indicarse al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes.

Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura.

Los artículos no deberán sobrepasar de 20 páginas del Boletín (no más de 25 páginas de máquina).

Las colaboraciones deben venir firmadas, con la aclaración de firma y grado, si es personal militar, y domicilio.

LA DIRECCIÓN.

La defensa en juicios militares

Por Atilio J. Barneix

Entre las varias tareas a que tiene que avocarse un oficial de las fuerzas armadas en el transcurso de su carrera, existe una que, por la complejidad de su desarrollo y la responsabilidad que acarrea, es fuente, en determinados casos, de dramática inquietud. No son ajenos a estos padeceres, el poco conocimiento que generalmente se tiene de su técnica y la majestad del tribunal donde la prueba ha de rendirse; nos referimos a la defensa en el juicio militar.

Tal dramaticidad e incertidumbre no sólo estriban en la dificultad de su realización formal, vale decir, en su aspecto puramente procesal: análisis de los hechos, confección del escrito, búsqueda de jurisprudencia, encuadre jurídico, etc., sino que se agudizan, y al máximo, en su enfoque sustancial que se concreta en este interrogante: ¿Puede realmente el defensor militar, frente a la minuciosa articulación del Código de Justicia Militar, organizar una efectiva defensa de las actitudes de su defendido, en forma tal de ampararlo en el fundamental recaudo constitucional del artículo 29 que garantiza para todo habitante del país, sin discriminación, la defensa en juicio?

Trataremos, en este somero esbozo, de buscar una respuesta a tan mentada cuestión.

* * *

El Código de Justicia Militar enfrenta el problema y pretende resolverlo al establecer en los artículos: 96, que **“Todo procesado ante los tribunales militares debe nombrar defensor. Al que no quisiere o no pudiere hacerlo, se le designará defensor de oficio por el presidente del tribunal respectivo”**; 252: **“Terminada la declaración indagatoria se hará saber al indagado la causa por la que se le procesa, si no se hubiese hecho antes, y se le permitirá nombrar defensor si quiere hacerlo. Todas las diligencias ulterio-**

res del proceso serán nulas si de cualquier manera se le estorba el nombramiento de defensor”; y 344: “Recibido todo, se hará constar en autos por medio de una nota y si el procesado no hubiere nombrado defensor, el presidente proveerá intimando lo haga en el acto de la notificación, bajo apercibimiento de nombrarlo de oficio”.

Pero la defensa en juicio no se asegura con el solo nombramiento de defensor, sino otorgando a ese defensor nombrado todos los medios necesarios para hacerla efectiva. Veamos cuáles son los medios arbitrados en la ley militar.

Dice el artículo 365 que: “El escrito de defensa se concretará a aceptar o impugnar los puntos de hecho o derecho contenidos en la acusación fiscal, exponiendo las razones que conduzcan a demostrar la inocencia del defendido o a atenuar su responsabilidad, pero ajustándose siempre a las constancias del expediente.”

La tarea del defensor es, pues, presentar un escrito en el que acepte o impugne los puntos de hecho o de derecho aducidos por el fiscal. La argumentación jurídica relacionada con los puntos de derecho no requiere aquí nuestra atención; en cambio, sí nos interesa sobremanera la organización de la probanza, sobre la que debe fundamentarse la aceptación o impugnación de los hechos.

Determina el artículo comentado que la defensa se referirá “a los puntos de hecho aducidos por el fiscal”. Y el artículo 361 dispone que: “La acusación fiscal debe contener una exposición metódica de los hechos, relacionándolos minuciosamente con la prueba que obra en autos.” Vale decir, que los hechos sobre los que versará la requisitoria fiscal y la defensa, son aquellos probados en autos. Surgen, así, de suyo, las preguntas: ¿Cómo se realiza esta probanza? ¿Cómo se produce la prueba de los hechos en el delito militar? ¿Cómo se llega a conocer la conducta del acusado, para hacer su correcta apreciación legal?

Los medios son múltiples y se suceden lógicamente a través del desarrollo del proceso. Inicialmente se instruye la prevención que, según el artículo 196, tiene por fines, entre otros, “practicar las diligencias que fuesen necesarias para asegurar el perfecto esclarecimiento de los hechos”, y es el oficial de guardia quien procede y da cometido a tal tarea.

Acto seguido, y si se presume la posibilidad de que el hecho revista carácter de delito, debe ser elevada la prevención a efectos de iniciar el sumario (artículo 197).

El sumario a cargo del instructor va fijando los hechos ocurridos y la prueba de los mismo se produce a su solo juicio (ar-

tículos 227 y 254), siendo solamente obligatorios el examen pericial en el caso fijado (Art. 289) y la prueba de documentos (Art. 305).

Practicadas por el juez instructor todas las diligencias para la comprobación del delito y averiguación de las personas responsables (Art. 327), la actuación pasa al auditor general y si es pertinente, procede a su elevación a plenario. En este estado el Código se hace eco de la disposición constitucional comentada (Art. 29) y determina que: **“si el procesado no hubiese nombrado defensor** (cosa que puede hacer al terminar la declaración indagatoria— Art. 252), **el presidente proveerá intimando lo haga en el acto de la notificación, bajo apercibimiento de nombrarlo de oficio”** (Art. 344).

Acto seguido, y ya en el plenario, se inicia el período de pruebas destinado a fijar definitivamente los hechos, de acuerdo al siguiente procedimiento. Dice el artículo 354 que: **“el presidente convocará al fiscal y al defensor a otro comparendo, en el que podrán solicitar alguna de las diligencias de prueba”**, dejando indicadas en el artículo siguiente cuáles son las diligencias de prueba que pueden practicarse a instancia del defensor o del fiscal.

A tal pedido de pruebas, el Consejo concederá las que fuesen pertinentes al mejor esclarecimiento de los hechos y de las responsabilidades contraídas (Art. 356). Una vez realizadas tales diligencias de prueba, vale decir, ya teniéndose por definitivamente probados los hechos, pasarán los autos al fiscal para que se formule la acusación.

A esta altura del proceso, los hechos que configuran la conducta del acusado, según la cual se le condenará, han quedado firmes, sin posibilidad de agregar otros nuevos ni intentar poner de manifiesto aspectos sobresalientes de los ya conocidos.

Sobre estos hechos, así fijados, se formulan “las cuestiones de hecho”. Se establece si: “el hecho de que está acusado N. N. “ de haber. ..., está debidamente probado” y la estructura de tal pregunta, sólo queda librada al arbitrio del tribunal, ya que, si bien el defensor o fiscal podrán hacer algunas reclamaciones sobre la manera de estar referidos los hechos, el Consejo tiene facultad para considerar su importancia y establecer su procedencia (artículo 382). De esta manera, y después de la votación consiguiente, quedan *irrevocable e irrefutablemente probados* los hechos que hacen a la conducta del acusado, sin posibilidad de revisión. Habida así la conducta definitiva del acusado, se la incrimina legalmente y se aplica la pena correspondiente.

* * *

Hemos seguido hasta aquí el procedimiento instituido en el Código de Justicia Militar para juzgar los delitos militares. Cabe ahora hacer un análisis de la producción de la prueba de los hechos, ya que sobre ella finca en gran parte la justicia en la pena a aplicar. Y sobre ella deben versar sobre todo las diligencias de la defensa, pues su objeto estriba, sobresalientemente, en la exacta determinación de la conducta del defendido. Cabe también indagar sobre el método que sigue el tribunal para apreciar esa prueba y estimar su corrección.

¿Cómo llegan a establecerse los hechos y las acciones llevadas a cabo por el acusado? Primero, por la actuación del oficial de guardia que levanta la prevención; se completan luego con lo que el instructor llega a probar, y finalmente quedan firmes en el plenario después del período de prueba, con pruebas ofrecidas por el fiscal y el defensor y producidas, si ellas han sido aprobadas por el tribunal.

Vale decir, que la conducta incriminada se estructura ante el muy unilateral criterio de los órganos judiciales sin intervención de la defensa, ya que sólo esta intervención procede en la última parte del proceso y si así lo considera el tribunal. Este procedimiento, que no asegura precisamente una conveniente defensa del acusado, ya que la producción de la prueba queda total y prácticamente en manos del tribunal, *debería completarse por lo menos con una oportuna apreciación de la prueba, basada en el principio de la sana critica, donde previo un análisis de las probanzas aportadas, se formule una razonada explicación de las causas que han motivado la adopción de tales hechos como definitivos*. Pero ello no es así; la ley dispone otra cosa, como veremos. En su artículo 392, segunda parte, determina: **“Los consejos de guerra actuarán como jurados en la apreciación de la prueba”**.

Es importante para comprender estos conceptos el determinar, por lo tanto, cómo actúan los jurados.

Existen dos sistemas tipo de actividad procesal-penal que aceptan varias variantes: el acusatorio y el inquisitorio.

El primero se caracteriza por estar en él perfectamente separadas las tres partes contendientes en la litis; acusación, defensa y jueces, libertad de acusación, libertad de defensa, debate y juicio por jurado en base a pruebas libremente producidas y libremente apreciadas. Los jurados, constituidos por legos, son los órganos del proceso, que, en base a una *amplia discusión de la prueba, la aprecian libremente y a conciencia, sin fundamentar su decisión*.

Son los tan mentados tribunales de conciencia de la legislación anglo-sajona y francesa.

En cambio, el segundo tipo se caracteriza por absorber en la persona del juez, siempre letrado, la mayor parte de las funciones del proceso; el juicio es secreto, la defensa restringida, se formula por escrito y la apreciación de la prueba se basa en reglas legales. Este sistema de ascendiente medioeval ha sido paulatinamente modificado y hoy es en principio utilizado por los países que no admiten el juicio por jurado, pero al cual se le han otorgado todas las garantías que antes no tenía.

Con estos datos y los que por conocimiento sobre el sistema del Código de Justicia Militar tenemos, podemos hacer el siguiente cuadro, que incluye las principales características de los sistemas:

SISTEMA ACUSATORIO:	Jurado.	Amplia discusión de la prueba.	Apreciación libre y a conciencia.
SISTEMA INQUISITORIO MODERNO:	Juez letrado.	Amplia discusión de la prueba.	Apreciación legal o de sana crítica.
SISTEMA CODIGO DE JUSTICIA MILITAR:	Jurado.	Prueba limitada a la decisión del tribunal.	Apreciación libre y a conciencia.

De la comparación de tales sistemas surge que el adoptado por el Código de Justicia Militar es deficiente en un aspecto, ya que al determinar que la apreciación de la prueba será libre y a conciencia, debería ser congruente con el mismo y establecer una producción de la prueba amplia y contradictoria, a efectos de ilustrar al máximo el criterio de los juzgadores, o si no, si median razones para no aceptar la prueba amplia y contradictoria debería haberse instituido una apreciación de acuerdo a las reglas de la sana crítica, *motivada y pasible de apelación*.

Pero el legislador ha establecido una prueba restringida y una apreciación libre e inapelable. ¿En manos de quién quedan así la producción, la apreciación y el juzgamiento de los hechos? Repetimos: en las unilaterales manos de los órganos de la Justicia Militar: oficial preventor, juez instructor o Consejo de Guerra, *pudiendo ser desestimado cualquier intento de prueba que quiera producir la defensa*.

Al respecto debemos poner de manifiesto que tal situación ya ha sido advertida con anterioridad (in re: el Estado c/. Francisco G. Manrique s/. rebelión militar, entre otros), e interpuesto el

recurso pertinente, fue desestimado por el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas, por sustentar la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia, que permanentemente ha sentado el principio de que la reglamentación de las diligencias de prueba, no pueden violar nunca las garantías de la defensa en juicio.

Pero tales decisiones constantes, se han referido siempre a discusiones sobre el procedimiento penal común, donde no hay cortapisas para la articulación de la defensa. Entendemos, con el más alto tribunal del país, que la reglamentación de un derecho, no niega el derecho, pero también entendemos que la reglamentación no puede ser tal, que anule el derecho.

No es argumento, tampoco, el afirmar que la defensa está garantida, porque la ley dispone en su artículo 376, que al acusado se le permita asumirla ante el tribunal reunido, al responder a la muy sacramental fórmula: **“De todo lo que se ha leído, resulta que estáis acusado de ... os prevengo que la ley os da el derecho de decir todo lo que consideréis que pueda ser útil a vuestra defensa, siempre que no os apartéis de los deberes y respetos que la disciplina os impone. Si tenéis, pues, algo que agregar en vuestro descargo, o ampliar vuestra defensa, podéis hablar.”**

* * *

La defensa, en términos generales, tiene tres objetivos principales a cumplir; el primero, vigilar que el procedimiento en el cual se juzga al acusado se cumpla con las garantías otorgadas por la ley; el segundo, tratar de establecer por todos los medios pertinentes, la exactitud de los hechos, en base a los cuales se juzgará la conducta del defendido; y tercero, exigir su correcto encuadre legal. Si cualquiera de estos objetivos se ve obstaculizado, se están violando las garantías de defensa en juicio y la ley que otra cosa prescriba, debe ser tachada de inconstitucional en esa parte.

¿Los disposiciones del Código de Justicia Militar contemplan el cumplimiento del segundo objetivo indicado, garantizando ampliamente la acción de la defensa en su tarea de determinar la exactitud de los hechos que configuran la conducta del procesado? Estimamos que no, y nuestra apreciación surge del análisis de las razones expuestas.

Los hechos se prueban en forma unilateral, a criterio del preventor, instructor y consejo, quien podrá o no, según su parecer, darle alguna intervención al defensor. Sobre estos hechos así probados, se formulan las cuestiones de hecho sin dar intervención tampoco a los pedidos de la defensa, si el tribunal juzga-

dor así lo estima. *Y sobre esos hechos unilateralmente probados, sin discusión, sin contradicción, el tribunal juzga a conciencia, según su leal saber y entender, sin dar razón de sus afirmaciones y sin apelación posible.*

Se afirma así nuestra opinión de que las garantías del artículo 29 de la Constitución Nacional no están aseguradas y por ello entendemos que debe ser modificado el sistema procesal vigente.

No siendo posible sustituir por jueces letrados el tribunal de legos, pares del acusado, es imprescindible aligerar de trabas el sistema inquisitorio prescripto y darle a la defensa su única posibilidad de real y verdadera actuación: *otorgarle el derecho de producir toda la prueba que estime conveniente, con debate adecuado y amplia posibilidad de indagar y pedir testigos, sin que todo ello se vea, como hoy, coartado por la disposición del artículo 356.*

La solución es simple; debe modificarse convenientemente el artículo citado, imponiéndose como obligatoria la aceptación de toda la prueba ofrecida por la defensa.

Con ello, y así expuesto, pareciera que el problema de la defensa en los juicios militares quedase resuelto; pero entendemos que aún no; queda por aclarar un aspecto de suma importancia, que hace a la esencia misma del proceso militar y que debe ser considerado antes de poner punto final a estas observaciones. ¿Cuál es el motivo, cuál el fundamento de toda esta legislación penal militar? Obviamente, el establecer y mantener la disciplina mediante un sistema de sanciones aplicadas convenientemente. Esta disciplina, piedra angular de la institución armada, ¿quedaría resentida por arbitrar un procedimiento que con mayor justeza demostrara la conducta del presunto culpable? El poder de mando y el escalafón jerárquico, origen del poder de sanción, ¿se verían lesionados por tener que compartir el superior con el subalterno acusado, la tarea de esclarecer los hechos que hacen a su derecho? El orden militar, ¿se resentiría porque se respete en sus integrantes, las primarias garantías establecidas en el orden constitucional?

Esta es la fundamental cuestión que al cabo nos inquieta, pero es fácilmente superada, ya que estimamos que no, que nada de ello puede ocurrir, estableciendo los reales medios que salvaguarden la persona del acusado de los graves riesgos que corre en su libertad, pues convencidos, afirmamos, como siempre, que más se afianzará la disciplina cuanto más se fundamente en la justicia.

Libro de distribución gratuita

En la oficina del BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL se halla a disposición de los señores socios, el libro titulado "Espora", del cual es autor el Capitán de Fragata Héctor R. Ratto.

El poder marítimo en el período imperial

Por el Teniente de Corbeta Jorge F. Tapper

Para comprender nuestro destino, y con ello nuestras posibilidades y limitaciones, con lo que puede establecerse cuál debe ser la política nacional, es necesario previamente comprender nuestro pasado. Para ello, desde luego, es menester conocer la historia patria, aclarando que ello no implica solamente estar al tanto de la crónica de los hechos que jalonan nuestra existencia, sino adentrarse en las causas y efectos de ellos, es decir, en interpretar las fuerzas humanas semiocultas que dirigieron el país en uno u otro sentido. Así podremos llegar a desentrañar fielmente nuestro ser nacional, que entra como factor fundamental en la geopolítica argentina.

En ese orden de ideas comprendemos que no es posible hallar la explicación de lo que sucede en nuestro país a partir del grito de mayo de 1810, e incluso encontrar los motivos de ese despertar a la libertad, sin un estudio preciso de lo que ocurre desde 1515, en que se descubre el Río de la Plata, hasta que el virrey Cisneros entrega el gobierno en Buenos Aires.

Al realizar nuestro estudio, hallamos que coincidimos con esta premisa de Ernesto Palacio: “Ésta es la historia de un pequeño país, no obstante su extensión territorial, situado en los suburbios de la civilización, en el hemisferio meridional, cercado de océanos. Para las potencias que dominan el mundo, una isla remota, sujeta a sus combinaciones imperiales. Todas nuestras desdichas han provenido de esa debilidad. Pero este pequeña país es para nosotros el centro del mundo. Y el resto, nuestra horizonte.”

Ello implica, en principio, el establecer nuestra calidad de potencia marítima. Esto normalmente es olvidado.

Con ese concepto tratamos de buscar la razón de nuestros

males, pero también de nuestras grandezas, en su relación con el poder marítimo que detentaba España entre la época de los descubrimientos y 1810. Ahí está el origen y tema de este trabajo.

Es preciso señalar que hemos denominado a esa época período imperial, porque para la ley tal era nuestra situación: provincias de un imperio y no colonias, aunque a mediados del siglo XVIII muchos actos de los reyes borbónicos implicaron una mentalidad directora y, por ende, un tratamiento prácticamente colonial. Con esto asentamos, desde ya, nuestra discrepancia radical con la “leyenda negra”.

Comprendemos, además, que es muy difícil reunir en pocas páginas lo ocurrido durante tres siglos, y es por ello que nos vemos obligados a obviar el traer a colación fechas, leyes y hechos que corroboran o sirven de base a nuestras afirmaciones, limitándonos a lo esencial. En una palabra, nos reducimos a exponer la síntesis, en forma de conclusiones, después de haber efectuado la tarea analítica sobre el material indicado en la bibliografía y el juicio personal.

I — El Poder Marítimo español.

Carlos V de Alemania y I de España, reúne bajo su cetro el magnífico Imperio en el que “no se ponía el sol”. Y así como la soberanía en sus tierras no se discute, proclama que la navegación en sus aguas le es privativa. Tal, su política nacional, y su poder naval el encargado de hacerla cumplir. Felipe II, El Taciturno, continúa la política de su antecesor, que ha sido el Emperador de la primera potencia mundial. En su reinado, en el año del Señor de 1588, la Armada Invencible, despliegue fastuoso de un poder naval que hasta entonces fue capaz de mantener el Imperio, es totalmente derrotada por los elementos y los hábiles marinos de esa pequeña Isla que ya empieza el ascendente camino hacia el Trono de los Mares. Inglaterra le ha asestado un golpe fatal, del que no volverá a recobrase. Están ya abiertamente en pugna las políticas nacionales de ambos reinos.

Si Poder Marítimo es la capacidad que posee un Estado tal que le posibilita el uso del mar para el cumplimiento de su política nacional, España lo acababa de perder y nunca más lo volvería a recuperar. Tras llegar al pináculo de su gloria, comienza el duro, largo y desdichado descenso. Sus reyes no son ya ni el más pálido reflejo de esos paladines que la llenaron de grandeza. Hasta 1713, un largo siglo de reyes incapaces de cumplir la elevada misión que les cabía. Desde esa fecha, la del Tratado de

Utrecht, los borbones pasan a regir los destinos de la Madre Patria, y confirmada por el Pacto de Familia, la tutela de Francia priva a España de las posibilidades de desarrollar una política nacional propia.

Con todo ello, el poder naval decae inexorablemente. Recién muere en 1805, en Trafalgar, pero desde la destrucción de la Gran Armada ya no puede hacer cumplir el dictado de controlar el mar que baña sus tierras de América. Hoy son los corsarios holandeses, mañana los franceses, otra vez los portugueses, pero siempre, y cada vez en mayor número y potencia, los corsarios y piratas ingleses, quienes atacan sus barcos mercantes y de guerra, y sus colonias, negándole al Imperio el uso del mar. Piedra a piedra, día tras día y buque tras buque, van destruyendo las bases de esa pirámide en cuya cúspide el rey dicta desesperadas medidas para conservar el Imperio. Sólo hay una solución: lograr el dominio del mar, pero falta el poder naval para hacerlo. Los siglos van pasando y pese a lo grande y magnífica que fue la construcción inicial, al fin todo se desmorona en un estrépito de lamentos, de sangre y errores, ante la mirada satisfecha de quien impuso su política nacional: Inglaterra.

En síntesis: España careció del poder naval necesario para conservar el Imperio. De esa falta de poder naval surgen para el Río de la Plata, en el curso de los tres siglos de este período, importantes consecuencias de orden político, económico y social que trataremos de puntualizar. No creemos —conviene aclarar— que el origen del mal esté precisamente en la falta de poder naval; está por cierto en los problemas internos y externos que sobrellevó la Madre Patria en su largo andar por los siglos y a raíz de los cuales no pudo existir ese poder naval que le era fundamental para subsistir en su grandeza temporal.

II — Consecuencias en orden a la política internacional.

El Tratado de Tordesillas determinaba los límites entre España y Portugal en América. Al oeste de la línea papal, todo era posesión de España, tierra y mar. De ahí la inquietud, y el sentido de derecho ultrajado, que se vive en Buenos Aires, cuando, en 1578, Francis Drake llega a su puerto. Cinco años más tarde se encara la construcción de dos fuertes en las bocas del Estrecho de Magallanes, cuyos defensores mueren de hambre concluyendo la aventura, y se prevé la construcción del Fuerte de Buenos Aires, iniciado recién en 1594.

Dentro de la política española que ya hemos mencionado, del

derecho absoluto y privativo de navegación, hay dos aspectos que corresponden a cada uno de los océanos en cuestión. El Atlántico, sin perder su vigor el derecho enunciado, debe compartirlo: hay zonas que no le pertenecen. Pero el Pacífico es privativo de España, tanto que ha sido bautizado, familiarmente, Mar del Sur. Así se explica la creación de los fuertes mencionados para cerrar el paso del Magallanes.

El final del siglo XVI encuentra a los habitantes del Río de la Plata preocupados por su defensa. Adoptan medidas de carácter únicamente local y parcial: lo inmediato. Es en 1607, en uno de los Consejos de Defensa reunidos por Hernandarias, donde recién se encuentra la verdadera solución: crear una escuadra para mantener el dominio de las aguas de la zona del Río de la Plata y las patagónicas. Con ello los corsarios y piratas no alcanzarán a entrar al estuario y se podrá abastecer a los fuertes que se vuelvan a crear en Magallanes, impidiéndose el paso al Mar del Sur. La escuadra empero no puede nacer de la iniciativa y la pobreza de medios de los ríoplatenses; debe ser la Madre Patria la gestora de tal creación. Pero en España aún no está centrada la atención en estas regiones meridionales y tampoco hay ya poder naval eficiente.

Sabido es que la conquista española no obedeció a ningún plan orgánico. Ello se explica perfectamente en un principio; cuando no se conocían las tierras lógicamente no podía haber ningún plan. A mediados del siglo XVI ya era factible efectuar tal planificación. No se hizo, empero, y mientras en Méjico los planes ambiciosos de Hernán Cortés terminan sin cumplir su expansión, desde el Perú avanzan por tierra los conquistadores consolidando su hazaña, a despecho de la corriente que, siguiendo los pasos de Gaboto, usa el estuario del Plata, y luego elige capital en Asunción. España no usa la ruta marítima directa a nuestras tierras, pues se ve obligada a la simplicidad de una sola derrota para defender sus buques de las garras piratas y corsarias. Así va quedando relegado al olvido el Río de la Plata, y se estanca su progreso en la lucha continua contra el indio indómito y la tierra que no se brinda generosa como en las minas peruanas, sino que exige trabajos y sacrificio.

El siglo XVII tiene ese signo. En 1609 los holandeses, iniciadores del mercantilismo, primeros en oponerse a las declaraciones españolas de navegación privativa para sus barcos, reciben autorización para transitar aguas españolas. Es una primera conce-

sión, no peligrosa, pero que señala el comienzo de una cadena que ya no ha de terminar.

En 1648 hay un cambio fundamental en el derecho internacional. La Paz de Westfalia implica que el antiguo derecho del Papa como mediador en las disputas internacionales, ha dejado de valer. En más, veremos que reina en las tratativas europeas el principio del equilibrio del poder. Ya Inglaterra juega hábilmente con su “balance of power”, en el ajedrez de Europa.

El comienzo del siglo XVIII señala un hecho trascendental: el redescubrimiento de América. La guerra de Sucesión desemboca en el Tratado de Utrecht, 1713, que es el que marca el hecho de que ya oficialmente Inglaterra, Francia, Portugal y España tienen sus ojos puestos en América.

En el transcurso de los siglos XVI y XVII, el Imperio Británico va concretando las dimensiones de su política nacional, la que lo lleva a preocuparse por los países americanos con un pronunciado gradiente de interés. Esa política les imponía buscar bases para su estrategia de dominio del mar y mercados para su comercio. Hasta Utrecht, fundamentalmente se ocupa de mantener y acrecentar su comercio, sin dar mayor trascendencia al problema. Pero es entonces, al obtener el tratado de asiento y el navío de permiso, que se abren oficialmente las puertas a su comercio, o más bien, a su contrabando. De esa política surgen las consecuencias de orden económico que veremos más adelante. Cabe aclarar que, pese a todo, en el orden político se mantienen en ese tratado las cláusulas del Tratado de Madrid de 1670 en cuanto a la navegación de los mares españoles privativas para sus barcos, la ocupación como derecho de posesión y el concepto de que los actos hostiles en América no implican guerra en Europa.

La estrategia inglesa requiere que en el Plata exista una posesión portuguesa, ya que, políticamente, el Río de la Plata no será de un solo dueño, y económicamente, por allí filtrará su contrabando.

En 1860 los portugueses habían fundado la colonia de Sacramento, llaga viva puesta frente a Buenos Aires para encender la disputa entre las tropas de S. M. Católica y S. M. Fidelísima. Con ello señalaban su intento de consolidar posiciones en la América del Sur, a costa de las españolas, que en el Río de la Plata habían sido tan olvidadas.

La estrecha alianza entre Portugal y la Albión hace que toda vez que la diplomacia se ocupa de las luchas por la Colonia, España sienta que no sólo trata con su vecina sino que a sus es-

paldas está vigilante el Imperio Británico. Esto, y las situaciones en que se coloca a raíz del Pacto de Familia, ata sus manos.

Tenemos ya ahora concentrado el foco de la atención en Sud América. España encuentra que han descubierto su punto débil y sabe también que necesita poder naval como única forma de defender su patrimonio. Trata así de incrementarlo y es Carlos III quien se destaca en tal propósito.

En 1764, se inicia el problema de las Islas Malvinas. Ocupación de Puerto Luis por el francés Bouganville; entrega de la plaza a España reconociendo su soberanía; ocupación inglesa de Puerto Egmont. Bucarelli, gobernador de Buenos Aires, organiza la expedición que conquista la base inglesa, largas tratativas diplomáticas y, al fin, salvando Masserano la cuestión de derecho, devolución de la Isla en 1771 y abandono inglés en 1774.

¿A qué obedece la aventura inglesa? No es un simple afán de conquistar tierra ; inhóspita ella, poco interés puede despertar. Es que, estratégicamente, es un punto clave.

Por entonces el problema inglés consistía en mantener expeditas sus rutas comerciales a Sud América, tanto por el Atlántico como por el Pacífico. El poder naval británico debía lograrlo. Para ello necesitaba una base. Las Islas Malvinas fueron propuestas como tal por el comodoro Anson, en gestión que luego hace propia Lord Egmont, quien expresa en uno de sus oficios: “Es indudablemente la llave de todo el océano Pacífico. Esta isla puede dominar los puertos y el comercio de Chile, Perú, Panamá, Acapulco y en una palabra todo el territorio español que da sobre ese mar.”

Por un lado, cerrado el paso al Pacífico; por otro lado, una pistola cargada y apuntada en dirección al Río de la Plata. Bajo tales conceptos se efectúa la ocupación inglesa, y también nace allí la reacción hispana.

Nuestra suerte fue distinta de lo que así prometían ser las cosas, gracias a las inquietas colonias inglesas en Norte América. El famoso cargamento de te de Boston y los sucesos posteriores que dieron nacimiento a los Estados Unidos de Norte América, obligaron a Inglaterra, que pasaba por un período de crisis en su poder naval, a desatender a Sud América.

De ahí su retirada de las islas. No perdieron en España la noción del momento en que vivían, y ya solucionado el asunto Malvinas, envía Carlos III la expedición Cevallos, de 117 naves, la más grande que pone proa a sus tierras americanas en tres

siglos, para expulsar a los portugueses de la banda oriental del río de Solís. Al mismo tiempo crea el Virreynato del Río de la Plata, dando forma a lo que es hoy la Argentina. El problema portugués finaliza, así, con el tratado posterior de San Ildefonso.

La creación del Virreinato es un hecho de notable trascendencia. Con él se creaba una muralla para contener —en el orden económico ya era tarde— la penetración inglesa que por el Río de la Plata podía llegar al Perú, corazón del Imperio. El Talón de Aquiles comenzaba a ser protegido.

Fue posible en un período en que el poder naval de España se sintió capaz de asegurar el dominio del mar, ya que los intereses ingleses se jugaban en otro escenario.

Es también el mar, quien impone la capital del Virreinato. Pudieron serlo Asunción, que era quien tenía más derechos adquiridos, o bien Córdoba, geográficamente central, pero fue Buenos Aires, llave del sistema del Plata y puerto de donde se controlarían los mares adyacentes, la elegida.

No fue dotado el Virreinato del poder naval suficiente como para cumplir su misión. Cuando Inglaterra ha perdido sus colonias, ya libres y federadas en los Estados Unidos de Norte América, y sus hijos siguiendo su ejemplo aplican teorías proteccionistas, el León Británico muestra su garra a nuestra tierra porque necesita una colonia total: económica y política. En 1805 Trafalgar señala el trágico final del resto del poderío naval español; 1806 y 1807, invasiones inglesas en Buenos Aires. No hay escuadra con que poder detener las naves inglesas. Dios quiso, no obstante, poner fiera y heroica determinación en nuestro pueblo realmente libre, y el invasor rinde sus banderas otrora cubiertas de gloria.

Hasta aquí, lo que la Madre Patria pudo hacer y lo que debió soportar en el orden político antes de mayo, en virtud de la fuerza o debilidad respectiva de su poder marítimo.

III — Consecuencias de orden económico.

Así como en el siglo XVI las guerras tienen un carácter ideológico, y en el siglo XVII se lucha por posesiones territoriales, en el XVIII los motivos económicos orientan las políticas nacionales y bajo tal signo se hacen las guerras. Por eso resulta difícil sino imposible separar lo que pertenece al campo político de aquello que concierne al terreno económico. Eso apreciaremos al puntualizar los detalles de este tema, que nos verá repitiendo

problemas ya enunciados pero considerados desde otro punto de vista.

Es preciso tener en cuenta que al juzgar la política económica que llevó a cabo España, podemos hacerlo desde el punto de vista español y del propio. Si la política y la economía hubieran marchado al mismo compás y ambas hubiesen sido eficientes, deberían haber reportado beneficios por igual a la metrópoli y a las provincias americanas del Imperio. Pero no ocurrió así. Se aplicó un criterio unilateral que a la postre fracasó también, porque España no hizo lo que le daría grandeza material a expensas de sus tierras americanas: industrializarse.

Visto el problema desde el lado peninsular, la pragmática del 1º de septiembre de 1500, al establecer que sólo los buques españoles podían hacer el tráfico de y a las colonias, y partiendo de puertos de la península, medida netamente proteccionista, era la mejor solución. Para ello era necesario poder disponer de las rutas marítimas, lo cual implicaba poder naval para dominarlas.

Esa doctrina económica, correcta para la época y para la metrópoli, es la misma que aplica en 1651 el Acta de Navegación de Oliverio Cronwell; ella incluso establecía que las colonias no podían tener manufacturas similares a la metrópoli. Esto porque, a diferencia de España, Inglaterra se industrializa. Claro está, la Albión dispuso del poder marítimo requerido para que la letra y el espíritu de sus leyes fueran cumplidos.

Como en el plano político, Inglaterra y España se enfrentan en el económico.

Al mismo tiempo que el Río de la Plata era puesto bajo la égida hispana y se iba poblando con españoles y criollos, el poder naval de la Madre Patria iba decayendo. El proteccionismo trajo como secuela desgraciada el monopolio. En un principio era lógico que se estableciera una sola ruta para la navegación de la metrópoli a las colonias y que ella se recorriera en convoyes escoltados por barcos de guerra para defenderse contra los piratas y corsarios ingleses, holandeses y franceses. Recordemos que la principal zona conquistada estaba en el Perú. Pero luego, al exigir las nuevas poblaciones que hubiera una comunicación directa entre el Río de la Plata y España, el espíritu de las leyes de Isabel la Católica no se cumple por dos causas: falta de comprensión de funcionarios de la península y, primordialmente, falta de poder naval con que proteger la nueva ruta. Entonces es cuando ese monopolio deviene en una aberración del proteccionismo y los productos de nuestra tierra tienen que seguir la larga e incompre-

sible ruta por tierra a través de toda Sud América, para tomar en Portobello la derrota de los galeones.

Las protestas recuerdan al fin el sabio espíritu de la legislación indiana y se autorizan, en 1600, viajes a nuestras costas; claro está, en buques propios y no fletados.

Mientras tanto, el contrabando comienza a actuar. Buques holandeses, ingleses y portugueses arriban cada vez en mayor número a Buenos Aires. Poco a poco los gobernadores deben ir aceptando esa situación, porque no hay poder naval con que vigilar las costas. Así llega, en 1622, la creación de la “Aduana Seca” de Córdoba, para gravar el paso de la importación ilegal. Constituye una legislación que acepta un hecho delictuoso; por lo tanto, está viciada en su origen, pero no hay otra solución mientras no se domine el mar.

Por otra parte, esa aduana seca, al gravar en un 50% los productos que entraban por Buenos Aires, imponía una evidente separación económica entre la ciudad del Plata y las ciudades interiores. Estas últimas orientan a otros destinos las salidas de sus escasos productos y Buenos Aires se va aislando de sus hermanas de tierra adentro.

Así marcharon las cosas los dos primeros siglos. El monopolio, que lo era al fin de puertos y derrotas, el cual no podía dejarse de lado, trajo como resultado que nuestro Virreinato debiese buscar la forma de abastecerse a sí mismo. Ese camino, de sacrificio sin duda, era el que conducía a la autarquía económica.

Pero en el siglo XVIII, las cosas variaron fundamentalmente. El Tratado de Utrecht ha autorizado a favor de los ingleses el establecimiento de “asientos de negros” en Buenos Aires. Ello implica la llegada a nuestras costas de buques ingleses y un recrudescimiento del contrabando. Las ideas de los filósofos y economistas franceses se van apoderando de la conciencia de los palaciegos borbonizados. Tarda empero en hacerse efectiva la catequización a ese nuevo y engañoso evangelio.

Mientras tanto, el tráfico autorizado en 1600 va aumentando por el valor de las riquezas de las tierras nuevas; en 1765 se concede la libertad de comercio con los puertos españoles, y en 1781, cada 15 días, ya sale un buque para el Mar Dulce de Solís.

Es en 1797 cuando ya la ley señala que los sacrificios hechos por los habitantes del Virreinato parecen haberse cumplido en vano; se autoriza en ese año el tráfico de buques neutrales. En

1809 se sella la condena: el puerto de Buenos Aires se abre al comercio inglés. Entonces nuestra incipiente industria, que no por pequeña dejaba de ser floreciente, se enfrenta sin defensa contra la brillante manufactura inglesa en su revolución industrial. Era un impacto imposible de resistir. Esa autarquía económica que debía ser el fruto de los sacrificios de tres siglos, se perdía en pocos años porque Inglaterra conseguía al fin imponer su política nacional en el orden económico.

Si atendemos a esa definición de colonia que la explica económicamente como una región que abastece de materias primas y productos agropecuarios a una metrópoli industrializada que le da en trueque sus manufacturas, a tal nivel habíamos llegado respecto al Imperio Británico.

Dijimos que Inglaterra era proteccionista, pero ocurre que para nosotros fue la campeona del librecomercio.

Eso se explica fácilmente al estudiar el genio político inglés, que determinó para sus colonias el proteccionismo, y para los demás, allí donde con ello sólo iba a ganancia, el librecomercio.

Esas son las consecuencias económicas de índole general que trajo la falta de poder naval español para poder mantener sus leyes. Porque las leyes liberales de fines del siglo XVIII no se hubieran visto, si esos liberales, colegas, al fin, de los ingleses, hubiesen poseído la fuerza para ser proteccionistas en sus colonias.

Apartándonos del marco general de este trabajo, queremos puntualizar un hecho que hace a la construcción naval, uno de los elementos fundamentales de nuestros intereses marítimos.

El 2 de septiembre de 1857 (declarado en 1931 día de la industria nacional) zarpó de Buenos Aires, construida en sus astilleros, totalmente con materiales del país, la fragata "*San Antonio*", primer barco debido a la producción propia. Saltando en el tiempo vemos que dos años después de la apertura del puerto de Buenos Aires, en Asunción se construyeron 5 fragatas, 8 bergantines y 4 sumacas, sin contar las embarcaciones menores. La llegada sin trabas de buques extranjeros dio por tierra con todos esos esfuerzos. Murieron los astilleros, el esfuerzo de tres siglos se diluyó en el tiempo y ahora debemos empezar de nuevo.

IV — Consecuencias de orden social.

Creemos que más importante que las consecuencias de orden político o económico, son aquellas que hemos puesto bajo el rótulo

de social, pero que en realidad se refieren al hombre, no como individuo, sino como persona humana. Lo político o lo económico entra en el campo de las objetividades, más o menos necesarias para el cotidiano existir, pero su valor nunca puede compararse a lo que ocurre en la persona humana, que es la que en definitiva da origen y forma a esas objetividades.

La ausencia de poder naval español, origen de ese obligado olvido en lo político, y de ese régimen absurdo, visto desde aquí, en lo económico, da paso a una serie de consecuencias de suma importancia en la formación de nuestro pueblo.

En la mente de los habitantes del Virreinato se va haciendo ley con los siglos el concepto del mar como barrera que aísla del resto del mundo, en lugar de considerarlo el puente fraterno que une continentes, por el que fluyen y se intercambian los respectivos productos del espíritu y el trabajo humano. Ello implica, al nacer nosotros como una nueva nación a la faz de la tierra, carencia de conciencia naval en nuestro pueblo, que no comprende la posición eminentemente marítima que en la geografía del mundo nos toca disfrutar.

El Virreinato da sus espaldas al mar. Buenos Aires da a su vez, espaldas a la tierra nuestra, y mira absorta a Europa pero sin ser capaz de conquistar el mar que la llevará hasta ella, sino que espera ansiosa la llegada de los buques ingleses —así se acostumbró su mente merced al contrabando— para que le traigan cuanto desea y necesita.

Pareciera que ese grave defecto, que tantos males nos ha causado, cual es el recibir todo de Europa —cultura, ideas, hombres, máquinas— sin ser capaces de reaccionar ante ellos, juzgándolos, superándolos, y resolviendo nuestros problemas a nuestra manera, de acuerdo a nuestra particular idiosincrasia, queda ya sellado en aquellos días imperiales.

También es en aquella época, cuando se inicia otro hecho lamentable que aún hoy se siente: la rivalidad entre porteños y provincianos. La diferencia de cultura, de organización social, de economía, que desde el Virreinato existe entre Buenos Aires y el interior, el falso concepto —vivido aún hoy— del porteño que cree poseer una superioridad, no importa de qué orden, pero un algo más que el provinciano, comenzó entonces. No podemos extendernos a tratar este tema que, a decir verdad, da su característica a toda nuestra historia, de ahí que sea por demás interesante e importante, porque escapa al objeto de este trabajo, pero quede clara nuestra afirmación de sus orígenes.

Ese mismo criterio, ese estado psicológico del argentino, que responde al mismo origen, es el que ha llevado a que tengamos hoy que sufrir este absurdo que es la macrocapital del país.

Por otra parte, el contrabando organiza la sociedad porteña en clases sociales económicas, con la introducción del comerciante, que no produce nada, ni espiritual ni material. En el interior, en cambio, se mantiene la vieja organización aristocrática, que lo es de verdad, y no plutocrática, como defeciona en otros lugares ese tipo de orden social.

Así comienza a perfilarse el carácter tan distinto que hoy en día tienen, en el espíritu de sus gentes, la Capital Federal y sus ciudades federadas.

Hay, por sobre todas estas consecuencias que podríamos llamar desventuradas, una que a su tiempo nos reportó grandes beneficios de orden espiritual. El siglo XVIII marca el afrancesamiento de España, cuyo catolicismo se convierte en algo muy especial que se ha dado en llamar catolicismo-liberal. Las ideas de los pensadores franceses arrastran al racionalismo y al liberalismo político y económico a muchos intelectos peninsulares. Pero esas ideas no alcanzan a difundirse en América, no llegan a corroer su corazón, su alma hispánica, que se mantiene intacta en la mayoría de los paladines argentinos de la primera hora de libertad. Porque es justo que digamos, a guisa de ejemplo, que Mariano Moreno no hablaba, cuando clamaba por nuestra libertad, de contrato social —aunque prologara la edición de la obra de Juan Jacobo Rousseau— sino de contrato político, siguiendo las teorías por cierto nada racionalistas del padre Suárez.

* * *

En nuestro estudio, nos detenemos en 1810. Ex profeso no hemos tratado el problema de las causas que motivaron el grito de Mayo, mucho más complejas de lo que normalmente se afirma, y que requeriría mucho espacio para hacerlo. No obstante, lo indicado es antecedente obligado para poder apreciarlas, como decíamos al principio.

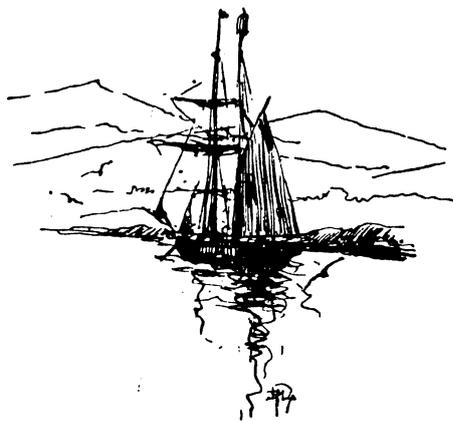
Nuestra dependencia del mar, pese a estar acostumbrados a mirarnos en las verdes pampas y el nevado Ande, es fuerza reconocerla. Hemos tratado de poner en evidencia en la rápida —imperfecta, por lo tanto— síntesis efectuada, cómo él plasmó nuestro destino a través de los tres siglos imperiales. La falta de

conciencia naval con que vimos la luz del mundo libre, nos significó después muchos perjuicios que hoy, en posesión de elementos de juicio fehacientes y razonamientos eficaces, no podemos volver a sufrir. No debemos olvidar más al mar en el gobierno de las cosas nuestras. Dios así lo quiera.

Creemos firmemente en nuestro destino brillante, pero no equivoquemos el camino. Y el mar está en ese camino, toda vez que vivimos en el hemisferio austral, el de los grandes mares y la riqueza ignota.

BIBLIOGRAFIA

- 1) OCTAVIO GIL MUNILLA. *El Río de la Plata en la política internacional*.
- 2) BARTOLOMÉ MITRE. *Historia de Belgrano y de la Independencia Argentina*.
- 3) ERNESTO PALACIO. *Historia de la Argentina*.
- 4) JOSÉ M. ROSA (H.). *Defensa y pérdida de nuestra independencia económica*.
- 5) RICARDO LEVENE - EFRAÍN CARDOZO-ENRIQUE DE GANDÍA. *Historia de la Nación Argentina*. Tomos III y IV.
- 6) TEODORO CAILLET-BOIS. *Historia Naval Argentina*.
- 7) JAIME GÁLVEZ. *Rosas y la libre navegación de nuestros ríos*.
- 8) JULIUS GOEBEL (H.). *La pugna por las Islas Malvinas*.
- 9) JORGE COMADRÁN. *Conferencias en el Centro de Estudios Humanísticos y Sociales*. Mendoza, 1955.
- 10) VICENTE RODRÍGUEZ CASADO. *El Pacífico en la política internacional española hasta la emancipación de América*. Revista de Estudios Americanos, Sevilla, enero de 1950.



**Editoriales y Librerías que otorgan
descuentos
a los socios del Centro Naval**

EDITORIALES

IBER-AMER ARGENTINA	10 %
ESPASA-CALPE ARGENTINA S. A.	10 %
EDICIONES ARAJU	10 %
EDITORIAL LOSADA	10 %
EDITORIAL ALBATROS	10 %
EDITORIAL L. LASSERRE {	
Sobre libros en general	5 %
Sobre libros de su fondo Edit.	10 %
Papelería general.	5 %
EMECE EDITORIAL.	20 %

LIBRERÍAS

LIBRERÍA DEL PLATA, S. R. L.	10 %
LIBRERIA DEL COLEGIO, S. A.	10 %
ACME AGENCY	10 %
FAUSTO {	
Biblioteca	20 %
Asociados	10 %
V A E	15 %

En las sombras del futuro (*)

Por el Honorable Charles S. Thomas, Secretario de Marina de los
Estados Unidos de Norte América

Almirante Boone, ilustres huéspedes, señoras y señores, guardiamarinas de la promoción del año 1955:

El hablar en cualquier ceremonia donde se gradúan personas jóvenes que se inician en una nueva vida, es una tarea realmente formidable. Pero dirigirse a una promoción de la Escuela Naval que se gradúa en este trascendental momento de nuestra historia, es una oportunidad en que la habilidad del disertante es puesta a prueba para querer y decir algo que sea útil, algo que quizás ustedes puedan recordar, y al mismo tiempo decirlo en forma breve.

En estas ocasiones es algo tradicional de que el orador en el acto de la graduación diga algo sobre el futuro, y yo no quebrantaré este precedente, por cuanto hay poco del pasado o el presente de la marina de guerra que ustedes no conozcan tan bien o mejor que yo. A decir verdad, cuando atisbamos las sombras del mañana, es posible que ustedes estén en una situación mejor para analizar objetivamente el futuro que aquellos de nosotros cuya experiencia retrocede a dos, tres, o cuatro décadas. Es indudable que la visión de ustedes no se encuentra obstruida ni por los apretujados recuerdos del pasado, ni por los obsesivos problemas del presente.

Con respecto a vuestro futuro, por lo tanto, yo les solicito a ustedes que presten especial atención a estas palabras:

“ ... Al mirar hacia adelante, ustedes ven derrumbarse día a día las bases de viejas teorías. Antiguas tácticas, antiguas estrategias, antiguas teorías sobre el arte de la guerra naval, que han permanecido inmutables casi como si fueran axiomáticas desde los tiempos en que los trirremes de Cartago y Roma se abordaban en el Mediterráneo, van desapareciendo de la noche a la mañana. Nuevos y terribles instrumentos de destrucción han aparecido debajo y sobre los mares... Diariamente se aso-

(*) De “*U. S. Naval Institute Proceedings*”, diciembre de 1955.

“ ma algo nuevo en el arte de la guerra naval. Las cosas viejas
“ van quedando atrás; hay que idear cosas nuevas. ¿ Con qué ar-
“ mas, por medio de qué estrategia haremos frente al terror del
“ submarino y a las aún no reveladas posibilidades de la aeronave?

“.. ¿Quién puede predecir que antes de llegar ustedes al gra-
“ do de capitanes de navío, el arte de la guerra naval no haya
“ sufrido un cambio tan grande como el que siguió a la construc-
“ ción del «*Monitor*» y el «*Merrimac*»? ... El llamado ... es-
“ triba en descartar impertérritos la adoración de aquellas cosas
“ que son anticuadas y adoptar valientemente todo aquello que
“ sea nuevo, tan pronto como algún nuevo desarrollo convence de
“ que el modo antiguo ya ha dejado de ser el método correcto, o
“ que la nueva forma señala el camino de la victoria ... tener
“ una mente libre de prejuicios; investigar nuevos métodos ...
“ jamás hubo nave alguna que no pudiera ser mejorada, y será
“ vuestro deber hallar el modo...

“... Noble linaje es el vuestro.”

Lo que termino de leer es parte de un discurso pronunciado durante una graduación en este mismo salón, hace treinta y nueve años y un día, por el entonces secretario de Marina, Josephus Daniels, a la promoción de 1916 que recibía sus despachos. Estas palabras del secretario Daniels conservan hoy el mismo vigor y tanto valor profético para el futuro como indudablemente lo tenían en 1916. El presidente de los Estados Unidos, Woodrow Wilson, estaba sentado aquí en Dahlgreen Hall, esperando el momento de entregar los diplomas y dar la mano a los egresados. Entre el público, allí donde ahora está sentado el guardiamarina Pirie, se encontraba el guardiamarina de primera clase Arthur W. Radford. Donde ahora se encuentra el guardia marina De Groff, estaba sentado el guardiamarina de primera clase Robert B. Carney. Allí donde ahora está sentado el guardiamarina Blair, se encontraba el guardiamarina de primera clase William M. Fetcher; allí donde ahora está sentado el guardiamarina Waitley, se encontraba el guardiamarina de primera clase C. Turner Joy, hace treinta y nueve años y un día.

“... las cosas viejas van quedando atrás” ... “nuevos y
“ terribles instrumentos de destrucción han aparecido debajo y
“ sobre los mares” ... “descartar impertérritos la adoración de
“ aquellas cosas que son anticuadas” ... “tener una mente libre
“ de prejuicios” ... “noble linaje es el vuestro”. Las ondas sonoras de estos consejos pueden muy bien estar repercutiendo aún en las vigas sobre vuestras cabezas; por cierto, tienen tanto valor

hoy como lo tenían entonces, y no podría ofrecerse mejor ejemplo para demostrar cuán inmutable y sin embargo siempre cambiante es la marina y de cómo las tradiciones e inspiraciones del pasado constituyen una herencia de la juventud del futuro.

¿De qué naturaleza era esa marina a la que se estaban por incorporar los guardiamarinas Radford, Carney, Fechteler y Joy, cuando escuchaban estas palabras? ¿Cómo era la marina de 1916?

Muy distinta, pensarán ustedes. No existían los portaaviones, ni los cruceros para proyectiles dirigidos, ni radar, ni electrónicos. No había motores a chorro, ni turbo-propulsores, ni energía atómica, ni bombas H. No se contaba con submarinos provistos de snorkel, ni helicópteros de ataque, ni torpedos que se dirigían automáticamente contra sus blancos, ni degaussing, ni minas a presión o acústicas. Al guardiamarina Radford no se le exigió que absorbiera los misterios eléctricos de un centro de información de combate; el guardiamarina Carney no tuvo que luchar con los cerebros hidráulicos y electrónicos de un proyectil llevado por un haz. Y ninguno de ellos estaba atormentado por cosas tales como “el potencial extinguidor de un thyatron”, “la difusión adiabática irreversible de aire atmosférico en un motor a chorro”, “up doppler”, o “thermo-cline”.

Es una era distinta y una marina distinta en la actualidad hasta para los uniformes. Pero ¿es nuestra actual marina *realmente* distinta? Los cambios son físicos, a mi parecer, y las invenciones e innovaciones introducidas por cuarenta breves años con tan sorprendente celeridad, son más de forma que de fondo. Aquello que *no* ha cambiado excede en mucho a aquello que ha cambiado.

En muchos aspectos, la marina de 1955 no es realmente distinta de aquella de 1916. Ya en esa época había submarinos, existía una forma primitiva de sonar, había aeronaves, minas y torpedos. Ahora, como entonces, la marina es: buques, oficiales, hombres, tradición. Esto era cierto en 1916, y también lo era en la época de John Paul Jones, Decatur, Truxton, Farragut y Dewey; y seguirá siendo cierto cuando ustedes manejen la marina, cuando tengan que hacer discursos en las graduaciones, y cuando tengan a su cargo la protección de nuestra patria.

Porque mientras la marina evoluciona constantemente y siempre va cambiando, mientras la marcha del progreso se intensifica y acelera con cada año que transcurre, hay tres factores claves de suma importancia en el futuro de ustedes que no han cambiado ni cambiarán.

El primero, es la dependencia de nuestra patria en los mares. En esta era atómica, cuando los elementos de tiempo y espacio han sido tan drásticamente comprimidos, nuestro país depende del mar más que en ninguna otra época. Los mares siguen siendo las rutas de abastecimiento a nuestras fuentes de materias primas en ultramar. Los mares siguen siendo los eslabones que unen al mundo libre. Los mares siguen constituyendo el medio que nos permite abastecer a nuestras lejanas bases transoceánicas. Y por sobre todo, los mares constituyen las carreteras para llevar la batalla al territorio del agresor. Si somos una gran nación, si somos los conductores del mundo, el poder marítimo nos ha hecho así y el poder marítimo nos mantendrá así.

En segundo término, nuestras tradiciones navales no han sufrido modificación alguna. Los elevados niveles de devoción al deber, lealtad, sacrificio e integridad, siempre serán sostenidos.

Pero el factor más inmutable es el humano. Con todos los progresos de la ciencia, con toda la tecnología de la guerra moderna, con todos los caminos aparentes experimentados por la marina, su éxito en el combate sigue dependiendo siempre de la conducción; e inexorablemente ustedes serán los futuros conductores de la marina. Ninguna máquina, ninguna invención, ningún proceso de automatización puede jamás reemplazar a la conducción personal previsor y valiente.

Este fundamento es a veces olvidado en nuestro apresuramiento y preocupación por lo automático, en la quincalla casi humana de nuestros modernos servicios armados. A medida que va transcurriendo la vida de ustedes en la armada, no importa hasta dónde nuestra marina, aviación, ejército e infantería de marina se tornen mecánicos, automáticos y libres de contacto por la mano del ser humano, la necesidad de la conducción es y siempre será suprema. La buena conducción en una organización militar es aún más importante que el alistamiento operativo, elevados niveles materiales o eficiencia de ingeniería.

Ahora diré algunas palabras para cada uno de los grupos que hoy se hallan representados aquí: padres y familias, cuerpo docente y estado mayor, los guardiamarinas que quedan y, finalmente, los mismos graduados.

Primero a los padres y parientes y novias: Este es un momento sumamente feliz y lleno de orgullo para cada uno de ustedes, y con justicia, y felicito a todos ustedes por el importante papel que han desempeñado al enviar y mantener a vuestro joven aquí. Hoy, ustedes lo ven embarcado en una carrera audaz, importante

y excitante. Con el tiempo, ese joven podrá ser el Radford o el Carney, el Twining o el Shepherd de mañana. Aun cuando no llegara a conquistar fama nacional, es indudable de que su carrera será útil y productiva para su patria.

Al estado mayor y cuerpo docente: La importancia de esta ciudadela naval, en cuanto a inspiración, educación y servicio a la nación, jamás ha sido mayor. No es exagerado decir que ustedes están moldeando a los hombres de quienes dependerá el futuro y la seguridad de nuestra nación. La visión de ustedes, su entusiasmo, su competencia, es indeleblemente transmitida a estos jóvenes. Cerciórense de que su consejo sea sabio, su enseñanza cabal y su ejemplo estimable.

A los guardiamarinas que se quedan: Ustedes, jóvenes caballeros, también se encuentran en las sombras del mañana. Esas sombras oscurecen y tornan brumosos los acontecimientos del futuro, pero es posible discernir que los días que la marina de guerra tiene por delante serán tan importantes y memorables como aquellos del pasado. Jamás en nuestra historia ha sido el futuro de la marina tan brillante. Jamás han sido mayores sus oportunidades. Jamás ha sido el reto a la marina tan provocador. Los acontecimientos que se encuentran en las sombras del mañana pondrán indudablemente a prueba su previsión, su ingeniosidad, y su imaginación.

Y, finalmente, a los graduados: Ya sea que su nombramiento los lleve a la marina, a la infantería de marina, o a la fuerza aérea, aunque ustedes de estos cuatro años no se lleven nada más, espero que ello sea esto: el conocimiento de su responsabilidad esencial como *conductor*. La vida de ustedes en Annapolis se inició con el tema de la buena conducción resonando en sus oídos. Dejen que termine así. En esta era en que la especialización va en aumento, cuando el énfasis tiende a recaer en lo técnico, la sólida conducción es más importante que nunca. Recuerden siempre que la importancia que ustedes dan a sus tareas de conducción, debe superar grandemente a sus responsabilidades técnicas.

Tomen un verdadero interés en sus hombres; reconozcan y alaben su buen trabajo; trátenlos con firmeza, imparcialidad, justicia y con respeto; manténganlos informados; sean accesibles a los mismos; *dénles* autoridad y responsabilidad.

Y, sobre todo, acepten ardientemente la responsabilidad que se les otorga a *ustedes*, y ejérzanla diligentemente. Porque el ejercicio de la responsabilidad es la herramienta esencial de su oficio y su cumplimiento es la catálisis de la conducción.

Deseo a todos ustedes buena suerte, un próspero porvenir, y muchas felicidades.

GUERRA DE PORTAAVIONES

Por el Teniente OLIVER JENSEN, U. S. N. R.



Libro traducido al castellano y editado por la Biblioteca del Oficial de Marina, que contiene interesantes narraciones de la Guerra en el Pacífico.

Precio del ejemplar: \$ 4.—



EN VENTA EN LA OFICINA DEL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Notas Profesionales

ARGENTINAS

REVISTA NAVAL.

Brillantes relieves ofreció la revista naval realizada el 18 de febrero pasado en la ciudad balnearia de Mar del Plata, con la presencia del señor Presidente Provisional de la Nación, general Pedro E. Aramburu; vicepresidente de la República, contraalmirante Isaac F. Rojas; ministro de Marina, contraalmirante Teodoro Hartung, y el subsecretario de dicho Departamento de Estado, contraalmirante Arturo Rial; el ministro de Ejército, general Arturo Ossorio Arana; el ministro del Interior, doctor Eduardo Busso; el de Relaciones Exteriores y Culto, doctor Luis A. Podestá Costa; el subjefe de la Policía Federal, capitán de fragata Aldo Molinari; el jefe de la Casa Militar, capitán de fragata Francisco Manrique, y otras autoridades nacionales.

La llegada del jefe del Estado a la base de submarinos fue anunciada con una salva de veintiún cañonazos, y poco después el general Aramburu se dirigió a la fragata "*Presidente Sarmiento*", la que izó su empavesado y zarpó más tarde para ocupar su lugar, acompañada de las corbetas uruguayas "*Artigas*" y "*Uruguay*".

Siendo las 1210 horas, se inició la revista con el desfile de la aviación naval, al mando del capitán de navío Raúl I. González Vergara, quien volaba en un *Douglas D.C.4*. En esta oportunidad participaron aviones *North American* de adiestramiento, *Beechcraft* de entrenamiento de bombardeo, *Catalina* y *Martin Mariner*, patrulleros, y los *Douglas D.C.3* y *D.C.4*.

Entretanto, acercábase la división cruceros constituida por los cruceros "*La Argentina*", nave que enarbolaba la insignia del comandante en jefe de la flota de mar, contraalmirante Adolfo E. Estévez, "*Almirante Brown*", "*9 de Julio*" y "*General Belgrano*". El comando de esta división lo desempeñó el capitán de navío Alberto H. Ferradas.

Luego desfiló la fuerza de destructores, al mando del capitán de navío Benjamín Moritan Colman, integrada por el “*Buenos Aires*”, “*Entre Ríos*”, “*San Juan*”, “*San Luis*”, “*Misiones*” y “*Santa Cruz*”. En estos momentos se hizo presente una formación de *Gloster Meteor*, con la cual la aeronáutica militar se adhirió al acto de la marina de guerra.

Tocó luego el turno al submarino “*Salta*”, al mando del capitán de corbeta Ricardo M. Gilmore, y a la división fragatas, compuesta por la “*Hércules*”, “*Heroína*”, “*Sarandí*” y “*Santísima Trinidad*”, que fue mandada por el capitán de navío Carlos A. Kolangia. También estuvieron presentes los patrulleros “*Murature*” y “*King*”, los rastreadores “*Drummond*”, “*Granville*”, “*Bouchard*” y “*Spiro*” y el submarino “*Santiago del Estero*”.

Cerrando el desfile iban el tren de la flota, constituido por el buque taller “*Ingeniero Iribas*” y remolcadores “*Charrúa*”, “*Mataco*” y “*Sanavirón*” y la agrupación anfibia.

Terminada la revista, la fragata “*Sarmiento*” regresó a la dársena de la base de submarinos, donde desembarcó el Presidente para dirigirse al Yacht Club Argentino.

En horas de la tarde y presidida por el Jefe provisional de la Nación, general Aramburu, y con la presencia del embajador de la República Oriental del Uruguay, el ministro de Marina y otras autoridades, se realizó en la mencionada base la ceremonia “*Formación de la tarde*”, que se inició con la ejecución de los himnos del Uruguay y de la Argentina, procediéndose luego a la lectura de la resolución ministerial otorgando el premio de tiro del año 1954 al crucero “*General Belgrano*”.

A continuación, el ministro de Marina pronunció el siguiente discurso:

Con la brillante revista naval, realizada en la fecha, la marina de guerra clausura su ciclo de ejercitaciones para 1955. El año ha sido duro y de grandes proyecciones.

Durante el mismo le ha cabido a la armada nacional el honor de escribir una gloriosa página en la historia de la patria y sus integrantes pueden sentirse verdaderamente orgullosos del resultado obtenido.

Por primera vez en los anales de la historia nacional nuestras fuerzas navales, aeronavales y de infantería de marina se vieron obligadas a tomar parte decisiva junto con sus camaradas del ejército y la aeronáutica en un movimiento revolucionario de envergadura.

Su acción resultó fundamental y concluyente. La decisión, energía y capacidad puestas de manifiesto en las jornadas de junio y septiembre inclinaron la balanza en favor de la justa causa de la Revolución Libertadora. La precisión de su movimiento, la coordinación de las operaciones y la ejecución sin titubeos de la decisión tomada caracterizaron su intervención. Finalmente, un estudiado y bien meditado plan estratégico-político obligó a la rendición incondicional de la tiranía.

Desde el exclusivo punto de vista técnico-profesional, lo hecho no es más que el resultado del permanente y efectivo adiestramiento de los comandos y tripulaciones en la conducción de la guerra.

Pero, ciertamente, nada se habría podido hacer si no hubiera contado con esa magnífica identidad de ideales y esfuerzos, que permitió que se lanzaran a la lucha, sin titubeos ni deserciones, todas las tripulaciones de buques y bases navales y aéreas, sin distinción de jerarquías, animadas de un mismo espíritu combativo, y con una clara conciencia ciudadana, bien impregnada de esos mismos ideales de libertad y democracia que la tiranía había avasallado. La disciplina de fondo, norte de nuestros maestros, dio en esta ocasión su fruto: la marina de guerra fue revolucionaria en su totalidad.

Sus hombres no temieron arriesgar su posición personal, ni el porvenir de sus hogares, ni el de sus vidas. Muchos cayeron en la lucha, murieron como saben morir los valientes. Ellos no se han ido de nuestras filas: en esta jornada de júbilo los sentimos muy junto a nosotros y muy dentro de nuestro corazón.

La revista naval realizada nos ha demostrado que la pujante marina de hoy conserva las virtudes heredadas de nuestros mayores, los viejos hombres de mar, que sin distinción de jerarquías, desde el almirante al grumete, nos legaron ese espíritu de lealtad y amor a la institución, sin el cual hubiera sido imposible cumplir con el mandato revolucionario sin deserciones y sin fallas; nos supieron educar a través de los tiempos y las generaciones, en la escuela del respeto a las debilidades humanas y a los derechos ajenos; nos enseñaron a formarnos, como decididos defensores de la libertad y de la justicia y nos hicieron honrados y leales por culto y por tradición. De ahí, que los hombres de mar lleven impreso en sus almas el espíritu de sacrificio, el orgullo de su dignidad y la prestancia de su pureza.

Por eso, en este día jubiloso en que nuestra marina se ha reencontrado con una de sus más viejas y caras tradiciones, el raudo y firme andar de los modernos buques de acero, ante la vieja fragata que es la historia, ha simbolizado el homenaje y reconocimiento de la marina de hoy a la de ayer.

Ya han pasado las luchas y se han calmado los ánimos. La Armada vuelve a su trabajo silencioso y constante, con la conciencia del deber cumplido y después de haber efectuado grandes sacrificios para dejar sus escalafones adecuados a la hora histórica que le toca vivir. Pero quiero significar con especial énfasis que esta hora crucial no será superada con éxito, sin volver decididamente a los viejos cánones disciplinarios que son alma y vida de la institución naval: el digno respeto a la superioridad militar, la obediencia consciente de las órdenes recibidas, la subordinación a la antigüedad y a la jerarquía y el cumplimiento y exigencia de los deberes y derechos que a cada grado y a cada cargo corresponden.

Debe volverse, además, entusiastamente, al estudio y preparación técnica que permite sostener y acrecentar el ya viejo prestigio profesional; al trabajo constante, sin pausa y mirando siempre hacia arriba, en pos de los altos ideales de la armada; a las clásicas normas de educación y urbanidad que fueron siempre índice de cultura y distinción en nuestro medio; al respeto y consideración por todas las profesiones y actividades ajenas a nuestro ambiente, al mantenimiento de una conducta personal intachable y de una vida austera y digna; al culto del honor y al fiel cumplimiento de todos los deberes.

La hora difícil de la patria va siendo superada. La tarea es ardua y en ella las fuerzas armadas han comprometido ante el pueblo y ante la historia su dignidad y su honor. En esta etapa de recuperación, la marina juega también un rol de importancia, y los hombres que tienen destacados en funciones ajenas a la específica, ponen toda su energía, toda su pureza y toda su ciencia para salir airoso en la empresa. El triunfo será, como la historia lo

enseña, de la causa de la justicia, que nosotros defendemos. Será, así, totalmente impersonal, porque este es un problema de ideales y principios y no una cuestión de hombres.

La sangre vertida tan generosamente por los mártires de la libertad constituyó para todos los hombres que en cualquier escalafón gobiernan los destinos de la patria, una guía permanente, una razón de lucha y, por sobre todo, un sendero jalonado por estos ideales por los cuales ofrendaron sus vidas y que hemos de mantener siempre enhiestos y presentes. Este es el permanente homenaje y el firme compromiso que la marina de guerra tiene para con sus héroes.

Nos acompaña hoy en nuestra fiesta naval una prestigiosa representación de la República Oriental del Uruguay, que con sentido perfecto de armonía y hermandad, se ha asociado enviándonos sus buques de guerra y aviones, para presenciar nuestra revista.

Agradezco con gran emoción la presencia tan grata y efectiva de nuestros hermanos de armas, que han sacrificado sus horas de trabajo para acompañarnos en este día.

La marina argentina jamás olvidará el gesto generoso y altamente humano de la marina uruguaya, la que atendió, cuidó y protegió nuestros muertos y heridos, y a nuestros cadetes del Liceo Naval. A ellos nuestras más expresivas gracias y el eterno reconocimiento por su generosidad.

Finalmente, hago propicia esta oportunidad para alentar a todo el personal a mantener el más estrecho contacto con nuestros camaradas de las fuerzas armadas, uniéndonos con ellos en el logro del ideal común de grandeza y prosperidad de la patria, buscando siempre una real camaradería de armas y mutua comprensión.

Con la venia del excelentísimo señor presidente, pido a todo el personal militar de la marina de guerra que representa en este lugar a todos sus hombres, la respuesta a la exhortación tradicional de nuestra institución: “¡Subordinación y valor!”

Con el arriado del pabellón nacional se dio término a la ceremonia.

ACTIVIDADES EN LA ANTÁRTIDA.

El rompehielos A. R. A. “*General San Martín*” finalizó con éxito el relevo y aprovisionamiento de la base del ejército *General Belgrano*, ubicada en ensenada Piedrabuena, de la zona más austral del mar de Weddell, y al regreso evacuó el personal civil (miembros del Radio Club Argentino) y militar que se hallaba en la isla Thule, grupo de las Sándwich del Sur, casi en el límite oriental del sector Antártico Argentino. Reaprovisionó igualmente a la base *General San Martín*, en la bahía Margarita, realizando esta tarea en condiciones de tiempo favorable. Efectuó trabajos oceanográficos en el norte de la isla Alejandro y en la zona de los estrechos de Gerlache y Bismarck.

El transporte “*Bahía Aguirre*” estuvo frente al destacamento *Teniente Cámara*, donde embarcó al personal que había finalizado sus tareas. En el canal de Orleans, su tripulación observó

la presencia de orcas, rondando las focas cazadas para alimentar los perros de los destacamentos naval y militar Esperanza. Además, en la zona de puerto Neko y destacamento Brown, la sucesión de varios días de sol provocó, con el consiguiente estrépito, el desprendimiento de hielos de los glaciares. Posteriormente esta unidad zarpó de Ushuaia con destino a las islas Shetlands.

El buque hidrográfico “*Chiriguano*” prosiguió con sus trabajos hidrográficos y astronómicos, colaborando con los grupos científicos destacados en aquellas regiones.

El grupo aeronaval efectuó algunos relevamientos aerofotográficos, aprovechando unas pocas horas en que el cielo austral se mantuvo totalmente despejado. Las tareas de este grupo se vieron obstaculizadas por las condiciones de tiempo desfavorables.

Trabajos realizados en la isla 25 de Mayo han permitido comprobar un aumento en la altura del suelo.

NUEVOS AGREGADOS NAVALES.

El 7 de febrero, el ministro de Marina, contraalmirante Teodoro Hartung, recibió la visita del ex agregado naval a la representación diplomática de los Estados Unidos de Norte América, capitán de navío Charles Howerton, quien se despidió con motivo de regresar a su patria, presentándole al nuevo agregado naval a la citada representación diplomática, capitán de navío Robert W. Slye.

El mismo día, hizo su presentación oficial al Ministerio de Marina el agregado naval a la embajada de Venezuela, coronel D. Perfecto Beltrán.

NUEVA USINA TERMOELÉCTRICA.

En una sencilla ceremonia fue puesta en servicio, el 31 de enero último, una usina termoeléctrica de 10.500 kilovatios en el Astillero de Río Santiago, la que abastecerá de energía a dicho establecimiento y otras dependencias de la zona naval.

17° ANIVERSARIO DE LA AFIRMACIÓN DEL PABELLÓN EN “LA ARGENTINA”.

Con motivo de cumplirse el 17° aniversario de la afirmación del pabellón a bordo del crucero “*La Argentina*”, se realizó en el mismo una ceremonia alusiva consistente en una misa de campaña oficiada en cubierta y recordándose brevemente el historial del crucero.

EXTRANJERAS

GRAN BRETAÑA

REESTRUCTURACIÓN DEL CUADRO DE OFICIALES DE LA MARINA DE GUERRA.

Mediante una orden de flota dada a conocer por el Almirantazgo en enero pasado, se han tomado decisiones que afectan profundamente a la actual estructuración del cuadro del personal superior de la marina de guerra británica.

A continuación se da un resumen de sus puntos más importantes.

A medida que se multiplican los equipos en los buques y aviones de la marina de guerra, tanto en cantidad como en complejidad, así también va acrecentándose la necesidad de ampliar los conocimientos profesionales del oficial de marina. El oficial de cubierta, por ejemplo, debe conocer cada vez más los detalles técnicos de sus armas y otros elementos complementarios de combate, mientras que el oficial técnico debe desempeñar un papel cada vez más directo que en el pasado, en lo concerniente a combatir con su buque.

El adiestramiento de los oficiales de marina jamás ha tenido como propósito producir especialistas, en el sentido estricto de la palabra. Pero los oficiales han ingresado en la marina para prestar servicios en una rama determinada, como ser, por ejemplo, general o de ingeniería. Se ha llegado ahora a la conclusión que esta división de los oficiales en ramas o cuerpos restringirá en forma demasiado rígida, a los efectos de las futuras exigencias de la Marina, las esferas de actividades dentro de las cuales puede aprovecharse a los oficiales, y el adiestramiento y experiencia que pueden adquirir. Por lo tanto, esta división quedará abolida a partir del 1° de enero de 1957, y se procederá a la reorganización radical del cuadro del personal superior de modo que todos los oficiales, con excepción de los oficiales instructores, médicos y dentistas, pasarán a integrar una de las tres listas o escalafones que serán conocidos con los nombres de:

Lista General],
Lista de Tareas Especiales, y
Lista Suplementaria.

Estas listas se constituirán como sigue.

1. La lista general.

La Lista General estará constituida por todos aquellos oficiales que han ingresado como cadetes de los actuales cuerpos General (Ejecutivo), de Ingenieros Maquinistas, de Ingenieros Electricistas y Abastecimientos y Secretariado; de todos aquellos provenientes del personal subalterno que han ingresado al escalafón del personal superior en uno de esos cuerpos mediante el proyecto de *Upper Yardmen* e ingresos de graduados universitarios a los cuerpos de Ingenieros Maquinistas e Ingenieros Electricistas.

La Lista General formará el cuerpo principal de los oficiales navales. A los de esta lista les corresponderá todos los principales puestos de responsabilidad en la marina. Como no es posible que los oficiales sean expertos en todas las actividades, ellos pertenecerán a una de las cuatro especializaciones: Cubierta (o de mar), de Máquinas, de Electricidad o Abastecimiento y Secretariado, pero su adiestramiento inicial común y, subsiguientemente, sus responsabilidades comunes en una amplia gama de tareas navales generales, serán ideadas de modo de integrarlos en una corporación profesional "completa". Todos los oficiales de la Lista General tendrán igual estado y todos gozarán de la oportunidad de ser ascendidos a grados elevados.

Ingreso común para cadetes.

Como consecuencia de este nuevo proyecto, los candidatos aprobados para ingresar como cadetes a la Real Academia Naval Britannia, Dartmouth, serán incorporados a partir del ingreso de mayo de 1957 (exámenes en octubre de 1956) como cadetes para prestar servicios en la Lista General y no como cadetes en una determinada rama, como en el pasado. Pero, al terminar su primer año de adiestramiento en Dartmouth, ellos serán asignados a una especialidad, conforme a la elección y aptitudes de los mismos y las necesidades del servicio. Por ahora, debido a las cualidades educacionales y de adiestramiento requeridas, los cadetes para la especialidad de electricidad continuarán siendo seleccionados antes de ingresar a Dartmouth. Pero, a los efectos del servicio, ellos serán incorporados a la Lista General del mismo modo que todos los demás cadetes.

Adiestramiento y experiencia profesional común.

Mientras se encuentren en Dartmouth, los cadetes recibirán una parte de instrucción común mayor que en el pasado, y todos

los oficiales subalternos de la Lista General procederán, en la iniciación de su período de adiestramiento, a hacerse idóneos para ejercer el comando de embarcaciones menores y obtener las patentes para ejercer guardia en el puente o certificados de competencia. Una vez que hayan terminado con su adiestramiento como especialistas, los oficiales de la Lista General serán estimulados para que amplíen sus conocimientos profesionales en todo lo posible. Habrá, por ejemplo, cierto intercambio de nombramientos entre las especializaciones. Los oficiales de la Lista General que no sean los de Cubierta podrán ser nombrados, de cuando en cuando, para funciones “de Cubierta (o Mar)”, mientras que el margen de las tareas diarias asignado a todos los especialistas en el mantenimiento general de los buques y establecimientos será ampliado. Los ascensos a capitán de navío, R. N., serán mancomunados entre las especialidades; los oficiales serán designados para cargos superiores de carácter administrativo en oposición a los de naturaleza estrictamente especializada, de acuerdo a sus aptitudes, sin considerar su especialización; los oficiales de todas las especialidades pueden esperar ser considerados para ser promovidos a los grados superiores en base a sus méritos individuales comparados con aquellos de sus contemporáneos.

Sub-especialización.

A todos los especialistas de cubierta (o mar) o a su mayoría, se les exigirá especializarse en uno de los temas siguientes: aviación, artillería, navegación y aeronavegación, submarinos, comunicaciones, torpedos y guerra antisubmarina, adiestramiento físico y obra social, y relevamiento. Alrededor de un tercio de ellos tendrá que dedicarse a las tareas de vuelo como pilotos, pero cerca de un tercio de éstos volverá a las tareas generales de cubierta, después de haber permanecido siete años en el arma aérea de la flota.

Los ingenieros especialistas se sub-especializarán, ya sea en ingeniería marítima, aérea o de armamento; los especialistas en electricidad y abastecimientos y secretariado tendrán que ser competentes en todo lo relacionado con sus tareas especiales.

La Lista de Comando.

Los especialistas de cubierta se dividirán en dos grupos al ser ascendidos al grado de capitán de fragata, a saber: la Lista de Comando y la Lista General. Solamente aquellos que estén incluidos en la Lista de Comando serán elegibles para ejercer el

comando en el mar; los que figuran en la Lista General serán elegibles para la jefatura de los establecimientos terrestres y para tareas de estado mayor y administrativas, incluyendo los nombramientos en el estado mayor a flote. Como los oficiales de otras especialidades, los especialistas de cubierta que son incorporados a la Lista de Comando, como aquellos que quedan en la Lista General, serán igualmente elegibles para ser promovidos a capitanes de navío y al grado de oficial almirante.

Perspectivas en la carrera.

Una parte esencial de la nueva estructuración del cuadro consiste en el mejoramiento de las perspectivas en la carrera para los oficiales de la marina de guerra. Con este propósito, el número de cadetes que ingresará en el futuro será menor que en el pasado. Deficiencias posteriores en los grados subalternos serán subsanadas mediante el empleo de oficiales y las listas de tareas especiales y suplementaria.

Para los oficiales de la Lista General, el ascenso al grado de capitán de corbeta será, como en el pasado, automático después de haber prestado ocho años de servicio en el grado de teniente de navío. Se espera, sin embargo, que con la nueva estructuración hasta las tres cuartas partes de los capitanes de corbeta de la Lista General llegarán al grado de capitán de fragata, que es una proporción muy superior a la alcanzada en cualquier época anterior.

Para los que ingresen en lo sucesivo, la edad de retiro para los capitanes de corbeta será la de 50 años, en contraste con la actual de 45, y tendrán la oportunidad de retirarse más o menos a la edad de 40 años, si así lo desean, época ésta en que ya sabrán si seguirán ascendiendo. Los capitanes de fragata de la Lista de Comando también se retirarán a los 50 años, mientras que para los capitanes de fragata de la Lista General la edad será la de 53 años. Los capitanes de navío de la Lista de Comando que no han sido seleccionados para el grado de oficial almirante, podrán retirarse alrededor de los 51 años de edad, mientras que para aquellos de la Lista General esta edad será de 55.

En esta forma se propone dar a todos los oficiales de la Lista General una carrera que valga realmente la pena con, por supuesto, un haber de retiro y suplemento terminal a su finalización.

Las ramas de instructores, médicos y dentistas.

Debido a los requisitos especiales de su profesión, las ramas de instructores, médicos y dentistas seguirán, como ya se ha ex-

puesto, su existencia separada. Cada una de estas ramas cuenta con sus propios reglamentos de ingreso y estructuración de la carrera, y cada una de ellas proseguirá prestando un servicio esencial a la Real Marina de Guerra.

La Infantería de Marina.

Los infantes de marina también quedarán excluidos de la nueva estructuración, exceptuando que sus perspectivas en la carrera serán asimiladas, dentro de lo posible, con aquellas de los oficiales de la Lista General. La Infantería de Marina tendrá que desempeñar sus propias tareas especiales tanto a bordo como en tierra, y el Cuerpo seguirá siendo una parte esencial e integral del servicio de la marina de guerra.

2. La lista de tareas especiales.

La segunda lista de los oficiales de la marina de guerra se denominará, en la nueva estructuración, Lista de Tareas Especiales, que reemplazará a la Lista Tributaria (*Branch List*), denominada anteriormente Lista *Warrant* (Lista del personal superior proveniente del personal subalterno). Los oficiales de las Tareas Especiales son ascendidos de entre el personal subalterno, normalmente entre las edades de 25 y 34 años, siendo seleccionados en mérito a sus aptitudes profesionales y cualidades personales. Dichos oficiales siempre han sido miembros destacados del servicio naval debido, esencialmente, a un elevado grado de experiencia y conocimientos especializados adquiridos durante el tiempo que han permanecido en servicio. En la nueva Lista de Tareas Especiales, ellos desempeñarán un papel más importante aún que en el pasado, por cuanto el número de los mismos aumentará eventualmente y sus responsabilidades serán ampliadas.

Para destacar su mejoramiento, los títulos de sus grados serán cambiados; así, por ejemplo, de ingeniero comisionado u oficial superior comisionado de abastecimientos, al de teniente de fragata, teniente de navío y capitán de corbeta, con un prefijo o sufijo indicando la naturaleza de sus tareas especiales.

Las oportunidades para ser transferidos a la Lista General sólo se producirán en circunstancias muy excepcionales. Pero la gran mayoría de los oficiales de la Lista de Tareas Especiales llegarán al grado de teniente de navío en su lista antes de retirarse. Se espera que, eventualmente, un tercio de aquellos que llegan al grado de teniente de navío serán ascendidos a capitanes de corbeta

y algunos de éstos llegarán a capitanes de fragata. Como los oficiales de la Lista General, los oficiales de la Lista de Tareas Especiales recibirán una pensión y una concesión terminal al retirarse, cuando cumplan un número de años de servicios necesario.

3. La lista suplementaria.

La Lista Suplementaria estará constituida por oficiales que, inicialmente, han sido nombrados para prestar servicios durante un tiempo reducido en el Arma Aérea de la Flota y todos aquellos oficiales que puedan reclutarse en el futuro sobre una base similar para determinadas tareas especiales.

El ingreso a la Lista Suplementaria como oficial piloto u observador en el Arma Aérea de la Flota será por un período inicial de 12 años, con la oportunidad de retirarse del servicio activo después de 8 años. Poco antes de completar los 10 años de servicio, los oficiales tendrán la oportunidad de presentarse voluntariamente para ser seleccionados para seguir una carrera con derecho a retiro. Los oficiales seleccionados llegarían, normalmente, al grado de capitán de corbeta, pero las probabilidades para ser promovidos al grado superior a éste serán muy limitadas. La transferencia de la Lista Suplementaria a la Lista General podrá tener lugar en circunstancias excepcionales. Los oficiales que dejan la lista activa después de haber cumplido 12 u 8 años de servicios, recibirán una gratuidad libre de impuestos.

("The Admiralty News Summary", enero de 1956.)

HOMBRES DE CIENCIA ESTUDIAN EN LAS NAVES DE GUERRA LOS PROBLEMAS PRÁCTICOS CREADOS POR LOS NUEVOS EQUIPOS.

La capacidad de un pueblo para defenderse depende en buena parte de su estado de preparación científica. Todos los planes se hallan actualmente a merced de los descubrimientos e invenciones de la ciencia. Por lo tanto, debe existir el más estrecho enlace entre quienes suministran los equipos y quienes los utilizan.

Hombres de ciencia, proyectistas y otras personas relacionadas con la creación de nuevos equipos para la marina británica, cuentan actualmente con crecientes facilidades para embarcarse en las naves de guerra y estudiar los problemas de quienes tienen a su cargo la utilización de dichos equipos. Las autoridades navales consideran que dichas visitas producen excelentes resultados, y es de esperar que los estudios directos a bordo de las naves constituirán en el futuro un método permanente.

De un tiempo a esta parte se han venido nombrando oficiales de la armada para integrar los Centros de Estudios Navales, con el objeto de lograr que los civiles tengan una plena comprensión de los problemas de la marina. Pero los hombres de ciencia y proyectistas no pueden adquirir pleno conocimiento y apreciación a través de la experiencia de los demás.

El jefe del Servicio Científico de la Marina Real ha atribuido siempre importancia al hecho de que los miembros de su personal adquieran experiencia a bordo. Pero sólo una pequeña proporción de quienes realizan estudios, proyectos y producción de equipos navales pueden permanecer largos períodos en alta mar. Muchos, incluso dibujantes, empero, suben a las naves para realizar pruebas e inspecciones, aunque no lleguen a hacerse a la mar.

Como asesores científicos de la escuadra, un miembro del Servicio Científico de la Marina Real, que por lo general asistía a los cursos de estado mayor del Colegio Naval de Greenwich, y los cursos de estado mayor conjuntos de las fuerzas armadas en Lattimer, actúa como agregado a cada uno de los estados mayores de los comandantes en jefe de la escuadra metropolitana y del Mediterráneo. Durante las maniobras de la flota, se embarcan varios funcionarios civiles en diversas unidades de la escuadra en calidad de observadores para estudiar diversos problemas operativos y de eficiencia de las armas y equipos.

Durante los últimos años, la cantidad y complejidad de los equipos electrónicos utilizados en las naves de guerra han aumentado hasta un punto tal que se realizan esfuerzos especiales para permitir a los proyectistas y productores de este equipo estudiar en alta mar los problemas del personal encargado de su empleo y conservación.

En el transcurso de los últimos 18 meses las naves de la flota han tenido a bordo alrededor de un centenar de asesores científicos civiles, durante períodos que varían entre unos pocos días y cuatro o cinco semanas. Entre ellos se contaron representantes de establecimientos del Ministerio de Abastecimientos, que tienen a su cargo el aprovisionamiento de la mayor parte de los equipos electrónicos para la escuadra. Los proyectistas e ingenieros de empresas industriales que trabajan para el Almirantazgo también se embarcan con idénticos fines, utilizando que lo se ha dado en llamar *pasajes electrónicos*.

NUEVO AVIÓN PARA EL COMANDO COSTERO.

En el mes de enero se incorporó al Comando Costero de la R.F.A, el avión *Short Seamew*, destinado a tareas antisubma-

rinas y de reconocimiento marítimo, siendo su fabricación rápida y de bajo costo. Durante el año será incorporado a la Marina Real.

Hasta ahora se sabe que su máxima velocidad horizontal es de 211 nudos y puede picar a 325 nudos. Puede decolar en unas 150 yardas, con un viento de 12 nudos, y tiene una permanencia de patrullado de alrededor de cinco horas, según su carga. Entre otros elementos, lleva bombas, torpedos, minas, cohetes y cargas de profundidad.

Cuenta con un turbopropulsor Armstrong, Siddeley Mamba, y puede ser empleado tanto desde portaaviones como desde bases terrestres, pudiendo actuar desde pistas de emergencia, como ser canchas de golf.

(Periodística.)

FRANCIA

LA ACTUAL POLÍTICA NAVAL FRANCESA.

Creemos oportuno destacar más detalladamente la actual política naval francesa.

Recordemos hoy cuáles son las misiones permanentes de la marina nacional y el estatuto de la así llamada *flota mínima* (540.000 toneladas en buques y 20 flotillas para la aeronáutica naval). Luego, procederemos a exponer la actual situación de las fuerzas navales y aéreas, el cumplimiento del programa naval, las armas y técnicas nuevas, el cuadro estratégico y la política de las bases.

Finalmente, compararemos la marina francesa con la de otros países.

La conducción de la política naval implica una continuidad de acción y de previsiones de largo alcance, indispensables para la realización de un programa armónico y técnicamente al día.

* * *

1. Las misiones de la marina.

Toda política militar está basada en una clara definición de las misiones. Para la marina francesa éstas se encuentran distribuidas entre el *marco nacional* y el *marco del Pacto del Atlántico*.

a) *En el marco nacional.*

La misión más destacada es la relativa a la protección —en todo momento— de las comunicaciones marítimas francesas. Las

marinas de guerra afianzan la libertad y la seguridad de los mares; la importancia de nuestra flota mercante (la cuarta del mundo), nos impone la obligación de contar con los medios necesarios para protegerla en todo lugar, aun cuando nuestro gobierno intervenga en una política general de desarme.

La segunda misión, no menos vital, es la afirmación de la presencia francesa y el mantenimiento del orden en nuestras posesiones de ultramar. Misión importante, tanto en tiempo de paz como de guerra; misión más imperiosa y más delicada que nunca. Una intervención rápida y poderosa al iniciarse un período crítico puede evitar luchas y pérdidas posteriores: la marina está en condiciones de poder prestar ese apoyo. Si la situación se agrava, el papel de la marina es esencial para la vigilancia marítima y para apoyar la acción de las tropas en la zona costera. Debemos considerar a esta misión como de carácter normal y permanente de nuestra marina y mantener, aun cuando reine la calma, un mínimo de medios navales y aeronavales de todas las categorías, capaces de hacer frente, con un mínimo de demora, a cualquier emergencia en ultramar.

Finalmente, la marina de guerra debe hallarse asimismo en condiciones de apoyar constantemente la política exterior del gobierno.

b) *En el marco del Pacto del Atlántico.*

La marina francesa aporta su concurso a la alianza: con una responsabilidad total en todas las zonas costeras francesas; con una responsabilidad subordinada para las siguientes zonas:

del Mediterráneo Occidental,
del Golfo de Gascuña,
y las proximidades de Marruecos;

para prestar toda ayuda posible a los aliados en otras zonas; para las bases navales y aeronavales que ella pone a disposición de los aliados.

Estas dos misiones, misiones nacionales y misiones del Pacto del Atlántico, son igualmente vitales y debemos cumplirlas teniendo cuidado de no sacrificar ni el éxito del Atlántico sobre el mar, ni la existencia de nuestros territorios en ultramar. Pero, teniendo en cuenta que constituimos tan sólo una fracción del Pacto del Atlántico, *nosotros no podemos depender sino de nosotros mismos para la protección de la Unión Francesa y para todas nuestras misiones nacionales.*

2. La flota mínima - El estatuto.

El Estado Mayor General Naval ha estudiado la flota mínima necesaria para cumplir las *únicas misiones permanentes nacionales*, y el Consejo Superior de la Marina, por ser ese su papel, ha calculado el tonelaje total en 360.000 toneladas, comprendiendo en esta cifra los buques auxiliares y de desembarco.

Esta es la flota con que debemos contar durante el período de desarme internacional, para el mantenimiento de la Unión Francesa y el apoyo de la política gubernamental. El largo tiempo que se requiere para la construcción de buques y aviones, no permite que se proceda a la colocación de las quillas o de las fabricaciones en el preciso momento de emergencia o desórdenes. Es indispensable que Francia disponga anticipadamente de una diversidad de buques y aviones, de tipos distintos, para poder intervenir rápidamente en todos los mares donde nuestros intereses puedan verse amenazados.

Nuestra *contribución al Pacto del Atlántico* ha sido definida con precisión —en tipos y en cantidad— por los peritos reunidos en Lisboa. Esta contribución, que ha sido aceptada por el gobierno, comprende 400.000 toneladas de buques de combate.

Hallándose ante la necesidad de tener que valorar dos necesidades :

Misiones nacionales = 360.000 tt. de todas categorías;
misiones P. A. N. = 400.000 tt. de buques de combate,

el Estado Mayor General Naval ha realizado un estudio consciente para fusionar estas dos evaluaciones a fin de evitar duplicaciones.

El resultado de este estudio, que fue aprobado por el Consejo Superior de la Marina con fecha julio de 1952, constituye el "*Estatuto de las Fuerzas Navales*", evaluado en un total de 540.000 toneladas de buques, distribuidas en la siguiente forma:

Flota de combate	450.000	toneladas
Flota de desembarco	20.000	„
Buques auxiliares	70.000	„

Vemos, pues, que no hemos hecho la suma de nuestras dos necesidades, sino que hemos llegado a un compromiso representado por la cantidad de 450.000 toneladas de buques de combate sobre un total general de 540.000 toneladas de naves.

Esta es realmente la flota más pequeña capaz de afianzar, sin margen alguno, simultáneamente las misiones nacionales y las misiones del Pacto del Atlántico en la situación política actual.

Este estatuto naval permite una distribución de los buques de combate entre los distintos tipos. Esta distribución, por supuesto, puede adaptarse según la evolución de la técnica.

El *Estatuto de la Aeronáutica Naval* fue determinado simultáneamente, teniendo presente las necesidades en portaaviones y fijando en 20 flotillas el grueso de nuestras necesidades con una parte de aviones de empleo restringido.

Tenemos así el conjunto del estatuto de las fuerzas navales y aéreas de la marina.

En resumen, teniendo en cuenta nuestros acuerdos internacionales, *la cantidad de 540.000 toneladas de naves y 20 flotillas de aeronáutica naval constituye el minimum indispensable para que la marina pueda cumplir con sus misiones.*

3. La situación actual de nuestras fuerzas navales (1955).

Hagamos el resumen actual de la flota francesa:

Habiendo terminado la guerra con 262.000 toneladas de buques anticuados y debilitados, la marina nacional ha ido acrecentando paulatinamente su tonelaje mediante:

buques ex-alemanes;

buques cedidos por Italia;

cesiones hechas por los Estados Unidos, sobre todo destructores escoltas y un portaaviones (el "*La Fayette*");

adquisición del "*Arromanches*".

El 1º de enero de 1955 la flota contaba con 370.000 toneladas, de las cuales 270.000 eran buques de combate, con un promedio de edad de 14 años, siendo que la vida media de un buque de guerra es de 18 años. Aun admitiendo que se prolongara un poco la vida de esos buques anticuados, que resulta costoso, la marina se vería amenazada *con su desaparición total alrededor del año 1962*, en el caso de no haber emprendido nuevas construcciones.

La marina, inició su reconstrucción en 1949 con un programa naval de 16.650 toneladas y, a partir de 1950, con programas modestos pero creciendo regularmente hasta alcanzar la cifra considerada como *mínima vital*, de 30.000 toneladas.

Como ya se sabe, esta necesidad no ha sido observada para 1956: 1950, 7.650 toneladas; 1951, 15.000 toneladas; 1952, 19.300 toneladas; 1953, 27.150 toneladas; 1954, 28.200 toneladas; 1955, 29.750 toneladas; 1956, 21.590 toneladas.

A partir de 1955, se incorporan al servicio los primeros buques nuevos.

La ayuda aliada ha consistido en rastreadores y escoltas de convoyes (40.000 toneladas previstas en total).

Finalmente, los Estados Unidos nos han facilitado en préstamo al portaaviones “*Bois Beüeau*”, el que tendremos que devolver en 1958.

Tal es la situación de las fuerzas navales a fines de 1955.

Nos encontramos sensiblemente al nivel del tonelaje mínimo del desarme (360.000 toneladas) ; *nos vemos amenazados de una caída brusca de nuestro potencial a partir de 1957*, por envejecimiento casi simultáneo de nuestro capital antiguo. Es cierto que el esfuerzo emprendido después de 1949 empezará a rendir sus frutos, pero esto no compensará el material que inevitablemente será radiado en los próximos años.

Entre 1960 y 1966, la flota se hallará peligrosamente por debajo del mínimo de 360.000 toneladas que le permiten cumplir tan sólo con sus misiones nacionales.

4. La realización del estatuto naval.

Como ya lo hemos expuesto, el objetivo calculado por el Consejo Superior de la Marina para el cumplimiento de nuestras misiones en la actual situación política, es una flota de 540.000 toneladas.

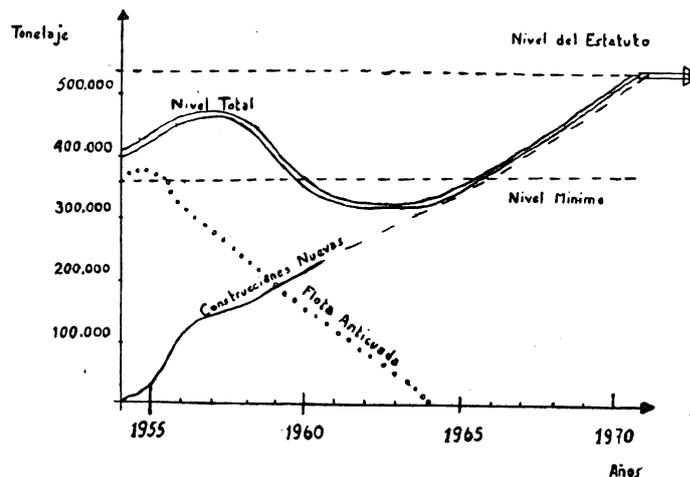
Teniendo un buque de guerra una vida media de 18 años, *se impone poner en gradas un mínimo de 30.000 toneladas por año*, para poder alcanzar en 18 años el máximo del estatuto. Con menos de 30.000 toneladas *el mismo jamás será alcanzado*, por cuanto los primeros buques construidos ya estarían radiados antes de alcanzarse el máximo.

No hay que creer que esta cifra es exagerada: la reconstrucción de nuestra marina mercante se ha efectuado al ritmo de 300.000 toneladas puestas en gradas por año. Nuestros arsenales, con el apoyo de los astilleros civiles, podrían absorber cómodamente más de 30.000 toneladas de buques de guerra, hasta el doble.

¿Cómo se presentará en el futuro nuestra flota, teniendo en cuenta el material ya existente, las construcciones que se encuentran sobre gradas y el apoyo aliado?

La curva que precede muestra la evolución de la flota si Francia continúa construyendo nuevamente al ritmo de 30.000 tonela-

das por año, quedando la ayuda aliada limitada a la prevista actualmente. En este gráfico figuran los niveles de la flota mínima y el correspondiente a la flota del estatuto de las 540.000 toneladas. La curva descendente indica la disminución de la flota por efecto de los buques anticuados radiados. La línea ascendente representa el acrecentamiento resultante de las 30.000 toneladas de construcciones anuales y entregas del P. A. M.



La combinación de estas dos últimas curvas da origen a otra que representa la evolución de la flota en función de las decisiones tomadas o a tomarse. Esta curva parte del nivel mínimo, crece hasta 1957 gracias, por una parte, a los buques nuevos y, por otra, a la conservación en servicio de cierto número de buques anticuados; luego se acelera el ritmo de buques radiados, llegándose al doble de aquel de las construcciones nuevas entre 1957 y 1963 y la curva desciende nuevamente; alrededor de 1960 obtenemos una *flota equilibrada* y en 1964 una *flota enteramente nueva*, pero siempre dentro del nivel mínimo. A partir de esta fecha esta flota es mantenida al ritmo de 30.000 toneladas por año, a fin de ascender al máximo de 540.000 toneladas.

Se observará que durante los diez próximos años, la flota no habrá alcanzado el nivel necesario tan sólo para las tareas de la metrópoli y de la Unión Francesa.

El país no debe ignorar que *si antes de 1960 nuestros programas de construcciones nuevas anuales son inferiores a las 30.000 toneladas, la flota se encontrará, entre los años 1962-65, por debajo del mínimo necesario para responder exclusivamente a sus obligaciones nacionales permanentes.*

5. El cumplimiento del Estatuto de la Aeronáutica Naval.

Mientras que, para los buques, la marina permanece dueña de la técnica de la construcción dentro de los límites de los créditos que se le otorgan, para los aparatos de la aeronáutica naval *ella depende de la Dirección Técnica Industrial del Ministerio del Aire*, única calificada para los estudios y fabricaciones. La D.T.I. es dueña de los créditos para estudios y la marina transfiere a dicha dirección los créditos que le han sido otorgados por el Congreso para la fabricación de series de aparatos.

Durante los años 1950-54, la aeronáutica naval ha obtenido una ayuda substancial de los Estados Unidos en lo referente a aviones embarcados o para bases terrestres, como asimismo helicópteros. Estos aparatos eran en general de un modelo superado por el progreso, pero han sido de un incalculable valor para las operaciones en la Indochina y permiten que todavía durante muchos años más se prosiga con el adiestramiento del personal.

En estos momentos, gracias a la ayuda americana y a las adquisiciones hechas en el extranjero, la aeronáutica naval francesa cuenta *con el 75% de su estatuto propio en número de aparatos*.

Este estatuto, como se ha dicho anteriormente, corresponde a 20 escuadrillas y 5 portaaviones, de los cuales 3 para la NATO y 2 para la Unión Francesa.

De hecho, *la cualidad de la aviación embarcada* carece de aviones a reacción admisibles, por cuanto nuestros portaaviones provenientes del extranjero no están capacitados para trabajar con los modernos aviones a reacción.

Esta laguna será cubierta cuando entre en servicio el portaaviones "*Clemenceau*" del programa de 1954. Se realizan estudios para que interceptores y aparatos de ataque aptos de construcción francesa, constituyan su armamento desde su incorporación al servicio.

6. Las bases.

La estrategia de la NATO ha establecido zonas o, mejor dicho, subzonas donde debe ejercerse la responsabilidad de la marina francesa. Ellas son:

Mediterráneo Occidental;
Golfo de Gascuña;
Proximidades de Marruecos.

Esta elección ha estado evidentemente influenciada por la

geografía y las bases ya existentes, es decir, por nuestra concepción estratégica nacional en el interior del perímetro de la zona NATO.

Nos vemos pues obligados a referirnos a la estrategia marítima francesa que data desde muchos siglos atrás, mientras que la NATO recién cuenta con 6 años de existencia.

Siendo la misión número uno de la marina francesa la de proteger las comunicaciones marítimas de Francia, es el *Mediterráneo Occidental* el que ha recibido la primera prioridad, por cuanto nuestras comunicaciones en dicha zona:

- a) Condicionan la batalla de Europa.
- b) Afianzan el reabastecimiento del país.
- c) Representan el corazón de nuestras ligazones con nuestro dominio africano.

El *Atlántico* requiere nuestra atención en segundo término. Muchas son las zonas de este océano que deben ser consideradas :

- a) En el norte, las grandes comunicaciones marítimas interaliadas que, en tiempo de guerra, alimentarán la batalla de Europa, desembocando ya sea en el *Golfo de Gascuña*, ya sea en *Gibraltar*. *El problema es menos francés que interaliado*, pero no podemos evitar que nuestro territorio sea, en definitiva, el muelle de desembarco de esa flota logística y nuestra responsabilidad está netamente empeñada, sobre todo en el Golfo de Gascuña.
- b) *La Mancha*, prolongación del Atlántico hacia la Europa del Norte, es surcada por las comunicaciones de reabastecimiento del Benelux, por las ligazones de la Gran Bretaña con el continente y por la línea de redistribución francesa hacia la entrada del Sena. La Gran Bretaña está más interesada aquí que nosotros mismos.
- c) La *zona ibero-atlántica* y el Atlántico Central encierran nuestra línea de comunicaciones hacia el África Negra, que interesa al potencial humano de nuestro ejército y al reabastecimiento francés. La ligazón *Dakar - Casablanca* debe ser mantenida y protegida por nuestros medios.

Finalmente vienen las ligazones nuestras entre la metrópoli y los territorios de ultramar en el océano Índico y en el Pacífico. *Madagascar* constituye un punto focal de estas ligazones y la *costa de Somalia* un jalón interesante. Además, no debe olvidarse que los intereses franceses seguirán subsistiendo en el Extremo Oriente.

Tales son las prioridades que definen nuestra política de las bases.

Queda por realizar un gran esfuerzo, a fin de poner a nuestras bases en condiciones de defensa contra las acciones enemigas mediante aviones o submarinos y para equiparlas contra el peligro atómico.

RELACIÓN DE LAS BASES.

1. *Mediterráneo*: Triángulo estratégico *Tolón - Bizerta - Mers el Kebir*.
 - a) *Tolón*: Base principal - Arsenal de reparaciones - Escuelas - Base de descanso normal de la escuadra - Numerosos campos de aviación.
 - b) *Bizerta*: Base principal de carácter operativo - Reparaciones - Posibilidad de dispersión.
 - c) *Mers el Kebir*: Base reducto subterráneo.
2. *Atlántico y La Mancha*.
 - a) *Brest*: Base principal - Construcciones nuevas y reparaciones - Posibilidad de dispersión.
 - b) *Cherburgo*: Base secundaria - Construcciones nuevas de submarinos y rastreadores.
 - c) *Lorient*: Base secundaria - Arsenal de construcciones nuevas.
 - d) *Casablanca*: No es realmente una base - Tiene posibilidades de reabastecimiento.
 - e) *Dakar*: Base.
3. *Ultramar*.
 - a) *Diego Suárez*: Base.
 - b) *En Indochina*: Se está discutiendo la suerte de *Saigón*, base secundaria.
 - c) *Fort de France - Djibouti - Noumea - Papeete*: Puntos de la flota.

7. La marina francesa entre las otras marinas.

En la actualidad, el hecho dominante de la política naval mundial es la *aplastante superioridad de la marina de los Estados Unidos*, superioridad tanto cuantitativa como cualitativa. El presupuesto anual tan sólo de la marina, de los Estados Unidos es superior al presupuesto total de la República Francesa (300.000

millones). La escala de las tres principales marinas occidentales es aproximadamente la siguiente:

Estados Unidos	20
Gran Bretaña	4
Francia	1

¿Y qué hay de la *marina soviética*? Ésta tiene características particulares que hacen difícil la comparación con las marinas de Occidente. La marina soviética se halla distribuida en 4 teatros alejados y sin comunicaciones fáciles; carece de portaaviones, pero construye un elevado número de cruceros muy modernos. Una importante flota submarina constituye el núcleo de su actual fuerza ofensiva. Su presupuesto es muy elevado, del orden del de la marina de los Estados Unidos.

Entre las marinas de la Europa continental (excluyendo la URSS), la marina francesa es la que se encuentra a la cabeza y se mantendrá en ese puesto *siempre que no se disminuya su presupuesto*. Las marinas europeas mejor dotadas son las de *Holanda, Italia, Suecia*. Debe señalarse el renacimiento de la marina alemana que, dentro de 4 ó 5 años, contará con una fuerza nada despreciable de pequeñas unidades evidentemente modernas.

Las cuestiones sobre el *desarme* se encuentran a la orden del día. La posición de la marina francesa a este respecto, es que se le conceda un *mínimum* que responda a las misiones permanentes de vigilancia de tiempo de paz. *Nuestro nivel mínimo ha sido fijado* en 360.000 toneladas para los buques y en 15 flotillas. Insistiremos sobre el hecho de que este tonelaje es el que corresponde al caso de *desarme general*.

Pero mientras esperamos que se cumpla este hipotético optimismo, no olvidemos que la flota del estatuto está fijada en 540.000 toneladas y 20 flotillas.

* * *

A. La marina y la guerra atómica.

En la hipótesis de una guerra que estallara con un duelo sin restricciones, empleando armas atómicas, ¿repercutiría ella sobre la guerra en el mar y en la política naval de Francia, y en qué medida?

El principal campo de batalla se encuentra aparentemente ubicado en Europa. El arsenal de las naciones occidentales se encuentra allende los mares, como así también la fuente de petróleo

y una gran parte de las reservas humanas. Si los hombres pueden valerse de una ruta aérea, los elementos pesados y petróleo (tanto más necesarios desde que existirán puentes aéreos) sólo podrán llegar de ultramar recurriendo a toda la flota mundial de buques, entonces y desde ya, de un tonelaje superior al de la última guerra.

Parece admitirse una fase inicial durante la que habrá un intenso intercambio de proyectiles atómicos; la fase siguiente revestirá un aspecto más convencional, debido a la disminución de las existencias de armas atómicas y de la necesidad de impulsar el reabastecimiento y la reconstitución de las fuerzas.

Las comunicaciones marítimas tendrán pues una importancia decisiva en esta segunda fase, de modo que el diluvio atómico inicial no nos exime de *preparar, desde el tiempo de paz, la defensa de las comunicaciones marítimas contra todas las amenazas convencionales y atómicas.*

Sin embargo, habrá necesidad de preparar la *supervivencia* de las flotas mercantes y de guerra durante el período inicial. La *dispersión* será el principal remedio teniendo como consecuencia, para las fuerzas navales, el desarrollo de apoyo logístico móvil.

Si nos apartamos del cuadro de una guerra general caemos en dos dominios:

a) El de la guerra fría sobre teatros restringidos de operaciones, donde la guerra quedará constreñida a los medios convencionales.

b) El dominio de las misiones permanentes nacionales de la marina que requiere buques portadores de proyectiles, buques portaaviones, medios de transporte de ataque y elementos anfibios, constituyendo todo ello un conjunto clásico.

Resumiendo las necesidades resultantes de nuestras misiones futuras, no vislumbramos *disminución alguna* sobre el mar, bajo el mar y arriba del mar *de los medios de combate convencionales.* Será necesario adaptarse a los peligros suplementarios provenientes del arma nuclear, así como nos hemos adaptado al arma aérea; tendremos que recurrir al arma atómica, por lo menos dentro del dominio táctico; habrá una constante evolución técnica: nuestras construcciones convencionales deben continuar. Las mismas serán admisibles si son adaptadas.

B. Las armas y técnicas modernas.

Las altas autoridades navales occidentales se pusieron de

acuerdo para predecir que la guerra naval y aeronaval evolucionará, desde ya, en las siguientes direcciones:

1°) Considerable aumento de las *posibilidades ofensivas de los portaaviones y de los aviones embarcados* que pueden, gracias a la bomba atómica, atacar objetivos importantes en tierra. Los portaaviones tienen tendencia a ir aumentando de tamaño, pero esto se trastocará cuando se empleen los *aviones de decolaje vertical* (Lo que aún está lejos, si es que se llega a cumplir.)

2°) Mejoramiento de la *defensa contra los ataques aéreos*, mediante el empleo de dispositivos teleguiados buque-aire y aire-aire. Posible aprovechamiento de cabezas atómicas en estos dispositivos.

3°) Mejoramiento de la *defensa antisubmarina*, mediante el empleo de medios y métodos que permitan la *detección y destrucción a una mayor distancia*. El arma atómica explotando en *profundidad* facilitará grandemente la destrucción de los submarinos veloces y de gran maniobrabilidad.

4°) Empleo de dispositivos teleguiados de superficie a superficie que permitirán, en primer término, acrecentar la distancia de ataque de los buques contra blancos de superficie y, en segundo lugar, encarar la acción a muy grandes distancias de los buques de superficie y de los submarinos mediante espoletas balísticas.

5) *Propulsión nuclear* que permita un aumento de la velocidad y autonomía de los buques.

¿Cómo se adaptará la marina francesa a esta evolución? Es obvio que con los escasos medios de estudio y los presupuestos deficientes, ella no está en condiciones de ponerse a la cabeza de los adelantos y tendrá que resignarse a seguir a las dos grandes marinas occidentales, esforzándose en todo momento por desarrollar sus medios de estudios y de pruebas.

Hay una falla, empero, que debe evitarse: so pretexto del adelanto alcanzado, ciertos profetas hacen caso omiso de las etapas intermedias y desean abandonar, sin más demora, los tipos de buques convencionales. *Pero el aprovechamiento práctico de los progresos anunciados demora siempre mucho más de lo que uno se imagina*. La falla consistiría en abstenerse de construir durante largos años o ir modificando constantemente los planos en curso de construcción. Si actuáramos así no mantendríamos nuestro tonelaje que desaparecería por envejecimiento, pronto careceríamos de los buques para las misiones elementales y para el adiestramiento de nuestro personal.

Conclusiones.

Francia, nación marítima con grandes intereses africanos y mundiales, no puede permanecer sin una marina nacional *siempre lista*, sin correr el riesgo de perder su capital de ultramar y su jerarquía de potencia mundial. La situación de la Unión Francesa no permite dilación alguna.

Francia no debe ni puede depender de las marinas extranjeras, aun cuando sean aliadas, para suplir a esta marina nacional o para ayudarla en su reconstrucción; *solamente el presupuesto nacional puede garantizarnos los buques que necesitamos* y que comprenden algunas unidades capitales de alta mar, entre ellas algunos portaaviones modernos.

Los planes de largo alcance son indispensables y, salvo los presupuestos militares, no deben ser objeto de discusiones anuales.

Sólo la *continuidad* y un esfuerzo constante nos permitirá llegar a ese resultado con cargas razonablemente calculadas y dentro de los medios de Francia.

Esta política nos lleva *imperativamente* a colocar anualmente 30.000 ⁽¹⁾ toneladas sobre gradas y hacer construir aparatos franceses para la renovación de la aeronáutica francesa.

De no contarse con esas 30.000 toneladas, *minimum vital anual*, el tonelaje de 540.000 toneladas de la flota del estatuto *jamás* será alcanzado.

Este esfuerzo atenuará los efectos del derrumbe por vejez de la flota que actualmente tenemos en servicio, derrumbe que se producirá entre 1957 y 1963. *Pero no podemos permitirnos ninguna flaqueza*. En nuestros presupuestos debe haber lugar para los programas de la aeronáutica naval.

La parte que la marina exige en los gastos del Estado no tiene nada de excesivo, si se tiene en cuenta los intereses que ella cuida: marina mercante, comercio mundial, territorios de ultramar y el apoyo de la política del gobierno.

En el conjunto de las fuerzas armadas, *nuestras exigencias para las fuerzas navales y aeronavales, representan tan sólo la quinta parte del total de los gastos militares*.

Para alcanzar esta proporción bastaría aumentar nuestros créditos anuales en 20.000 millones y *este aumento daría grandes*

⁽¹⁾ En estas 30.000 toneladas están comprendidos los buques de combate, anfibios y auxiliares, en proporciones variables.

intereses, por cuanto el mismo duplicaría en pocos años la eficiencia de la marina.

Por ahora, el futuro no está comprometido: la nueva flota que se incorpora al servicio hace honor a las construcciones navales y pronto será un elemento útil. La preocupación actual debe consistir en *adaptar nuestro material naval y aeronaval a las nuevas modalidades de la lucha en el mar.*

(“Bulletin d’Information de la Marine Nationale”, Francia, Nos. 49, 50 y 51, de 1955, y 2 y 3 de 1956.)

ALEMANIA OCCIDENTAL

CONSTRUCCIÓN DE SU NUEVA ARMADA.

Conforme a los acuerdos de los tratados de París, que permiten el rearme de Alemania, el gobierno de Bonn ha anunciado que próximamente se iniciará la construcción de su nueva marina de guerra, la que constará de 153 unidades de distintos tipos, a un costo total de 459 millones de dólares, habiendo el parlamento votado una partida inicial de 80.000.000 de dólares; la terminación de esta nueva marina está proyectada para el año 1960.

El núcleo de esta armada estará constituido por un grupo de destructores de 2.200 toneladas de desplazamiento cada uno, una velocidad de crucero de 34 nudos y una dotación de 250 a 280 hombres; seis barreminas marítimos, otros tantos costeros y otros más, todos ellos de gran velocidad; treinta lanchas patrulleras velocísimas; diecisiete buques escoltas; nueve buques cisternas ; dos unidades para la protección portuaria; doce torpederas y unidades de intercepción; tres submarinos de reconocimiento e incursiones sorpresivas de 350 toneladas, y varias unidades de adiestramiento y abastecimiento. Los barreminas serán construidos de madera, a fin de evitar las acciones de las minas magnéticas.

Esta fuerza naval formará parte de la Alianza del Atlántico, siendo su propósito actuar en el Mar Báltico y en el Mar del Norte.

(Periodística.)

AUSTRALIA

MARINA DE GUERRA.

Los buques actualmente en servicio incluyen un portaaviones, un buque escuela, cuatro destructores, siete fragatas, cinco barre-

minas de alta mar y varias embarcaciones auxiliares. Además, se cuenta con una flota de reserva substancial en inmejorables condiciones contra cualquier futura emergencia. De acuerdo a un nuevo programa de construcciones para la marina, serán puestos en servicio, para 1961, ocho nuevos buques y otros cinco transformados y equipados nuevamente. Los nuevos buques incluirán tres destructores de la clase “*Daring*”, una fragata anti-submarinos y un buque de defensa de barrera de cadenas. Dos de los nuevos destructores han sido botados y otro se encuentra próximo a su terminación. En el Reino Unido se ha terminado un nuevo buque-tanque de flota, encontrándose en préstamo a la marina real británica hasta tanto sea requerido por Australia. El nuevo portaaviones “*Melbourne*”, de la marina real australiana, próximo ahora a su terminación en el Reino Unido, llegará a Australia a mediados de 1956 y es uno de los más modernos portaaviones livianos de flota que se encuentran a flote; está dotado de una cubierta angulada y una catapulta a vapor y será equipado con aviones de caza a chorro diurnos y nocturnos para todo tiempo, *Sea Venom* y con aviones anti-submarinos turbo propulsados, *Gannet*.

(“*Commonwealth Survey*”, del 18 de octubre de 1955.)

REVISTAS EXTRANJERAS

Se hace saber a los señores socios que en la Biblioteca del Centro Naval pueden consultarse las siguientes revistas extranjeras:

"United States Naval Institute Proceedings"

"Revue de Defense Nationale"

"Rivista Marittima"

"Journal of the Royal United Service Institution"

"Revue Maritime"

"Marine Rundschau"



FRANCISCO BENGOLEA

Capitán de Navío

Falleció el 18 de enero de 1956

NACIMIENTO: El 16 de marzo de 1880, en Chivilcoy (Provincia de Buenos Aires).

INGRESO EN LA MARINA: El 17 de septiembre de 1898.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 6 de febrero de 1904; alférez de fragata, el 10 de marzo de 1906; alférez de navío, 14 de octubre de 1908; teniente de fragata, el 10 de julio de 1911; teniente de navío, 23 de febrero de 1916; capitán de fragata, el 5 de octubre de 1922; capitán de navío, el 10 de septiembre de 1932.

DESTINOS: D. G. Adm., Esc. Mec., adscripto al Ministerio de Marina, Esc. Naval, Esc. de Aplicac. Of., D. G. Pers., E. M. General, Serv. de Com. Nav., Arsenal Bs. Aires, "*Moreno*", "*Misiones*", "*Rosario*", "*Espora*", "*Libertad*", "*Sarmiento*", "*9 de Julio*", "*Azopardo*".

CONDECORACIONES: Distinciones otorgadas por los gobiernos de Gran Bretaña, Francia, España, Italia, Bélgica y la Santa Sede.

RETIRO: 20 de diciembre de 1933.



HÉCTOR FÉLIX GAYÁN

Teniente de Navío

Falleció el 20 de enero de 1956

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 13 de agosto de 1910.

INGRESO EN LA MARINA: El 1° de abril de 1924.

ASCENSOS: Guardiamarina, 27 de noviembre de 1930; alférez de fragata, el 31 de marzo de 1933; alférez de navío, el 6 de septiembre de 1935; teniente de fragata, el 31 de diciembre de 1937; teniente de navío, el 31 de diciembre de 1940.

DESTINOS: Escuela Naval, "Sarmiento", "Moreno", "Garibaldi", "Rosario", "La Rioja", "San Luis", "25 de Mayo", Escuela de Aplicac. de Oficiales, "Garay", Base Puerto Belgrano, "Rivadavia", "Belgrano", Escuela de Mecánica.

RETIRO: El 25 de enero de 1944, incorporándose luego en retiro activo hasta el 13 de marzo de 1945.



HÉCTOR HUGO MUSSO

Teniente de Fragata (T.)

Falleció el 21 de enero de 1956

NACIMIENTO: El 6 de noviembre de 1928, en La Banda (Provincia de Santiago del Estero).

INGRESO A LA MARINA: El 23 de junio de 1947.

ASCENSOS: Guardiamarina (Elect.), 1° de diciembre de 1950; teniente de corbeta (T.), el 31 de diciembre de 1952; teniente de fragata (T.), el 31 de diciembre de 1954.

DESTINOS: Escuela Naval, "*La Argentina*", "*Almirante Brown*", "*Rivadavia*", Base Río Santiago, B.D.T. 1, Fuerza de Rastreo y Minado.



EMILIO J. CASTAING

Capitán de Navío Contador

Falleció el 9 de febrero de 1956



JORGE R. RODRÍGUEZ JURADO

Capitán de Fragata

Falleció el 10 de febrero de 1956

NACIMIENTO: El 22 de mayo de 1919, en Gualeguay (Provincia de Entre Ríos).

INGRESO EN LA MARINA: El 2 de enero de 1936.

ASCENSOS: Guardiamarina, 31 diciembre 1939; alférez fragata, 31 diciembre 1941; alférez de navío, 31 diciembre 1943; teniente de navío, 31 diciembre 1945; capitán de corbeta, 31 diciembre 1949; capitán de fragata, 31 diciembre 1953.

DESTINOS: Escuela Naval, "La Argentina", "Rivadavia", "Fournier", "Rosario", "Patagones", "Moreno", Esc. de Mecánica, Div. Submarinos, Comisión Naval en Estados Unidos, D. G. Adm., Escuela de Guerra Naval E. M. Grl., "Punta Médanos".



L U I S C A R P I O L Ó P E Z

Capitán de Fragata Contador

Falleció el 20 de febrero de 1956

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 21 de junio de 1900.

INGRESO EN LA MARINA: El 10 de marzo de 1921, como aspirante del Cuerpo de Administración.

ASCENSOS: Auxiliar contador (guardiamarina), el 4 de enero de 1922; contador de 3ª (teniente de corbeta), el 1º de septiembre de 1925; contador de 2ª (teniente de fragata), el 1º de julio de 1930; contador de 1ª (teniente de navío), el 31 de diciembre de 1935; contador principal (capitán de corbeta), el 31 de diciembre de 1941; capitán de fragata contador, el 31 de diciembre de 1946.

DESTINOS: Fgta. "Sarmiento", 3ª Reg. Naval, "Río Negro", "Patria", D. G. Adm., Base Nav. Río de la Plata, "Mackinlay", "Paraná", Secret. Ministerio Marina, Base Naval Río Santiago, "Moreno", Comisión Naval en Europa, "25 de Mayo", Dirección General de Aviación Naval.

RETIRO: 19 de julio de 1947.



RAFAEL V. PICCHIELLO

Capitán de Fragata (Electr.)

Falleció el 24 de febrero de 1956



AGUSTÍN O. ETCHEVERRY

Teniente de Navío (T.)

Falleció el 24 de febrero de 1956



GUILLERMO SÁNCHEZ CORES

Capitán de Fragata

Falleció el 26 de febrero de 1956

NACIMIENTO: El 1° de noviembre de 1904, en Chivilcoy (Provincia de Buenos Aires).

INGRESO EN LA MARINA: El 21 de diciembre de 1920.

ASCENSOS: Guardiamarina, 1° enero 1927; alférez de fragata, 1° enero 1929; alférez de navío, 19 diciembre 1931; teniente de fragata, 31 diciembre 1933; teniente de navío, 31 diciembre 1938; capitán de fragata, 31 diciembre 1943.

DESTINOS: E. M. Naval, "Sarmiento", "Rivadavia", "9 de Julio", "Alf. Mackinlay", 3ª Div. Naval, "Pueyrredón", "Córdoba", Esc. de Aplicac. para Oficiales, "Brown", "Moreno", D. G. Personal, Base Pto. Belgrano, Dirección Gral. Aviación Naval, Servicio de Informac. Navales.

RETIRO: El 28 de abril de 1944.

Asuntos Internos

ASAMBLEA ORDINARIA - ABRIL 1956.

De conformidad con lo establecido en los artículos 41 y 52 del Estatuto Social y 30 de la Reglamentación, en el mes de abril próximo deberá renovarse parcialmente la Comisión Directiva. Los cargos que deberán cubrirse son los siguientes:

- 1 vicepresidente 2°
- 1 protesorero
- 10 vocales titulares
- 6 vocales suplentes
- 1 revisor de cuentas por dos años
- 2 revisores de cuentas suplentes

Miembros que cesan en sus funciones:

Vicepresidente 2°:

Capitán de Navío Jorge E. Perren

Protesorero:

Cap. de Corbeta Contador Fernando Esquivel

Vocales titulares:

Capitán de Navío Oscar B. Verzura

Capitán de Navío I. M. Víctor A. Grimaldi

Capitán de Fragata Ing. Naval Isaac Wolberg

Capitán de Fragata César H. Quesada

Capitán de Navío Ing. Espec. Oscar A. Quihillalt

Capitán de Fragata Ricardo J. B. D. Bogliano

Capitán de Navío (T) Carlos A. Perticarari

Capitán de Fragata (T) Eusebio V. Algañaraz

Capitán de Corbeta Ricardo M. Gilmore

Capitán de Fragata Dentista Emilio F. Gesino

Revisor de cuentas:

Capitán de Corbeta Cont. Héctor J. Domínguez

Miembros que continúan en sus funciones:

Presidente:

Contraalmirante Adolfo B. Estévez

Vicepresidente 1°:

Contraalmirante Arturo H. Rial

Tesorero:

Capitán de Navío Contador José S. Cárdenas

Vocales titulares:

Contraalmirante Alberto P. Vago

Capitán de Navío (T) Ítalo Luciani

Capitán de Navío (T) Miguel R. Pérez Farías

Capitán de Frag. Méd. Carlos A. E. Sáenz Castex

Capitán de Fragata Luciano C. Pessacq

Capitán de Fragata Auditor Enrique R. Burzio

Capitán de Navío Alejandro C. Bras Harriott

Capitán de Navío (T) Roberto Latino Córdoba

Capitán de Corb. Ing. Nav. Domingo Torres Posse

Capitán de Nav. I. M. Rubén A. Ramírez Mitchell

Revisor de cuentas:

Capitán de Corb. Contador Luis G. Causone

DESIGNACIÓN DE JURADO PARA DICTAMINAR EN LOS PREMIOS “DOMINGO F. SARMIENTO”, “ALMIRANTE BROWN”, “PIEDRA-BUENA” Y “RATTO”.

Se resolvió designar para integrar el jurado que deberá dictaminar sobre los premios mencionados, a los señores:

Presidente, capitán de navío (T) Carlos A. Perticarari; vocales: capitán de navío ingeniero especialista Oscar A. Quihillalt, capitán de fragata Jorge C. Radivoj y capitán de corbeta Juan Carlos Boschetti.

DONACIÓN DE DOS CUADROS PARA EL “YACHT CLUB PUERTO BELGRANO”.

La Comisión Directiva aprobó la donación de los cuadros *Proas* (0,95 x 0,70) y *Rincón de la ribera* (0,75 x 0,60), de los que son autores los señores Oscar A. Vaz y Mateo Mollo, con destino al Yacht Club mencionado.

LEVANTAMIENTO DE “SUSPENSIÓN TRANSITORIA DE ADMISIÓN DE SOCIOS CONCURRENTES”.

Se resolvió levantar la suspensión de los efectos del artículo 16, incisos 2º, 3º y 4º del Estatuto social, dispuesta en forma transitoria por la C. D. en su sesión del 4 de julio de 1953.

DONACIÓN DE UN PREMIO CON DESTINO A LA REGATA OCEANICA “BUENOS AIRES-RÍO DE JANEIRO”.

La C. D. dispuso elevar hasta \$ 4.800 el importe de la donación destinada a la referida regata, cuya donación fuera aprobada en la sesión del 14 de diciembre pasado.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Tenientes de navío pilotos aviadores Joaquín E. Sosa y Sergio Trenchi; teniente de navío I. M. Mario F. Robles; teniente de navío (T) Rubén Arturo Rodríguez; teniente de fragata Roberto León Harrington; teniente de fragata I. M. Alberto Héctor Quevedo; tenientes de fragata médicos Tomás Hernán Quián, Aldo Francisco Bacigalupo y Luis Alberto Molina; tenientes de fragata dentistas Héctor P. Benítez Castellanos y Ramiro Blas Iturralde; tenientes de fragata auditores Jorge Tomás Haymes y Diego Sánchez Sorondo; teniente de corbeta Ubaldo H. Insúa; guardiamarinas Alberto Eduardo Alonso, Emilio Alberto Barros, Juan Carlos Carosella, Víctor Domingo Carranza, Antonio Jorge Cascio, Pablo A. Der Meguerditchian, Enrique Juan A. Dionisi, Emilio Juan Filipich, Manuel Eduardo Freites, Eleazar José Geios, Raúl Gómez Roca, Rodolfo A. Gordillo Cayol, Carlos E. H. Hartung, Harry Axel Leibovich, Hermete Luis Marangoni, Alfonso J. G. Racedo, Roberto C. H. Ramblado, Joaquín Ángel de los Santos, Miguel A. Torrá, Oscar Sayavedra, Alberto Ramón Varela, Orlando Enrique Bolognani; guardiamarinas I. M. Jorge Esteban García, Otto Alberto Krapf y Oscar Roque Segre y guardiamarina contador Raúl Alvarez.

REINGRESOS (ART. 14 DEL ESTATUTO).

Capitán de fragata farmacéutico Hugo Leonardo Avanza; capitán de corbeta I. M. Héctor A. Querejeta; y teniente de navío Juan Carlos Rugilo.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Señor Diego A. Merlo y doctor Eduardo Fauzon Sarmiento.

RECONOCIMIENTO DE SOCIO VITALICIO.

Contraalmirante Harald Cappus.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: Capitán de navío Francisco Bengolea; capitán de navío contador Emilio J. Castaing; capitanes de fragata Jorge R. Rodríguez Jurado y Guillermo Sánchez Cores; capitán de fragata contador Luis Carpio López; capitán de fragata electricista Rafael V. Picchiello; teniente de navío Héctor F. Gayan; teniente de navío (T) Agustín O. Etcheverry y teniente de fragata (T) Héctor H. Musso.

Por renuncia: Teniente de corbeta (T) Juan A. Figueras.

SEPARACIÓN DE SOCIOS.

Visto los pronunciamientos del Tribunal de Honor de la Marina de Guerra, aprobados por los superiores decretos números 5.627 y 6.547/55, se resuelve separar como socios a los señores Enrique G. Mazzoleni y Jorge L. G. de Villalobos, respectivamente, encuadrando esta resolución dentro de lo especificado en el artículo 29, inciso 1º, del Estatuto social.

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

A fin de evitar extravíos, la Comisión Directiva del Centro ha resuelto que en lo sucesivo los volúmenes sean retirados de la Oficina del Boletín por los interesados o por persona autorizada por éstos.

I.	Notas sobre comunicaciones navales.....	agotado
II.	Combates navales célebres	agotado
III.	La fuga del "Goeben" y del "Breslau"	agotado
IV.	El último viaje del Conde Spee	agotado
V.	La guerra de submarinos	agotado
VI.	Tratado de Mareas	\$ 3.—
VII.	Un Teniente de Marina	agotado
VIII.	Descubrimientos y expl. en la Costa Sur.....	agotado
IX.	Narración de la Batalla de Jutlandia	agotado
X.	La última campaña naval de la guerra con el Brasil - So- mellera	agotado
XI.	El dominio del aire	agotado
XII.	Las aventuras de los barcos "Q"	agotado
XIII.	Viajes del "Adventure" y de la "Beagle" (tomo 1°)	agotado
XIV.	id., id. (tomo 2°)	agotado
XV.	id., id. (tomo 3°)	\$ 3.—
XVI.	id., id. (tomo 4°)	\$ 3.—
XVII.	La conquista de las islas Bálticas.....	agotado
XVIII.	El Capitán Piedra Buena	agotado
XIX.	Memorias de Von Tirpitz	agotado
XX.	id. (II°)	agotado
XXI.	Memorias del Almirante G. Brown	agotado
XXII.	La Expedición Malaspina en el Vierreinato del Río de la Plata - H. R. Ratto	\$ 3.—
XXIII.	Guerra de portaaviones	\$ 4.—
XXIV.	El secreto del "U-977" - Schaeffer	\$ 20.—
XXV.	Psicología para las Fuerzas Armadas	\$ 20.—

OTROS LIBROS EN VENTA

La Gran Flota - Jellicoe

\$ 4.—

LIBRO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Espora - Cap. de Frag. Héctor R. Ratto

Sin cargo

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

VOLUMEN XXIV

El Secreto del "U-977"

por el

Capitán de Fragata Heinz Schaeffer

de la ex-Marina de Guerra Alemana

INTERESANTE RELATO DE LAS HAZAÑAS DEL SUBMARINO
QUE ESTUVO 66 DÍAS DEBAJO DEL AGUA

1 tomo de 269 páginas de texto y 18 de fotografías
y grabados

PRECIO: \$ 20.- el ejemplar

EN VENTA EN LA OFICINA DEL
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

Acaba de aparecer:

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

VOLUMEN XXV

**Psicología para las
Fuerzas Armadas**

*1 tomo de 693 páginas, con 86 figuras, que
ilustran el texto*

PRECIO: \$ 20.— el ejemplar

EN VENTA:

OFICINA DEL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

- BOLETÍN:** Lunes a viernes, de 15 a 19.
SECRETARÍA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9 a 12.
CONTADURÍA: 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 16 a 19,45.
ODONTÓLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12.
GABINETE INYECCIONES: Lunes a viernes, de 8 a 12.
PEDICURO: Viernes, de 18,30 a 20,30.
SALA DE ARMAS: Prof. de Educación Física: Lunes a sábado, de 9 a 11;
Prof. de Esgrima: Lunes a sábado, de 9 a 11 y de 18 a 20.
STAND DE TIRO: Martes y jueves, de 17,30 a 19,30; sábados de 9,30 a 11,30.
SASTRERÍA: Lunes a sábado, de 8 a 20; domingos, de 8 a 12.
BAÑOS: Lunes a sábado, de 8 a 13 y de 16 a 21; domingos, de 8 a 13.
BAR: Diariamente, de 8 a 22.
PELUQUERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 20; sábados, de 8,30 a 20.
MANICURA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9,45 a 12.
COMEDOR: Lunes a viernes, de 12,30 a 14,30; sábados, domingos y feriados, de 12 a 14.
DEPÓSITO DE BULTOS (Subintendente): Lunes a viernes, de 8 a 11 y de 14 a 16; sábados, de 8 a 11.
DORMITORIOS: Reserva de alojamiento, de 7 a 20.
BUZÓN: Retiro de correspondencia, de lunes a viernes hábiles, a las 8,30, 12,30, 17 y 20.
TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA: Efectuar pedidos al Intendente.
TELEVISOR (4º piso): Diariamente, de 18,30 a 21 y de 22 a 23.
STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 18 a 20.

GUÍA DE CASAS DE COMERCIO QUE EFECTÚAN DESCUENTOS: Solicitarla en Secretaría.

P A N T E O N

HORARIO DE VISITAS

Días hábiles, de 7 a 12 y de 15,30 a 18.

Domingos y feriados, de 8 a 12.

Feridos nacionales, clausurado.



BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL
BUENOS AIRES

Vol. LXXIII

MARZO-ABRIL 1956

Núm. 627

SUMARIO

<i>La visita de la misión militar japonesa a Italia en 1941. — Fioravanzo</i>	719
<i>La importancia del factor "moral" en el complejo "Ejército-Nación". — Bonnet</i>	731
<i>Actividad de la Armada Argentina en el Plata entre las acciones de Quilmes y Juncal. Agosto de 1826 a enero de 1827. — Quartaruolo</i>	737
<i>La política naval de Napoleón. El bloqueo continental y el Derecho Internacional. — Serio</i>	749
<i>Aplicaciones profesionales y técnico-administrativas del Sistema de Clasificación Decimal. — Tosi</i>	759
<i>Equipo de propulsión para el "Glacier", el rompehielos más moderno de la Armada de los EE. UU. — Wasmund</i>	789
<i>Planificaciones. Organizaciones. Realizaciones. — Denax</i>	799
<i>Situación de los retirados en las Fuerzas Armadas de la Nación. — Gómez Villafañe</i>	801
<i>Notas profesionales</i>	807
<i>Necrología</i>	835
<i>Asuntos internos</i>	841
<i>Bibliografía</i>	847

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

BOLETÍN: Lunes a viernes, de 15 a 19.
SECRETARÍA: Lunes a viernes de 14 a 20; sábados, de 9 a 12.
CONTADURÍA: 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 16 a 19,45.
ODONTÓLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12.
GABINETE INYECCIONES: Lunes a viernes, de 8 a 12.
PEDICURO: Viernes, de 18,30 a 20,30.
SALA DE ARMAS: Prof. de Educación Física: Lunes a sábado, de 9 a 11;
Prof. de Esgrima: Lunes a sábado, de 9 a 11 y de 18 a 20.
STAND DE TIRO: Martes y jueves, de 17,30 a 19,30; sábados de 9,30 a 11,30.
SASTRERÍA: Lunes a sábado, de 8 a 20; domingos, de 8 a 12.
BAÑOS: Lunes a sábado, de 8 a 13 y de 16 a 21; domingos, de 8 a 13.
BAR: Diariamente, de 8 a 22.
PELUQUERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 20; sábados, de 8,30 a 20.
MANICURA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9,45 a 12.
COMEDOR: Lunes a viernes, de 12,30 a 14,30; sábados, domingos y feriados, de 12 a 14.
DEPÓSITO DE BULTOS (Subintendente): Lunes a viernes, de 8 a 11 y de 14 a 16; sábados, de 8 a 11.
DORMITORIOS: Reserva de alojamiento, de 7 a 20.
BUZÓN: Retiro de correspondencia, de lunes a viernes hábiles» a las 8,30, 12,30, 17 y 20.
TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA: Efectuar pedidos al Intendente.
TELEVISOR (4º piso): Diariamente, de 18,30 a 21 y de 22 a 23.
STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 18 a 20.

GUIA DE CASAS DE COMERCIO QUE EFECTÚAN DESCUENTOS: Solicitarla en Secretaría.

PANTEON

HORARIO DE VISITAS

Días hábiles, de 7 a 12 y de 15,30 a 18.

Domingos y feriados, de 8 a 12.

Feridos nacionales, clausurado.

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL

DIRECTOR:
CAPITÁN DE FRAGATA JORGÉ C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 513.471

MARZO - ABRIL 1956



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

Excmo. Sr. Presidente Provisional de la Nación, General de
División Pedro E. Aramburu

S. E. el Sr. Ministro de Marina, Contraalmirante
Teodoro E. Hartung

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente	<i>Contraalmirante</i>	Adolfo B. Estévez
Vicepresidente	1° <i>Contraalmirante</i>	Arturo H. Rial
	2° <i>Capitán de Navío</i>	Jorge E. Perren
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan C. Boschetti
Tesorero	<i>Cap. de Navío Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Capitán de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Víctor A. Grimaldi
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Cap. de Navío Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Perticarari
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Eusebio V. Algañaraz
	<i>Contraalmirante</i>	Alberto P. Vago
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Fragata Méd.</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore	
<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino	
<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina	
<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza	
Vocales suplentes	<i>Capitán de Corbeta</i>	Pío E. Ceballos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alejandro A. Galarce

Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Héctor J. Domínguez
	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Luis G. Causone
Suplentes	<i>Tte. de Navío Contador</i>	Alberto V. Muguerza
	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Víctor J. B. Ragghianti

SUMARIO

LA VISITA DE LA MISIÓN MILITAR JAPONESA A ITALIA EN 1941.....	719
<i>Por el Vicealmirante Giuseppe Fioravanzo.</i>	
LA IMPORTANCIA DEL FACTOR “MORAL” EN EL COMPLEJO “EJÉR- CITO-NACIÓN”	731
<i>Por Gabriel Bonnet.</i>	
ACTIVIDAD DE LA ARMADA ARGENTINA EN EL PLATA ENTRE LAS ACCIONES DE QUILMES Y JUNCAL. AGOSTO DE 1826 A ENE- RO DE 1827	737
<i>Por V. Mario Quartaruolo.</i>	
LA POLÍTICA NAVAL DE NAPOLEÓN. EL BLOQUEO CONTINENTAL Y EL DERECHO INTERNACIONAL	749
<i>Por R. M. Serio.</i>	
APLICACIONES PROFESIONALES Y TÉCNICO-ADMINISTRATIVAS DEL SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DECIMAL.....	759
<i>Por el Teniente de Fragata Ing. Nav. Oscar Tosi.</i>	
EQUIPO DE PROPULSIÓN PARA EL “GLACIER”, EL ROMPEHIELOS MÁS MODERNO DE LA ARMADA DE LOS EE.UU.....	789
<i>Por el Ingeniero Industrial James A. Wasmund.</i>	
PLANIFICACIONES. ORGANIZACIONES. REALIZACIONES	799
<i>Por el Capitán de Fragata (T) Jorge F. Denax.</i>	
SITUACIÓN DE LOS RETIRADOS EN LAS FUERZAS ARMADAS DE LA NACIÓN	801
<i>Por el Capitán de Fragata Alvaro Gómez Villafañe.</i>	
NOTAS PROFESIONALES	807
NECROLOGÍA	835
ASUNTOS INTERNOS	841
BIBLIOGRAFÍA	847

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
Vocales	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Eusebio Algañaraz
	<i>Cap. de Fragata Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Frag. Dentista</i>	Emilio F. Gesino
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Fragata</i>	César H. Quesada
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
Vocales	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Fernando Esquivel
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Pío E. Ceballos

Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
Vocales	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav..</i>	Isaac Wolberg
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Navío Ing. Esp.</i>	Oscar A. Quihillalt
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Carlos A. Peticarari

Cultura:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Andrés Menu-Marque
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse

Deportes:

Presidente		
Vocales	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Ismael D. Molina
	<i>Capitán de Fragata</i>	Pedro P. Rivero

Reglamentación:

Presidente		
Vocal	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
	<i>Cap. de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Cap. de Frag. Ing. Nav.</i>	Isaac Wolberg

Dormitorios:

Presidente		
Vocales	<i>Cap. de Navío Contador.</i>	José S. Cárdenas
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse

Delegación Tigre:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Emilio Sánchez Panizza
Vocal	<i>Capitán de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharzu

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge E. Perren
Vocales	<i>Capitán de Corbeta</i>	Néstor O. Pozzi
	<i>Tte. de Navío I.M.</i>	Horacio J. Delgui

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Corbeta</i>	Ricardo M. Gilmore
------------	---------------------------	--------------------

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

*

TARIFA DE SUSCRIPCIONES

(ANUALES)

En el país (6 números) \$ 30.—

Al exterior (6 números) „ 40.—

Número suelto „ 5.—

Número atrasado „ 5.50

*

El importe de las suscripciones debe remitirse en cheque,
giro postal o bancario a la orden del CENTRO NAVAL.

Colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval”



Las colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval” deberán presentarse escritas a máquina, con dos espacios, de un solo lado del papel, debiendo indicarse al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes.

Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura.

Los artículos no deberán sobrepasar de 20 páginas del Boletín (no más de 25 páginas de máquina).

Las colaboraciones deben venir firmadas, con la aclaración de firma y grado, si es personal militar, y domicilio.

LA DIRECCIÓN.



CENTRO NAVAL

HORARIO DE CONTADURIA

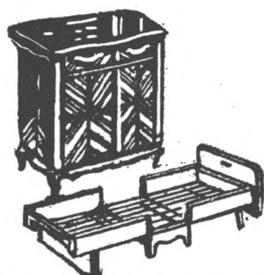
Lunes a Viernes: de 14.30 a 18.30 hs.

Sábados: de 10 a 12 horas

MUEBLES Y MUEBLES-CAMA

" A LOS SEÑORES MARINOS "
PRECIOS Y CONDICIONES ESPECIALES

PROVENZAL - VIENES
- AMERICANO -
FRANCES - MODERNO



SECRETER-CAMA, REPISAS-CAMA,
DIVANES, SOFAS-CAMA, BERGER-
CAMA, ETC.

SADIMA *Muebles*

RIVADAVIA ESQ. CATAMARCA - LA ESQUINA DE LA ECONOMIA

ACTUALIZACION DE DOMICILIOS

Dado que numerosos ejemplares del Boletín han sido devueltos por el Correo por cambio de domicilio de los destinatarios, se solicita a los señores consocios se sirvan comunicar a SECRETARÍA todo cambio en sus direcciones postales, a fin de actualizar el fichero respectivo.

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIII

Marzo-Abril de 1956

Núm. 627

La visita de la misión militar japonesa a Italia en 1941 (*)

Por el Vicealmirante Giuseppe Fioravanzo, de la Marina Italiana

En la primavera de 1941, Alemania e Italia fueron visitadas por una misión militar japonesa con el propósito de enterarse sobre la eficiencia militar de estos dos países y obtener informaciones referentes a los conocimientos bélicos adquiridos por cada uno de ellos hasta ese momento. La comisión era presidida por el vicealmirante Kichisaburo Nomura. Permaneció en Italia desde el 18 de mayo hasta el 8 de junio de 1941, entrando en contacto con los estados mayores de las tres ramas de las fuerzas armadas (Ejército, Marina, Aviación) y visitando plantas industriales e instalaciones militares.

A principios de mayo el vicealmirante Nomura remitió al comando naval italiano un cuestionario escrito en una hoja que medía más de una yarda cuadrada y que contenía 83 tópicos que debían ser discutidos. En conjunto, las preguntas representaban un análisis, hecho con esa minuciosidad característica de los japoneses por el detalle, de todo aquello que era posible saber de la marina de guerra italiana (su organización, técnicas, estrategia, tácticas, logística, materiales e instrumentos de todos los tipos, y sus usos, etc.). Al leer este enorme pliego, se experimentaba la misma reacción que un alumno cuando tiene ante sí todas aque-

(*) De "United States Naval Institute Proceedings", enero de 1956.

lias preguntas concebibles que podrían hacerse durante los exámenes que debe rendir.

Los miembros navales de la misión eran presididos por el contraalmirante Abe. Visitaron arsenales, astilleros, talleres especiales, buques de guerra de todos los tipos, y se interesaron por todo, haciendo una cantidad de preguntas específicas. Durante su permanencia en Roma, el jefe del Estado Mayor General Naval italiano, almirante Arturo Riccardi, me encomendó la tarea de facilitar a los delegados japoneses toda la información que solicitaran sobre organización, estrategia y táctica, sin divulgar, por supuesto, detalles relativos a cuestiones estrictamente secretas.

Yo era entonces uno de los tres almirantes (los otros dos eran de Courten y Ferreri) a quienes se había comisionado para ejercer, por turno, la supervisión de la conducción de las operaciones, el equivalente de “hacer una guardia de tres”. Esta tarea era particularmente difícil, porque cada uno de nosotros debíamos permanecer alerta durante 24 horas corridas en el “cuarto de operaciones” y luego trabajar las otras 48 horas en nuestras respectivas oficinas dedicados a nuestras obligaciones específicas.

Como retribución por la información facilitada, el almirante Riccardi me ordenó que intentara obtener todos los datos posibles relativos a la doctrina táctica de la marina japonesa. En aquella época estábamos especialmente interesados en las operaciones de sus portaaviones, por cuanto Mussolini se había decidido finalmente por la construcción de dos portaaviones mediante la transformación del “*Augustus*” y del “*Roma*”, paquebotes de 30.000 toneladas brutas, y carentes de valor en tiempo de guerra, por cuanto eran demasiado grandes y vulnerables para servir como transportes militares entre Italia y Libia.

Si mal no recuerdo, mi conversación con la misión japonesa abarcó cuatro sesiones, con una duración aproximada de diez horas. Inicié la entrevista hablando de la organización de la marina, refiriéndome especialmente a los comandos terrestres y marítimos y a las relaciones existentes entre la marina y las otras fuerzas armadas. Expliqué luego la situación estratégica del Mediterráneo, que en esa oportunidad se caracterizaba por cuatro factores esenciales:

1. La absoluta necesidad que teníamos de mantener las rutas de comunicaciones con Libia, para el abastecimiento de las tropas que luchaban allí.
2. La presencia de dos flotas británicas, una en Alejandría

y otra en Gibraltar, que impedían que Italia se comunicara con países fuera del área del Mediterráneo.

3. La presencia en el Mediterráneo Central de la flota italiana, que había interrumpido el flujo normal del tráfico británico a través de esta gran arteria del Commonwealth.
4. La amenaza que para nuestro tráfico con Libia significaban las fuerzas británicas destacadas en Malta, sobre todo sus fuerzas aéreas, debido al creciente radio de acción de las mismas. El problema de la neutralización efectiva de Malta (antes de su eventual ocupación, por la cual había bregado la marina desde 1938, pero que resultó de imposible realización durante la guerra) se había transformado en un asunto urgente.

Hice entonces un bosquejo de las dificultades con que tropezábamos, dada nuestra falta de fuerzas aeronavales, y expuse cuáles eran nuestros conceptos básicos de la táctica naval y las tácticas que empleábamos para la protección de los convoyes, describiendo las principales batallas desarrolladas hasta ese momento (Punta Stilo, de Calabria, el 9 de julio de 1940; Cabo Spada, de Creta, el 19 de julio de 1940; Capo Teulada, de Cerdeña, el 27 de noviembre de 1940; Gaudo-Matapán, el 28 de marzo de 1941).

Ya en aquel entonces no teníamos duda alguna de que los buques británicos contaban con radar, lo que nos imponía la obligación de evitar encuentro en horas de la noche entre unidades capitales, dado que carecíamos de semejante equipo electrónico.

Los japoneses me preguntaron cuáles eran nuestras observaciones sobre la táctica británica. Les hablé sobre las formaciones de cruceros y las maniobras en combate empleadas por los ingleses, dentro de lo que podíamos juzgar por nuestras informaciones. Finalmente, los japoneses demostraron sumo interés por los ataques con torpedos aéreos llevados a cabo en la noche del 12 de noviembre de 1940, contra los buques fondeados en Tarento.

* * *

Habiendo satisfecho así la curiosidad de los japoneses, procedí a interrogarlos a ellos, resumiendo luego sus respuestas, las que reproduzco a continuación. Por razones de estilo, he considerado más adecuado relatar las discusiones con los japoneses en tiempo presente, tal como me fueran presentadas a mí durante nuestras conversaciones.

1. Criterio táctico general.

Considerando la inmensidad del teatro bélico del Pacífico, las operaciones sorpresivas no se consideran posibles, como pueden ser en aguas más restringidas, tales como el Mediterráneo, donde una buena parte de las distancias “operativas” pueden ser recorridas a gran velocidad en una sola noche, sobre todo en invierno.

Por otra parte, estas grandes distancias hacen necesario que los movimientos de buques se realicen a velocidades económicas hasta la etapa pre-táctica, a fin de mantener el reabastecimiento de combustible a un mínimo y ampliar el radio de acción de crucero de los buques. El peligro de los submarinos no parece ser muy grande, y de cualquier modo uno puede protegerse contra el mismo mediante todos aquellos métodos de observación, descubierta y persecución que permiten a las unidades de superficie desplazarse a una velocidad de dieciseis nudos.

Además, y siempre en el interés de mantener al máximo la permanencia de cada buque en el mar navegando a velocidad de crucero, las fuerzas navales que se dirigen hacia un encuentro no pueden desviarse demasiado de la ruta más corta entre sus bases de partida y sus objetivos; este factor simplifica el reconocimiento aéreo de fuerzas enemigas a flote en la zona, limitando dicho reconocimiento a unos pocos sectores relativamente restringidos.

Por lo tanto, si se cuenta con aviones de reconocimiento de un radio de acción de unas 400 millas, las fuerzas navales que se encuentran en puerto pueden ser siempre informadas de la aproximación del enemigo con una anticipación de 24 horas ($24 \times 16 = 384$). Esta es la consideración más importante, dentro de lo que concierne a la posibilidad de empeñarse con el enemigo.

Ya en el mar, el reconocimiento debe efectuarse con aviones transportados a bordo de los buques (tanto para operaciones iniciadas por el enemigo, como para las iniciadas por los japoneses). Cuando el enemigo es descubierto, constituye una directiva básica de la marina japonesa que el *objetivo esencial* de los aviones de ataque de los portaaviones sean los *portaaviones*, puesto que, hundidos éstos, las fuerzas navales del enemigo quedarán privadas de elementos eficaces de búsqueda, de lanzar aviones torpederos y bombarderos, y lanzar cazas para su protección. Destruídas las fuerzas aeronavales, puede decirse que ha quedado des-

truído aproximadamente el 50 % del potencial combativo de una flota.

Por las consideraciones expuestas, debe darse, por supuesto, la mayor importancia a salvaguardar al máximo posible a nuestros propios (japoneses) portaaviones contra el ataque enemigo. Desde este punto de vista, constituye una necesidad fundamental el poder empeñar al enemigo en una acción aérea durante la fase pre-táctica, o que más correctamente podría llamarse fase “pre-balística” (1), dado que la fase en que el enemigo entra dentro del radio de acción de los aviones de ataque japoneses de los portaaviones puede considerarse como la fase táctica.

De estas consideraciones generales del problema táctico se deduce un procedimiento standard, y las formaciones de crucero y de combate de las flotas japonesas.

2. Procedimiento standard y formaciones de crucero.

El problema más importante a este respecto, es el referente a la posición de los portaaviones en relación al grueso de la flota.

Supongamos, en primer término, que cada Fuerza de Tarea japonesa disponga de una división de portaaviones, constituida por tres unidades: una llevando exclusivamente cazas, otra aviones torpederos y bombarderos en picada, y la tercera una combinación de todos los tipos. Puede objetarse que en esta forma la pérdida de una unidad significaría la pérdida de una fuerza aérea atacante especializada, pero debemos tener presente que semejante peligro es pequeño mientras la fuerza navega fuera de los límites de contacto táctico (el único peligro real lo constituiría el muy improbable encuentro en el Pacífico con un submarino), y durante la fase táctica el empleo de los distintos tipos de aviones es facilitado grandemente al tenerlos todos juntos en un solo portaaviones. Sin embargo, también se presta atención a un dispositivo que permite que los distintos tipos de aviones sean distribuidos, ya sea cuando los buques zarpan de su base o cuando regresan de su misión. De cualquier forma, la experiencia en combate demostrará cuál es la mejor solución.

En lo que concierne a la posición de la división de portaaviones, debe tenerse presente —teniendo también en cuenta la dirección del viento— que esto debe estar de acuerdo con el concepto de que a partir del momento en que se inicia la fase táctica,

(1) Cuando los buques no se encuentran a distancia de tiro entre sí.

los portaaviones deben estar dispuestos en forma tal, con respecto al grueso del grupo, que ellos no puedan ser fácilmente amenazados ni por las unidades de superficie del adversario (cruceros pesados y ligeros, destructores), ni, por supuesto, quedar sometidos al fuego de los acorazados.

a) *Con atmósfera en calma o casi-en calma (Figura 1).*

Como en este caso los portaaviones no tienen que ejecutar ningún movimiento en alejamiento de su rumbo con el objeto de lanzar o recuperar sus aviones, la posición relativa de los mismos respecto al grueso de la fuerza no tiene importancia alguna. Sin embargo, convendría que ocuparan una posición que les permitiera *pasar rápidamente* a cualquier otra que pudiera asignárseles en el caso de que el contacto con el enemigo fuese inminente. Evidentemente, una posición de crucero de esta naturaleza es a unas diez millas a vanguardia del grueso de la fuerza.

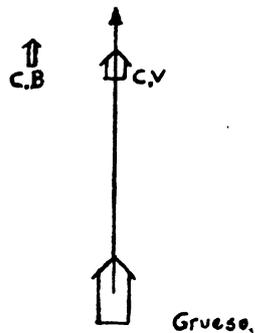


FIG. 1

Dispondrán de una escolta de destructores como protección antisubmarina y un grupo de cruceros (cuyo poder dependerá de la información que se tenga respecto a las fuerzas enemigas con que podría tropezarse), destinado a proteger a los portaaviones contra ataques de las unidades ligeras de superficie del enemigo.

Para lanzar o recuperar los aviones, sólo tendrán que aumentar la velocidad (que dependerá de las características de los aviones que deben ser lanzados o recuperados) durante los breves intervalos de tiempo que requieren estas operaciones; esto, además está decirlo, significa un pequeño adelanto sobre el grueso de la fuerza, pero ello no tiene mayor consecuencia.

b) *Con viento por la amura (Figura 2).*

Si el viento sopla por la amura, los portaaviones se mantendrán a vanguardia del grueso de la fuerza pero desplazados hacia sotavento, dado que —desde que el lanzamiento y recuperación debe hacerse con rumbo al viento— ellos tenderán a maniobrar cruzando la cabeza del grueso.

La fuerza protectora de cruceros se mantendrá siempre a sotavento y algo a proa de los portaaviones, a fin de no constituir un obstáculo para los mismos durante las maniobras de lanzamiento y recuperación de aviones.

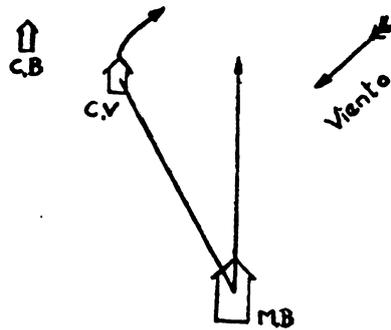


Fig. 2.

c) *Con el viento por el través o a popa del través (Figura 3).*

En este caso, la maniobra de poner proa al viento da lugar a que los portaaviones vayan quedándose atrás con respecto al grueso de la fuerza; por esta razón, hay que duplicar el intervalo entre los portaaviones y el grueso de la fuerza, es decir, hay que colocarlos a unas veinte millas, a sotavento.

Los cruceros deben mantener la posición descrita en b), recién expuesta.

d) *Formación de una división de portaaviones.*

Esta puede ser una formación cualquiera, *excepto la de línea de fila durante las operaciones de aterrizaje o decolaje*, por cuanto es evidente que semejante formación crearía serios problemas para los aviones.

En lo que concierne a las otras unidades de la fuerza naval, normalmente no se proyectan operaciones de búsqueda para los

buques exploradores, salvo cuando las condiciones atmosféricas sean adversas, no tanto por los vuelos mismos, sino más bien por los decolajes y aterrizajes en las cubiertas de vuelo.

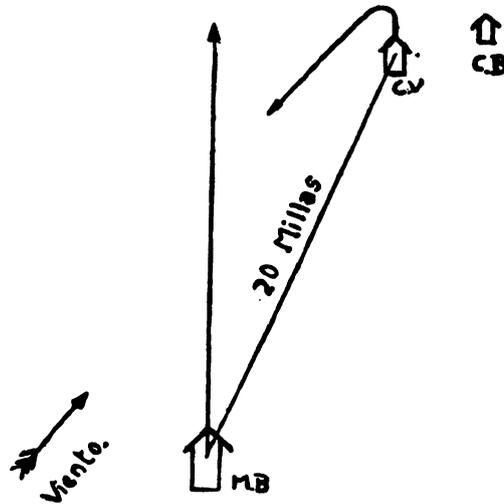


Fig. 3.

Así, una flota japonesa navega con las distintas divisiones, cada una en formación cerrada, distribuidas conforme a un plan apropiado para la situación estratégica del movimiento y el objetivo de la operación.

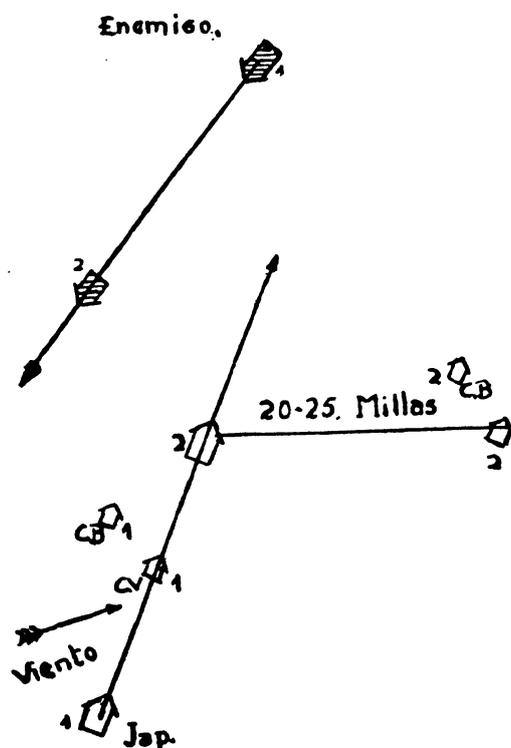
Los portaaviones, después de cada maniobra concomitante con el lanzamiento o recuperación de aviones, vuelven a ocupar nuevamente sus posiciones normales, aprovechando la mayor velocidad de que disponen.

3. Formaciones y patrones de combate (Figura 4).

Respecto a las unidades cuyo armamento es del tipo proyectil y subacuado, no hay nada especial que decir; la marina japonesa se ajusta a los procedimientos standard de todas las marinas, excepto para poner mayor énfasis en el empleo de los ataques con torpedos, como veremos oportunamente.

En lo que respecta a los portaaviones, se ha establecido el principio de que, al impartir la orden el comandante de la Fuerza de Tarea, ellos deben pasar de la posición de crucero a la de combate con respecto al grueso de la fuerza, de modo de estar

fuera del alcance de los ataques del enemigo con proyectiles o torpedos (como se explicó anteriormente en el párrafo 2); es así



como deben mantenerse del lado opuesto del enemigo respecto al grueso de la fuerza.

Como se anticipa que, durante la etapa de acercamiento, unidades de los cruceros enemigos podrían ejecutar maniobras con el deliberado propósito de empeñar a los portaaviones, el grupo de cruceros que protege a los portaaviones debe estar siempre listo para realizar contramaniobras, en base a las informaciones dadas por su reconocimiento aéreo.

La posición de los portaaviones en el combate sería indicada en el momento oportuno a su almirante por el comandante de la Fuerza de Tarea, después de haberse definido con precisión de que lado del grueso de la fuerza había sido empeñado el grueso de la fuerza enemiga.

En esta etapa ya no es el viento el que dicta la formación de batalla, pero hay que tenerlo en cuenta en el mayor grado posible,

colocando a los portaaviones lejos de los buques de guerra y algo avanzados de acuerdo con el viento, teniendo en cuenta que el exceso de velocidad de los mismos sería muy escaso durante el combate, con el resultado de que los portaaviones no podrían reasumir sus posiciones asignadas, en el supuesto caso que hubieran quedado rezagados mientras efectuaban la maniobra para poner proa al viento.

El espacio entre los portaaviones y el grueso de la fuerza es fijado de cuando en cuando, pero nunca es menos de veinte millas, a fin de contar con suficiente libertad de maniobra. Son igualmente importantes los intercambios de señales para los respectivos movimientos entre el grueso de la fuerza y los portaaviones.

Como ya se ha dicho en el párrafo 1, cuando se ha establecido contacto con el enemigo mediante los aviones de reconocimiento embarcados a bordo, las primeras armas ofensivas a emplearse contra el enemigo, teniendo presente que sus portaaviones constituyen el primer blanco del ataque, son aviones. En forma similar, dada la posibilidad de ataques aéreos enemigos, los aviones de caza japoneses deben estar listos para proteger a los buques mientras otros cazas prestan su cobertura a los bombarderos y aviones torpederos.

Hasta tanto los portaaviones no hayan sido hundidos o seriamente averiados total o parcialmente, el dominio del aire en el área sólo puede conquistarse con aviones de caza y de combate; de aquí que la debida proporción de aviones de las distintas especialidades dentro de los límites de capacidad de transporte de los portaaviones y en relación con los objetivos de la misión y las fuerzas enemigas que deben ser empeñadas, resulte de capital importancia.

Normalmente, los aviones de los portaaviones provistos exclusivamente con cazas tienen por misión proteger a los aviones de bombardeo y torpederos y a los portaaviones; los aviones de los portaaviones con distintos tipos de aviones se hallan directamente a órdenes del comandante de la Fuerza de Tarea, a fin de proteger al grueso de la fuerza y para ser empleados en las fases de combate y post-combate de la batalla.

* * *

Desde Roma la misión se dirigió a Tarento, donde visitó la Base Naval y numerosos buques allí destacados. En esa oportu-

nidad el almirante Abe explicó los conceptos japoneses del empleo de los ataques con torpedos ante los almirantes italianos allí reunidos.

1. Empleo diurno.

La fuerza básica es la División destructores, integrada por un crucero y doce a dieciseis destructores, divididos en tres o cuatro escuadrillas. En formación de combate las Divisiones de destructores se colocan a la vanguardia del grueso de la fuerza, excepto una (como mínimo) que se coloca a retaguardia del grueso.

En concordancia con el principio de concentrar en tiempo y espacio todos los medios ofensivos contra el enemigo, a la orden del comandante de la Fuerza de Tarea, el ataque con torpedo por las unidades de superficie es desencadenado simultáneamente sobre una banda de la flota enemiga, mientras que por la otra banda la flota enemiga se verá atacada por aviones torpederos.

El ataque debe llevarse a cabo con firme decisión, sin preocuparse por las pérdidas, porque bien vale la pena perder algunos destructores si se logra el éxito de hundir grandes buques enemigos. La embarcación torpedera, apoyada por cruceros, debe avanzar a una posición para lanzar los torpedos, a una distancia no mayor de las 5.000 yardas, debiendo lanzar sus torpedos con ligeras divergencias entre ellos, a fin de abarcar un gran espacio con unos cien torpedos. Como se prevé que unidades livianas de superficie del enemigo intentarán anular este ataque, las unidades torpederas de los japoneses están poderosamente armadas porque, de lo contrario, ellas serían rechazadas antes de llegar a una distancia efectiva de lanzamiento.

Si el grueso de la fuerza enemiga maniobra con el propósito de alejarse del ataque, el grueso de la fuerza japonesa debe acercarse mediante maniobras oportunas e intensificar el tiro de su artillería de grueso calibre, que se sumará al ataque de torpedos.

Todas estas normas son valederas para el caso de un encuentro entre dos unidades navales importantes, aunque no en el caso de un encuentro entre dos flotas completas: la americana y la japonesa.

De producirse un encuentro donde intervengan unidades navales menores o unidades de poder relativo diferente, las tácticas descritas serían modificadas, y las directivas fundamentales serían aplicadas con cierta flexibilidad; esta, al menos, es la impresión que dejó la explicación japonesa entre los que escuchaban.

2. Empleo nocturno.

El adiestramiento nocturno de los japoneses (que éstos consideran superior al de cualquiera otra marina) es intenso y no reparan en las pérdidas experimentadas durante el mismo.

Está basado en el empleo coordinado de unidades torpederas y aviones de reconocimiento; estos últimos buscan al enemigo, lo persiguen, comunican a los torpederos, y luego guían a éstos al ataque.

El plan consiste en aproximarse al enemigo desde retaguardia, en base a los informes provenientes de los aviones de reconocimiento, y luego caer para situarse a proa, a una distancia prudencial para evitar ser descubiertos, con el propósito de que los torpederos se ubiquen a ambas bandas del enemigo. En esta forma se puede llegar a una posición a vanguardia navegando a alta velocidad y luego puede lanzarse un ataque en masa. Este método de ataque nocturno presenta riesgos considerables, como ser la probabilidad de una posible colisión entre las mismas unidades atacantes y la dificultad de distinguir entre amigo y enemigo, tal como lo indica el adiestramiento; por lo tanto, hay que establecer métodos de reconocimiento que sean rápidos y seguros.

* * *

Estas eran las ideas de los japoneses (o por lo menos las que deseaban comunicar a la marina italiana), seis meses antes de su ataque naval sorpresivo contra los Estados Unidos en Pearl Harbour. Los miembros del Instituto Naval de los Estados Unidos están en condiciones de juzgar si los principios revelados en Italia, en mayo-junio de 1941, por la misión naval japonesa fueron aplicados en las operaciones del Pacífico.

A medida que se desarrollaba la guerra, cuando los japoneses—después de sus éxitos iniciales— se vieron frente al constante aumento del poder naval y aéreo de los norteamericanos, fueron rápidamente vencidos, y su heroísmo, nacido de su devoción al Emperador y a la Patria, no fue suficiente para impedir la pérdida casi total de su flota naval y mercante.

La importancia del factor “Moral” en el complejo “Ejército - Nación” (*)

Por Gabriel Bonnet

Las guerras modernas, no obstante su aspecto esencialmente científico, no pueden dejar de considerar la importancia de los hombres y de su moral en toda la extensión del país. Todo el mundo está de acuerdo en lo que respecta a la necesidad de que el ejército y la nación se unan alrededor de un mismo sentimiento nacional. Las fuerzas armadas sólo son eficientes cuando, íntimamente ligadas a la nación, ellas se apoyan sobre un “frente de producción” y un “frente psicológico” invulnerables. Toda organización de conjunto que no conceda al factor moral un lugar primordial o que tenga tendencia a separar al ejército de la nación, comprometería el propio sentido de la defensa nacional y terminaría inevitablemente en un desastre militar.

En épocas pretéritas se podía permitir, durante un conflicto, hacer caso omiso del interior del país. Desde aquí únicamente se enviaba tan sólo una parte reducida de los integrantes de las formaciones combatientes; las repercusiones de la guerra sobre el mismo no se sentirían mayormente si la zona de batalla no se confundía con el suelo nacional y sus relaciones con el ejército eran muy precarias. Todo esto ha cambiado hoy con el inaudito desarrollo de la técnica; la reacción recíproca de los dos elementos: Nación - Ejército, es a la vez instantánea y violenta. La guerra, horrorosamente total, se extiende de ahora en adelante sobre todo el país. Ella exige el concurso de toda la población sin excepción: sabios, técnicos, soldados, obreros, campesinos, hombres, mujeres, de todas las condiciones y de todas las profesiones. Las nociones de “cobertura”, de “vanguardia”, de “retaguardia”, de “frente continuo”, han quedado atrás desde hace

(*) De “Revue de Défense Nationale”, noviembre de 1955.

mucho tiempo. Todas las regiones están igualmente expuestas. Todo es potencial militar: el ejército atómico, los transportes, la producción, la alimentación.

El poder militar depende así, muy estrechamente, de su poder económico e industrial. Como en la Iliada, el poder del combatiente está ligado a la solidez de su armadura y al filo de su espada. Con todo, la superioridad de las armas tiene sus límites. Los ejércitos chinos eran netamente inferiores a las tropas norteamericanas en el orden técnico. Los ejércitos vietmineses no disponían de aviación, ni de carros blindados. Unos y otros sufrieron pérdidas espantosas. Aún después de las batallas más mortíferas, la moral de los mismos jamás decayó. Puede sacarse en conclusión que, en nuestra época, un jefe militar no solamente debe prestar atención a la calidad y a la cantidad de las armas, sino también a la moral de los combatientes.

Si la masa de la población no está decidida a batirse, sí ella no está imbuida de un espíritu de sacrificio total, no hay defensa nacional posible. El problema social adquiere, desde ya, un lugar capital. Quiérase o no, la evolución de los espíritus, el desarrollo de las organizaciones obreras, las circunstancias políticas y un enjambre de fenómenos de orígenes diversos, hacen hoy de la cuestión social un punto de partida. Un país socialmente enfermo se derrumba al primer choque. Hay, por el contrario, pocos ejemplos en la historia de naciones económica y socialmente fuertes que se derrumban bajo los golpes exclusivamente militares. Las cargas, muy gravosas, asumidas por Francia para su rearme ⁽¹⁾ hacen correr el riesgo de sacrificar las posibilidades de su resurgimiento militar, por cuanto ellas no dan al factor humano y al factor industrial, la importancia que actualmente tienen y que se acrecentarán con el transcurso del tiempo. La inmensa y dispendiosa maquinaria militar ⁽²⁾ no debe en modo alguno sobrecargar el presupuesto del Estado en detrimento de los presupuestos so-

⁽¹⁾ Más de 1.000.000.000.000 por año desde 1950 a 1955, o sea 1/3 de la carga financiera de la nación.

⁽²⁾ El precio de la tonelada de un tanque supera los 2 millones. El tanque medio cuesta así 60 millones. Lo mismo acontece con los buques de guerra: el submarino de 1.000 toneladas es valorado en más de dos mil millones; el portaaviones de tonelaje reducido es 50 mil millones; el destructor en 20 mil millones. El bombardero B 52 llega a los 2 mil millones, los cazas a 200 millones. El precio de un grupo antiaéreo es de 4 mil millones. Para asegurar una protección adecuada de los centros vitales del territorio metropolitano, se necesitarían un millar de grupos de artillería antiaérea y 2.000 aviones interceptores.

ciales e industriales, por cuanto el mismo terminaría entonces en una preparación de guerra muy discutible, financiera y moralmente ruinoso. Es imprescindible, al introducir la productividad en nuestra administración militar, constituir un organismo militar que sea a la vez lo menos costoso posible y capaz de desalentar a un adversario eventual. Armamento, producción y moral, son factores inseparables y de igual importancia. No debe descuidarse a ninguno de ellos. "El poderío estratégico de un "país", dijo el general Eisenhower, "es igual al producto de estos tres factores. Si uno de estos factores es nulo o casi nulo, el "producto es igual a cero." Es pues mediante una rectificación económica, social y militar, que se evita la disgregación interior y la vergüenza de una derrota

Es igualmente mediante una interpenetración de sentimientos y una asociación cada vez más estrecha de los espíritus que se da a la nación y a su ejército un alma y la cohesión indispensables en la guerra total. Los destinos de la Patria no se improvisan. Ellos obedecen sobre todo a una comunidad de vistas, de aspiraciones, de intereses, de ideas y de ideal. Un soldado no vale nada si no tiene un conocimiento a fondo de los motivos por los cuales lucha. Debe, en todo momento, poder apreciar con entusiasmo los objetivos a lograrse y formar sus propios objetivos. La defensa de la integridad del suelo nacional, la lucha por la libertad e independencia de la Patria deben encontrar siempre en él un eco favorable. El patriotismo ingénito del pueblo francés ha quedado vivo y sus virtudes sólo esperan cuidados inteligentes y un clima propicio para florecer; así como las grapas de hierro sueldan, ante la tempestad, los bloques dispares de un muelle, ellos deben fortalecer su voluntad y multiplicar su fuerza.

Indudablemente, la tarea no es fácil. Evidentemente, el nivel moral de los franceses desciende peligrosamente. Los jefes militares lo observan y se inquietan. La juventud, a veces, los desilusiona. Desengañada, no satisfecha, ella se presenta sin cohesión, sin intrepidez, en una palabra, sin alma. No tiene idea clara alguna. Después de haber sido durante mucho tiempo el cimiento de la unidad francesa, la noción de Patria se esfuma en su espíritu, en el preciso momento en que la batalla moderna hace acrecentar el peligro por doquiera. No es una operación preparada en primer lugar, realizada de inmediato, como un plan de fabricaciones; es un acto repentino y violento, oponiendo hombres a hombres, voluntades contra voluntades. Que existe ante todo un aspecto científico, sería absurdo no reconocerlo, pero la ciencia

nada puede sin el arte militar de los jefes, y el arte militar resulta impotente si los combatientes carecen de las virtudes militares.

Estos combatientes no arriesgan, por su propia voluntad, ni los peligros, ni la muerte. Les falta un ideal e intereses muy poderosos para afrontarlos con resolución, cuando la duda y un temblor de angustia les oprime el corazón. Todavía no aceptan esta sumisión al sacrificio, como bien lo ha expuesto Ardant du Picq, sino “bajo el triple aguijón de la disciplina, del amor propio y la autoridad del comando.” En la época en que el alcance modesto y la reducida cantidad de armas permitían el combate al abordaje, bajo la mirada del jefe y el flamear del pabellón, estos tres factores podían reanimar las energías desfallecientes. Pero hoy, al dar por tierra con las características fundamentales del combate, las innovaciones técnicas han modificado profundamente las condiciones en que se va formando la opinión pública y en que se ejerce el comando. ¿Cómo mantener intacta la voluntad de actuar y de vencer en estas horas en que la fe vacila, entre los hombres que con demasiada frecuencia están sometidos a influencias disolventes, dispersos sobre el terreno, lejos de la presencia irresistible del jefe, lejos del estímulo que éste les impartía en aquellas épocas de codo con codo, de la mirada y de la voz? ¿Cómo crear anticipadamente ese precioso capital de confianza que debe resistir a las angustias de la soledad en el campo de batalla, si desde la época de paz el alma de la nación, constituida de entusiasmo y abnegación, no ha sido desarrollada como su poder técnico? Es mediante una sólida formación moral y cívica en los pupitres de la escuela y en la familia, es mediante una profunda acción de renovación social, es también mediante un estrechamiento de los lazos internos del complejo: “Nación - Ejército” que se forja para el país una herramienta eficaz y que hace del soldado una verdadera muralla entre el agresor y su tierra.

El ejército tiene, por cierto, que desempeñar en este campo, un papel esencial. Por sobre todas las disensiones, él puede ser el cimiento de la armadura material y moral del país. Fuera de sus misiones de tiempo de paz: participación en la seguridad colectiva, protección de los territorios de ultramar, mantenimiento del orden, etc., él debe facilitar también la preparación y entrada en acción de la nación movilizada. Que se asegure ante todo una educación a la altura de su tarea, puesto que tiene el formidable privilegio de conservar en sus filas a la juventud del país durante dieciocho meses. Que encuentre en los recursos inagotables que le confieren virtudes indiscutibles, el derecho y la fuerza de edu-

car y elevar a esta juventud. Que los cuadros permanentes, oficiales y suboficiales, le impongan su personalidad, refuercen su confianza en las armas como en la cualidad del comando; que se esfuercen siempre por alcanzar al hombre en toda una amalgama social y que su autoridad se fortalezca de todo su calor humano; hay, indiscutiblemente, en este camino, una misión sumamente noble y sumamente provechosa.

Tampoco en el plano intelectual es despreciable el lugar del ejército; la mecanización llevada al extremo, el desarrollo de armas científicas y aparatos extremadamente delicados, exigen que mantenga en sus filas cuadros técnicos perfectamente al corriente de sus especialidades siempre en evolución. Puede tener, como los ha tenido, a hombres eminentes, hombres de laboratorio y hombres de acción, que frecuentarán por inclinación y por interés profesional los medios intelectuales y científicos de la nación. De estos contactos surgirán lazos morales que facilitarán considerablemente una penetración recíproca de las grandes instituciones del Estado. Sobre un plan muy próximo, las etapas cumplidas por los cuadros en las usinas y grandes empresas aspirarán a un mismo propósito y ofrecerán a unos y otros resultados idénticos y substanciales.

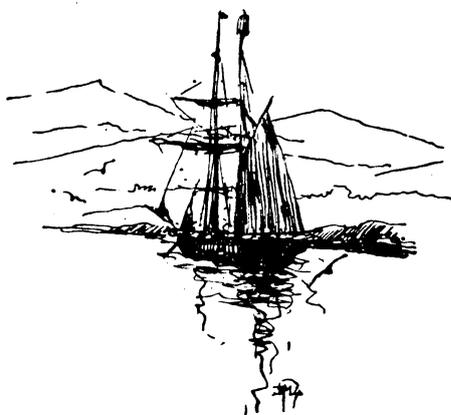
El ejército corregirá también la falsa impresión de inutilidad que frecuentemente ofrece, mediante su participación en las grandes obras en la metrópoli y en Africa, que su mano de obra abundante, al servicio de técnicos de calidad y desinteresados, permite realizar a menos precio para un país donde las finanzas se encuentran en tan mal estado. Él renovará así la tradición según la cual los grandes constructores, en el transcurso de nuestra historia, han sido la mayoría de las veces grandes soldados. Es inútil destacar, en momentos en que la Unión Francesa atraviesa por una tremenda crisis, la obra eminentemente humana que puede cumplir en ultramar, mediante una acción social y pacificadora, ayer mismo tan fecunda y fructífera.

Finalmente, también pueden fundarse grandes esperanzas sobre el papel del servicio premilitar, no solamente en cuanto a la institución destinada a preparar a los jóvenes a ingresar con el máximo de beneficio, desde su llegada al regimiento, la instrucción militar en un servicio de tiempo reducido, sino también mostrar a todos esos jóvenes y a sus familias, de cuyo seno aún no se han alejado, lo que el ejército puede y debe hacer, los fines que persigue, el lugar que debe tener en el país, el patrimonio moral que representa, los recursos desconocidos que ofrece para dar a

todos un complemento de formación técnica de valor en la vida civil. Es quizás, a condición de romper con ciertas rutinas, en el funcionamiento de este servicio premilitar, donde el ejército debe encontrar el medio más productivo para mostrar su verdadera naturaleza.

Frecuentemente incomprendido, el ejército debe hacer un esfuerzo considerable para dejar de serlo y para integrarse más adelante en la comunidad nacional. Necesita tener mucha fe, mucha confianza, perseverancia y renunciamiento para alcanzar este fin. Para no experimentar ese "frío del alma", mencionado por Clemenceau, el ejército debe, sin cristalizarse jamás, evolucionar con la nación para que la nación entera esté de pie detrás de él y fundido con él, moral y materialmente. Este acercamiento, más indispensable hoy que nunca, no podrá cumplirse sin la adhesión plena y activa de los cuadros del ejército, sus dirigentes y la masa del país.

Pero cuanto más importante aún aparece la moral de la nación, ya que es por la nación, en la escala de las guerras actuales, que comienza la desorganización. Si puede ser desarrollada en el ejército, es indispensable que ella sea formada fuera del mismo, para que conserve todo su valor en el momento de crisis. El ejército, en vez de ser contaminada por ella, encontrará en ella el más poderoso de los alientos. Es sobre estas realidades y sobre ellas ante todo que se funda la seguridad militar de Francia.



Actividad de la Armada Argentina en el Plata entre las acciones de Quilmes y Juncal

AGOSTO DE 1826 A ENERO DE 1827

Por V. María Quartaruolo

Ausente Brown por el crucero a las costas del Brasil con la goleta “*Sarandí*”, y enfermo Espora, la escuadra argentina permanecía inactiva después del glorioso choque de Quilmes, que había ocurrido, en su etapa final, el 30 de julio de 1826.

La primera acción, luego de las forzadas vacaciones, estuvo representada por la salida de tres naves que debían encontrarse en Cabo Corrientes con la “*Chacabuco*” —corbeta adquirida en Chile—, para iniciar una acción de diversión en el Atlántico, la que sólo pudo concretarse con el fructífero crucero de la goleta “*Sarandí*” y de la corbeta “*Chacabuco*”. Las tres naves no pudieron eludir el bloqueo de los imperiales.

La inactividad trae consigo una secuela de hechos desagradables y, como ya se iniciaba el curso, los marineros y aún algunos oficiales pedían la baja de la escuadra para aumentar sus beneficios enganchados en las naves corsarias.

El problema de las tripulaciones se transformó así en un escollo tan agudo como la falta de buenos barcos. Recordemos, por otra parte, que las acciones de la Colonia y Quilmes, principalmente la primera con el famoso ataque nocturno de las cañoneras determinaron numerosas bajas, que no en todos los casos pudieron ser cubiertas.

Acerca de estos problemas nos dice el almirante Brown: “ Como la escuadra permanecía inactiva en balizas exteriores, la “ facilidad de introducir a bordo licores espirituosos produjo muchos desórdenes y gran desertión, en la que los agentes de los “ corsarios no tuvieron pequeña parte. Instigados muchos por esos “ agentes pidieron sus bajas, que, concedidas por el gobierno, disminuyeron el número de marineros extranjeros en servicio.” (1)

Así las cosas, el capitán César Fournier se cubrió de gloria al capturar, con el lanchón corsario "*Profeta Bandarra*" y sólo 27 hombres de tripulación, a la goleta enemiga "*Leal Paulistana*", tripulada con 76 hombres y armada con 8 cañones, uno de ellos de gran calibre.

El hecho ocurrió la noche del 21 de septiembre de 1826 en la isla Gorriti, frente a Maldonado. La nave fue tomada al abordaje por 3 botes.

La goleta, declarada buena presa, fue puesta "a disposición del referido capitán Fournier." (2)

Los brasileños, con el propósito de hacer más riguroso el bloqueo y lograr que los barcos burladores del mismo sufrieran accidentes graves, proyectaron echar a pique buques cargados con piedras en los canales de acceso a Buenos Aires; pero el primer ensayo fracasó en el canal situado entre balizas y la rada, frente al banco Camarón. Allí hundieron un barco atestado de piedras, el que pronto fue quitado "sin necesidad de máquina alg.a." (3)

Mientras tanto continuaban las hazañas de César Fournier en las proximidades del puerto de Maldonado, donde, en los primeros días de noviembre de 1826 se encontraban una fragata, dos bergantines y una goleta del Brasil. Fournier, con un cañón emplazado en la costa, obligó al enemigo a retirarse del lugar. (4)

La actividad bélica en tierra aumentaba por momentos de intensidad y, en las aguas, nada anunciaba el próximo choque de Juncal. En noviembre de 1826 el emperador Pedro I partía de su capital para activar los preparativos bélicos en todos los campos de lucha; ello determinó que el presidente Rivadavia diera a su pueblo una proclama. (5)

Momento adecuado era el que vivía la República para que se reintegrara a sus actividades el glorioso herido de Quilmes: Tomás Espora, quien, a mediados de diciembre de 1826 ya se encontraba en disposición de ceñir su gloriosa espada.

Un mes antes Espora había dado libertad a una mulata llamada María Dolores, la que se comprometía a servirle durante cuatro años. El marino porteño luchaba por la causa de la libertad e imponía la libertad en su cristiano hogar, a pesar de su siempre difícil situación económica; era, pues, uno de esos hombres que predicaban con el ejemplo. (6)

El 18 de diciembre de 1826 el gobierno comunica al Comandante General de Marina, "q. proceda á nombrar p. r. Gefé de

“ Bahía al Tente. Coronel Graduado Tomás Espora, y su segundo “ Dn. Leonardo Rosales.” (7). El mismo documento agrega que Espora ya se encontraba en condiciones de reintegrarse al servicio.

Según un descendiente del héroe, “el 22 de diciembre de 1826, Espora estaba otra vez a bordo, mandando la escuadrilla por ausencia de Brown”. (8)

Solamente cuatro días fue nuestro marino jefe de la escuadra, pues el 25 de diciembre regresaba Guillermo Brown de su crucero por las costas del Brasil, pero lo interesante es la confianza que, a fuerza de denuedo, se había ganado el joven porteño, quien era jefe de la escuadra a los 26 años de edad y, para que su gloria brillara mucho más, tenía como subordinado inmediato, en ese momento estelar de su carrera, al otro famoso porteño: Leonardo Rosales.



ROSALES

BROWN

ESFORA

Tríptico del Ministerio de Marina colocado en el monumento a Espora, obra del escultor Luis Perloti, que se levanta en la base de Puerto Belgrano. En el bronce se lee: “No conozco más valientes que Brown, Espora y Rosales.” Palabras de nuestro primer Almirante, pronunciadas el 30 de julio de 1826 en Quilmes, al arrestar a uno de sus subordinados que había demostrado poca entereza.

Para combatir el ocio y mantener adiestrada a las tripulaciones, el mismo día que Espora era designado jefe, es decir, el lunes 18 de diciembre, salían de las balizas interiores algunos de los barcos de la escuadra, principalmente cañoneras, para cumplir un ejercicio bélico, el que provocó gran alarma en la escuadra bloqueadora. (9) ¡Espora estaba en servicio y la escuadra de la patria afilaba nuevamente sus duras garras!

La medida debió obedecer a una sugestión del nuevo jefe, cuya actividad incansable lo hace aparecer como distinguido discípulo del extraordinario Guillermo Brown.

Si la holganza, fuente fundamental del vicio, es mala cuando se trata de individuos aislados, su aspecto negativo adquiere más vitalidad cuando se refiere a conglomerados sociales, y hasta la misma disciplina militar sufre relajamientos.

Tenemos en nuestra historia el caso del indisciplinado Ejército del Norte —Auxiliar del Alto Perú—, que necesitó de la presencia, y en dos ocasiones, de un Manuel Belgrano, verdadero demiurgo del patriotismo y del bien público, para que tuviese el carácter de un ejército de país occidental, pues más parecía el campamento de un jeque, en el que abundaban las concubinas y el desenfreno, y donde la familiaridad en el trato restaba autoridad a jefes y oficiales. Así se explica la pronosticada catástrofe de Sipe-Sipe. En cambio, el proceder de Belgrano fue siempre tan claro, tan franco, que con él nada tenían que hacer los eternos correveidile y los baladrones. Puso fin, así, a muchos tejemanejes.

En el orden naval debemos recordar el tristísimo papel que jugaron, en San Nicolás, los mercenarios de nuestro primer ensayo en las aguas.

Espora era un joven de 26 años, pero contaba con 11 años de actividad naval y, podemos decir, que desde su adolescencia se había consustanciado con la disciplina, y en algunos casos había contemplado la pseudo disciplina, como le ocurrió en el primer año de su actuación de pilotín del “*Halcón*”, donde los choques de Bouchard con sus oficiales constituyeron uno de los aspectos negativos y salientes de ese famoso crucero por las aguas del Pacífico Sudamericano.

Espora, como el jagüey de Cuba, se enroscó al árbol de la indiscipliplina y el deshonor para matarlo. No en vano había estado junto a José de San Martín y ahora era subordinado de Guillermo Brown.

Estamos seguros que nuestro héroe, a través de tanto amigo marino que lo visitaba, se encontraba bien al tanto de la situación de la escuadra y, en cuanto se enteró que se le entregaba el mando supremo de la Bahía, con sus fuerzas navales, propuso al Comandante General de Marina la activación de las operaciones navales, comenzando por maniobras que, por otra parte, servirían para poner de relieve el estado del material, el grado de aptitud para las maniobras de a bordo y la puntería de los artilleros.

Ello ocurría en un momento muy oportuno, pues a los pocos días y casi inesperadamente —si cabe algo inesperado en la gue-

rra—, las operaciones navales adquirieron un esplendor semejante al que habían tenido en el transcurso del año que ya fenecía.

“El 10 de diciembre de 1826 el juez de paz de puerto Zárate, al N.E. de la Capital, sobre el Paraná de las Palmas, el ciudadano D. Juan Luis Azebey, comunicaba al Comandante General de Marina que en ese día, a las 8 a.m., se había avistado un convoy de veinte velas, más o menos, navegando río arriba, las aguas del Paraná Guazú; y que a pesar de ignorar si eran buques enemigos había dado aviso de la novedad para su resguardo, al comandante de las cañoneras fondeadas en esas aguas”.⁽¹⁰⁾

A los pocos días, con el doble propósito de trasportar hombres y elementos a la Banda Oriental, e investigar la nacionalidad de las velas arriba indicadas, sus efectivos, etc., partió la goleta “*Río de la Plata*”, la gaviota de Rosales, ahora sin Rosales, el que, como hemos dicho, quedaba en Buenos Aires como segundo jefe de la Bahía.

Mucha pena debió experimentar Rosales si es que pudo contemplar, saliendo de balizas, a la pequeña nave que tanta gloria le había dado.

Era su comandante, en ese momento, el teniente Antonio Richitelli, el que había actuado varias veces como jefe de cañonera. Con él se embarcaron oficiales, soldados, pertrechos y el coronel de ingenieros Eduardo Trolé, distinguido militar francés que había pertenecido a los ejércitos de Napoleón y que, hecho ciudadano argentino, actuó brillantemente en varios combates de la guerra contra el Brasil; entre ellos, en la inolvidable jornada de Ituzaingó.

La goletita largó amarras de Buenos Aires el 20 de diciembre en dirección al puerto de Conchillas, situado en la costa de la Colonia.

Tres horas hacía que navegaba la “*Río*”, cuando distinguió algunos barcos enemigos a barlovento, y la nave, por su buen andar, consiguió pronto perderlos de vista.

Ya de noche llegó a las proximidades del puerto de destino, donde pasadas las tres horas pudo contemplar numerosas velas que resultaron ser imperiales.

La goleta trató rápidamente de virar de bordo para huir río adentro, pero el enemigo, que se había puesto prestamente en movimiento, la arrinconó contra la costa, al mismo tiempo que iniciaba un violento cañoneo.

El bravo Richitelli sólo pensó en luchar, pero para cumplir la misión que lo llevaba y evitar el sacrificio inútil de vidas, hizo desembarcar al coronel Trolé, a la tropa del ejército de tierra y algo de los pertrechos de guerra, circunstancia que fue bien aprovechada por los enemigos para aproximarse a la goleta y encerrarla en un semicírculo de fuego, el que era valientemente sostenido por la “*Río*”, a la sazón mandada por un digno reemplazante de Rosales.

Cuando el comandante de la goleta trataba de encallar su bajel, lo que le resultaba difícil por la dirección del viento y la proximidad del enemigo, comenzó a asomar la aurora, en cuyas circunstancias se pudieron observar 21 barcos enemigos, que integraban la escuadrilla sutil brasileña del río Uruguay, al mando del capitán de fragata Jacinto Roque de Sena Pereyra.

En medio de un intensísimo ataque concentrado, la goleta, que no quería encallar, continuaba desembarcando hombres. La acción duró dos horas y la tropa perdió su equipaje, pues de los que se salvaron, la mayoría lo hicieron a nado.

La “*Río*” fue acribillada a balazos y prácticamente desguzada; hasta tuvo tiempo el enemigo de ametrallar con balas de cobre, según expresa Trolé, a algunos de los hombres que trataban de ganar la costa a nado —hecho raro, pues en general se luchó entre caballeros—, desde donde se transformaron en sufridos testigos de la labor heroica de los marinos de la patria.

Dice el parte de Trolé: “Si hubiera alguna cosa q.e pudiese “ servir de consuelo á un acaecimiento tan triste es el valor del “ Comand.te del Buque como el de toda la tripulación; no se “ arrió el pabellón nacional y los últimos gritos fueron ¡ Viva la “ patria! ¡Viva la libertad!” (11)

Según el mismo parte, nuestras pérdidas consistieron, aproximadamente, en cuarenta hombres entre muertos, heridos y prisioneros.

En el parte de la acción que firma el coronel Rafael Hortiguera, fechado el 21 de diciembre en la Calera de las Huérfanas, se dice que se habían salvado, hasta ese momento, según comunicación del 2º comandante de la “*Río*”: “El Ten.te Cor.l de “ ingenieros, 1 Sarg.to Mor., alg.s Oficiales, Pasag.ros y Tripula- “ sion, todos en numero de treinta á quar.ta hombres. Del Com.te “ de la dha. solo se sabe que se echó al agua en una escotilla; “ pero se cree también haya sido ofendido por la metralla que les

“ tiraban.” (12) No sucedió así, felizmente, y Richitelli alcanzó la costa a nado.

El segundo parte de Hortiguera, que lleva la misma fecha, es más explícito en cuanto a las pérdidas; dice sobre ese asunto: “ se han salvado el 2º Com.te —ignora todavía que se salvó también el comandante— con 26 Marn.os, el Ten.te Cor.l de Ingenieros con 14 hombres, el Sarg.to Mor. D.n Joaq.n Vasq.z, el Cap.n de Marina D.n Gerardo Techo —no conocemos ese apellido— con 3 hombres, el Ten.te Roblas con su orden.za, 2 Lomilleros, 1 ojalatero, 1 cazador y el Pasajero D.n Prospero Alijos Ribes: Siendo muertos o prision.os el Cap.n de dha. Goleta, el Ay.te de Casadores D.n Carrano López, 13 Sold.os ing.os 15 de la Dotación y 1 Lomillero.” (13)

Las bajas aquí indicadas coinciden con las que anota Teodoro Caillet-Bois en su *Historia Naval Argentina* —Emecé Editores, S.A., Buenos Aires, p. 284— donde dice: “Salváronse 55 tripulantes, entre ellos Richitelli, y unos 30 quedaron muertos o prisioneros”.

Además de la goleta se perdió en la costa de San Juan la nave auxiliar de la “*Río*”, que era el llamado “lanchón del puerto”, en el que se habían salvado buen número de los hombres que alcanzaron la costa.

Huyó dicho lanchón hasta San Juan perseguido tenazmente por el enemigo, pero, cuando trataban sus hombres de sacarlo del agua, llegaron varias lanchas imperiales y los tripulantes debieron abandonarlo para no caer prisioneros. (14)

Los hombres que conducía la “*Río*” y que fueron salvados, se dirigieron al puerto de Las Vacas desde donde, los que pertenecían al Ejército se incorporaron a él, y los de la Marina fueron embarcados para Buenos Aires.

La goleta, tomada al abordaje, llevaba un lúgubre cargamento de muertos y heridos. “Ellos han caído —dice el Mensajero Argentino— pero su sangre inflamará mas el pecho de sus conciudadanos y sera vengada sobre la sangre vil de sus enemigos.” (15) La predicción se cumplió.

Como si el número de los atacantes hubiera sido escaso, durante el combate otras 6 naves se unieron a la escuadrilla de Sena Pereira, la que, en número de 28 unidades, incluyendo la nave capitana, se retiró la misma tarde de ese 21 de diciembre hacia Martín García, isla que, a pesar de su magnífica situación

estratégica, continuaba siendo ignorada, para su perdición, por el jefe de la escuadrilla sutil de Pedro I.

Si la tripulación de la “*Río*” no había cambiado fundamentalmente desde los días de Quilmes, los marineros que tan bien la habían defendido eran criollos, en su gran mayoría o quizás en su totalidad.

Imaginamos la pena que la desagradable noticia le causó al ínclito Rosales y también al entonces jefe de la escuadra. Espora debió recordar, con toda seguridad, que la goletita de Rosales cubrió a su nave por la popa, en el día imperecedero de Quilmes.

Pero si es cierto que la noticia de la pérdida de la conocida nave era desagradable, ello no influyó mucho en el ánimo de los hombres de nuestra marina, donde Espora, con incansable actividad, retemplaba las virtudes militares de tanto valiente. Pronto el regreso victorioso de Guillermo Brown haría pasar a segundo plano la infeliz contingencia.

Como ejemplo de nuestra afirmación transcribimos las siguientes palabras, que firma Agustín Erézcano, y que fueron escritas en enero de 1827, cuando Espora había cesado, hacía poco tiempo, de mandar la escuadra: “Con respecto al estado de
 “ defensa en q.e se hayan los Buques están en el mejor pues la
 “ artillería esta cargada á bala y metralla el safarrancho esta
 “ pronto toda la gente duerme ensima de cubierta y las escotillas
 “ se sierran, el armam.to fuciles, pistolas, sables y chusas, todo
 “ queda disponible en la caja de armas q.e esta arriba de cubierta
 “ a popa como igualm.te la bigilancia en las sentinelas pues se
 “ ponen quatro una a popa y otra a proa, de Marineros y un
 “ soldado a cada portalon y se pasa la palabra cada quarto de
 “ ora y las rondas q.e se hasen quando el tiempo permiten q.e
 “ puedan nabegar. Lo q.e pongo en el conocim.to de V.S. para
 “ su gobierno. - Dios guarde á V.S. muchos años. Berg.n Indep.a
 “ Balisas. Enero 21 de 1827. - Sr. Comandante General de
 “ Marina”. (16)

En la madrugada del 25 de diciembre de 1826 llegó a Buenos Aires la goleta “*Sarandí*”, en cuyo puente se encontraba Guillermo Brown, que regresaba de su expedición por las costas del Brasil, en las que todavía permanecía la corbeta “*Chacabuco*” al mando de Bynon.

Los periódicos de Buenos Aires anunciaron con alborozo la llegada del valiente y popularísimo marino.

“Durante su curso sobre la costa del Brasil —dice la Gaceta—

“ ha hecho un número crecido de presas, á algunas de las cuales
“ incendió y á otras echó á pique: y por su parte no ha perdido
“ ni siquiera un solo hombre, hallándose ya completamente res-
“ tablecido los dos que fueron heridos en la acción con la guarni-
“ cion de S. Sebastian. Es cierto que desembarcó en Sta. Catalina,
“ pero no hizo ningún gravámen al pueblo.” (17)

En esos momentos una sumaca argentina varó cerca de la punta de Quilmes; Espora envió inmediatamente varias cañoneras para que la auxiliaran y defendieran de un posible ataque enemigo, que, finalmente, no se produjo. (18)

En todo este tiempo que estamos considerando, desde mediados de 1826 a enero de 1827, los barcos de guerra argentinos continuaron transportando hombres y pertrechos para el Ejército Republicano que, a las órdenes de Alvear, se batía contra el Ejército Imperial. Así se ayudó a los bravos argentinos y uruguayos que tan brillantemente frenarían los sueños imperialistas de Pedro I en tierra, mientras sus camaradas de la marina lo hacían en el Plata, el Uruguay y el Atlántico.

Brown, Espora y Rosales, figuras principales de la “élite” naval, integraban los ojos principales de nuestra combativa fuerza; ellos veían para organizar, veían para vigilar, veían para bien mandar.

“El Coronel Espora como marino —dice Francisco Wright—
“ constituía la Independencia de su Patria. Las naciones no
“ pueden decirse independientes, en cuanto no poseen en si misma
“ todos los medios de conservación y de defensa.” (19) ¡Qué no
“ decir de Guillermo Brown nuestro héroe máximo en el mar!

Con Espora y Rosales, tranquilo podía el Almirante emprender cualquier operación de jerarquía, pues, ya a su lado, o bien cumpliendo misiones especiales, los dos jóvenes de Buenos Aires sabían proceder con la serenidad y la decisión de su jefe, al que tanto admiraban.

Ha dicho el gran músico francosuizo Arthur Honegger, recientemente fallecido: “Para progresar en arte es necesario estar
“ sólidamente unido al pasado, como las ramas a un árbol. Una
“ rama desprendida del tronco muere pronto.” (20)

En materia científica ocurre lo mismo; se debe estar unido al pasado espiritual, al ejemplo de los mayores. Y en verdad que nuestros cultos marinos de hoy encuentran señeros ejemplos en nuestro corto, pero brillante pasado profesional.

Los que nos creemos neorrománticos y epígonos de tanto gran hombre del siglo anterior, nos resistimos a ser dominados por el materialismo de la hora, bajo el que subyace lo más puro y personal del microcosmo, desmirriado por necesidades siempre en aumento.

(1) Brown, Guillermo: *Acciones Navales de la República Argentina*, p. 55. Ministerio de Marina. Oficina de Informaciones. Imprenta del Ministerio de Marina. Buenos Aires, 1904.

(2) Biblioteca Nacional de Buenos Aires. Sección Manuscritos. N° 7092. Según "The British Packet and Argentine News", N° 9, del 30 de septiembre, la *Leal Paulistana* tenía solamente 66 hombres a bordo. La goleta *María Teresa* estuvo a punto de ser capturada en el mismo lugar, pero oportunamente pudo desatar sus amarras y escapar.

(3) Archivo General de la Nación. Guerra con el Brasil. 1826. Marina. V-IV-4-1.

(4) Boletín del Centro Naval. Tomo XXVIII.

(5) "... Ciudadanos!... El Emperador del Brasil ha dejado su capital el 23 del mes de Noviembre, trayendo consigo y haciendo venir en pos de él todo lo que sus recursos han podido darle. Su designio es forzar á la República á la última degradación, esto es, al abandono de una parte de su territorio, que importa la vanguardia de sus seguridades y riquezas, invadiendo para ello á la misma capital... Los valientes del ejercito marchan al encuentro del enemigo, y los bravos orientales han clavado ya su divisa de libertad ó muerte. El Presidente llenará su deber, y él empieza á desempeñarlo con toda la decisión que le inspira la seguridad de que todo argentino cumplirá con el suyo... 16 de Diciembre de 1826." Andrés Lamas - D. Bernardino Rivadavia. Libro del primer centenario de su natalicio publicado bajo la dirección de Andrés Lamas, vicepresidente de la Comisión Central del Centenario y Presidente de la Comisión Especial, etc. Imprenta de S. Ostwald. Buenos Aires, 1882. Páginas 137 y 138.

(6) Costó la acción de Espora doscientos veinte pesos, y se realizó con la intervención de José Joaquín Arana. Documento en poder de los descendientes de Juan M. Espora.

(7) Archivo General de la Nación - Marina. Campañas Navales. V-V-8-3 y Gobierno Nacional. 1826. Capitanía del Puerto. XII-I-4-3.

(8) Espora, Juan M.: *Episodios Nacionales*. Editorial Huarpes. Buenos Aires, 1945. Página 19.

(9) La Gaceta Mercantil N° 935. Buenos Aires. Martes 19 de diciembre de 1826.

(10) Carranza, Ángel Justiniano: *Campañas Navales de la República Argentina. Cuadros Históricos*. Tomo IV. Buenos Aires, 1916. Página 191.

(11) Archivo General de la Nación. V-V-8-3, citado.

(12) Archivo General de la Nación. V-V-8-3, citado.

(13) Archivo General de la Nación. V-V-8-3, citado.

(14) Archivo General de la Nación. V-V-8-3, citado.

(⁵¹) *Mensagero Argentino*. N° 146. Buenos Ayres. Viernes 22 de Diciembre de 1826.

(¹⁶) Archivo General de la Nación. Gobierno Nacional. 1827. Capitanía del Puerto. XII-I-4-4.

(¹⁷) *La Gaceta Mercantil*. N° 941. Buenos Aires. Diciembre 27 de 1826.

(¹⁸) *La Gaceta Mercantil*. N° 941, citado.

(¹⁹) Noticia del Señor Coronel D. Tomás Espora. Por un amigo suyo. A. Francisco Wright. Imprenta Argentina. Buenos Aires, 1835. Página 22. Folleto.

(²⁰) Vuillermoz, Emile: *Arthur Honegger*. En "La Nación". Segunda sección. Domingo 15 de enero de 1956.



**Editoriales y Librerías que otorgan
descuentos
a los socios del Centro Naval**

EDITORIALES

IBER-AMER ARGENTINA	10 %
ESPASA-CALPE ARGENTINA S. A.	10 %
EDICIONES ARAJU	10 %
EDITORIAL LOSADA	10 %
EDITORIAL ALBATROS	10 %
EDITORIAL L. LASSERRE {	
Sobre libros en general	5 %
Sobre libros de su fondo Edit.	10 %
Papelería general.	5 %
EMECE EDITORIAL.	20 %

LIBRERÍAS

LIBRERIA DEL PLATA, S. R. L.	10 %
LIBRERIA DEL COLEGIO, S. A.	10 %
ACME AGENCY	10 %
FAUSTO {	
Biblioteca	20 %
Asociados	10 %
V A E	15 %

La política naval de Napoleón

El bloqueo continental y el Derecho Internacional (*)

Por R. M. Serio

De todo aquello que se ha afirmado respecto a la política napoleónica, quizá lo más exacto que podría decirse sobre la misma, es que la parte verdaderamente fatal para el gran italiano Emperador de Francia fue la política naval.

En efecto, Napoleón, que tan luminosa estela de sí mismo ha dejado en la historia del género humano, no sobresale con igual brillo en la especialidad de la política naval.

Herederero de una desgraciada situación, él no emprende de lleno y con lógica continuidad la resolución de la titánica lucha: él no percibe plenamente que un Estado, cuando desea intervenir en política como una gran nación, debe sentar su conducción en el campo internacional sobre una base que debe tener, como esencia, una visión clara y precisa de la situación naval.

De esta política naval encierra especial interés, desde el punto de vista jurídico, el bloqueo continental de 1806 contra Inglaterra.

Cuando el gran desastre de Trafalgar destruye las esperanzas alimentadas por Napoleón de ejercer el dominio del mar sobre su rival y lo convence de que transcurrirán muchos años antes de poder reconstruir una flota y adiestrar personal marinerero capaces de empeñar batalla con el enemigo en el océano, él se aferra, con su usual sagacidad, al único medio que le queda para destruir a Inglaterra: excluirla del comercio en el Continente. Y es en esta determinación que concentra todas sus energías. El bloqueo

(*) De "Rivista Marittima", enero de 1956.

puede definirse, con Verneau, como “la adopción de posiciones “ del Continente organizado por Napoleón contra el poder marítimo y comercial de Inglaterra”.

Esta operación de guerra marítima, indudablemente de importancia secundaria, llega a ser el principal, si no el único medio de acción en los últimos años del reinado de Napoleón.

Dejando para más adelante la reseña sobre las consecuencias económicas de esta política, me detengo momentáneamente para observar el bloqueo desde el punto de vista del derecho internacional, no del moderno por supuesto, que falsearía toda consideración (por cuanto muchas normas de dicha disciplina permanecen invariables aún hoy), sino ajustándome a la época en que se desarrolló la acción objeto de estas observaciones.

Considero conveniente, ante todo, echar una ojeada a los “precedentes” del bloqueo, que posteriormente fueron incluidos en la declaración de Berlín de 1806.

El primero de estos “precedentes” se remonta al año 1756 cuando, al estallar la Guerra de los Siete Años, Inglaterra bloquea todos los puertos de Francia, con la protesta general de los demás estados, viéndose los ingleses obligados a poner en libertad a sus presas. En 1775 se reanuda el bloqueo con la expresa aserción de que “las naves neutrales quedarán confiscadas a partir del “ momento de su captura”, bloqueando la Gran Bretaña “naturalmente” todos los puertos de España y Francia, como don que le fuera concedido por la Providencia. ¡Extraña pretensión alegada por Inglaterra para declararse única señora de los mares!

La neutralidad armada de 1780 se levanta contra estas pretensiones y enuncia la teoría de los “bloqueos efectivos”, que se debe a la emperatriz Catalina II de Rusia (¹).

Con el estallido de la Revolución francesa, Inglaterra recurre nuevamente a sus prohibiciones y ello constituye la fuente más directa de aquel tremendo duelo entre las dos naciones, y cuyas funestas consecuencias repercutieron en todo el mundo.

En 1797, Francia responde con un decreto del Consejo de

(¹) A Catalina II corresponde, según Fauchille, la idea de formar una liga de neutrales para la defensa del comercio marítimo. Es así como esta soberana asume el papel de protectora del derecho de gentes, dado que la liga de la neutralidad armada es dirigida contra todos los beligerantes sin distinción alguna.

Desgraciadamente, la afirmación de este principio fue letra muerta durante la guerra marítima desarrollada entre Inglaterra y Francia en la época napoleónica.

los Quinientos, donde se declara como buena y legal presa toda embarcación cargada con mercaderías inglesas. Además, a ninguna nave neutral que hubiera hecho escala en puerto inglés se le permitía entrar en otro donde flameara el pabellón francés.

Pero, en 1798, los ingleses extienden el bloqueo a todos los puertos y bocas fluviales de Bélgica. La segunda neutralidad armada confirma la declaración de la primera, pero Inglaterra responde con el bombardeo de Copenhague de 1801, después del cual accede a concertar un tratado con Rusia y logra que sus buques hagan la guerra de corso en las costas rusas del bloqueo. Pero este acuerdo no es respetado y el 16 de mayo de 1806, por una "Order in Council", se declaran bloqueados todos los ríos desde el Elba hasta Brest.

Pero Inglaterra tiene en Napoleón un terrible adversario; éste, en medio de los triunfos de Berlín, ha ideado la forma de dominar el mar desde tierra, y clausurar el Continente a quienes le han cerrado el Océano. El 21 de noviembre de 1806, el decreto de Berlín proclama el bloqueo continental.

Inglaterra aplica nuevas sanciones y con las "Orders in Council" del 7 de enero y 11 de noviembre de 1807, dispone el bloqueo de todas aquellas costas y puertos de donde ha sido excluido el pabellón inglés; y otra francesa aparecida en los edictos de Milán del 23 de noviembre y 17 de diciembre, que disponían que toda nave, de cualquier nación, que hubiese sido sometida a la visita de una nave inglesa o hubiese pagado impuesto alguno a Inglaterra fuera declarada como habiendo perdido su nacionalidad y ser de propiedad inglesa, y por consiguiente se la consideraba como buena presa.

"¡Espectáculo inaudito", dice Thiers, "sin nada semejante en el pasado y probablemente en el futuro, el que en ese momento ofrecían las pasiones desencadenadas de los dos más grandes pueblos de la tierra!".

Estos son los puntos destacados del "génesis" del bloqueo ¿Cuál es su posición con respecto al derecho internacional?

Establecer esta posición no es fácil, sobre todo porque resulta tarea ardua la de reunir en una unidad orgánica los principios contrastantes del derecho internacional confirmados por las naciones (con anterioridad a las "Orders in Council" y al decreto de Berlín) y aquellos comúnmente aceptados por todos los pueblos civilizados.

Es exacto que ya en aquel tiempo existían "fuentes" de indu-

dable valor, como la obra de Vattel, pero no es posible pasar por alto aquellas “normas” que tienen su origen en los tratados o declaraciones unilaterales de los Estados. Sería suficiente, a este efecto, con recordar las múltiples y variables afirmaciones (de la época del Tratado de Utrecht en adelante) de las distintas naciones referentes a la propiedad de la mercancía enemiga o neutral embarcada en nave respectivamente neutral o enemiga.

De cualquier modo, limitándome a considerar pura y simplemente las “Orders in Council” y los decretos de Berlín y de Milán, trataré de establecer en la forma más precisa posible (ante lo incompleto de la investigación realizada) si estas disposiciones se encontraban fuera o dentro del derecho común de gentes.

No hay duda que el derecho de bloqueo y de visita constituyen dos restricciones a un derecho superior: la libertad de los mares y del comercio; pero dichas restricciones son admitidas desde hace tiempo, cuando Francia e Inglaterra se hallaban en guerra.

En la antigüedad, el bloqueo se confundía con el hecho más general de la piratería organizada. Una primera tentativa de doctrina se desarrolló recién a fines de la Edad Media, cuando alrededor de 1346, Eduardo III de Inglaterra, en guerra contra Francia, dispuso que toda nave extranjera que intentara entrar en un puerto francés, fuese apresada e incendiada. El edicto de los Estados Generales de Holanda, promulgado en 1630 con el Consejo de las Cortes del Almirantazgo y de los más eruditos jurisconsultos, es el primer documento donde se expone una doctrina con claridad. El mismo conminaba con la confiscación, no sólo de las naves neutrales sorprendidas en flagrante violación del bloqueo, sino también de aquellas halladas tan próximas a los puertos enemigos que se desprendía claramente que iban destinadas a los mismos.

La posterior noción del bloqueo (la que aún hoy cuenta con máxima aceptación) es aquella en que el mismo consiste esencialmente en un “hecho”. Según aquella noción, lugar bloqueado es aquel donde, en razón de las disposiciones adoptadas por la potencia que lo lleva a cabo con tropas o con buques estacionarios y suficientemente próximos, resulta a todas luces peligroso penetrar sin el consentimiento de dicha potencia. Pero es evidente que no se puede desarrollar enérgicamente las operaciones de guerra sobre todo contra una potencia marítima, si no se recurre al bloqueo.

En la teoría del bloqueo se distinguen:

- 1) El “bloqueo efectivo”, eficaz y obligatorio para los neu-

trales, hecho internacionalmente conocido, con el que se impide militarmente la entrada o salida mediante buques de guerra destacados delante del lugar bloqueado.

- 2) El “bloqueo sobre la carta” que es una interdicción o la enunciación de la intención de prohibir las comunicaciones con el territorio del enemigo (o con parte del mismo), sin la adopción de medidas eficaces capaces de traducir en hechos tales intenciones. Ahora queda excluido.
- 3) El “bloqueo por crucero”, que es el ejercido mediante uno o más buques que, en lugar de estar estacionarios, cruzan en lugares determinados. Ni aun este bloqueo es obligatorio para los neutrales.
- 4) El “bloqueo pacífico”. A mi juicio ésta es una expresión contradictoria, por cuanto el bloqueo de por sí es un acto de guerra.

Pero la única definición del bloqueo aceptada como general y segura es la primera (bloqueo efectivo), como ha sido luego también confirmada por el Congreso de París, en 1856. No obstante esto, Inglaterra siempre ha pretendido que se considere como legítimo el “bloqueo por crucero”, que es el eslabón de unión entre el “bloqueo sobre la carta” y el “efectivo”. El Ministro Fox no procedió a efectuar la declaración de 1806 sin estar previamente convencido, por intermedio de las informaciones del Almirantazgo, de que Inglaterra disponía de los elementos necesarios para vigilar las costas desde el Elba a Brest.

En definitiva, parece evidente que el bloqueo cesa de ser obligatorio cuando el mismo no es realmente ejercido. Eso es un estado de hecho y por lo tanto no puede ser substituido por presunciones o artificios legales, con el propósito de pretender que un puerto se encuentra bloqueado mientras no lo esté. Y siendo el bloqueo una excepción a la libertad de comercio, el neutral tiene el derecho de ser avisado; y en esto consiste la “notificación”.

Napoleón, si bien con el decreto de Berlín declara el bloqueo “total” del Continente, se apresura a proclamar solemnemente (ítem 4 del decreto), con el evidente propósito de hacer recaer la responsabilidad sobre Inglaterra, que “el derecho de bloqueo, “ sin embargo, según la razón y uso de todos los pueblos civilizados, no sería aplicable sino a las plazas fuertes”. Esto quiere ser una justificación del bloqueo total: él reconoce que va contra el derecho, pero quiere oponerse al adversario con la misma arma.

Queda el hecho, sin embargo, que este concepto no es compartido ni por los cultores del derecho internacional anteriores o contemporáneos de Napoleón, ni, como él desea afirmar, “de la razón y del uso de todos los pueblos civilizados”. Si así fuere, bastaría que uno de los Estados desmantelase todas las fortificaciones sobre la costa para impedir el acceso a la misma y hacerla inviolable al enemigo ⁽¹⁾.

Pero esto plantea por sí solo un interrogante: ¿es lícito bloquear no solamente un punto aislado y preciso, como un puerto, una bahía, una plaza fuerte marítima, sino también una extensión de costa, y todos los puertos, las ciudades y los ríos del enemigo?

No es posible desconocer, por una parte, el derecho del beligerante de infligir al enemigo el mayor daño posible. Por otra parte, no deben desconocerse los legítimos intereses y los derechos de los neutrales.

Considerando sólo el primero, es decir, el derecho de todo beligerante de emplear todos los medios posibles para dañar a su enemigo, uno estaría obligado a justificar el bloqueo continental (y el inglés de mayo de 1806). Esta solución hallaría fundamento ante el “derecho de necesidad” de Vattel: “...aquí despliega su fuerza el derecho de necesidad, que me autoriza a retener todo aquello que el neutral lleva a mi enemigo, aunque ello me atrajera nuevos enemigos. Es expediente muy sabio y muy conforme al derecho de gentes, que prohíbe el multiplicar la guerra sin necesidad, y no contar en la hostilidad estas especies de secuestros hechas a expensas de las naciones neutrales, cuando he notificado a los mismos mi declaración de guerra a tal o cual pueblo... No me opongo al derecho de los mismos; solo empleo el mío”.

Pero más adelante Vattel continúa: “... todo lo dicho solo es aplicable a las mercancías que pueden hacer más fuerte al enemigo. Hacerlo sobre otras mercancías inocuas sería violar el derecho de gentes...”.

Y aquí se presenta la dificultad: según la acepción común de la época, el bloqueo sólo es admitido para las “mercancías de contrabando”. Pero entonces ni el bloqueo inglés de mayo, ni el francés de noviembre de 1806 lo son, por lo menos bajo este aspecto, según el derecho, dado que son totales y no hacen distin-

⁽¹⁾ Menos aún podría concebirse hoy un bloqueo semejante, dado el desarrollo de las redes ferroviarias que paraliza el efecto de un bloqueo exclusivamente marítimo, poniendo en contacto la plaza bloqueada con los demás mercados mundiales, salvo casos extremadamente particulares.

ción entre el contrabando de guerra y otras mercancías. Y considero que más alejados aún del derecho se encuentran las “Orders in Council” y los decretos de Milán de 1807. Y lo mismo opinan la mayoría de los escritores.

Que no todo se encuentra en orden lo saben hasta los mismos contendientes, porque los dos, en los decretos o las “Orders in Council”, se acusan lisa y llanamente de violar el derecho de gentes. ¡Y ambos tienen razón! Pero ¿quién fue el que cometió la primera ilegalidad?

Por supuesto, ya haya partido del inglés, ya haya partido del francés, siempre se ha intentado demostrar que el error provino del adversario, afirmando que las “Orders in Council” jamás se hubieran producido sin la arbitrariedad de los franceses, o bien que jamás se hubiera impuesto el bloqueo continental sin la excesiva tiranía naval inglesa. Tan sólo el examen del tenor de las disposiciones me parece que ratifica la tesis sostenida por los franceses.

Thiers dice: “...nada puede decirse para justificar a esas dos tiranías; a lo sumo puede alegarse para disculpar a la primera (Francia), que ella fué provocada por la segunda (Inglaterra)”.

Según Fauchille, la “Order in Council” del 16 de mayo de 1806, que declaraba el bloqueo de todos los puertos y costas desde el Elba a Brest, era una “medida inicua” que debió indignar a Napoleón e incitarlo a la venganza. “Contra una potencia que negaba a este respecto todas las ideas de justicia y todos los sentimientos humanos ¿qué podía hacerse? si no olvidarlos uno mismo durante un instante para obligarla a no violarlas más. El derecho de la defensa nacional admite aplicar a su enemigo las mismas armas de que se sirve él y concentrar contra el mismo sus propias furias y su locura”. Como Fauchille trata de convencer a los lectores de la ilegalidad de todas las “Orders in Council”, ellos deben reconocer que con estas palabras él deseaba justificar las medidas tan rigurosas que se estaban por adoptar. En efecto, si la necesidad de defenderse contra un enemigo puede permitir aquellos actos que afectan solamente a ese enemigo, es indudable que ella no puede hacer lícitas aquellos que atañen esencialmente a los neutrales.

El artículo 1º del decreto de Berlín declara a las Islas Británicas en “estado de bloqueo”, y las otras disposiciones traen las consecuencias de este nuevo estado de cosas. Este bloqueo es un “Bloqueo sobre la carta” o “ficticio”. Napoleón, más leal que

Inglaterra, ni siquiera intenta darle la apariencia de un bloqueo efectivo; en los “considerandos” del decreto, el Emperador confiesa su intención “de aplicar a Inglaterra las costumbres que ella había consagrado en su legislación marítima”, y el 15 de noviembre de 1807 él escribe a Champagny diciéndole que “Inglaterra no está más bloqueada por Francia, que Francia lo está por Inglaterra”.

Ya he mencionado las “Orders” del 7 de enero y 11 de noviembre de 1807 y el agravamiento del decreto de Berlín con aquellos de Milán del 23 de noviembre y 17 de diciembre. ¡ Ya en camino de la ilegalidad es fácil proseguir por el mismo!

Al bloqueo continental accedieron Prusia y Dinamarca, que es apoyado luego por Rusia, indignada ante la conducta de los ingleses frente a Copenhague. También Austria y Suecia prestan su adhesión al sistema francés, y los Estados Unidos, que siempre han prohibido a sus propias naves el comerciar con Inglaterra o con Francia, logran la revocación de los decretos de Berlín y de Milán (28 de abril de 1811) y de las “Orders” británicas (23 de junio de 1812).

Inglaterra logra, en 1812 y 1813, que Rusia, Suecia y Prusia se separen de Francia, y la caída de Napoleón motivó poco después el derrumbe íntegro del sistema continental. La batalla de Waterloo, que tuvo lugar en los campos de Bélgica, es el acto final con que el mar triunfa sobre la combinación continental.

“Así terminó”, concluye Fauchille, “este famoso bloqueo continental que fue la idea de un genio y que, bien entendido, hubiera podido dominar el poderío marítimo de la Gran Bretaña. Pero, tal cual fue aplicado por Napoleón, con demasiada moderación en el exterior y demasiada energía frente a los aliados, el mismo sólo produjo resultados molestos tanto desde el punto de vista económico como moral, y constituyó una de las principales causas de la caída del primer imperio”.

Los efectos del bloqueo sobre la economía son ampliamente conocidos. Éste, que debería haber constituido la ruina de los británicos motiva, en cambio, la propia caída de Napoleón, porque, declarado después de prolongadas, meticolosas, y precisas discusiones en el campo económico, no se tuvo en cuenta otros factores importantes. Y como siempre acontece cuando se parte de premisas equivocadas o deficientes, Napoleón llegó a conclusiones erróneas. Entran en efecto en juego en forma totalmente imprevista, la apertura al otro lado de los mercados sudamericanos por parte de España, con la que Napoleón ha llegado a enemistarse, y del

Brasil, donde, protegida por los ingleses, se ha refugiado la Casa de Braganza, las aspiraciones nacionales europeas y, sobre todo, el oro acompañado por el dominio marítimo inglés.

Europa, con los sufrimientos padecidos durante el régimen del bloqueo total de la costa, demostró a Napoleón que la misma no estaba preparada suficientemente para vivir de la energía interna. El mismo Emperador, con el otorgamiento de siempre más numerosas “licencias”, demostró haber comprendido la gravedad. ¡Bourienne viola las leyes del bloqueo para vestir y equipar los ejércitos de Francia!

Todos los autores están de acuerdo en reconocer que el bloqueo podría haber dado algún resultado concreto únicamente si Europa hubiese estado directamente en poder de Napoleón o bajo su control efectivo, porque era suficiente que un país desobedeciese o continuase comerciando con Inglaterra para anular toda eficacia del decreto de bloqueo en toda su extensión, por cuanto de este país inobservante los productos ingleses serían fácil y rápidamente distribuidos por toda Europa. De esto Napoleón estaba perfectamente convencido y se lo demostraron las aciagas guerras contra España, Portugal y Rusia.

En efecto, si el bloqueo hubiese sido total, sin defecciones, y hubiese podido durar más tiempo, no se puede decir a que resultados podría haber llevado. Éste, repitiendo las mismas palabras de Napoleón, “es la máquina bélica más formidable que jamás se haya combinado para vencer a una potencia marítima mediante la potencia terrestre”.

En estas palabras se descubre la “alusión” corriente de poder vencer al mar desde tierra.

Pero mientras Gran Bretaña tiene la posibilidad de hacer cumplir sus ordenanzas, el Emperador de los Franceses, en la época del decreto, no cuenta ni con una sola nave en el mar.

Antes de terminar con este estudio, permítaseme hacer una observación como hombre que vive mucho tiempo después de los acontecimientos considerados y que no puede humanamente prescindir, al juzgar lo realizado por los grandes artífices de la historia, de aquellos elementos nuevos que los posteriores desarrollos de la historia ponen a su disposición.

He afirmado que ya se trate de las “Orders in Council” o de los decretos de Berlín y de Milán, los mismos son ajenos al derecho de gentes. Y a este respecto estimo que no puede haber dudas. Pero ¿qué decir del comportamiento de aquellas naciones

que gustan de llamarse “civilizadas” durante los conflictos posteriores a la guerra napoleónica? Si bien casi todas ellas se han adherido hipócritamente a la declaración de París de 1856 y a las distintas Conferencias de La Haya de 1889 y 1907, se ha constatado que en las guerras más recientes se ha establecido el principio muy simple de que cada beligerante recurre a todos los medios posibles e imaginables para vencer.

A este respecto, Lombroso dice muy acertadamente que “nadie osaría afirmar que haya sido inmoral, ilegal, inhumano, el decreto napoleónico de 1806, cuando todas las disposiciones marítimas adoptadas por los beligerantes de la guerra 1914-18, fueron mil veces más crueles y más inesperadas y menos justificadas que aquellas de un siglo antes”. Lombroso escribía en 1934: ¿Qué hubiera dicho después de haber asistido al último conflicto mundial?

Serían innumerables los ejemplos que se podrían citar para confirmar esta aseveración. Pero no creo que haya necesidad de citar ninguno, estando ellos indudable y dolorosamente presentes en el ánimo de todo hombre que se conceptúa en derecho no ser considerado como bárbaro.

He aquí porque, argumentando retrospectivamente, es lícito condenar las providencias de los bloqueos ingleses y franceses; hoy es necesario admitir, empero, que aquel “derecho de necesidad” proclamado por Vattel y por todos los principales cultores del derecho internacional, es más que suficiente para justificar lo actuado por Pitt, Fox y Napoleón.

BIBLIOGRAFÍA

- FAUCHILE, P.: *Du blocus maritime, etude de droit international comparé*. París, 1882.
- FRANZERO, C. N.: *Storia e tecnica del blocco navale*. Einaudi, Turín, 1940.
- GRASSO, C.: *Blocco e diritto di visita*. Génova, 1882.
- LUMBROSO, A.: *Napoleone e il Mediterraneo*. De Fornari, Roma, 1934.
- MAHAN, A. T.: *The influence of sea power upon the French Revolution and Empire*. U. S. L. Cambridge University Press, 1892.
- NAPOLEÓN: *Correspondence - Publié par ordre de l'Empereur Napoleon III*. París, Imprimerie Imperiale, MDCCCLX.
- PERELS, F.: *Manuel de droit maritime international*. París, 1884.
- THIERS, A.: *Histoire du Consulat et de l'Empire*. Bruxelles, Meline et C., 1845-1862.
- VATTEL, E.: *Il diritto delle genti*. Lione, 1781.
- VERNEAU, F.: *Il confitto anglo-francese da Luigi XIV alla pace di Vienna*. Capelli, Rocca S. Casciano, 1939.

Aplicaciones profesionales y técnico - administrativas del Sistema de Clasificación Decimal

Por el Teniente de Fragata Ing. Nav. Oscar Tosi

(Ex miembro del "Institut International de Bibliographie" de Bruselas)

0 - RESUMEN

C.D. 0254

01 - *Se trata de una síntesis de conceptos sobre el arte de ordenar los materiales intelectuales utilizando el Sistema de Clasificación Decimal de Dewey, cuyos fundamentos se exponen.*

02 - *Seguidamente se demuestra, sobre la base de algunos ejemplos prácticos, la conveniente aplicabilidad de estos principios a diversas cuestiones técnico-administrativas (numeración de personal civil de arsenales navales; clasificación de planotecas; fichero de reparaciones de buques, etc.) mediante el simple recurso de confeccionar un catálogo-repertorio decimal adecuado a cada caso.*

03 - *Este trabajo contiene ideas originales sólo en las aplicaciones del capítulo 2. Su objeto es simplemente presentar el tema en forma sucinta y ordenada, debiendo hacerse notar, por otra parte, que el Sistema de Clasificación Decimal es muy utilizado y difundido por el S. I. N. y otras reparticiones de la Marina de Guerra.*

Debe aclararse también que los temas desarrollados en las aplicaciones corresponden a casos hipotéticos, no teniendo éstos ninguna relación con la organización de dicho Ministerio.

1 — CLASIFICACION Y ORDENAMIENTO DE MATERIALES INTELECTUALES Y BIBLIOGRAFICOS

10. *Generalidades.* Sucede que en el transcurso de nuestros estudios y práctica profesional, obtenemos de variadas fuentes una serie de datos, ideas, informaciones, etc., imprescindibles de retener y ordenar en forma tal que se facilite su rápida búsqueda en la oportunidad de su posterior utilización.

Empero, esta necesidad frecuentemente no es satisfecha en la medida deseada. En efecto, se extravían o no se encuentran los papeles donde se escribieron los respectivos apuntes; o si se conservan en cuadernos, no es fácil encontrar entre un farrago de páginas el tema preciso que se busca. Finalmente, ocurre muchas veces que no conservamos siquiera el recuerdo de haber adquirido el respectivo conocimiento en alguna ocasión, o reme-

moramos algo vagamente, sin poder precisar ni su fuente ni si se conserva alguna nota referente al mismo.

En este capítulo resumiremos un método práctico y sencillo, adecuado a estos fines, y que evita los inconvenientes mencionados. Ha sido utilizado durante muchos años por el autor de estas líneas con muy buen resultado.

11. *Fichero de notas.* La base material del acopio y ordenamiento de nuestro depósito de informaciones intelectuales será constituida por la FICHA DE CARTULINA, cuya invención, atribuida al académico francés ROBIER en el siglo XVIII (*) dio una flexibilidad y agilidad insospechadas a los registros de todo tipo.

Actualmente estas fichas se fabrican normalizadas por tamaño, siendo los tres tipos más corriente de:

75 mm. x 125 mm.

100 mm. x 150 mm.

120 mm. x 200 mm.

Debemos comenzar por adoptar un tipo determinado de fichas para la formación de nuestro fichero, y consecuentemente del mueble o cajones donde se guardarán las mismas. La ficha de menor tamaño es comúnmente utilizada sólo para fines catalográficos; las mayores se denominan “analíticas” y son naturalmente las que usaremos para nuestro fichero de notas.

En cada una de estas fichas anotaremos los conocimientos que queremos conservar para su utilización oportuna: experiencias profesionales, resúmenes de lecturas, datos e informaciones técnicas obtenidas de cualquier fuente, e inclusive nuestras propias reflexiones sobre cualquier asunto que no querramos dejar librado a la fragilidad de nuestra memoria.

También anotaremos en las fichas las referencias bibliográficas de interés y las correspondientes a cualquier elemento (catálogos industriales, planos, recortes, tablas de datos, gráficos, etc.) que conservemos en carpetas, cajas, etc. en nuestra biblioteca, con indicación precisa del tema y del lugar donde se han archivado, teniendo en cuenta que cuando estos elementos son abundantes, se hace difícil ubicarlos materialmente sin poseer alguna clave o referencia.

(*) Cfr. Chavigny P.: “Organización del trabajo intelectual”, traducción del francés por Artiles J., 2ª ed. (Madrid, Labor, 1936), pág. 18.

Al confeccionar cada ficha debemos observar fielmente dos reglas fundamentales:

- a) Sólo se registrará una idea completa, un sujeto determinado, en una nota. (No hay inconveniente en utilizar mas de una ficha si la nota no cabe en una sola; en este caso deben numerarse correlativamente todas las fichas que contienen dicha única nota). Queda claro, por tanto, que conceptos, referencias, datos *diferentes*, dan lugar a *diferentes notas*.
- b) Las notas que se tomen y en general todo el material archivado debe seleccionarse muy bien. Se debe pesar con ajustado criterio su utilidad e importancia antes de registrar algo en una ficha. Sin un adecuado filtro correremos peligro de recargarnos con un material abundante de escaso interés. Recordemos a Gracián: “Lo bueno si breve, dos veces bueno; lo malo si poco, no tan malo. Más obran quintaesencias que fárragos”.

Como norma de anotación, para facilitar el manipuleo de fichas, se procederá así: en la parte superior de las mismas se colocará un número clasificador C.D. (lado derecho) al que nos referiremos más adelante. En el lado izquierdo se escribirá el nombre correspondiente a dicho número clasificador C. D.

El renglón siguiente se destinará al título específico de la nota y a continuación se redactará la misma.

EJEMPLOS:

Nota contenida en una sola ficha:

ARQUITECTURA NAVAL	C.D. 623.811
FACTORES QUE INFLUYEN EN DIMENSIONES DE BUQUES DE GUERRA (Ver carpeta III pagina 15 a 28)	
Eslora: Velocidad, maniobrabilidad y resistencia longitudinal.-	
Manga: Estabilidad inicial, protección vs. enemigo y resistencia al avance.-	
Calado: Razones hidrográficas y protección antisubmarina-estabilidad de rula.-	
Franco bordo: Estabilidad a grandes ángulos, protección, velocidad por formación ola proa.-	
Coeficiente prismático: Resistencia a propulsión y velocidad.-	

FIGURA 11 a

Nota contenida en dos fichas:

ARQUITECTURA NAVAL	C. D. 623.824
<u>ESTABILIDAD DE TRANSATLANTICOS (1)</u>	
El momento adrizante es $W \bar{GZ}$: a igualdad de brazo, resulta > para el buque de > desplazamiento.-	
El brazo \bar{GZ} es función directa de la altura metacéntrica $G.M.$ y el período de rolido función inversa a esta.-	
$P = \frac{K}{2T\sqrt{G.M}}$	
de manera que para tener un buque de rolido lento, adaptado a pasajeros debe tenerse pequeño $G.M.$ (estabilidad de plataforma) y el factor K (radio de giro del buque respecto a G) lo ma- ///	

ARQUITECTURA NAVAL	C. D. 623.824
/// <u>ESTABILIDAD DE TRANSATLANTICOS (2)</u>	
por posible.-	
∴ Por lo tanto se debe aumentar el desplazamiento y disminuir $G.M.$ para tener la situación conveniente: gran momento adrizante (a pesar del pequeño $G.M.$) y a la vez gran período de rolido.- A la vez el alto franco bordo adaptado en estos buques contribuye a asegurar un gran ángulo de extinción.-	

Figura 11 b

De acuerdo a lo expresado anteriormente en las fichas se asentará indistintamente y según convenga, una noción, o una referencia bibliográfica de dicha noción, o bien una indicación de la fuente donde puede consultarse (se encuentre en nuestra biblioteca o no), de acuerdo a las circunstancias de cada caso, que el interesado resolverá con criterio personal. En las fichas de referencias bibliográficas no deben omitirse ninguno de los siguientes datos:

Apellido y nombre del autor.

Apellido y nombre del traductor.

Nº de la edición o nombre de la publicación periódica y su número y fecha si se trata de un artículo aparecido en la misma.

Lugar, año de la edición y apellido y nombre del editor.

de la página o de las páginas que interesan.

EJEMPLOS:

Ficha donde se ha asentado propiamente el tema:

FUNDACIONES	C.D. 624.1
<u>FORMULA HOLANDESA PARA HINCA DE PILOTES</u>	
$P = \frac{h \cdot q \cdot e}{50(a+q)}$	
donde:	
P = Carga a soportar por el pilote (Kgr)	
a = Peso del martinete utilizado para la hinca (Kgr)	
q = Peso del pilote (Kgr)	
h = Altura de caída del martinete (cm)	
e = Penetración en el último golpe (cm)	

FIGURA 11 c

Ficha de referencia del tema:

FILOSOFIA (DOCTRINAS)	C.D. 140
<u>SOCIABILISMO, INDIVIDUALISMO y ECLECTICISMO</u>	
Ver definición en: Baroja P, "El gran torbellin del mundo" (Buenos Aires, Calpa, 1942) pag 31 -	

FIGURA 11 d

de 0 a 9, según el criterio lógico o práctico que mejor resulte de acuerdo a las circunstancias.

El tema de cada una de esas diez secciones se vuelve a dividir en otras diez, numeradas también de 0 a 9. Vale decir, que con dos cifras hemos llegado a clasificar el total en cien partes.

Cada una de estas subsecciones vuelve a subdividirse en otras diez y así se continúa hasta obtener un grado de detalle en los temas, que se considere aceptable para los fines de la clasificación propuesta.

No es imprescindible que se escriban en un registro todas las subdivisiones, ni que todas las secciones principales lleguen a la misma profundidad de subdivisión; esto depende exclusivamente del criterio personal de quienes confeccionan el catálogo de clasificación y lo que suceda en una sección del mismo no afecta a las demás, según puede deducirse al observar la estructura radial del sistema:

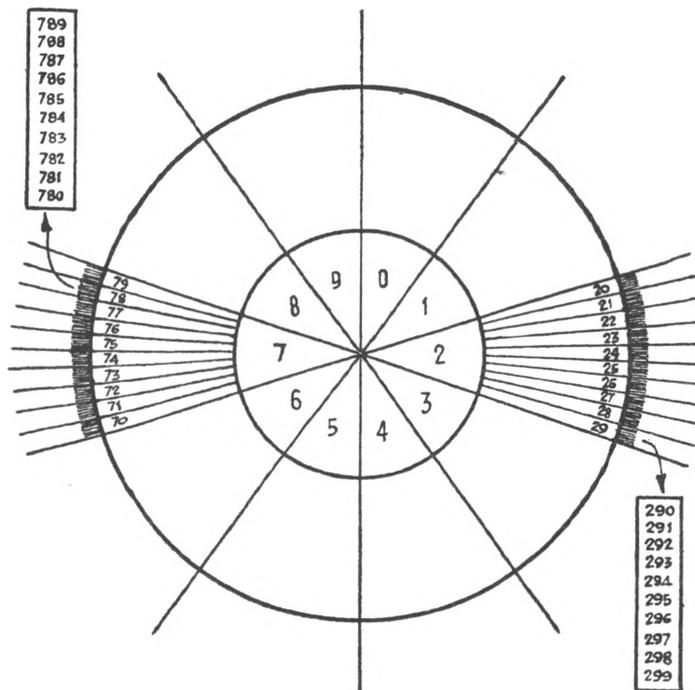


FIGURA 11 f

La idea primaria de Dewey fue la clasificación bibliográfica,

confeccionando al efecto, mediante su sistema, un catálogo-repertorio de conocimientos universales (*).

Las versiones más perfeccionadas y completas de dicho catálogo están al cuidado del Instituto Internacional de Bibliografía de Bruselas (**)

En dichos catálogos la distribución primaria en diez secciones de los conocimientos universales se efectuó de la siguiente forma:

- 0 — Obras Generales
- 1 — Filosofía
- 2 — Religiones
- 3 — Sociología
- 4 — Filología
- 5 — Ciencias Puras (Exactas, Físicas y Naturales)
- 6 — Ciencias aplicadas
- 7 — Arquitectura y Belfas Artes
- 8 — Literatura
- 9 — Historia y Geografía.

La siguiente subdivisión en diez partes de cada una de estas secciones se cumplió así:

- | | |
|-------------------------------|--|
| 0 — OBRAS GENERALES | 2 — RELIGIONES |
| 00 — Varios | 20 — Varios |
| 01 — Bibliografía | 21 — Teología natural |
| 02 — Biblioteconomía | 22 — Biblia |
| 03 — Enciclopedias | 23 — Dogmas teológicos |
| 04 — Ensayos | 24 — Rituales |
| 05 — Publicaciones Periódicas | 25 — Pastorales |
| 06 — Museos y Sociedades | 26 — Iglesias institucionales |
| 07 — Diarios y Revistas | 27 — Historia de las Iglesias |
| 08 — Poligrafía | 28 — Iglesias Cristianas |
| 09 — Incunables | 29 — Religiones no Cristianas |
| | 3 — SOCIOLOGÍA |
| 1 — FILOSOFÍA | 30 — Varios |
| 10 — Varios | 31 — Estadísticas |
| 11 — Metafísica | 32 — Ciencias Políticas |
| 12 — ” | 33 — Economía Política |
| 13 — Psicología racional | 34 — Derecho |
| 14 — Doctrinas y sistemas | 35 — Ciencias militares, navales y administrativas |
| 15 — Psicología empírica | 36 — Instituciones sociales |
| 16 — Lógica | 37 — Educación |
| 17 — Ética | 38 — Ciencias Comerciales |
| 18 — Filosofía antigua | 39 — Folklore y costumbres |
| 19 — Filosofía moderna | |

(*) Dewey Melwil, “Decimal Clasification”, ed. 14 (N. Y. Forest., 1942).

(**) Institut International de Bibliographie, Bruxelles, “Manuel du Repertoire”, I a IV (Bruxelles, Keerberghen, 1934).

- | | |
|--------------------------------------|--|
| 4 — FILOLOGÍA | 7 — ARQUITECTURA Y BELLAS |
| 40 — Varios | ARTES |
| 41 — Filología comparada | 70 — Varios |
| 42 — Lenguas anglosajonas | 71 — Urbanismo |
| 43 — Lenguas germanas | 72 — Arquitectura |
| 44 — Francés y provenzal | 73 — Escultura |
| 45 — Italiano, rumano | 74 — Decoración y dibujo |
| 46 — Español, portugués | 75 — Pintura |
| 47 — Latín | 76 — Grabados |
| 48 — Griego | 77 — Artes fotográficas |
| 49 — Otras lenguas | 78 — Música |
| | 79 — Deportes |
| 5 — CIENCIAS PURAS | 8 — LITERATURA |
| 50 — Varios | 80 — Varios |
| 51 — Matemática | 81 — Americana |
| 52 — Astronomía | 82 — Anglosajona |
| 53 — Física | 83 — Germana |
| 54 — Química | 84 — Francesa y provenzal |
| 55 — Teología | 85 — Italiana, rumana |
| 56 — Paleontología | 86 — Española, portuguesa |
| 57 — Biología y antropología | 87 — Latina |
| 58 — Botánica | 88 — Griega |
| 59 — Zoología | 89 — Otras |
| 6 — CIENCIAS APLICADAS | 9 — HISTORIA Y GEOGRAFÍA |
| 60 — Varios | 90 — Varios |
| 61 — Medicina | 91 — Geografía y viajes |
| 62 — Ingeniería | 92 — Biografías |
| 63 — Agricultura | 93 — Historia antigua |
| 64 — Ciencias domésticas | 94 — Historia de Europa |
| 65 — Técnicas comerciales | 95 — Historia de Asia |
| 66 — Tecnología química | 96 — Historia de África |
| 67 — Manufacturas | 97 — Historia de Norte América |
| 68 — Industrias mecánicas | 98 — Historia de Sud América |
| 69 — Industria de las construcciones | 99 — Historia de Oceanía y regiones polares. |

El catálogo-repertorio decimal sigue así subdividiendo los temas, llegando en algunas secciones hasta la undécima o duodécima cifra.

Por ejemplo, la subsección 62, Ingeniería, se vuelve a subdividir así:

- 62 — INGENIERÍA
- 620 — Varios
- 621 — Ingeniería mecánica y electrotecnia
- 622 — Ingeniería de minas
- 623 — Ingeniería naval y militar
- 624 — Ingeniería de puentes, viaductos y grandes estructuras
- 625 — Ingeniería de vías de comunicación
- 626 — Ingeniería hidráulica
- 627 — Puertos y diques
- 628 — Ingeniería sanitaria
- 629 — Otras especialidades

Se completa dicho catálogo con tablas auxiliares de lugar, forma, idioma, etc., cuyos detalles pueden estudiarse en los libros indicados en el párrafo 32, los que inclusive transcriben parte del catálogo general (hasta la cuarta o quinta cifra, aproximadamente).

Como es fácil comprender, el Sistema Decimal Universal de Clasificación ocupa una situación intermedia entre los sistemas de clasificación ideológica y los arbitrarios. Estimo que esta circunstancia constituye su mayor virtud, pues así llega a poseer a la vez las necesarias dosis de lógica y practicidad que deben equilibrar los métodos humanos. Paradójicamente, constituye también la característica mencionada el mayor motivo de crítica que encuentran sus detractores (*) para impugnar su uso universal. Entiendo que la mayor parte de sus enemigos son bibliotécnicos que encuentran dificultad en el manejo del catálogo Dewey o Bruselas, realmente por desconocimiento de la ciencia a la que pertenecen los temas a clasificar, y para quienes los catálogos alfabéticos u otros igualmente clásicos son más accesibles. Así, por ejemplo, he tenido oportunidad de observar en una importante biblioteca técnica, entre otros, el libro de Kleinlogel "Pórticos y Marcos" (Teoría de Elasticidad), clasificado en la sección: ¡7 (Arquitectura y Bellas Artes)!...

No obstante, y por otra parte, he comprobado también una serie de graves deficiencias ideológicas en el catálogo Dewey y Bruselas, en las subclasificaciones de las secciones 5 (Ciencias Puras) y 6 (Ciencias Aplicadas). Esto es debido principalmente al profundo cambio de conceptos que la post-guerra trajo consigo en esos campos. Se están reformando en la actualidad estas subclasificaciones para ponerlas más a tono con la realidad técnica y científica de la época. El cambio no originará más inconvenientes en los registros clasificados con los catálogos decimales antiguos, que alguna borratina de números C. D. y traspaso consiguiente de lugar de las fichas afectadas.

Para la clasificación de nuestras fichas podemos utilizar los catálogos-repertorio universales, limitándonos en cada sección al número de cifras que el grado de precisión deseado para el respectivo tema aconseje; o bien si no nos satisfacen dichos catálogos debido a la índole de nuestro archivo de notas, o por otras razones, nos confeccionaremos uno especial que consideremos

(*) Cfr. Buonocore D., "Elementos de Bibliotecología" (Sta. Fe. Impr. Univ., 1942), pág. 103 infra; y Chavigny P. (opus cit.), pág. 73.

más adecuado para nuestros fines, siguiendo la estructura decimal-radial del sistema.

Al hacerlo, debemos tener en cuenta especialmente lo ya expresado anteriormente acerca de la profundidad de subdivisión de las distintas secciones, que puede variar de una a otra según necesidades actuales, y aún dejarse desiertas algunas de ellas en un momento dado, si no existe en la oportunidad material de los respectivos temas para clasificar.

Así, por ejemplo, utilizando el catálogo Dewey podría ser poco probable que en el fichero de un Ingeniero existiera la sección 61 (Medicina) o 4 (Filología), etc., porque en efecto, difícilmente un solo individuo tendrá notas y bibliografía de todos los conocimientos humanos.

Nada impide que llegado el momento se incorporen nuevas notas de estas secciones inexistentes o se subdividan las antiguas, etc., ya que como es fácil comprender, la conjunción del método de las fichas y del Sistema Decimal de Clasificación presta al registro la máxima elasticidad posible. Esto vale tanto para el fichero en sí, como para la efectiva confección de catálogos-repertorio.

Cuando por su carácter el tema anotado en una ficha deba ser indudablemente clasificado desde dos o más puntos de vista, se confeccionará el mismo número de duplicados de dicha nota, colocándose uno en cada una de las secciones interesadas. En todas las fichas duplicadas podrá anotarse la totalidad de números C. D. que intervienen en el tema, separados por el signo de relación.

13. *Ordenación y búsqueda de fichas en el fichero.* Una vez confeccionada y clasificada cada ficha debe colocarse en la respectiva gaveta, quedando entendido que el orden de secuencia topográfica de las fichas debe tenerse comparando verticalmente sus números clasificadores C. D. comenzando por la primera cifra a la izquierda. Así por ejemplo: fichas o subsecciones clasificadas con los números C. D.: 624571; 845; 21; 03; 62458, se colocarán en el fichero (desde el frente hacia el fondo) en el siguiente orden: 03; 21; 624571; 62458; 845.

Todas las fichas que pertenecen a la misma subdivisión (por contener un tema semejante), deben llevar inscripto *el mismo* número C. D. respectivo, en la forma indicada en el párrafo 11, preferentemente en lápiz como previsión de futuros cambios de

catálogos o nuevas subdivisiones, con el agregado de cifras que ello implica.

Todas las fichas que llevan el mismo número C. D. normalmente no guardan entre ellas ninguna secuencia determinada, a menos que se estime útil asignarles una correlación con cualquier criterio personal.

Para facilitar el manipuleo de fichas conviene colocar “separadores” en todas las subsecciones del fichero que se crea conveniente, con indicación en su orejeta del número C. D. y tema correspondiente de la división que encabezan.

Normalmente, cuando se considera que una sección posee tal cantidad de fichas que se torna difícil la búsqueda de cada una de ellas en particular, se procede a subdividirla utilizando una o dos cifras adicionales, con lo que se obvia inmediatamente la dificultad.

Para la búsqueda de fichas se procederá a la inversa, o sea, se consulta en el catálogo-repertorio utilizado para la clasificación el número C. D. correspondiente al tema deseado. Esto ofrece a veces ciertas dificultades al principiante que maneja el Dewey o el Bruselas, dificultades que son pronto superadas si conoce la ciencia a la que pertenece el tema buscado y recorre el catálogo de lo general a lo particular.

En posesión de este número se va a la respectiva sección del fichero individualizando entre todas las fichas existentes en ella, la deseada.

De todas maneras, si el número C. D. extraído del catálogo no es absolutamente específico del asunto que se requiere, debido a dificultades con el manejo del mismo, sino que posee menor número de cifras que aquél, por responder a un tema más general que naturalmente lo engloba, no por eso dejaremos de encontrar la nota que se necesita, aunque para ello debamos buscar entre mayor cantidad de fichas, como es fácil comprender.

14. *Índices de revistas técnicas y científicas.* El sistema de clasificación decimal se aplica con muy buen resultado en la preparación de índices y resúmenes de los artículos publicados en revistas técnicas y científicas.

A estos efectos se prepara en cada número de la publicación una ficha-resumen de cada uno de los artículos que contiene, clasificándola con su correspondiente número C. D. e indicando naturalmente, el tomo, fecha, pág., etc.

Las fichas pueden estar incluidas en cada ejemplar con líneas de puntos para ser recortadas y colocadas luego en el fichero respectivo del lector.

Resultan obvias las ventajas que se obtienen así en una búsqueda bibliográfica, no siendo de menor importancia el hecho de evitarse en esta forma el manipuleo de los volúmenes propiamente.

Este procedimiento fue adoptado por la revista "Ciencia y Técnica" (publicación del C. E. de Ingeniería de Bs. As.), a partir de enero de 1943.

15. *Ubicación topográfica de libros*: El Sistema Decimal Universal de Clasificación simplifica el ordenamiento de los libros en los anaqueles de una biblioteca. Para aplicarlo a estos fines, basta numerar los estantes con los números C. D. (de mayor o menor cantidad de cifras según la cantidad de volúmenes existentes) y colocar en ellos los libros que respectivamente le corresponden. Ejemplo: Biblioteca "LINCOLN" (Florida 935, Capital Federal).

Especialmente en bibliotecas pequeñas o privadas (hasta 2.000 volúmenes) este procedimiento hace innecesario poseer ninguna clase de inventario o registro (excepto el C. D.) para la rápida búsqueda del libro que se necesite.

2— APLICACIONES TECNICO-ADMINISTRATIVAS DEL SISTEMA DECIMAL DE CLASIFICACION

20. *Generalidades*: Aparte de la ordenación bibliográfica y del fichero de notas, las aplicaciones de los principios descriptos son infinitas, dependiendo naturalmente el mayor o menor éxito a obtenerse en cada caso, del cuidado y acierto puestos en juego durante la confección de los respectivos catálogos-repertorios decimales.

Debe insistirse, de acuerdo a lo ya expresado anteriormente, que no es necesario completar a priori dichos catálogos decimales en tal oportunidad del inicio de su confección.

Puede simplemente llegarse en una primera etapa hasta la segunda o tercera cifra de subdivisión según las necesidades del momento, y eso aún sólo en las secciones que realmente se utilizarán inmediatamente, dejando la elaboración de las posteriores subclasificaciones para la ocasión del ingreso de nuevo material clasificable que así lo exija y también en la medida que éste lo exija.

Aquí sucede algo semejante a las circunstancias presentes en las mediciones técnicas y físicas: la precisión está dada por el número de cifras y es necesario ser económico con ellas pues su aumento significa gasto de tiempo y dinero, no siendo en muchas ocasiones realmente necesarias, llegando a veces a ser contra-productores.

Por lo tanto, en las tablas decimales especiales que se preparen para cualquier aplicación, se subdividirá decimalmente en cada sección primaria de acuerdo a la cantidad de material clasificable que corresponda a la misma, continuándose la subdivisión solamente en caso que éste llegue a aumentar en forma tal, que sea aconsejable distribuirlo con más precisión en nuevas diez subsecciones.

Las tablas decimales especiales para aplicaciones es preferible sean confeccionadas por expertos en el tema y no por peritos en clasificaciones, requiriéndose, en caso necesario, el asesoramiento técnico de éstos. Lo mismo puede aconsejarse respecto a las tareas propiamente de clasificación del material a ordenar.

Como demostración de la infinita gama de aplicaciones posibles del S. D. C. desarrollaremos en este capítulo algunos ejemplos, debiendo hacerse presente que las tablas decimales "ad hoc" incluidas, son incompletas y se han preparado sólo para ilustración del método.

21. Numeración Decimal para identificación de personal civil de Arsenales Navales.

210 — Estimo que las ventajas alcanzables inmediatamente en dichos establecimientos al utilizarse el Sistema de Clasificación Decimal para los fines enunciados, serían las siguientes:

- a) Los oficiales y el personal de vigilancia podrían conocer, mediante la observación del número C. D. grabado en la respectiva placa de identificación, la jerarquía, antigüedad, sección y subsección de cualquier operario del establecimiento, sin poner en juego para ello ningún esfuerzo de memoria, dada la secuencia lógica del sistema.
- b) Los cambios parciales de organización de los talleres, o bien la variación de cantidad de personal, por importante que sea, no incidirían en el conjunto. Es notorio que otros sistemas más comunes en uso, tienen tal rigidez que no admiten mayor alteración de las condiciones iniciales sin originar una serie de conflictos de difícil solución.

c) La gran elasticidad del Sistema Decimal permite que una numeración de identificación en él basada pueda incorporarse a otras más generales (que abarquen una Base Naval y también personal militar, por ejemplo) con el sencillo expediente de agregar una o más cifras y sin modificar para nada lo ya existente. La misma característica facilita su aplicación unificada a los diversos establecimientos similares del país, con la múltiple simplificación de variadas cuestiones que ello implica, sin que entre las mismas sea de menor interés la relativa al personal de pase durante su proceso de adaptación al nuevo destino.

211 — Para concretar, nos limitaremos al caso de un Arsenal de reparaciones navales que constará de Dirección y cuatro grandes secciones: Casco, Mecánica, Electricidad y Servicios Generales.

El número C. D. identificador del personal civil, estará formado en este caso por tres partes (independientes y combinables en toda forma entre sí, aunque conservando siempre su respectivo lugar en el conjunto), que pueden escribirse separadas por puntos, paréntesis o en fracción:

$$\begin{array}{rcc}
 12.2.19; & 12 (2) 19; & \frac{12}{2.19} \qquad \frac{12}{(2) 19}
 \end{array}$$

PRIMERA PARTE DEL NUMERO CLASIFICADOR DEL PERSONAL CIVIL

La primera parte indica sección o subsección, de acuerdo a una tabla como la siguiente:

- 1— DIRECCIÓN Y SECCIONES DEPENDIENTES
 - 10 — Secretaría
 - 11— Subdirección
 - 110 —Detall
 - 111 — Planificación y Control de Obras
 - 12 — Sección Técnica
 - 13 — Contaduría
 - 14 — Servicio Médico
 - 15 — Escuela de Aprendices
- 2— SECCIÓN CASCO
 - 20 — Sección Casco en General
 - 21 — Calderería, Herrería y Soldadura
 - 211 — Calderería
 - 212 — Herrería
 - 22 — Cobrería y Hojalatería
 - 23 — Galvanizado y Metalizado

- 24 — Carpintería de Blanco, Carpintería de Ribera, Calafates, Ase-
rradero y Secadero
- 25 — Fundición y Modelería
- 26 — Pinturería
- 27 — Albañilería
- 28 — Velería

- 3 — SECCIÓN MECÁNICA
- 30 — Sección Mecánica en general, personal detall, paños, etc.
- 31 — Ajustaje
- 32 — Tornería
- 33 — Motores Térmicos
- 34 — Mecánica de Precisión
- 35 — Herramentista
- 36 — Montaje

- 4 — SECCIÓN ELECTRICIDAD
- 40 — Sección Electricidad en general, personal detall, paños, etc.
- 41 — Instalaciones eléctricas navales y terrestres
- 42 — Mecánica eléctrica
- 43 — Bobinaje e instrumental de medición
- 44 — Acumuladores y galvanoplastia

- 5 — SECCIÓN DIQUES Y SERVICIOS GENERALES
- 50 — Sección Diques y Servicios Generales en general, personal detall,
pañoles, etc.
- 51 — Diques y Varadero
- 52 — Casas de Bombas
- 53 — Plantas de Vapor, Compresores de Aire y Fábrica de Oxígeno
- 54 — Servicio Contra Incendio y Tuberías
- 55 — Expedición y Transporte
- 56 — Maniobras y Mantenimiento
- 57 — Comedor de Operarios

SEGUNDA PARTE DEL NUMERO CLASIFICADOR DEL PERSONAL CIVIL

Indica la categoría del agente de acuerdo a la siguiente tabla:

- 0 — APRENDIZ
- 1 — CARRERA TÉCNICO PROFESIONAL
- 2 — CARRERA TÉCNICO SUBPROFESIONAL
- 21 — Clase I
- 22 — Clase II
- 23 — Clase III
- 3 — CARRERA OFICINISTAS
- 4 — CARRERA MAESTRANZA Y SERVICIOS
- 5 — CARRERA PERSONAL OBRERO (Obrero especializado)
- 6 — CARRERA PERSONAL OBRERO. Operario de 1ra. (Oficial)
- 7 — CARRERA PERSONAL OBRERO. Operario de 2da. (Medio Ofi-
cial)
- 8 — CARRERA PERSONAL OBRERO. Operario de 3ra. (Ayudante)
- 9 — CARRERA PERSONAL OBRERO. Peón

TERCERA PARTE DEL NUMERO CLASIFICADOR DEL PERSONAL CIVIL

La tercera parte es un simple número de orden correlativo del operario de acuerdo a cualquier criterio; antigüedad, por ejemplo. Queda claro que debido a esta tercera parte y a su combinación con las anteriores, cada operario posee su propio número de identificación, distinto al de los demás, lo que no sucedía con los elementos a clasificar en la forma explicada en el capítulo 1.

212. — Como ilustración de todo lo dicho, analicemos algunos números de identificación de acuerdo a las tablas anteriores:

Nº 22 (6) 53: personal de la Sección Casco, Subsección Cordería (22); categoría: Operario Especialista (6); número de orden 53.

Nº 56 (9) 137: personal de la Sección Diques y Servicios Generales, Subsección Maniobras (56); categoría Peón (9); número de orden 137.

Nº 12 (2) 15: personal de la Dirección, Sección Técnica (12); Carrera Técnico Subprofesional (2); número de orden 15.

Con algún tiempo de práctica en el uso de un sistema de identificación semejante, nadie deberá recurrir a las tablas clasificadoras para ubicar la gente, ya que es menester recordar muy pocos números para ello, puesto que la combinación de estos pocos números nos permite, en cambio, diferenciar claramente muchos miles de individuos.

22. *Aplicación del S.C.D. a un índice-registro de planos de construcción de edificios. (*)*

220. — Se supone tener que reorganizar una planoteca de láminas de construcción de edificios, talleres, cuarteles, etc., perteneciente a una repartición naval encargada de efectuar los respectivos proyectos y administrar su construcción y conservación, teniéndose presente las siguientes necesidades:

- a) Ubicar rápidamente cualquier plano entre los miles existentes en la planoteca.
- b) Facilitar la búsqueda de antecedentes técnicos para nuevas

(*) Con la aprobación y auspicio del entonces Sr. Capitán de Fragata D. Mario Sánchez Negrete, fue llevada a la práctica por el suscripto en la ex División Ingeniería Civil del Ministerio de Marina, en 1941, una organización de planoteca semejante a la aquí descrita.

obras, evitando la engorrosa tarea de remover un farrago de planos.

- c) Llevar un control lo más automático posible de utilización y préstamo de planos al personal de la Repartición.

221. — Se comienza por confeccionar un fichero, asentando en fichas individuales los planos existentes o los que ingresen en el futuro. En las fichas, que pueden ser impresas para facilitar las anotaciones, se indicará: Título del plano, número de orden correlativo, su ubicación en los tubos o carpetas de la planoteca, fecha, autor del proyecto y dibujante. A continuación un breve detalle descriptivo del contenido, lo suficientemente aclaratorio para poder juzgar correctamente el mismo, y luego un renglón destinado a “observaciones” o “modificaciones del plano”. En el dorso de la ficha se imprimirá un rayado conveniente para asentar préstamos y devoluciones donde quedará constancia de fecha, firmas y aclaraciones respectivas, “observaciones”, etc.

Conviene adoptar un color distinto de fichas para cada lapso de prudente duración (por ejemplo 2 años) a fin de descartar en las búsquedas, de un solo golpe de vista, los elementos considerados fuera de oportunidad teniendo en cuenta su fecha de ejecución.

Aparte del fichero general, donde se archivarán estas fichas clasificadas con el número C. D. indicado en el párrafo 222, se reservará una gaveta para guardar las fichas correspondientes a los planos que han sido retirados de la planoteca, hasta el momento de su devolución. Con esto, aparte de lograrse el control requerido en el párrafo 220 (c) se evita truncar la documentación de la planoteca, a pesar de no encontrarse presente en ella la totalidad de los planos que la integran.

222. — La clasificación de las fichas se efectuará con un número C. D. que consta de dos partes, independientes y combinables entre sí. La primera parte indica situación geográfica de la construcción de que se trata; la segunda parte se refiere al contenido del plano.

Un ejemplo de tablas decimales de estas características es el siguiente:

1ra. TABLA DECIMAL (ubicación geográfica de la construcción a que se refiere el plano).

0 — VARIOS
1 — BASE NAVAL “A”
10 — Varios

11 — Zna Reservada
 12 — Zona Polvorines
 13 — Zona Baterías
 14 — Base Aeronaval
 15 — Zona Pública
 16 —

2 — BASE NAVAL “B”
 20 — Varios
 21 — Comandancia y Cuarteles
 22 — Arsenal
 23 — Escuela
 24 — Astillero
 25 —

3 —BASE NAVAL “C”
 30 — Varios
 31 — Zona Reservada
 32 —

4 — BASE NAVAL “D”
 40 — Varios
 41 —

5 — CAPITAL FEDERAL
 50 — Varios
 51 — Ministerio y Subsecretaría
 52 — Dirección General del Material
 53 — Dirección General del Personal
 54 — Dirección General de Administración
 55 —

6 — PROVINCIAS
 60 — Varios
 61 — Provincia de Buenos Aires
 62 — Provincia de Córdoba
 63 —

2da. TABLA DECIMAL (contenido técnico del plano).

0 — VARIOS
 01 — Memorias descriptivas
 02 — Cómputos y presupuestos
 03 — Planillas de locales
 04 —

- 1 — PLANOS TOPOGRÁFICOS Y DE UBICACIÓN
 - 10 — Varios
 - 11 — Planos de mensuras, loteos, etc.
 - 12 — Planos de ubicación, replanteo y movimientos de tierra
 - 13 — Planos de trazado de calles y caminos
 - 14 — Planos de jardines, viveros y quintas
 - 15 —

- 2 — PLANOS DE PLANTAS Y SECCIONES
 - 20 — Varios
 - 21 — Plantas y Secciones de Cuarteles
 - 22 — Plantas y Secciones de Talleres
 - 23 — Plantas y Secciones de Depósitos y Hangares
 - 24 — Plantas y Secciones de Edificios Administrativos
 - 25 — Plantas y Secciones de Escuelas y Centros de Adiestramiento
 - 26 — Plantas y Secciones de Casas Habitación
 - 27 —

- 3 — PLANOS DE FACHADAS
 - 30 — Varios
 - 31 — Fachada de Cuarteles
 - 32 — Fachada de Talleres
 - 33 —

- 4 — PLANOS Y PLANILLAS DE CARPINTERIA Y REVESTI-
MIENTO
 - 40 — Varios
 - 41 — Carpintería de madera (Planillas y detalles)
 - 42 — Carpintería metálica (Planillas y detalles) .
 - 43 — Herrería artística
 - 44 — Revestimientos de madera
 - 45 —

- 5 — PLANOS DE ESTRUCTURAS
 - 50 — Varios
 - 51 — Estructuras de hormigón
 - 52 — Estructuras metálicas
 - 53 — Estructuras de madera
 - 54 —

- 6 — PLANOS DE INSTALACIONES SANITARIAS Y CONTRA
INCENDIO
 - 60 — Varios
 - 61 — Red sanitaria
 - 62 — Detalles de artefactos e instalaciones sanitarias
 - 63 — Tuberías y bocas de incendio
 - 64 —

- 7 — PLANOS DE INSTALACIONES TERMOMECAÑICAS
- 70 — Varios
- 71 — Redes de calefacción y aire acondicionado
- 72 — Equipos de calefacción y aire acondicionado
- 73 — Ascensores y montacargas
- 74 —

- 8 — PLANOS DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS, TELEFÓNICAS Y TIMBRES
- 80 — Varios
- 81 —

- 9 — PLANOS DE DETALLES CONSTRUCTIVOS
- 90 — Varios
- 91 — Detalle de molduras y cornisas
- 92 —

Si un plano contiene asuntos pertenecientes a varias secciones (plantas y cortes, fachadas, estructura, etc.) o bien si se trata de planos-tipo para construcciones similares en diversas zonas, se confeccionan los necesarios duplicados de las fichas para poder incluirlas en todas las secciones interesadas, de acuerdo a lo dicho en el párrafo 12.

La organización descrita se completa con un registro general de numeración correlativa, del cual toman su número de orden los sucesivos planos que se ejecutan en la repartición.

223. — Como ilustración expondremos los siguientes ejemplos:

a) Se desea efectuar anteproyecto de edificio para escuela técnica a ubicarse en una zona de características similares a la de la Base Naval "A" y a ese efecto se buscan antecedentes en el archivo de planos. El número C. D. respectivo para entrada al fichero sería: "10.25" (Base Naval "A" - plantas y cortes de edificios para escuelas y centros de adiestramiento). Para limitar la búsqueda a edificios modernos nos fijaremos también los colores de fichas a considerar, de acuerdo a lo expresado en el párrafo 221. En el respectivo fichero encontramos:

C. D. 11.25 Escuela de Aprendices; tubo 23 plano N° 2, color de ficha: amarillo (año 1944).

Como de acuerdo a la descripción de la ficha el edificio es de capacidad y condiciones similares a las de nuestro anteproyecto, retiramos el plano de su tubo para consultarlo, firmando al dorso de la ficha y colocando ésta en la gaveta de "préstamos".

b) Se desea buscar el plano correspondiente a la red sanitaria del Cuartel Base de la Base Naval "C", construido en el año 1905, para estudiar la posibilidad de agregar nuevos ramales a la misma.

El número C. D. de entrada sería "C. D.31.61", color de ficha: blanco. Con estos datos encontramos la ficha correspondiente al plano que se busca; pero en "observaciones" de esta ficha se indica que dicho plano fue modificado y actualizado en el año 1925 por otro de número correlativo 13.586.

Con este dato se encuentra rápidamente en la planoteca.

23. *Aplicación del S.C.D. al inventario general de muebles y enseres pertenecientes a un Ministerio.*

230. — Este inventario se efectuará mediante un fichero general, existente en la Dirección de Administración del Ministerio, destinándose una ficha para cada elemento a inventariar. En esta ficha se anotará el historial del elemento, desde su alta hasta su baja en el inventario; modificaciones, traspasos, etc. Este fichero-inventario se complementará con un libro general de entradas y salidas y con libros similares parciales para cada una de las Reparticiones integrantes del Ministerio.

231. — El número clasificador C. D. para las fichas (que debe grabarse también en el mueble o enser respectivo) consta de tres partes (también independientes y combinables como en los casos anteriores). La primera parte indica mueble o enser; la segunda, repartición o buque al que pertenece y la tercera es constituida por un número de orden para elementos similares.

En esta forma cada mueble o enser posee un número clasificador completo propio, distinto del de los demás. Las tablas respectivas podrían ser desarrolladas en la siguiente forma:

1ra. TABLA DECIMAL (tipo de mueble o enser).

- 0 — VARIOS
- 1 — MUEBLES DE MADERA EN GENERAL
- 10 — Varios
- 11 — Muebles de madera para despachos, oficinas y details
- 110 — Varios de madera para despachos, oficinas y details
- 111 — Escritorios
- 112 — Mesas de trabajo y pupitres
- 113 — Sillas y sillones
- 114 — Caballetes para dibujos
- 115 — Bibliotecas y estanterías
- 116 — Armarios y taquillas
- 117 — Ficheros y archivos
- 118 — Mostradores
- 119 — Cajas

- 12 — Muebles de madera para cámaras, comedores, reposterías y cocinas
- 120 — Varios de madera para cámaras, comedores, reposterías y cocinas;
- 121 — Mesas de comedor, de arrimo y trinchantes
- 122 — Sillas y sillones
- 123 — Aparadores, armarios y taquillas
- 124 — Mesas de juego y billares
- 125 — Ranchos de marineros y bancos
- 126 — Ranchos de cocina
- 127 —
- ... —
- ... —
- 13 — Muebles de madera para dormitorios, camarotes, camaretas, cuadras, sollados, etc.
- 130 — Varios de madera para dormitorios, camarotes, camaretas, cuadras, sollados, etc.
- 131 — Camas y cuchetas
- 1314 — Cuchetas triples para cuadras
- 1315 — Cuchetas triples para sollados
- 132 — Mesas de noche.
- 133 — Cómodas
- 134 — Roperos y taquillas
- 135 —
- ... —
- ... —
- 2 — MUEBLES METÁLICOS EN GENERAL
- 20 — Varios
- 21 — Muebles metálicos para oficinas, despachos, details, etc.
- 210 — Varios metálicos para oficinas, despachos, details, etc.
- 211 — Escritorios
- 212 —
- ... — (se desarrollará como en tabla anterior)
- 3 — ARTEFACTOS ELÉCTRICOS
- 30 — Varios
- 31 —
- 311 —
- 312 — Heladeras eléctricas
- 3121 — Heladeras eléctricas de 7 pies cúbicos
- 313 — Heladeras con motor de kerosene
- 314 —
- ... —
- ... —
- 321 — Ventiladores eléctricos
- 3211 — Ventiladores eléctricos de mesa
- 3212 — Ventiladores eléctricos de pie
- 322 —
- 332 — Artefactos de una luz
- 333 —
- ... —
- 4 — VAJILLA
- 40 — Varios
- 41 —
- ... —

2da. TABLA DECIMAL (indica Repartición o Buque a la cual pertenece el elemento).

0 — VARIOS
1 — MINISTERIO Y SUBSECRETARIA
.. —
.. —
2 — DIRECCIONES GENERALES
.. —
22 — Dirección General "A"
221 — División "R" de la Dirección General "A"
... —
25 — Dirección General "F"
254 — División "C" de la Dirección General "F"
2542 — Sección Estudios y Proyectos de la División "C"
... —
... —
3 — ZONA "A"
30 — Varios Zona "A"
31 — Zona "A" Base "XX"
311 — Zona "A" Base "XX" Comandancia
... —
... —
4 — ZONA "B"
.. —
.. —
7 — BUQUES FLOTA "A"
70 — Varios
71 — Buques Flota "A" División "A"
713 — Buque "N" de la Flota "A" División "A"
... —
8 — BUQUES FLOTA "B"
.. —
... —

Ejemplo: C. D. 114 (2542) 5 corresponde a: caballete de madera para dibujo (114), número de orden 5, perteneciente a la Oficina de Estudios y Proyectos de la División "C" de la Dirección General "F" (2542).

232. — Cuando un elemento perteneciente a determinada Repartición se traspasa a otra, aparte de dejar constancia en los respectivos libros de entradas y salidas, se anotará el evento en la respectiva ficha con indicación del estado en que se entrega. Consecuentemente se cambiará la segunda parte del número clasificador C. D. poniéndose el correspondiente al de la Repartición que recibe el elemento y colocando la ficha en su ubicación respectiva.

Estimo que el método descriptivo brinda un control exacto con el mínimo de esfuerzo y personal.

24 — *Aplicación del S.C.D. a un fichero de reparaciones de buques.*

240. — Este fichero permitiría registrar los antecedentes de las reparaciones efectuadas en todos los elementos de un buque (casco y accesorios, máquinas principales y auxiliares, válvulas, etc.), constituyendo un valioso auxiliar para el inspector de las reparaciones y una fuente de experiencia fácilmente aprovechable para el buque y el taller de reparaciones navales. También pueden utilizarse los números clasificadores C.D. empleados en este fichero para las órdenes de obras de reparaciones que se dan a este último.

241. — Como en los casos anteriores se destinará una ficha a cada elemento que se repare, asentando en ella todos los detalles considerados de interés, tanto técnicos como contables: horas-hombre empleadas en la reparación, costos de materiales, eficiencia de la reparación, dificultades observadas durante el transcurso de la misma, etc.

El número C.D. clasificador completo para especificar enteramente la reparación podrá constar de 4 partes (independientes y combinables entre sí), a saber:

1ra. parte: Individualiza al buque.

2da. parte: Indica tipo del elemento que se trata y separado por una barra el número de orden correlativo del elemento entre sus similares del mismo buque (se escribe esta parte entre paréntesis).

3ra. parte: Indica la ubicación a bordo de dicho elemento, tomando como referencia el N° de la cuaderna y la letra de la cubierta o plataforma más cercana. Tratándose de elementos extensos se referirán, por ejemplo, a cuaderna proel, o a la inmediata al tramo en reparación, etc. (se escribe esta parte entre paréntesis).

4ta. parte: Número correlativo de las obras de reparación del buque, que puede incluir el año en que se abre el crédito con que se pagan, expresando este último con una letra.

Las tablas decimales respectivas necesarias, sólo para la 1ra. y 2da. parte del número C.D., podrán desarrollarse en la siguiente forma:

Ira. PARTE DEL NUMERO CLASIFICADOR C.D. (indica el buque de que se habla).

- 0 — BUQUES VARIOS
- .. —
- .. —

- 1 — FLOTA "A"
- 10 — Varios
- 11 — División "AA" de la Flota "A"
- 111 — Buque "NN" (de la División "AA" Flota "A")
- 112 — Buque "XX" (de la División "AA" Flota "A")
- 113 — Buque "ZZ" (de la División "AA" Flota "A")
- ... —
- 12 — División "AB" de la Flota "A"
- 121 — Buque "RR" (de la División "AB" Flota "A")
- ... —
- 13** —
- ... —
- 2 — FLOTA "B"
- 20 — Varios
- 21 — División "BB" de la Flota "B"
- 211 — Buque "YY" (de la División "BB" de la Flota "B")
- 22 — División "BC" de la Flota "B"
- ... —
- ... —
- 3 — FLOTA "t"
- .. —
- ... —

2da. PARTE DEL NUMERO CLASIFICADOR C.D. (indica elemento que se repara).

- 0 — VARIOS
- 1 — CASCO Y SUS ACCESORIOS (mamparos, escobones, bitas, timón, rejillas, placas de Zn, ojos de buey, barandillas). OBRA MUERTA Y REVESTIMIENTOS; MUEBLES E INSTALACIONES PARA HABITABILIDAD (artefactos sanitarios, cocinas, cuchetas, taquillas, relojes, etc.)
- 11 —
- 12 —
- .. —
- 2 — PLUMAS, CABRESTANTES, GANCHOS, CUADERNALES Y CARRETELES, CADENAS, ANCLAS, ESCALAS, CABULLERÍA, EMBARCACIONES AUXILIARES, BALSAS, etc.
- 20 — Varios
- 21 —
- 22 —
- .. —
- 3 — MÁQUINAS PRINCIPALES Y SISTEMA DE PROPULSIÓN
- 30 — Varios
- 31 —
- 32 —
- 321 —
- 4 — MÁQUINAS AUXILIARES, SERVOMECANISMOS, BOMBAS, VÁLVULAS DE CASCO, CALDERAS, CALDERETAS, EVAPORADORES, CONDENSADORES, INSTALACIONES FRIGORÍFICAS, etc.

- 40 — Varios
- 41 — Motores diesel para generadores y bombas
- 42 — Turbinas y máquinas alternativas de vapor para generadores y bombas
- 43 — Bombas centrífugas y de pistones
- 44 — Válvulas de maniobra y de casco. Grandes válvulas. Prensa-estopas
- 440 —
- 441 —
- 442 —
- 443 — Válvulas kingston

- 45 — Servomecanismos de timón, compuertas, torres, comando de válvulas, telégrafos de máquinas, etc.
- 46 — Calderas cilíndricas y acuotubulares, calderetas
- 47 — Condensadores, refrigeradores, instalaciones frigoríficas, heladeras, etc.
- 48 — Evaporadores, purificadores, filtros, etc.
- 49 — Dispositivos e instrumentos de control.

- 5 — APARATOS DE NAVEGACIÓN, SEÑALACIÓN Y DETECCIÓN. APARATOS ELECTRÓNICOS
- 6 — GENERADORES Y MOTORES ELÉCTRICOS; BATERÍAS, TABLEROS. INSTALACIONES ELÉCTRICAS
- 7 — TUBERÍAS Y SUS VÁLVULAS ACHIQUE AGUA, VAPOR, COMBUSTIBLE, VENTILACIÓN, AIRE COMPRIMIDO, FOSMITE, etc.
- 8 — ARTILLERÍA, TUBOS LANZA-TORPEDO. DIRECTORES DE TIRO. SISTEMA DEFENSIVO (coraza, barbetas, etc.)
- 9 — INSTALACIONES ESPECIALES DEL BUQUE (talleres, hospital, salvamento, etc.)

Ejemplo:

C.D.: “34.(443/2) . (37 A).83C/55.”

- 1ra. parte: 34 = Buque “NN” (de la tabla decimal correspondiente).
- 2da. parte: (443/2) = Válvula kingston 2 del buque (de la tabla decimal correspondiente).
- 3ra. parte: (37A) = Ubicación del elemento: cerca de cuaderna N° 37 y de doble fondo A. Esta parte tiene gran interés para el inspector y capataces del taller que deben ubicar el elemento a bordo.
- 4ta. parte: 83C/55 = Obra correlativa N° 83 del buque, pagada con crédito “C” y dada en el año 1955.

242. — De las cuatro partes que forman estos números clasificadores C.D., podrían omitirse algunas según las circunstancias.

Por ejemplo, si el número C.D. se utiliza para clasificar las fichas de un historial de reparaciones existente a bordo, puede omitirse sin inconveniente la primera parte.

Si se destina el C.D. simplemente a definir una obra de reparación en su aspecto contable, puede entonces prescindirse de la 2da. y 3ra. parte que son las que interesan más desde el punto de vista técnico, ya que justamente definen el elemento a reparar y su ubicación a bordo.

Los sistemas de numeración de obras más comúnmente usados en la actualidad, se asemejan al número C.D. formado por la 1ra. y 4ta. parte, aunque carecen de la elasticidad característica que brinda la estructura decimal.

Estimo que tal número de obra no le es útil al técnico, pues nada le dice acerca del elemento a reparar y de su ubicación a bordo (como queda expresado más arriba), debiendo complementarse en la práctica esta falta de información automática con una serie de referencias en el texto de la obra y en muchas ocasiones con otra serie de requerimientos verbales al personal del buque encargado del artefacto en cuestión. Todo esto lo obviaría el sistema propuesto, que no requiere gran trabajo adicional sobre los clásicos.

Por otra parte, tenemos entendido que los astilleros estadounidenses utilizan con éxito sistemas semejantes al considerado.

Una modalidad de transición entre este sistema C.D. y el usado actualmente en el país, consistiría en dar administrativamente las órdenes de obras de reparación a los talleres con la 1ra. y 4ta. parte de los números C.D. y clasificar los diversos ítems de que pueda constar la misma con la 2da. y 3ra. parte de dichos números.

Naturalmente, deben indicarse en cada ítems las horas-hombre y costo de materiales asignados, resultando el monto total de la obra la suma de estos parciales.

En esta forma no sólo se podrá llevar inmediatamente un buen control de tiempos, materiales y modificaciones de cada obra, sin complicaciones ni esfuerzos de memoria, sino que también podría servir la documentación de obras concluidas como elemento de juicio para la confección de nuevos presupuestos de reparaciones similares.

Con los sistemas clásicos es casi imposible la rápida búsqueda de tales antecedentes, a menos de poner en juego considerable aptitudes nemotécnicas.

25. — *Numeración C.D. para capítulos y párrafos de libros.*

Esta es otra útil aplicación del S.C.D., ganándose en lógica y claridad al enumerar mediante dicho sistema los capítulos, párrafos, ilustraciones, etc. de libros y artículos técnico-científicos. Naturalmente no es necesario confeccionar ninguna tabla decimal previa para efectuar dicha numeración, ya que el mismo índice de la obra cumple con esa función.

Un ejemplo de tal numeración C.D. de capítulos y párrafos se tendrá observando la de los correspondientes a este trabajo.

3— BIBLIOGRAFÍA

30. — En la redacción de presente trabajo se ha tenido presente principalmente, aparte de los libros indicados en 31 y 32, la diaria experiencia adquirida por el autor en sus tareas profesionales en la Administración Nacional.

31. — *Obras generales sobre el tema:*

Chavigny Pierre, “Organización del trabajo intelectual”, traduc. del francés por Artiles J., 2a. ed. (Madrid, Labor, 1936).

Otlet, P., “Traité de documentaron”, 3ra. ed. (Bruxelles, Keerberghen, 1938).

Gietz, E. G., “Bibliotecas y elementos bibliográficos” en “Archivos de la Universidad de Buenos Aires”. XIV, 1939, 783.

Selva, Manuel, “Tratado de bibliotecnia”, 2 t. (Bs. As., Suárez, 1944).

Buonocore, D., “Elementos de bibliotecología” (Santa Fe, Impr. Univ., 1942).

Tosi, O., “Clasificación de documentación científica utilizando el Sistema Decimal” en “Ciencia y Técnica” Buenos Aires, N° 482, 1942, V.

32. — *Obras especializadas del Sistema Decimal Universal de Clasificación:*

Dewey, Melwil, “Decimal Clasification” edic. 14ava. (New York, Forest, 1942).

Institut International de Bibliographie, Bruxelles, “Manuel du Repertoire”, I a IV (Bruxelles, Keerberghen, 1932).

Lasso de la Vega, "Clasificación Decimal" (San Sebastián, Ed. Internacional, 1942).

Penna, Carlos Víctor, "Catalogación y clasificación de libros" (Bs. As., Acmé, 1949).

4 —ÍNDICE

0 —RESUMEN	759
1 —CLASIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO DE MATERIALES IN- TELECTUALES Y BIBLIOGRÁFICOS	759
10— Generalidades	759
11— Fichero de notas	760
12— Clasificación de fichas. Sistema Decimal Universal de Clasificación	764
13— Ordenación y búsqueda de fichas	769
14—índices de revistas técnicas y científicas	770
15— Ubicación topográfica de libros	771
2 — APLICACIONES TÉCNICO - ADMINISTRATIVAS DEL SISTE- MA DECIMAL DE CLASIFICACIÓN	771
20— Generalidades	771
21— Numeración decimal para identificación de personal civil de Ar- senales Navales	772
22— Aplicación del S.C.D. a un índice - registro de planos de cons- trucción de edificios	775
23— Aplicación del S.C.D. al inventario general de muebles y enseres pertenecientes a un Ministerio	780
24— Aplicación del S.C.D. a un fichero de reparaciones de buques	783
25— Numeración C.D. para capítulos y párrafos de libros.....	787
3 — BIBLIOGRAFÍA	787
31— Obras Generales sobre el tema.....	787
32— Obras especializadas en Sistema Decimal Universal de Clasificación.....	787

Equipo de propulsión para el “Glacier , el rompehielos más moderno de la Armada de los EE. UU. (*)

Por el Ingeniero Industrial James A. Wasmund

Los requisitos de un buque rompehielos son peculiares de la naturaleza de su misión. Para poder abrirse paso a través de las grandes masas de hielo flotante de las regiones polares, el rompehielos debe aprovecharse de las grietas que encuentre o separar los témpanos mediante una arremetida bastante fuerte para formar una grieta. Esto requiere una embarcación de poca eslora y de máxima facilidad de maniobra. El casco del buque debe ser extremadamente Resistente y la máquina ha de tener la fuerza suficiente para suministrar el empuje necesario. Asimismo, como el buque puede quedar inmovilizado por el hielo por largos períodos y sus viajes pueden ser de una naturaleza tal que resulte prácticamente imposible el abastecimiento de combustible, la máquina debe ser de consumo económico durante largos períodos de funcionamiento a toda marcha, así como durante las inmovilizaciones forzosas. La economía de espacio y consumo de combustible que ofrece la maquinaria de propulsión diesel-eléctrica, junto con la flexibilidad de su funcionamiento, son factores importantes en su elección para este servicio tan delicado. La necesidad de maniobra rápida y una constante aplicación de fuerza motriz en una amplia gama de velocidades de la hélice ha aconsejado el uso de los motores y generadores de c.c. para producir la fuerza de propulsión necesaria en los rompehielos.

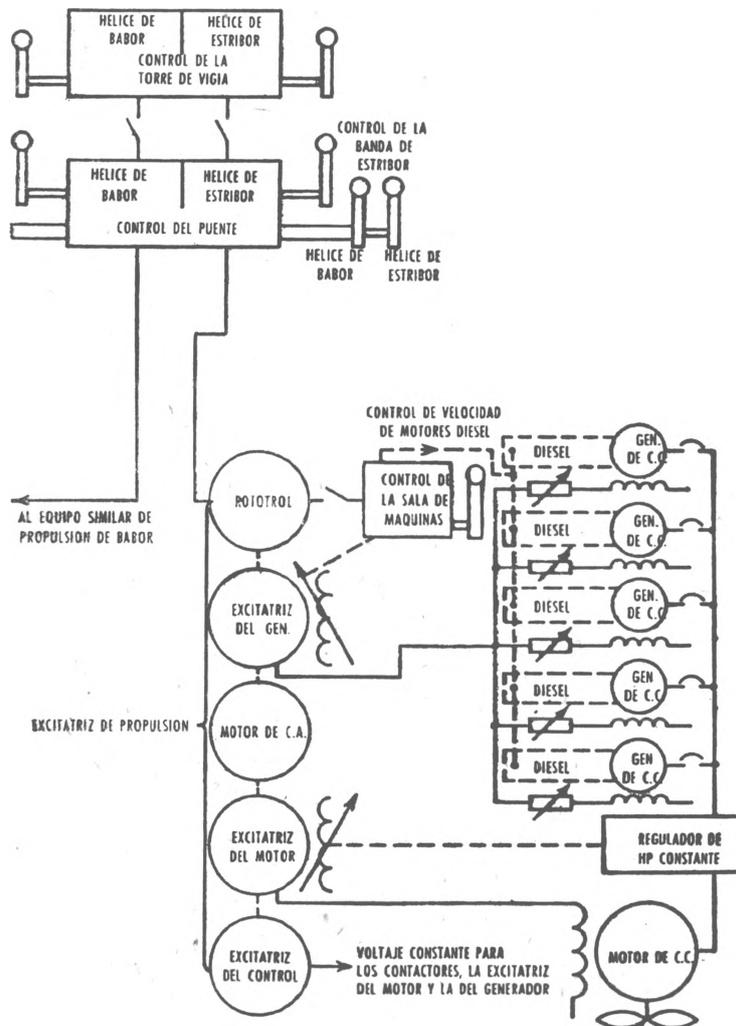
Aunque sólo tiene 79,5 metros de eslora, el “*Glacier*”, rompehielos más moderno y veloz de la Armada de los Estados Unidos, tiene una máquina que produce 21 000 HP, constituida por dos motores de 10 500 HP que mueven hélices gemelas. La fuerza eléctrica es suministrada a cada motor por cinco juegos de gene-

(*) De “El Ingeniero Westinghouse”, enero-abril de 1956.

radores diesel en paralelo. Se usa control de amplificador magnético para mantener automáticamente una fuerza constante desde la labor de romper el hielo hasta la de navegación en mar abierto.

MOTORES DE PROPULSION

Las especificaciones del "Glacier" exigían un motor de propulsión para cada una de las hélices, capaz de suministrar continuamente a los árboles una fuerza de 8450 HP, y 10 500 HP durante cuatro horas en una gama de velocidad de las hélices de 120 a 175 r.p.m. Para flexibilidad y seguridad, hubiera sido deseable un motor de doble inducido, pero las restricciones de peso y



Díagrama del equipo de propulsión de estribor

espacio obligaron a usar una máquina de un solo inducido. En consecuencia, los dos motores son, en fuerza nominal, los más grandes motores de c.c. de un solo inducido jamás construidos.

Los motores son de arrollamiento en derivación, excitados por separado y compensados. Cada motor se ventila a presión por medio de dos ventiladores de corriente axial montados en un mamparo. Los extremos anterior y posterior del motor están separados por el mamparo en que van montados los ventiladores. La cámara posterior está bajo presión para que el aire pase a la cámara anterior forzado por el motor, a través de un enfriador y filtro de aire de doble tubo.

GENERADORES DE PROPULSION

Cinco generadores de propulsión, movidos por motores diesel, suministran la energía a cada uno de los motores de propulsión. Cada generador tiene una potencia nominal de 1340 Kw., 837 voltios, 1600 amperios; una potencia nominal para cuatro horas de 1700 Kw, 900 voltios, 1890 amperios; y una potencia nominal adicional para otras cuatro horas de 1700 Kw, 760 voltios, 2240 amperios. Esta última es necesaria para aprovechar totalmente la fuerza disponible cuando el buque está atascado en condiciones en que requiere tres motores para seguir adelante. Lo anterior se basa en el principio de evitar la sobrecarga del equipo reduciendo la velocidad del motor mediante la disminución de voltaje del generador, pero manteniendo el rendimiento nominal de ambos.

Cada generador está protegido y tiene montado al lado un interruptor que funciona eléctricamente. Los interruptores sirven también de conmutadores de puesta en marcha para los generadores, y permiten el uso de cualquier combinación de uno a cinco generadores para el suministro de energía al motor de propulsión. Hay un reóstato separado en serie con el campo de derivación de cada generador. Estos reóstatos sirven para repartir la carga por igual entre los generadores que estén funcionando en paralelo, por no haber dispositivo para el ajuste separado de las velocidades de los motores.

REGULADOR DE CAMPO DE LOS MOTORES

Si la marcha de avance del buque se retarda o se detiene completamente a causa del hielo o de un remolque pesado, la potencia necesaria para mover la hélice a una velocidad determinada aumentará considerablemente en relación con la requerida cuando el buque navega sin impedimentos. Es decir, que se

llega a una fuerza determinada con menos r.p.m. Esto se ve gráficamente en las curvas de la Fig. 2.

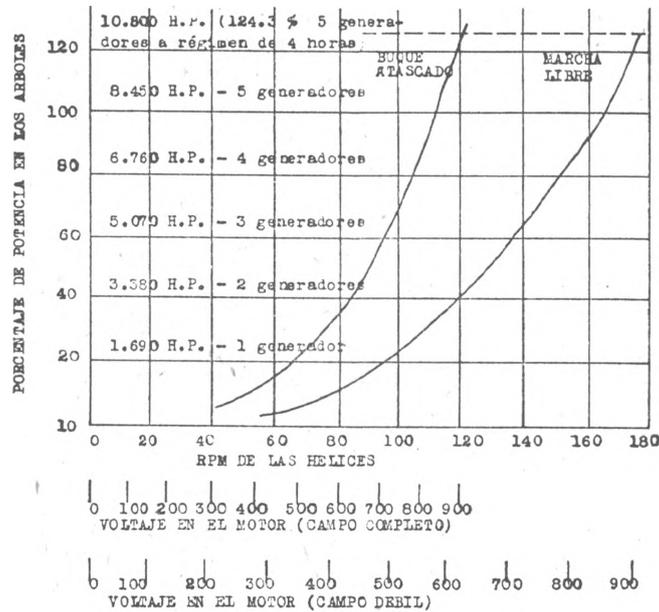


Fig. 2

Requisitos de potencia en las hélices del "Glacier"

En un buque rompehielos como el "Glacier" es aconsejable obtener la máxima producción posible de la instalación de potencia con cualquier número de motores en funcionamiento, desde la situación de atascamiento hasta la de navegación libre. Para hacer esto hay que mantener todos los motores funcionando constantemente a la velocidad nominal; por lo tanto, si se desea la necesaria flexibilidad, debe ajustarse el campo del motor de acuerdo con las condiciones de carga.

La hélice del "Glacier" puede cargar el motor de propulsión a su máxima producción nominal con una velocidad variable en una gama de 120 a 175 r.p.m., dependiente de que el buque esté completamente atascado o navegando libremente. Cuando el motor de propulsión está desarrollando la potencia nominal (10 500 HP) a 900 voltios, el campo total o velocidad mínima del motor es de 120 r.p.m., y el campo débil o velocidad máxima es de 175 r.p.m. Una vez que se han establecido estos puntos de voltaje y velocidad para un diseño de motor dado, se usa el mismo radio de ajuste del campo del motor para velocidades más

bajas del motor y niveles menores de potencia reduciendo en las barras el voltaje aplicado al motor.

Eligiendo de esta manera el voltaje en las barras, puede abarcarse totalmente el radio necesario de velocidad de hélice, desde la situación de atascamiento del buque hasta la de navegación sin obstáculos, si se mantiene igual el rendimiento del equipo de producción de energía. En las labores de romper el hielo, las condiciones varían rápidamente de un extremo al otro; por tanto, hay que tomar disposiciones para regular automáticamente la fuerza del campo del motor con el fin de mantener la carga de éste a la producción nominal de la unidad de propulsión.

REGULADOR DE POTENCIA CONSTANTE

La curva de la Fig. 3 muestra cuál debe ser la corriente del inducido del motor para el funcionamiento de éste con potencia

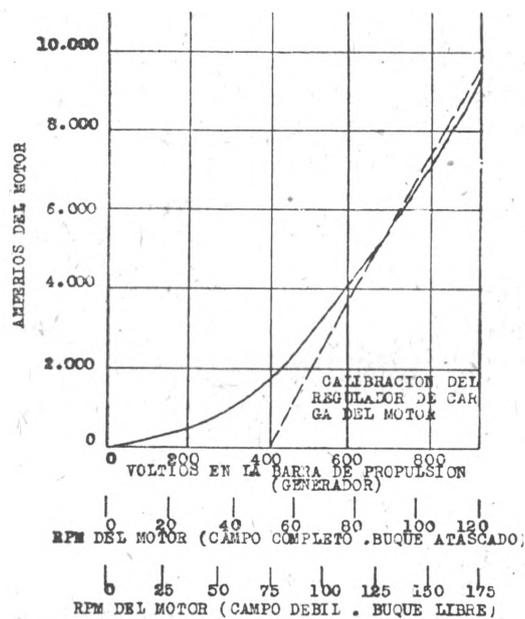


Fig. 3

Corriente de carga para funcionar a potencia constante.

constante a cualquier valor dado de voltaje en las barras. Para mantener estas cargas es necesario regular la velocidad del motor mediante el ajuste automático de la corriente del campo hasta obtener la corriente de carga correspondiente al voltaje. De este

modo, al cambiar la situación del buque en cualquier punto entre el atascamiento y la navegación sin impedimentos, el voltaje del generador se mantiene constante mientras el campo del motor se ajusta para mantener también constante la carga. La producción de potencia de la instalación permanecerá a su vez constante al aumentar o disminuir la velocidad de la hélice para responder a las diversas circunstancias de trabajo.

En condiciones ideales, la unidad de fuerza de propulsión funciona a una producción constante y el motor de propulsión desarrolla una fuerza constante, mientras que su velocidad varía de un extremo al otro de la escala para responder a todas las condiciones de trabajo desde el atascamiento hasta la navegación libre. Esto, de hecho, es equivalente a moverse hacia adelante o hacia atrás en una línea constante de fuerza entre las dos curvas de la Fig. 2. Por cada valor de voltaje en las barras hay un valor correspondiente de la potencia de propulsión que el motor de propulsión está destinado a desarrollar, y a la cual su velocidad de campo total corresponde a la carga de la hélice atascada, y su velocidad de campo débil a la carga de la hélice para navegación libre.

FUNCIONAMIENTO CON POTENCIA REDUCIDA

En todo lo que va dicho hasta ahora se ha dado por supuesto que el buque funcionará con tres o más generadores conectados a cada motor y con el motor funcionando a fuerza constante en toda la gama de velocidades desde la de atascamiento hasta la de navegación libre. En condiciones de funcionamiento menos severas es posible conseguir un resultado satisfactorio de la unidad productora de energía con juegos de sólo uno o dos generadores de motor conectados a las barras de propulsión.

La velocidad de hélice correspondiente a la potencia completa de una máquina, en mar abierto, es de 95 r.p.m., que corresponde a una tensión de campo total de 710 voltios. Con una característica nominal continua del generador de 1340 Kw, la carga de éste es de 1890 amperios, que queda dentro del límite de sus características nominales. Para la condición de dos generadores de motor, la velocidad de marcha libre es de 120 r.p.m., que corresponde a una tensión de campo total de 900 voltios y a una carga de generador de 1490 amperios. Por lo tanto, para cargar completamente los dos generadores y sus motores hay que reducir la tensión de campo del motor.

REGULACION DE LA VELOCIDAD DEL BUQUE

Fundamentalmente, la regulación de la velocidad de la hélice se consigue con un solo voltaje variable del generador. Naturalmente, puede decirse que cualquier ajuste de los campos de los motores afecta la velocidad de las hélices, pero sólo hay que ajustarlos para compensar alguna nueva condición de trabajo. Para cualquier condición de funcionamiento, el campo del motor debe mantenerse constante y la velocidad del motor debe cambiar para los voltajes de barra variables. Hasta se puede gobernar la dirección de la rotación de la hélice por el voltaje del generador, ya que los motores se invierten simplemente con invertir la polaridad del generador.

El voltaje del generador del "*Glacier*" se regula por dos métodos: el cambio de velocidad de la máquina, y el cambio de fuerza del campo del generador. Los cinco generadores que mueven un motor de propulsión están conectados en paralelo por medio de interruptores de circuito de funcionamiento eléctrico. Estos interruptores entrarán en acción con sobrecarga, corto circuito o exceso de velocidad de la máquina, o bien pueden ser accionados a mano. El disparo para sobrecargas se prepara para corrientes más altas que cualquier máximo que pueda esperarse en servicio normal, y es ajustable desde 3000 hasta 5000 amperios. La protección contra una sobrecarga de corriente moderada no es necesaria, ya que la máquina no puede exceder de su carga nominal el tiempo suficiente para sobrecargar peligrosamente un generador.

Cuando el mando de velocidad está en posición de "alto", la comente de la excitatriz del generador se reduce a cero. Sin embargo, a causa del flujo residual de la excitatriz puede haber peligro de aplicar al campo de excitación del generador bastante voltaje para producir un voltaje perjudicial en las barras de propulsión. Este voltaje puede ser suficiente para mantener el motor de propulsión girando aun cuando el control esté en la posición de "alto". Para impedir que este voltaje indeseable se presente en las barras de propulsión se instala un arrollamiento diferencial en la excitatriz del generador. Este bobinado, conocido por el nombre de "campo neutralizador", es conectado a las barras de propulsión cuando los controles están en la posición de "alto". Este campo, que toma su voltaje de las barras de propulsión, actúa para invertir la polaridad de la excitatriz del generador y hace que descienda a cero el voltaje en las barras de propulsión.

Mando a distancia—El control a distancia de la velocidad del motor de propulsión es básicamente un sistema para hacer funcionar desde lejos el mando principal de velocidad del panel de la cabina de gobierno del motor. El sistema de control está dispuesto en tal forma que un pequeño potenciómetro con tres cables es todo lo que se necesita para regular la propulsión desde cualquier punto de la nave. El mando principal de la cabina de gobierno es el dispositivo que realmente regula la velocidad de propulsión en todo momento. Sin tener en cuenta el punto de donde proceda el mando a distancia, el encargado de la cabina de mando puede asumir el gobierno del buque en cualquier instante con sólo abrir el interruptor correspondiente en su panel de control.

PROTECCION CONTRA FALLAS

Para proteger el sistema contra una falla en las barras de propulsión, que pudiera llegar a exceder las características nominales del interruptor de cada generador separado, es necesario interrumpir la corriente del generador y de los campos de los motores. El método más sencillo para cortar la corriente a los campos sería el uso de un contacto en el circuito inductor. Pero desafortunadamente, si los campos de los generadores y los motores permanecen conectados a las excitatrices la constante de tiempo del circuito del campo es muy larga, algo así como tres o cuatro segundos. Durante ese tiempo las máquinas de c.c. podrían sufrir daños considerables. Para reducir el tiempo necesario para hacer descender la corriente de excitación, y por consiguiente el corto circuito, hasta un valor que ofrezca seguridad, el propio circuito de campo debe abrirse, con lo que el campo queda separado de la excitatriz. Se dispone un contactor de campo con largos conductos de arco y dobles sopladores de arco contruidos especialmente para permitir la producción de voltajes de arco superiores a 1000 voltios cuando se interrumpen las corrientes de excitación.

SISTEMA DE ESCORA

Una aplicación inusitada, que sólo ocurre en los barcos rompehielos, es el uso de bombas de tipo de hélice completamente reversibles para trasegar grandes cantidades de agua de lastre entre los tanques laterales, los cuales se sitúan en alto fuera de la borda, en un ciclo de tiempo regulado. Este trasiego del lastre produce un balanceo continuo que se aprovecha, en de-

terminadas condiciones, para impedir que el buque quede firmemente aprisionado por el hielo.

Mediante la acción de las tres bombas de escora, cada una de las cuales es movida por un motor de inducción de jaula de ardilla de 100 HP, puede trasegarse un total de 320 toneladas de agua del mar de una banda del buque a la otra en unos 85 segundos. La corriente para el funcionamiento de los tres motores de escora se toma de uno de los generadores de servicio de a bordo de 400 Kw. Para realizar este servicio con funcionamiento inverso del motor, el control de ciclos tiene un retardo de 2½ segundos en la posición cerrada, en la cual el flujo invertido del agua, a causa de la gravedad, detendrá el motor y tenderá a invertir su rotación. Los tres motores de las bombas arrancan en secuencia para reducir el total de Kva de entrada.

Las bombas de escora pueden funcionar mediante mando manual, con lo cual el operario determina el tiempo de inversión. Normalmente, sin embargo, el control se fija automáticamente, y los motores de las bombas se invierten a intervalos periódicos.

BIBLIOTECA RECREATIVA

En el cuarto piso de nuestra sede social, funciona esta Biblioteca que facilita libros a los señores socios y a sus esposas, y que pueden ser llevados a domicilio por un plazo máximo de 21 días.

H o r a r i o :

Lunes a viernes hábiles de 1600 a 1945

GUERRA DE PORTAAVIONES

Por el Teniente OLIVER JENSEN, U. S. N. R.

●

Libro traducido al castellano y editado por la Biblioteca del Oficial de Marina, que contiene interesantes narraciones de la Guerra en el Pacífico.

Precio del ejemplar: \$ 4.—

●

EN VENTA EN LA OFICINA DEL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Planificaciones - Organizaciones - Realizaciones

Por el Capitán de Fragata (T) Jorge F. Denax

Para que de las numerosas planificaciones, organizaciones y realizaciones que suelen surgir con propósitos contribuyentes al bienestar, progreso, eficiencia y rendimiento técnico-económico, puedan conseguirse óptimos resultados, es necesario que se disponga:

- 1º) De una exposición y descripción suficientemente clara y completa de lo que objetivamente se necesite realizar.
- 2º) De la suficiente capacidad, idoneidad, experiencia profesional especializada y acertado criterio de quien o de quienes tendrían la responsabilidad de proyectar, plantear o dirigir lo que se deseara realizar.
- 3º) De la austeridad moral y sentido de ordenamiento, disciplina, racionalización administrativa y funcional y empeñosa dedicación del personal.
- 4º) De la holgada disponibilidad de todos los medios y recursos necesarios para cumplir con los propósitos y realizaciones requeridas.
- 5º) Del apoyo moral y jerárquico de la superioridad y autoridades gubernamentales, cada vez que fuera necesario recurrir a ellas.
- 6º) Del austero y oportuno control en el correcto cumplimiento de las instrucciones y procederes, como así también con respecto al específico empleo y destino de los medios y recursos objetivamente asignados.
- 7º) Del respeto, justicia y humanas consideraciones para con el personal, estímulos y garantías por su laboriosidad, honradez, lealtad, iniciativa, corrección personal e interés por su seguridad, porvenir y bienestar.
- 8º) De las adecuadas previsiones y advertencias para el correcto cumplimiento de los compromisos contraídos y contra los riesgos consecuentes de asesoramientos y

procedimientos equivocados, o de aquellos otros que podrían realizarse sin autorización o con fines de dudosos propósitos.

- 9°) Del estímulo a la contribución publicitaria de los proyectos, planes, ideas e iniciativas de carácter público y al valioso aporte de toda crítica constructiva y bien intencionada especialmente cuando los dineros u otros recursos que han de asignarse con destino al bienestar colectivo o para beneficiar al patrimonio del estado pudieran correr el riesgo de ser erróneamente o ilícitamente utilizados.
- 10°) Del recíproco respeto y consideración ciudadana por los legítimos derechos de cada cual y de la predisposición a la cordialidad, buena voluntad, corrección, lealtad y seriedad en los tratos y compromisos comerciales.
- 11°) De las humanas, austeras y justas sanciones legales y morales para quienes atenten contra la tranquilidad pública o personal y para aquellos que procedan de mala fe o con propósitos o medios condenables, tanto por la sociedad como por las ordenanzas y leyes en vigencia.
- 12°) De las suficientes atribuciones para ejercer las investigaciones que correspondan, a fin de que puedan descubrirse los factores causantes de escasa producción, rendimiento o deficiente prestación de servicios, tales como los originados por incapacidad, desorganización, malversación, derroches, exceso de tareas, insuficiente estímulo, indisciplina, errores cometidos, frecuentes cambios o relevos en el personal, sabotajes, etc., cada vez que las circunstancias justifiquen tales medidas.
- 13°) Del dignificante ejemplo consecuente de los correctos procederes de aquellos Directores, Administradores, Gerentes, Jefes, que no usufructen en su beneficio ni de los recursos y medios confiados a su custodia o administración ni de su cargo para prodigar arbitrariamente empleos o favoritismos a personas incapaces de cumplir con eficiencia y corrección las tareas que se les asignen.

Si estas principales advertencias no se tienen en cuenta al planificar o al dirigir realizaciones, todo propósito de acción correría el riesgo de ser deficiente o resultar una simple expresión de deseos.

Situación de los retirados en las Fuerzas Armadas de la Nación

Por el Capitán de Fragata (R.A.) Alvaro Gómez Villafañe

CONSIDERACIONES PREVIAS

En nuestros oídos aún vibran y vibrarán mientras seamos sujetos de valores espirituales, las proclamas revolucionarias nacidas desde lo más profundo de la tradición militar que, sin distinción de jerarquías ni de situaciones de revista, incendiaron de fervor patriótico a nuestros corazones en la gesta común, culminando con la derrota del tirano, colmaron de orgullo el “ser” y con el reencuentro, dieron el mayor de los galardones a que militar alguno pueda aspirar y que es la satisfacción del deber cumplido.

Esos valores espirituales fueron los reales vencedores de la jornada y a ellos debemos el haber afianzado las condiciones de una Patria libre y soberana. Ellos no se conjugan en una persona ni en un grupo sino, en el caso particular, en toda la Institución que, como fragmento de la Constitución real del Estado, se antepone a cualquier mira unilateral, salvo de ser considerado lesivo a los más sagrados intereses y de acción negativa al “bien común”.

Es indispensable que la serena reflexión invada el ánimo, posponiendo intereses individuales que por su naturaleza han sido y son la causa directa del estancamiento orgánico, similar a la tiranía que petrifica todo progreso. La historia y los hechos recientes demuestran, sin lugar a dudas, a dónde conduce el individualismo o personalismo que carcome y corrompe toda ética y en lo militar conspira contra el genuino espíritu de cuerpo y, por ende, contra la disciplina, que es una cuestión de orden público.

Los muchos años de servicios, la constante observación leal en el significado y alcance y sobre todo el cariño entrañable que sentimos por nuestra Institución grande y sencilla, nos lleva a plantear este problema para que la Superioridad, a no dudarlo,

guiada por similar inquietud pueda resolverlo, ya que la ambición de todo oficial en actividad, aun cuando tenga la suerte de llegar a las más altas jerarquías, es, con toda seguridad, por ser humano, la de formar parte del cuerpo de retirados, si los designios eternos no disponen otra cosa.

Trataremos de analizar sucintamente la naturaleza jurídica del “ser” del militar, para entrar en la consideración del sujeto que lo sustenta, siendo éste transitorio; por ello debe cultivarse a dicho “ser”, porque sustenta valores espirituales que se mantendrán mientras el sujeto esté vivo y que se legarán a los que quedan.

Los recientes hechos revolucionarios lo han demostrado con toda evidencia, al no haberse discriminado si el “ser” pertenecía a un retirado o a un militar del servicio activo.

NATURALEZA JURIDICA DEL “SER” MILITAR

En la vida de relación, lo jurídico se forma con la defensa de los derechos y éste crea obligaciones, que incluye a la persona militar. Tratemos de individualizarla en relación con los miembros de la Institución a que pertenece y no con el Estado, cuestión de otro tema.

La persona militar, además de su natural procedencia como toda persona, lleva el aditamento de “militar”, nacido de la situación especial del derecho natural que un Estado tiene de la defensa interna y externa de la población, o sea de su real soberanía.

El ser militar lleva así una “condición” específica que nada ni nadie puede abrogar, ya que procede de la ley natural, fuera del alcance del hombre, y es sujeto de valores éticos que no se pierden mientras él viva; si muere, dichos valores quedan inmanentes y pueden ser poseídos por otros sujetos; de ahí que deben acreditarse y hacerse un culto de la tradición.

La “condición” de militar se defiende según las estipulaciones que por ley fija el Congreso de la Nación, por delegación imperativa de la ciudadanía y, una vez adquirida, es de naturaleza abstracta, que no se pierde sino con la muerte o sentencia de juez competente. Se deduce que la “condición” del ejercicio de las funciones inherentes al militar es la de permanecer viva o que la ley, por sentencia, se la limite en todo o en parte.

Distinta es la “capacidad” de ejercicio que se relaciona con

el físico de la persona, vale decir, con lo material, y ello debe acondicionarse con el tiempo y lugar donde debe desempeñarse. No se necesitará poseer igual físico para actuar en un buque que en un avión, en tierra o en un submarino, pero ello se relaciona únicamente con el físico y nunca con lo intrínseco, o valores intelectuales.

Las confusiones en este aserto han dado lugar a injusticias insalvables, obligando a alejarse valores efectivos, en circunstancias que podrían haber rendido más a los intereses de la Institución y a otros, precisamente, cuando su madurez mental se encontraba en las mejores aptitudes.

Los valores militares, por ser abstractos, no son función del físico de la persona que los sustenta, que es material, y no pueden concebirse, en su gradación intrínseca, sin declararlos concordantes con una adecuada madurez mental que se obtiene con los años y la experiencia de la vida y no de otra forma. El perfeccionamiento intelectual se obtiene con el estudio, pero la profundidad del pensamiento y la cultura militar que significa el cultivo de la profesión que no se saca de los libros, es expresa función de la antigüedad en la Institución, en su verdadera acepción.

Lo militar se contrapone a lo civil, porque lo primero pertenece al ejercicio de la milicia, que constituye un arte de hacer la guerra ofensiva y defensiva, y de disciplinar a los soldados para ella.

El arte, en su faz extrínseca, para la guerra, constituye el conjunto de preceptos y reglas necesarias para destruir al enemigo. En su faz intrínseca, se relaciona con los valores espirituales que deben ser conducidos y adiestrados por la práctica del servicio, dentro del margen que permita el reglamento, que debe ser amplio, mientras no lesione el orden disciplinario, porque esa es la derrota de la iniciativa, o libre acceso a positivos valores.

En la guerra, es ya conocido que el arma de naturaleza material se utiliza para destruir al enemigo y su eficacia depende del adiestramiento en saber descargarla en el momento propicio. La cuestión está en saber elegir ese momento propicio, que es el substrato de una actividad intelectual extraordinaria en la reunión de medios y de zanjamiento de dificultades innumerables, por la movilidad de recursos de toda especie del país, y que si no se está preparado con antelación, o sea durante la paz, conduciría a una derrota irremediable, en la guerra.

En el estar capacitado para elegir el momento propicio

juegan todas las fuerzas vivas de la Nación, en su especialidad y lugar, en el concepto de unidad de sentimiento y finalidad, impulsado por valores espirituales, que siempre deben cimentarse en tiempo de paz.

El militar, durante la paz, cualquiera sea su situación, debe ejercitarse en la función específica y el gobierno facilitarle los medios convenientes y adecuados al particular físico, aconsejables según un examen médico circunstancial. De éste resultará el lugar, el tiempo y funciones que deberá ejercitar conforme a la capacidad y no perder el rendimiento en favor de la Institución y menos en momentos que la naturaleza lo hace más apto. Lo contrario es conspirar contra la confianza depositada por la ciudadanía en las fuerzas armadas.

De este análisis resultaría que el militar, por mandato imperativo de la ciudadanía, nacido del derecho natural de defensa de la soberanía integral del pueblo, mientras viva y su físico le responda, debe ejercitarse en sus funciones específicas, para lo cual el gobierno debe crearle los medios apropiados, buscando que haga de su profesión un sacerdocio y fomentando el cultivo de los valores espirituales, sin menoscabarlos, dentro de un marco de responsabilidad y de integridad moral, con la seguridad del propio bienestar social a que como ciudadano, también tiene derecho.

El bienestar social debe ser el fundamento básico de la exigencia en el acertado cumplimiento de las obligaciones militares, por una adecuada remuneración y ayuda invisible a la familia militar, que surge de la situación especial en que la ciudadanía exige al militar para defender el bien común.

Concluimos que en el “ser” militar, substrato de valores morales, sólo puede extinguirse la capacidad de ejercicio con la muerte del sujeto; y éste, por mandato imperativo de la ciudadanía, debe cumplir la misión específica mientras que, por sentencia de ley, no se declare lo contrario.

ELEMENTOS DEL “SER” MILITAR

Son: sujeto, mando y facultades disciplinarias, siendo a su vez, factores del “arte” de la guerra. Al mando y facultades disciplinarias, de naturaleza abstracta, el sujeto los adquiere por el adiestramiento en el servicio y se cultivan y cimentan con la experiencia de los años; no pueden secuestrarse, por ser inherentes al “ser” militar, y debe reglarse el ejercicio según la situación

del servicio circunstancial. Ningún reglamento ni ley humana pueden eliminar el mando y las facultades disciplinarias del “ser” militar sin lesionar “la libertad”, substrato de valores propios que es necesario cultivar, y sólo pueden ser limitados.

Negar a un militar el ejercicio del mando y las facultades disciplinarias, es tratar de desespiritualizarlo de su condición de militar y devolverlo a la vida esencialmente ciudadana. Estos elementos son de fondo y la reglamentación debe circunscribirse a la gradación de su ejercicio sin desvirtuar el origen natural.

El mando militar emerge de la autoridad que la ley, por delegación de la ciudadanía, concede al superior sobre los subordinados y éstos tienen la obligación de obedecerle. Deducimos que el mando se consustancia con la obediencia y de allí resultan las facultades disciplinarias según las distintas jerarquías militares, para que la obediencia no sea un elemento subjetivo, sino real y objetivo.

La disciplina corresponde a la observancia de las leyes y ordenamientos de la profesión militar, que se cimentan con la obediencia. Y la facultad disciplinaria es una potencia moral propia del militar para mantener el orden disciplinario, con la responsabilidad de la propia jerarquía. La jerarquía concierne a los grados y dentro de éstos a la antigüedad de empleo, y esta antigüedad que significa el tiempo transcurrido en el grado, no debe ser desvirtuada por la *precedencia*, que a nuestro entender obedece a razones de cargo, sin invalidar los derechos propios que da la antigüedad con relación a otros menos antiguos y que deben respetarse, con fines de bien común.

Hechas estas consideraciones, vamos a la ley 13996 y Decreto N° 21273, relacionándolo con el personal retirado.

SITUACION DEL PERSONAL RETIRADO

El art. 4° prescribe que este personal tendrá estado militar, que se pierde por baja.

El estado militar es una condición o calidad de la persona militar en su relación con las personas civiles o que no son militares, y la ley manda que esa calidad sólo se pierde por baja. Deducimos que el personal retirado no pierde su estado militar, sino por baja.

Pero los incisos 6° y 7° del art. 7°, le cercenan las funciones de “comando” en las fuerzas armadas y las facultades discipli-

rías, “salvo en el caso en que reviste en situación de retiro activo, “ en que las tendrá solamente con respecto al personal directamente a sus órdenes” (lo que da idea de divisibilidad).

El “comando” es sinónimo de mando militar. Surge que la ley abroga los dos elementos del “ser” militar que, por ser contrarios a la ley natural, adolece de una nulidad insanable. Las facultades disciplinarias nunca pueden ser divisibles.

No puede entenderse un estado militar sin mando ni facultades disciplinarias, producto de un personalismo exagerado, aunque la misma ley reconoce que el personal retirado tiene estado militar.

La ley comprime esos dos elementos del “ser” militar, los que siguen su cauce natural en cuanto la ley natural actúa, como se ha demostrado especialmente en este último acto revolucionario, en que los retirados ejercitaron por mandato de la ciudadanía el mando y las facultades disciplinarias propias, sin que nadie pretendiera abrogarlos.

Pensamos que la *gradación* del mando y de las facultades disciplinarias dependen únicamente de la situación de revista y no de otra causa. Con limitar las funciones que podrán desempeñar los retirados en el servicio de las fuerzas armadas, se terminaría el problema, pero esa limitación no debe comprender al mando y a las facultades disciplinarias, inherentes a la condición de militar, cualquiera sea la situación de revista.

Un análisis exhaustivo de la citada ley con estos argumentos que consideramos esenciales, nos llevaría a establecer defectos que pueden conspirar en contra del bien de la Institución y que es indispensable eliminar, con lo que se consolidaría los vínculos afectivos de la gran familia militar y el cultivo de sus tradiciones gloriosas, que se comienza al inculcar por hechos el respeto y consideración a que tienen derecho los que han ido dejando, por imperio de la naturaleza, su lugar a sujetos más jóvenes con una gran esperanza en el ideal de la Patria.

Creemos haber demostrado en apretada síntesis, que las facultades del mando y disciplinarias son inherentes al “ser” militar que nada ni nadie pueden abrogar, sino por sentencia de tribunal competente, y que, sobre esta base, debe efectuarse una cuidadosa revisión de la citada ley, eliminando todo personalismo, con fines del bien común militar.

Notas Profesionales

ARGENTINAS

HOMENAJE AL ALMIRANTE GUILLERMO BROWN.

Un nutrido marco popular prestó su adhesión al acto realizado el 3 de marzo pasado, por el cual la Marina de Guerra rindió homenaje al almirante Guillermo Brown, frente a su monumento, con motivo de cumplirse el 99° aniversario de su fallecimiento.

La ceremonia fue presenciada por el señor ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung, que presidía la ceremonia, el comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas, el subsecretario de Marina, contraalmirante Arturo H. Rial, autoridades del Ministerio de Ejército y Aeronáutica, agregados navales extranjeros e invitados especiales.

El programa se inició con el izamiento del pabellón nacional y la bandera conmemorativa, insignia del almirante Brown, entonándose luego las estrofas del Himno Nacional. Acallados los acordes de la canción patria, hizo uso de la palabra el capitán de navío aviador naval D. Raúl González Vergara, quien en una sencilla alocución, destacó los aspectos más relevantes de la personalidad del almirante Brown.

Posteriormente, y en nombre de la Marina de Guerra, los contraalmirantes Hartung, Rojas y Rial colocaron una ofrenda floral al pie del monumento, significando así el homenaje de la institución.

Sucesivamente, delegaciones del Ministerio de Ejército, de Aeronáutica, agregados navales extranjeros, Intendencia Municipal de la Capital y numerosas otras instituciones civiles y militares rindieron también su homenaje ante la figura del almirante.

(Periodística.)

INAUGURACIÓN DE LOS CURSOS EN LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL.

Palabras pronunciadas por el señor comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas.

Excelentísimo señor Presidente de la República, señores ministros, señores oficiales superiores, jefes y oficiales:

En mi carácter de comandante de Operaciones Navales y con la correspondiente venia del señor ministro de Marina, tengo el alto honor de expresar al señor Presidente de la República el agradecimiento de la Marina de Guerra toda por la circunstancia de haber puesto un paréntesis a su abrumadora e infatigable labor gubernativa, para acudir al seno de esta casa de altos estudios navales, prestigiando con su presencia la iniciación de los cursos de la Escuela de Guerra Naval para el corriente año.

Mucho tiempo hace que este instituto no escribía en su historial la presencia del primer magistrado de la Nación, y hoy nos sentimos orgullosos y honrados por tenerlo junto a nosotros, no sólo por ser el jefe del Estado, sino también nuestro comandante en jefe y además unir a aquellos títulos, el de general de nuestro querido Ejército.

Por ello su presencia asume particular proyección e interpretamos su gesto como una prueba más de consideración hacia quienes estamos plenamente identificados con los nobles e irrenunciables principios de libertad, justicia, democracia y honestidad, que inspiran su obra al frente del gobierno de la Revolución Libertadora.

Me complazco, asimismo, en agradecer a los señores ministros militares y altas autoridades de las fuerzas armadas de la Nación su presencia en esta Escuela, la que siente así fortalecido su espíritu al recibir el aliento de quienes en esta histórica etapa de nuestra vida nacional cargan sobre sus hombros la enorme responsabilidad de conducir los destinos de las instituciones hermanas, al par que sostener un gobierno cuya acción es la expresión de la voluntad de sus fuerzas armadas.

Es oportuno ahora reflexionar brevemente sobre la importante misión que cumple la Escuela de Guerra Naval.

A ella ingresan nuestros jóvenes jefes, después de haber dedicado sus energías al progreso de la marina, en una faz esencialmente técnica y después de haber contribuido a cimentar la disciplina y a desarrollar la capacidad profesional de sus subordinados, en contacto directo con el personal y al frente de los servicios de mantenimiento y empleo de las armas, mecanismos, equipos e instalaciones, que forman un buque o unidad aeronaval.

En la Escuela Naval se les dio un tipo de educación que estimamos es el adecuado para un joven oficial que ha de ingresar a una marina en que se requiere una dosis apreciable de conocimientos técnico-profesionales, una cultura humanística equilibrada y una claro concepto de sus deberes como militar y como ciudadano de un país esencialmente democrático.

Superadas las etapas formativas de la Escuela Naval, se cumplen las informativas y de capacitación especializada en los cursos subsiguientes. Todo ello permite que los oficiales subalternos cumplan sus tareas en un nivel de eficiencia del que no estamos desconformes, pero se procura elevar continuamente, revisando métodos y planes de acuerdo a las previsiones que es posible efectuar y teniendo en cuenta la información extranjera y la propia experiencia acumulada.

La función que cumplen nuestras escuelas de cadetes y oficiales subalternos trasciende en el resultado de nuestras ejercitaciones y en el estado

de mantenimiento de nuestras viejas unidades, tanto como en la acertada ejecución de las directivas que imparten los comandos y en la identificación de ideales y principios en todos los escalones de la jerarquía.

Hoy toca a estos oficiales así capacitados, entrar en una nueva etapa de su vida profesional. Jóvenes jefes, no ha mucho incorporados a esta categoría, deben prepararse para afrontar tareas que corresponden a la función que es desiderata de quienes abrazan la carrera de las armas: el comando.

Para ello la Escuela de Guerra Naval ha de dotarlos del bagaje de conocimientos que sobre táctica y estrategia habrán menester para fundamentar sus decisiones, cuando en el puesto de mando, buques, aviones y tripulaciones, estén confiados a su pericia. Ya habrán formado en la escuela de la práctica su ojo marinerío; ahora deberán resolver las situaciones con criterio doctrinario, para que el conjunto de unidades que integren las fuerzas navales y aeronavales operen como conducidas bajo un sólo mando.

Y precisamente es éste un aspecto fundamental de la misión que tiene esta escuela: la unificación del criterio doctrinario; no encerrado dentro de cánones que a manera de reglamento fijen la conducta en cada caso, sino en forma de normas elásticas que inteligentemente aplicadas produzcan unidad de acción.

También esta Escuela les enseñará a ser ordenados y conscientes en la preparación de los planes operativos, para que ninguna omisión pueda ser causa de un erróneo enfoque del problema, y además al dárselos normas para su confección se facilitará la correcta interpretación de la voluntad del que manda por parte de los escalones subordinados.

Al mismo tiempo, este instituto continuará desarrollando sus planes de estudio dentro de una concepción política correspondiente a una nación democrática reconociendo sin ninguna clase de reservas, como lo ha hecho hasta el presente, que el poder militar está subordinado al poder político del Estado.

No aceptará por lo tanto que sea el Estado Mayor General Naval quien fije normas ni rumbos a la política internacional del Estado, pero sí deberá admitir y tener en cuenta en sus apreciaciones que ese organismo naval puede y debe aportar su colaboración para el obtención de las fórmulas más adecuadas a la política concebida y fijada por el gobierno nacional.

Sin embargo, no nos debemos considerar satisfechos con sólo haber cumplido esa misión. Una etapa más importante aún queda por lograr, cual es avanzar en la unidad doctrinaria de las tres fuerzas armadas de la Nación, sin lo cual la organización militar del país tiene un punto de discontinuidad que atenta contra las posibilidades de su defensa. Los esfuerzos aislados, aunque estén inspirados en sabios conceptos profesionales, sólo se traducen en energías mal aprovechadas que prolongan los esfuerzos y sacrificios que impone la guerra o que se traducen en el fracaso de operaciones y campañas, y tal vez en la derrota final, por errónea interpretación de las directivas del Comando Supremo de la Guerra, e imposibilidad de entendimiento en los niveles operativos comunes a más de una fuerza.

Sólo la coordinación y la cooperación, aprendidas y practicadas en las aulas y organizaciones de comando y estados mayores, y en el terreno cuando sea posible, así como su inculcación permanente y sistemática en las mentes de quienes han de comandar, puede disminuir los riesgos de un fracaso nacional en el desarrollo de la guerra. La guerra moderna no la gana un hombre ni una fuerza; es un trabajo de equipos, de grandes equipos y para poder cumplirlo hay que hablar el mismo idioma militar, aunque cada fuerza conserve su modalidad propia por el ambiente en que desarrolla sus actividades.

Los institutos de altos estudios, como esta escuela y sus similares del Ejército y de la Aeronáutica, tienen ante sí un ancho campo de acción para

cumplir aquel objetivo en la preparación para la guerra integral, que es la única que hoy podemos concebir para la defensa de nuestro país con amplias fronteras terrestres y marítimas, con una corriente de comercio exterior casi exclusivamente marítima y en la era de la aviación ultrarrápida.

Concurrentemente, al par que cumplen aquella misión de entendimiento profesional, nuestras escuelas de altos estudios propenderán a una más estrecha identificación espiritual de los cuadros superiores de las tres fuerzas, en busca de una unidad basada en un común concepto del deber y del patriotismo conducente a lograr la más sólida cohesión e indestructible camaradería, imprescindible para que en los momentos de prueba, el esfuerzo mancomunado de todos ofrezca los puntos de apoyo que el país necesita, tanto en la paz como en la guerra para continuar el rumbo fijo y sin demora ni regresiones sectarias y antinacionales, en procura de su destino histórico dentro del mundo occidental y el continente de la hermandad americana.

Los cursos del año 1956 se inician bajo el signo promisorio de la Revolución Libertadora en marcha, ganada por la ciudadanía y sus fuerzas armadas.

La Escuela de Guerra Naval, al cumplir mis directivas de inmediato acercamiento a sus similares del Ejército y de la Aeronáutica, tendrá muy en cuenta la deuda inmensa que el país entero —y con él también la Marina de Guerra— ha contraído con su Ejército y con su Aeronáutica Militar.

Esta deuda no está sólo en las acciones militares cumplidas en la campaña revolucionaria del 16 al 22 de septiembre, que sólo pudo ganarse por el esfuerzo mancomunado de las tres fuerzas en sus respectivos campos de acción. Esta deuda está también, y la Marina de Guerra jamás lo olvidará, en la infatigable y tenaz resistencia que tan elevado número de camaradas militares y aviadores opuso a los avances de la dictadura, en el largo período de su entronización.

Prueba de ello son los innumerables retiros y bajas de jefes y oficiales producidos en aquel sombrío período, así como los exilios y las condenas en prisiones y cárceles a que fueron sometidos por largos años tantos dignos y altivos camaradas.

A todos ellos, a sus nobles reacciones personales, a las soledades y privaciones que pasaron ellos, sus esposas y sus hijos, al sacrificio de sus carreras, al derrumbe de sus miras profesionales, al mantenimiento de una moral firme inspirada en las más puras tradiciones sanmartinianas que los hombres de nuestro glorioso Ejército y de nuestra magnífica Aeronáutica, supieron preservar abnegadamente desde fuera o desde dentro de los cuadros del servicio activo; a los innumerables camaradas que durante la campaña libertadora se esforzaron por luchar y lo hicieron o no con diversa suerte personal, a todos ellos, en fin al Ejército y a la Aeronáutica en conjunto, debe estar la Patria agradecida y la Marina de Guerra lo reconoce y lo proclama hoy, en que todos somos soldados unidos en una sola voluntad y en un solo ideal: el de asegurar la libertad de nuestra tierra.

Por todo ello; por todo lo que representa nuestro Ejército cargado de gloria, libertador de medio continente; por todo lo que significa para la defensa nacional nuestra gallarda Aeronáutica, a la que también pertenecen las glorias militares y navales de nuestro pasado; porque ambas instituciones hermanas lograron cultivar en clima absolutamente hostil, el sublime brote de rebeldía que nutrido en la savia del patriotismo fructificó en lo que con orgullo de argentinos llamamos la Revolución Libertadora, es que la Marina de Guerra las admira y respeta, y esta Escuela de Guerra Naval ha de estar alineada en el mismo sentimiento.

Señor director: a vuestra capacidad entregamos este grupo de jefes cursantes. Confiamos en que les informaréis correctamente y en que sabréis

exigirles un ordenamiento de estudios, de pruebas, de razonamientos y de ejercicios encuadrados en nuestra doctrina de utilización de las fuerzas, sin que por ello deba exigirse un desarrollo estático del plan de estudios.

Señores jefes cursantes: la limitación de tiempo os exige este año un esfuerzo mucho mayor. Lo realizaréis con la misma fe, entusiasmo y amor a la institución, que reconozco en vosotros.

La Marina y el país auguran a la dirección y al alumnado pleno éxito en la misión encomendada y no dudan que la cumplirán inspirados en las más nobles tradiciones navales.

Excelentísimo señor presidente: con vuestra venia, declaro inaugurados los cursos del año 1956 de la Escuela de Guerra Naval.

Clase inaugural dictada por el director de la Escuela de Guerra Naval, capitán de navío Horacio E. Esteverena.

Señores jefes alumnos:

Al iniciar las actividades del año naval, deseo especialmente destacar ante ustedes, el significado de la presencia del Excmo. señor Presidente Provisional de la Nación, del Excmo. señor Vicepresidente Provisional y Comandante de Operaciones Navales, de SS.EE. los señores ministros militares y de los más altos jefes de las fuerzas armadas.

En el momento histórico que vive la República, trascendentales problemas de gobierno ocupan, en los más altos escalones de su conducción, todo el día de trabajo, razón por la cual no dudo que los señores jefes alumnos sabrán valorar debidamente el interés y apoyo que significa tan calificada concurrencia a este acto. Circunstancia que al honrarnos, nos impone intensificar nuestros esfuerzos en bien de la institución y de la Patria.

Esta breve clase inaugural abarcará dos aspectos, que estimo fundamentales :

- 1º) Explicación sintética de la misión de la Escuela de Guerra Naval y de los dos cursos básicos que se dictarán en el corriente año, con sus tareas contribuyentes, establecidas en los correspondientes planes de estudio en vigor, los que se han ajustado a las necesidades actuales de la Marina.
- 2º) Breve referencia, que puede considerarse como una directiva general, sobre la conducción de la enseñanza y las relaciones funcionales que deben existir entre los términos de ese binomio inseparable "profesor-alumno", de cuyo trabajo en equipo, entendimiento mutuo, y real y sincera colaboración, depende el éxito de la enseñanza, es decir, de la Escuela de Guerra Naval, que en última instancia es el éxito de la Marina en la capacitación de sus jefes para la *conducción y sostén* de las operaciones navales.

En el cuadro proyectado, se indica la misión de este instituto y las misiones contribuyentes de los cursos generales y de logística.

En lo concerniente a las tareas a realizar, para el cumplimiento de dichas misiones; el Plan de Instrucción del Curso General contempla el desarrollo puntualizado en el cuadro que se proyecta.

En forma equivalente, podemos apreciar en otra proyección el Plan de Estudios correspondiente al curso de Logística.

Ambos planes generales de enseñanza se ponen en ejecución mediante el desarrollo de conferencias, clases, temas individuales y en equipo y juegos de guerra, ya sea en la Carta Estratégica o Tablero táctico, de acuerdo con los planes contribuyentes cuyos lineamientos fundamentales pueden apreciarse en el gráfico que se proyecta.

Señores jefes alumnos: deseo puntualizar muy especialmente el esfuerzo que ha hecho la Marina para abrir las puertas de la Escuela de Guerra Naval este año. Es de ustedes conocida la demanda de jefes y oficiales que motiva el mantenimiento de un alto nivel de adiestramiento en el mar.

A lo anterior se ha sumado la necesidad de destacar oficiales para el cumplimiento de tareas, en el orden estatal, impuestas por la responsabilidad asumida por las fuerzas armadas de la Nación en la hora presente.

Este hecho significativo impone nuestra máxima dedicación, única forma que el esfuerzo realizado dé sus frutos, los que se traducirán en una mayor eficiencia en el apresto y utilización de nuestro poder naval.

La guerra constituye indiscutiblemente la mejor escuela para los conductores al ejercitar intensamente sus aptitudes e influenciar sus facultades. Contiene en sí misma las condiciones para ser insuperable puesto que encierra todos los objetivos de la preparación y de la conducción.

Como es lógico, la guerra no se hace para instruir, y aun cuando prepare en grado superlativo sin proponérselo constituye una finalidad, en el orden militar, a la que se impone llegar con aptitudes.

Por otra parte, no se provocan guerras con la exclusiva finalidad de instruir conductores militares; sus consecuencias son demasiado graves y la experiencia es siempre excesivamente cara.

El fin de la preparación es colocarnos en las mejores condiciones para triunfar, dándonos las herramientas de trabajo para que en un momento dado, apremiados por las circunstancias, forjemos una correcta resolución militar, pues nada es más cierto que lo expresado por el mariscal Foch:

“En el campo de batalla no se estudia; simplemente se hace lo que se puede para aplicar lo que se sabe.”

Cae dentro de la responsabilidad de las escuelas de guerra proveer a los cuadros superiores de los oficiales, la preparación básica para ejercer con éxito la conducción de la guerra en el nivel que impone la cadena de comando. Para ello se estimula el pensamiento militar tendiente a desarrollar el correcto juicio profesional que permita a la planificación y conducción de las operaciones; ése será nuestro objetivo, y sin pretender ser infalibles ni dar “recetas para el éxito”, proporcionaremos los fundamentos básicos para el ejercicio del comando que es la tarea más honrosa que podemos cumplir los que tenemos el privilegio y la responsabilidad de vestir el uniforme que nos identifica como miembros de las fuerzas armadas argentinas.

La enseñanza de la conducción operativa y táctica se hace mediante el juego de guerra en el cual se aplican las reglas de maniobra; sobre esto deseo puntualizar que dichas reglas existen para “trasladar” el campo físico de la guerra al campo ficticio del tablero o carta, reproduciendo lo más fielmente posible el efecto de las armas, los medios de combate y las características del teatro de operaciones cuyos factores geográficos, oceanográficos, hidrográficos y meteorológicos tienen influencia extraordinaria en la conducción de la maniobra; pero no debe especularse con las reglas; todas las resoluciones, computando debidamente los rasgos del poder relativo, deben apoyarse firmemente en nuestras doctrinas para la conducción de las fuerzas navales, cuya oportuna y eficaz aplicación estará influenciada por el correcto juicio profesional, ante el caso concreto.

La Dirección de la Escuela de Guerra propicia el debate libre dentro del orden que impone la conducción de la materia. Trataremos de contestar todas las preguntas y disipar las dudas, para lo cual utilizaremos la experiencia dejada por los distinguidos jefes que nos precedieron en el ejercicio de la cátedra y el valioso aporte de los señores asesores navales de la armada de los EE.UU. y los profesores externos; cuando dentro del marco

de mi responsabilidad no pueda resolverse integralmente un problema planteado, recurriré a mi escalón superior, el Comando de Operaciones Navales, en procura de una directiva tendiente a unificar criterios; a su vez la Escuela de Guerra Naval actúa en estrecha colaboración con el Estado Mayor General Naval en la actualización de doctrinas, para lo cual trataremos de aprovechar las conclusiones obtenidas de los estudios militares y las sugerencias constructivas de los señores jefes alumnos. No dudo que en este campo el resultado del esfuerzo coordinado será de positivo beneficio.

Señores profesores: enseñar es estimular el pensamiento; al establecer las condiciones para el ejercicio de esa importante tarea, lo primero que surge a mi mente es la vocación.

La vocación es la voz interior que nos llama hacia la profesión y ejercicio de una determinada actividad. La vocación genuina, pudiéramos decir ideal, es algo muy parecido al amor. Por lo tanto, una pasión, que tiene las características del amor, es decir: la exclusividad en el objeto amado y el desinterés absoluto en servicio.

La vocación auténtica no es nunca platónica sino que implica inmediatamente el "servir" al objeto de la vocación. Para enseñar hay que "servir" y se necesita ante todo, dones innatos y magníficos del alma y de la personalidad entera.

He podido apreciar la vocación, capacidad y entusiasmo de los señores profesores que me secundarán en el cumplimiento de mi misión, por lo cual desde ya descuento que nuestra tarea será fácil y agradable.

Deseo puntualizar la necesidad de establecer la máxima coordinación de esfuerzos entre el cuerpo docente y los jefes alumnos especialmente durante el corriente año lectivo en el que se ha impuesto, en cumplimiento de las directivas del señor comandante de Operaciones Navales, un fuerte ritmo de trabajo.

Veo con agrado y agradezco en nombre de la Escuela de Guerra Naval, la participación en la función docente del doctor Isidoro Ruiz Moreno (h.), bien conocido por los oficiales de marina por haber ejercido en otros años la cátedra de Política Internacional, siguiendo la magnífica trayectoria dejada por su ilustre padre en igual función.

El contar además con la eficiente y entusiasta colaboración de los señores profesores de Guerra Terrestre y Guerra Aérea Estratégica, distinguidos representantes de nuestro Ejército y Fuerza Aérea, contribuye no sólo a ilustrarnos sino también a fortalecer los ya tradicionales lazos de hermandad que existen entre los integrantes de las tres ramas responsables de la defensa nacional.

Señores asesores navales de la Armada de los EE. UU: representáis la experiencia de la guerra vivida por la marina más poderosa a flote y valoramos debidamente vuestro asesoramiento. La posición espiritual e intelectual de la Marina de Guerra argentina se puede expresar con toda claridad porque tiene la sencillez de los nobles pensamientos: orgullo de nuestras tradiciones navales, respetuosa dignidad, extraordinarias inquietudes profesionales, modestia para aprender y un gran sentido moral de la vida.

No temáis herir nuestra susceptibilidad al expresar vuestro asesoramiento; toda acción recomendada será debidamente evaluada, a fin de perfeccionarnos en el arte de la guerra. Os consideramos partícipes de nuestras inquietudes y estrechos colaboradores en la consecución del éxito de los cursos de guerra naval.

Señor Comandante de Operaciones Navales: en el sentido espiritual, la Escuela de Guerra Naval "zarpa hoy" para cumplir la orden recibida.

(Informativo.)

TAREA CUMPLIDA DURANTE LA VIGÉSIMA CAMPAÑA ANTÁRTICA.

Durante el desarrollo de la XXª Campaña Antártica, la Fuerza Naval Antártica desplegó una compleja labor. La misma estuvo a cargo de las tripulaciones del rompehielos "*General San Martín*", transporte "*Bahía Aguirre*" y buque hidrográfico "*Chiriguano*", del personal estacionado en las bases y destacamentos de la marina de guerra en el sector antártico argentino y de los grupos científicos que viajaron con las naves de la armada. Las actividades cumplidas pueden resumirse en estos cinco puntos:

- 1) Superando las habituales dificultades meteorológicas, las naves navegaron por segunda vez a través de las aguas del Mar de Weddell.
- 2) Por medio de radioaficionados que la Fuerza trasladó hasta las islas Sandwich del Sur, se realizaron transmisiones radiales. Además del transporte, la Fuerza Naval Antártica facilitó la colaboración de personal especializado y elementos técnicos para la instalación de las estaciones.
- 3) Se relevó y reaprovisionó al personal del ejército en las bases "General San Martín" y "General Belgrano" y al de los destacamentos permanentes de la marina de guerra.
- 4) Las funciones de estudio e investigación, a cargo de la comisión científica que destacó el Instituto Antártico Argentino, contó con apoyo en toda forma, por parte de la marina de guerra.
- 5) Se llevaron a buen término todo tipo de observaciones y registros: relevamientos aerofotográficos, aerofotometría, hidrometría, estudios hidrográficos, ictiológicos, balizamientos, levantamientos fotográficos, etc. Todos ellos contaron con la valiosa colaboración de los helicópteros que transporta el rompehielos "*General San Martín*".

Las naves de referencia atracaron en Puerto Nuevo el 12 de marzo.

(Informativo.)

SE DISPUSO EL ASCENSO POST - MORTEM DE PERSONAL NAVAL FALLECIDO EN ACCIÓN DE GUERRA DURANTE LA CAMPAÑA LIBERTADORA.

El Ministerio de Marina ha dado a conocer un decreto del Poder Ejecutivo, por el cual se asciende "post mortem", a personal naval fallecido durante las acciones revolucionarias del 16 de junio y 16 de septiembre de 1955.

En los considerandos de la resolución se expresa que el holocausto de tantas vidas, es el alto precio que demandó la Patria para su liberación, mereciendo por ello el reconocimiento de sus conciudadanos. Se agrega que es deber del gobierno provisional, premiar tanto sacrificio acordando "post-mortem" el ascenso al grado inmediato superior del personal superior y subalterno y asignando al personal de cadetes y conscriptos el grado correspondiente.

La parte dispositiva del decreto establece el ascenso al grado inmediato superior del siguiente personal: con anterioridad al 16 de junio de 1955: vicealmirante Benjamín B. Gargiulo, y con anterioridad al 16 de septiembre de 1955, al capitán de corbeta Eduardo Aníbal Estivariz; teniente de corbeta Miguel Eduardo Irigoín; teniente de navío (T) Alejandro Leopoldo Sabores y teniente de fragata Ing. Esp. Miguel Angel Babini; suboficial 1° aeronáutico Juan Ignacio Rodríguez; suboficial 2° radiotelegrafista José Rubianes; suboficial 2° señalero Angel Ribes; cabo principal, banda lisa, Raymundo Fiepo Fossatti; cabo principal, maquinista, Juan Carlos Berezoski; cabo 1° I. M. Lucio Felipe Andrada; cabo 2° oficinista naval, Juan Hladky; marinero 1° artillero, Raúl Héctor Machado; marinero 1° cocinero, Juan de Dios Vega, y marinero 2° de mar, Mateo Vigna.

Se asigna el grado de guardiamarinas del cuerpo general, con anterioridad al 16 de septiembre de 1955, a los cadetes Carlos Alfredo Cejas y Edgardo Luis Guillochon, de 4° y 2° año, respectivamente.

Se asigna también el grado de cabo 2° de mar, con anterioridad al 16 de junio de 1955, al conscripto clase 1934 Juan Martín González, y con anterioridad al 16 de septiembre de 1955, a los conscriptos clase 1933 Carlos Demetrio Dalmazo y Walter Susano Pérez; clase 1934, Jorge Tomás Quigley, Mario Agustín Cerisola, Mario Bruno Abenante y Lino Miguel Aramayo.

El decreto aludido está refrendado por los ministros de Ejército, Marina y Aeronáutica y por el vicepresidente de la Nación.

(Informativo.)

COLISIÓN.

Durante la noche del día 15 de marzo pasado, los cruceros A.R.A. "9 de Julio" y "General Belgrano", mientras realizaban una maniobra tuvieron una colisión, como resultado de la cual sufrieron daños en partes no vitales que no afectan su capacidad combativa y sin que se registraran desgracias personales.

(Informativo.)

ENTREGA DE UN PABELLÓN DE GUERRA AL ROMPEHIELOS “GENERAL SAN MARTÍN”.

A bordo del rompehielos A. R. A. “*General San Martín*” llevóse a cabo, con la presencia del señor ministro de Marina, la ceremonia de recepción de un pabellón de guerra donado a la nave por el Círculo de Oficiales de Mar.

El pabellón fue bendecido por el capellán del buque, teniente de fragata Emilio Rezzoni, y rindieron los honores correspondientes efectivos de una compañía de marinería, con bandera y banda, formados en el muelle de la dársena “A” de Puerto Nuevo.

(Periodística.)

EL MINISTRO DE MARINA VISITÓ PUERTO BELGRANO.

El ministro de Marina, contraalmirante Hartung, acompañado por su ayudante secretario, capitán de fragata Antonio H. Rivolta, y el comandante en jefe de la Flota de Mar, contraalmirante Adolfo B. Estévez, realizó una rápida visita a la Base Naval de Puerto Belgrano, saliendo del aeroparque el 26 de marzo por la mañana en un avión de la marina y regresando en horas de la tarde del mismo día.

(Informativo.)

VIAJE DE INSTRUCCIÓN DEL TRANSPORTE DE ATAQUE A.R.A. “BAHÍA THETIS”.

El transporte de ataque A. R. A. “*Bahía Thetis*”, al mando del capitán de fragata Alberto M. de Marotte, inició, el 4 de abril, un nuevo viaje de instrucción conduciendo a los cadetes del último curso de la Escuela Naval Militar.

En el día mencionado, por la mañana, el buque fue visitado por el Excmo. señor presidente provisional de la Nación, general de división D. Pedro Eugenio Aramburu, acompañado por el ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung, siendo recibido a bordo por el comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas y el comandante de la nave, y rindiéndosele los honores de ordenanza.

Luego de saludar a los miembros de la plana mayor y revistar al cuerpo de cadetes, previo un toque de atención, se dio lectura a la *Orden de Zarpada*, suscrita por el general Aramburu, cuyo texto es el siguiente:

Como Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas de la Nación, he querido concurrir a esta nave para cumplir con la grata obligación de impartir la *Orden de Zarpada* y despedir al buque-escuela de la Marina de Guerra.

El transporte de ataque “*Bahía Thetis*”, heredero de las glorias y las proezas marineras de la fragata “*Sarmiento*”, se apresta a hacerse a la mar, llevando a su bordo una nueva generación de futuros oficiales, que han de incorporarse, luego de cumplir este viaje, y con la experiencia que el mismo debe depararles, al servicio naval activo.

A través de los mares, esta nave llegará a varios países del nuevo y del viejo mundo, y será así portadora del nuevo mensaje que la Nación Argentina quiere hacer conocer a todas las naciones del orbe.

Y ese mensaje no es otro que el de la libertad y la dignidad recuperadas por nuestro viril esfuerzo, y del espíritu de fraternidad y paz que nos anima.

Cuando lleguéis a cada puerto, recordad que ese pabellón que ondea al tope de vuestro mástil, debe ser hoy como antaño y como siempre, símbolo de un pueblo que quiere mantener un puesto de privilegio entre los estados civilizados, y que es heredero de un pasado de gloria y nobleza que no debe ni puede ser olvidado.

Llega hasta nosotros el mandato que emerge de nuestra gesta emancipadora, de nuestra organización constitucional y de nuestras luchas por la libertad. Mandato que nos enorgullece y que por ello mismo nos obliga aún más.

La Patria os confía el deber de mantenerlo incólume, de cumplirlo con lealtad y de defenderlo con vigor.

Sé que así habréis de hacerlo, porque la Marina de Guerra siempre supo cumplir esos compromisos de honor, como digna heredera de las virtudes personales y militares del gran almirante Brown.

Señor comandante: sobre vos recae la difícil tarea de conducir esta nave y comandar a sus tripulantes, inculcándoles un elevado sentido de la disciplina, de la práctica militar y de las obligaciones y deberes que ella impone.

Seréis secundado en esa labor por todos los oficiales de la plana mayor, quienes comparten así la responsabilidad que os corresponde.

En cuanto a los suboficiales, cabos, marineros y conscriptos que han sido designados para hacer este crucero, espero que comprendan —lo sé de cierto— que deben responder con creces a la confianza que en ellos se ha depositado.

Cadetes del buque escuela “*Bahía Thetis*”: debéis educaros en la disciplina castrense, profundizar vuestros conocimientos profesionales, y adquirir el sentido del sacrificio que exige el servicio activo. Pero sobre todo, recordad que vestís un uniforme que es representativo, ante propios y extraños, de la Patria que os envía en este nuevo viaje de instrucción.

Tripulantes de esta nave: que los hombres del mundo adviertan en todos vosotros que venís de una tierra de libertad, de democracia, y en la que alienta el deseo de su progreso y felicidad, abierta a quienes quieran habitar en el suelo argentino.

Señor comandante: que Dios guíe vuestros derroteros. Podéis soltar amarras, sabiendo que la Patria os acompaña.

Momentos más tarde el jefe del Estado abandonaba el “*Bahía Thetis*” rindiéndoselo nuevamente, como a su llegada, los honores militares correspondientes a su investidura.

El itinerario.

El itinerario que cumplirá el “*Bahía Thetis*” durante su viaje de instrucción es el siguiente: salida de Buenos Aires el 5 de abril

y llegada a Mar del Plata el día 7. El 9 dejará dicho puerto para arribar el 11 a Puerto Madryn, donde permanecerá hasta el día 13. Al día siguiente llegará a B. Camarones y tras una permanencia en dicho puerto de algunas horas zarpará para Comodoro Rivadavia, donde se espera su arribo para el día 15. Proseguirá luego su itinerario de acuerdo con el siguiente plan: salida de Comodoro Rivadavia el 17; llegada a Puerto Deseado el 18; salida de Deseado el 20, llegada a San Julián el 21; partida el 22, llegada a Valparaíso el 9; salida el 14, llegada a El Callao el 19; el 25; partida el 27, llegada a Ushuaia el 30; salida el 2 de mayo, llegada a Valparaíso el 9; salida el 14, llegada a El Callao el 19; salida el 24, llegada a Cartagena el 31; salida de Cartagena el 4 de junio, llegada a Aruba el 6; salida de Aruba el 6, llegada a La Guayra el 7; salida el 12, llegada a Madeira el 23; salida el 25, llegada a Darmouth el 30; salida el 8 de julio, llegada a Amberes el 10; salida el 17, llegada a Boulogne Sur Mer el 18; salida el 22, llegada a Barcelona el 28; salida el 6 de agosto, llegada a Marsella el 7; salida el 18, llegada a Génova el 19; salida el 26, llegada a Nápoles el 27; salida el 3 de septiembre, llegada a Santa Cruz de Tenerife el 9; salida el 15, llegada a Santos el 29; salida el 6 de octubre, llegada a la Rada de La Plata el 9 del mismo, de donde saldrá el 14 para llegar en la misma fecha al puerto de Buenos Aires, dando término a su viaje.

(Informativo.)

ANIVERSARIOS.

El 10 de abril celebraron el cuadragésimo tercer aniversario de su creación, las direcciones generales del Personal Naval y del Material Naval.

Si bien el origen de estas dos reparticiones se remonta a fines del siglo pasado, al disponer el gobierno la estructuración de una marina moderna, su creación oficial tuvo lugar el 10 de abril de 1913.

El 12 de abril se cumplió el XI° aniversario de la afirmación del pabellón en el patrullero "Murature". En dicha oportunidad se llevó a cabo a bordo de la citada nave un acto del que participaron su plana mayor y tripulación, haciendo uso de la palabra un oficial de la misma.

(Periodística.)

VARADURA DEL "B.D.T.5".

En las primeras horas del 11 de abril, el "B. D. T. 5" encalló en un punto situado a 13 millas al S. E. de Quequén, siendo su

personal rescatado por el helicóptero 2 *H.T.1* de la Escuadra Aeronaval N° 2 de la Marina de Guerra, apoyado por el avión patrullero *Catalina 2 P. 9*, ambos de la Base Aeronaval “Comandante Espora”. También concurrió al lugar un helicóptero de la Dirección de Aeronáutica Civil, facilitado por el Ministerio de Aeronáutica.

EXTRANJERAS

AUSTRALIA

PRIMER HANGAR EN LA ANTÁRTIDA.

El Departamento de Relaciones Exteriores de Australia ha informado que, de acuerdo con un despacho recibido del jefe de la estación australiana en Mawson, W. Bewsher, ya se habría construido un primer hangar en el continente antártico.

El esqueleto de acero fue instalado antes de que zarpara el “*Kista Dan*” y el personal de la estación procedió luego a colocar las chapas de hierro galvanizado. Este hangar es para aviones livianos.

Durante el año la dotación de la estación tiene proyectado proceder al levantamiento de 10.000 millas del territorio antártico australiano utilizando el avión disponible.

(Periodística.)

BRASIL

ESTADOS UNIDOS PRESTARÁ AL BRASIL DOS SUBMARINOS PARA ADIESTRAMIENTO.

La Comisión de las Fuerzas Armadas del Senado aprobó, el 22 de marzo, una ley prestando al Brasil dos submarinos excedentes de la marina de los Estados Unidos, para fines de adiestramiento.

Se dio la aprobación correspondiente después de haber declarado el jefe de Operaciones Navales, almirante Arleigh A. Burke, que el Brasil es un aliado “en quien podemos depender “para que luche de nuestro lado”.

El Brasil, agregó, necesita “urgentemente” estas unidades

como blancos ficticios en el adiestramiento del personal para la lucha anti-submarina.

Estos dos submarinos integran actualmente la flota de reserva y su conversión al servicio activo exigirá alrededor de u\$s. 2.600.000, que deben extraerse de los fondos para ayuda militar exterior.

La actual flota submarina del Brasil,' expresó Burke, está constituida por tres submarinos italianos de pre-guerra y están tan arruinados que constituyen un riesgo el sumergirse en ellos, "aunque sea a profundidad de periscopio".

Este préstamo, agregó Burke, ahorraría al Brasil la pesada carga financiera que le significaría comprar unidades submarinas, sobre todo si las adquisiciones fuesen hechas en astilleros norteamericanos.

Si el Brasil los comprara en astilleros europeos, dijo Burke, "entonces habría un aumento de la influencia europea en el Brasil, "y nuestra política de unificación se resentiría".

(*"Buenos Aires Herald"*, 23 de marzo de 1956.)

CHILE

BOTADURA DEL PETROLERO "JORGE MONTT".

Los talleres y astilleros de la Seine-Maritime botaron, en enero, al petrolero "*Jorge Montt*", destinado a la marina de guerra chilena.

Sus características son las siguientes:

Eslora máxima	167,090 m.
Eslora entre perpendiculares	158,493 m.
Manga	20,574 m.
Profundidad	11,841 m.
Calado con carga	9,210 m.
Porte con franco bordo de verano, densidad del agua de mar 1,026	17,750 toneladas métricas

(En el porte están comprendidos: la carga, el combustible, el aceite de reserva, el agua de alimentación, el agua dulce, las provisiones, inventario, repuestos no reglamentarios y la tripulación.)

Capacidad de los tanques	25.530 m ³ (deducidos almacén y tuberías)
Capacidad de tanques de consumo	2.290 m ³ (radio de acción 16.500 millas a 14 nudos)

Velocidad prevista para las pruebas en carga, con tiempo y mar calmos, en aguas profundas	15 nudos
Velocidad en servicio, en el mar, cargado	14 nudos aprox.
Clasificación <i>Bureau Veritas</i>	1/3/3/L.1.1.

El buque responde a los reglamentos internacionales en vigor y en particular a los reglamentos del Canal de Suez y Canal de Panamá.

El casco está construido según el sistema combinado, longitudinal transversal, con dos mamparos longitudinales y 15 mamparos transversales y comprende, de proa a popa, los siguientes compartimientos:

El pique de proa, una bodega para mercaderías sobre dos tanques altos empleados para el alojamiento de combustible, un gran depósito de combustible dividido en dos por un mamparo longitudinal, la cámara de bombas a proa con cofferdams laterales 4 divisiones de 3 cisternas para fletar, un cofferdam, 4 divisiones de 3 cisternas para fletar, la cámara de bombas principales con cofferdams laterales, el compartimiento propulsor con tanques laterales y el pique de popa. Tiene un castillete, una casta pequeña en medio del buque, con plataforma para las embarcaciones y una toldilla.

Los materiales son de acero Siemens Martin soldable, calidad Véritas. Quilla de plancha de acero modelado. Codaste de acero torneado en tres partes. Las juntas longitudinales son soldadas, excepto la junta superior del pantoque y los ángulos de los trancañiles que son remachados. Todos los topes son soldados en el franco bordo.

El aparato motor tiene una potencia de 6.300 HP.; ha sido construido por los talleres y astilleros de Bretagne, y está constituido por un grupo de turbinas del tipo multicelular de acción directa sistema "Rateau", dos cuerpos y doble reducción con empuje y virador con comando eléctrico. Las dos calderas son del tipo Babcock y Wilcox.

La alimentación eléctrica está constituida por: 2 grupos turbodínamos de 275 kW - corriente continua 220 volts; 1 grupo electrógeno de 125 kW - corriente continua 230 volts; 2 grupos convertidores para iluminación 220/115 volts - poder unitario 30 kW.

(*"Chambre des Constructeurs de Navires et de Machines Marines"*, N^o 56, enero de 1956.)

ESPAÑA

EXPEDICION ESPAÑOLA AL HIELO ANTÁRTICO.

Es posible que España participe en las expediciones científicas a la Antártida, con motivo del Año Geofísico, que comenzará en el año 1957. Las probabilidades para ello son grandes, según ha dicho el presidente de la Asociación Española Pro Antártida, Sr. Antonio Baeza Mancebo. La expedición, compuesta de 30 a 35 personas, dispone de personal apropiado y cuenta ya, por el momento, con la aprobación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Los gastos ascenderían a unos 90 millones de pesetas y existe el propósito de costearlos con una emisión de sellos, con lo que se evitaría ese desembolso al erario español. Dinamarca ha ofrecido un rompehielos y Noruega un ballenero para realizar la expedición. El Sr. Baeza Mancebo considera que también podría destinarse un buque corriente de 1.300 toneladas, preparado para tal empresa.

Estos estudios tendrán como base la isla de Pedro I, asignada a España por la comisión oficial del Año Geofísico Internacional. La expedición, de llevarse a efecto, saldría de España, en los meses de octubre o noviembre, a fin de coincidir con el verano austral.

("La Nación", Buenos Aires, 9 de abril de 1956.)

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

VOLUNTARIOS PARA LA ANTARTIDA.

Respondiendo a un pedido de la marina de guerra solicitando voluntarios para integrar el equipo que pasará el invierno en la Antártida durante la operación "Deepfreeze II", se presentaron 1.500 marineros.

De éstos, la marina seleccionará a un número reducido para ser enviado a la Antártida y aquellos que hayan sido aceptados partirán para la región del Polo Sur durante el otoño, regresando en la primavera de 1958. Serán sometidos previamente a un adiestramiento y adoctrinamiento especial en el Batallón Móvil de Construcciones (Especial), en Davisville, R. I.

Igual pedido se ha hecho al personal superior, debiendo presentar sus solicitudes a la D. G. P. N.

("Navy Times", 17 de marzo de 1956.)

HELICÓPTERO PARA UNA SOLA PERSONA.

El Departamento de Marina informa que ha terminado con éxito las primeras pruebas del “rotor-ciclo”, pequeño helicóptero para un solo hombre, ideado por la marina.

El mismo fue trazado, construido y probado por la Gyrodyne Co. de América, St. James, N. Y., en menos de un año, siendo examinado recientemente por observadores del Departamento de Aeronáutica de la Marina.

El rotorciclo fue probado por el piloto principal de la compañía, Jim Ryan, quien manifestó que la pequeña máquina era en la que más fácilmente había volado en sus once años de piloto de helicópteros.

Los datos son aún confidenciales, pero se sabe que el peso del aparato no alcanza a las 500 libras (227 kgs.), con carga completa. Su propósito es para “escapar, evadir y maniobras tácticas de unidades pequeñas”, según manifestaciones de la marina.

El rotorciclo ha sido construido para que sea plegable, reduciéndose a un pequeño paquete para facilitar su transporte. Es propulsado por un sistema de rotor coaxial o de contrarrotación y pueden emplearse motores de 40/70 HP.

El aparato es el resultado de un concurso llevado a cabo por la marina, en 1953, para determinar el trazado de una máquina que cumpliera determinadas exigencias.

La marina lo destaca con las características *XRON-1*.

(“Navy Times”, 17 de marzo de 1956.)

HACIA LA CREACIÓN DE UNA FLOTA ATÓMICA.

Estados Unidos ha anunciado planes para la construcción de portaaviones accionados por energía atómica, con reactores capaces de desarrollar 400.000 HP., o sea una fuerza mayor que la de ningún otro navío. En un reciente testimonio ante una comisión del Congreso de Estados Unidos, el contraalmirante Albert C. Mumma dijo que el primer barco de esa clase irá equipado con 8 reactores nucleares, y tendrá un desplazamiento de 80.000 toneladas.

El más grande portaaviones de la marina norteamericana desplaza sólo 60.000 toneladas. Según el almirante Mumma, se vislumbra un grupo de buques de guerra accionados por energía nuclear, capaces de navegar por tiempo indefinido sin necesidad de aprovisionarse de combustible.

Las autoridades navales revelaron también detalles relativos a un nuevo tipo de submarino, el más veloz de la historia. Es el "Albacore", diseñado especialmente para navegar debajo de la superficie, en tanto que los submarinos corrientes son básicamente buques de superficie capaces de sumergirse.

Además, el Departamento de Marina ha anunciado que el "Sparrow I", proyectil guiado supersónico, se encuentra preparado para entrar en acción. Será empleado por la flota y por aviones destacados en las bases de la costa. Dirigido por medio de radar, el proyectil será lanzado desde aviones de retropropulsión. Se ha comprobado su eficacia contra aviones de alta velocidad y contra otros proyectiles.

(Nota periodística de la Embajada de los EE. UU. de Norte América.)

FRANCIA

AVIACION COMERCIAL.

Pedidos de aviones modernos al 30 de diciembre de 1955.

Compañía	Cantidad y tipo	Fecha entrega	Importe en francos franceses
Aviones transcontinentales			
<i>National</i>	6 DC. 8	Fin 1959	12.600 millones
<i>P. A. A.</i>	25 DC. 8 - (J 75)	Dic. 1959 a enero 1961	56.000 millones
	20 Boeing 707	2 en diciembre 1958	38.150 millones
	12 Boeing "Intercontinental"	2 en enero 1959	
		1 en febrero y marzo	
		2 en abr. mayo y jun.	
		1 en julio	
		2 en agosto, septiembre y octubre	
		1 en noviembre	
<i>American</i>	30 Boeing 707	Marzo 1959	47.250 millones
<i>United</i>	30 DC. 8 (J 57)	Mayo 1959	61.250 millones
<i>K. L. M.</i>	8 DC. 8 (J 57)	Marzo 1960	18.375 millones
<i>Eastern</i>	18 DC. 8 (+ 8 opción)	6 a partir de mayo 1959 (J 57)	57.750 millones (comprendido opción)
		12 a partir de marzo 1960	
<i>Braniff</i>	5 Boeing 707	Octubre 1959	10.500 millones
<i>Continental</i>	4 Boeing 707	Mayo 1959	7.450 millones
<i>Japan Airlines</i>	4 DC. 8	1960	
<i>S. A. S.</i>	7 DC. 8 (+ 3 opción)	Enero 1960	17.500 millones
<i>Air France</i>	10 Boeing 707 "Intercontinental" (+ 6 opción)	Nov. 1959 a dic. 1960	25.000 millones

Compañía	Cantidad y tipo	Fecha entrega	Importe en francos franceses
<i>B. O. A. C.</i>	10 Britannia 300 LR 15 Britannia 100 8 Britannia 300	Oct. 1956 a abril 1957 Fin 1955 a agos. 1956 2º Semestre de 1956	Precio unitario Alrededor de 875 millones
<i>EL AL</i>	3 Britannia 300 LR (+ 2 opción)	Principio de 1957	3.500 millones
<i>CPAL</i>	3 Britannia 300 LR (+ 5 opción)	Principio de 1957	3.500 millones
<i>BOAC</i> <i>Sabena</i>	20 Comet IV 3 Boeing 707 "Intercontinental"	1958 Dic. 1959 a febr. 1960	
Aviones para recorridos medios			
<i>B. E. A.</i>	22 Viscount 800 (+ 10 opción)	Marz. 1957 a jul. 1958	
<i>K. L. M.</i> <i>Continental</i>	9 Viscount 800 12 Viscount 800 (+ 3 opción)	1958 Marzo 1958	3.420 millones 6.335 millones
<i>American</i>	35 Lockheed Electra (+ 30 opción)	Septiembre 1958	22.750 millones
<i>Eastern</i> <i>Braniff</i> <i>Air France</i>	40 Electra 9 Electra 12 SE Caravelle (+ 12 opción)	Fin 1958 Mayo 1959 Fin 1958	35.280 millones 7.700 millones Precio unitario 560 millones (a confirmar)
<i>B. E. A.</i>	30 Vanguard		

(*"Air France" - BA/CO/OSJ56.*)

GRAN BRETAÑA

PAPEL DE LAS ARMAS NUCLEARES.

Durante el debate sobre el presupuesto de la marina de guerra para el año financiero 1956/57, que asciende a la cantidad de £401.670.000, el Hon. George Ward, M. P., que pronunciaba su primer discurso como secretario parlamentario del Almirantazgo, manifestó que, a su juicio, la comprensión actual de que la introducción de las armas nucleares no había modificado la necesidad de las marinas de guerra ni su papel esencial, era superior a la existente hasta hace poco tiempo.

Manifestó el secretario:

«Es evidente que su introducción repercutirá en el trazado de los buques, en la composición de las flotas, en las tácticas del arte de la guerra naval, pero no disminuye la importancia de las flotas. A esta conclusión han llegado las grandes potencias del mundo, inclusive Rusia, que en años recientes ha dispuesto la aceleración en la construcción de una ya muy po-

derosa flota. Evidentemente Rusia reconoce, en forma precisa, que las enormes fuerzas terrestres y aéreas y la bomba termonuclear no son suficientes, y que también debe encontrarse en condiciones de disputar el dominio del mar. Y, sin embargo, Rusia, como así también los Estados Unidos, son en gran parte autosuficientes. Nuestro país no lo es. En cualquier conflicto de importancia, el dominio de las rutas marítimas que conducen a estas islas sería tan indispensable para la supervivencia de nuestra base como lo ha sido en el pasado.

«Permitaseme plantear la situación tal como yo la veo. Primero: si no se interviene rápidamente en las guerras locales, el peligro de una guerra mundial se acrecienta. La marina es la más móvil de los tres servicios y es la que más fácilmente puede operar independientemente de las bases terrestres. Tiene, pues, un valor especial para habérselas con guerras locales e impedir su expansión. Segundo:, sugiero de que es esta misma movilidad la que otorga a la marina su gran prestigio en tiempo de paz, en virtud de sus visitas regulares a la Commonwealth y puertos extranjeros. Tercero: está el papel de la marina en una guerra global. Indudablemente existirán amplias divergencias respecto al curso y duración de una guerra desarrollada con armas nucleares. Pero estimo que seríamos sumamente imprudentes si partiéramos de la base de que en una guerra, cualquiera sea su duración, la marina no tendría papel alguno que desempeñar, porque es indudable de que el enemigo intentaría hacernos morir de hambre hasta someternos, cortando nuestras comunicaciones marítimas.

«Se ha sugerido que unas cuantas bombas atómicas dejadas caer sobre las bases submarinas del enemigo pondrían fin a la amenaza del submarino. Pero como no hemos de ser nosotros quienes decidiremos cuándo se iniciará la guerra, es de suponer que la Potencia que la desate tendrá la precaución de disponer que tanto sus submarinos como toda su flota, se encuentren primero en el mar, con un apoyo marítimo adecuado que les permita permanecer en alta mar durante algún tiempo, y es contra esta amenaza que tendrán que luchar nuestras fuerzas de ataque y fuerzas antisubmarinas. Felizmente, no estaríamos solos contra la formidable escuadra rusa. La flota británica sería parte integrante de la flota combinada de la N. A. T. O. Pero nuestra contribución a esta última flota debe ser tan grande como sea posible. De no ser así, mal podemos pretender tener una participación efectiva en la estrategia y disposición de la fuerza naval de la N. A. T. O.

«Hay gente que, por supuesto, tiene cierta tendencia a considerar el tamaño de la actual flota a flote, o aun el nuevo programa de construcciones navales, con aquellos de ciertas épocas pasadas; y se preguntan por qué tenemos hoy menos para mostrar por nuestro dinero. Intentaré dar algunos ejemplos. Un submarino de primera clase cuesta actualmente £ 2³/₄ millones, cantidad superior a la de un crucero de preguerra, y a “grosso modo”, ocho veces el precio de una fragata del mismo desplazamiento construida hace quince años. Los buques de la clase “*Darling*” costaron tres millones de libras esterlinas cada uno cuando se hicieron. Por esta suma podríamos haber tenido un portaaviones antes de la guerra. Y, por supuesto, los aviones para determinada actividad pueden costar hoy, supongo, hasta veinte veces más de lo que valían poco antes de la guerra.

«Evidentemente, no se trata aquí simplemente de una desvalorización del valor adquisitivo de la moneda. Los buques llevan ahora un equipo incomparablemente mayor, sobre todo dispositivos eléctricos y electrónicos, y su valor real ha aumentado enormemente. De modo que no podemos conscientemente esperar que la Marina Real cuente hoy con el mismo número de buques que tenía antes de la guerra. Aun suponiendo que dispusiéramos de hombres y dinero en cantidades ilimitadas, mucho dudo de que quisiésemos tener algo parecido a las grandes concentraciones de buques de guerra del

pasado. Nuevas armas y los proyectiles dirigidos darán a las marinas un poder de impacto mucho mayor. Nuestros modernos grupos de batalla serán pequeños en comparación con las flotas del pasado, pero serán mucho más formidables tanto en el ataque como en la defensa, de más fácil dispersión y más rápidos para volver a concentrarse.

Fuerza de ataque más pequeña.

«Esta doctrina de una fuerza de ataque más pequeña impone, sin embargo, un premio aún mayor sobre la calidad y eficiencia que debemos tener en materiales y hombres. Por eso resulta tan importante tener, dentro de lo posible, una marina bien equipada, adiestrada y tripulada por personal regular con largos contratos. ¿Cómo progresamos en la erección y equipamiento de esta clase de flota? Entraré a considerar, en primer término, a los buques y aviones, y luego a los hombres.

«Esta Cámara ha sido informada, de cuando en cuando, sobre nuestros adelantos en los buques ideados para luchar contra los submarinos y minas. No ignoramos que debemos de enfrentarnos con enemigos potenciales que disponen de una enorme fuerza submarina y que han hecho un estudio especial del trazado de minas y técnicas del minado, incluso el fondear minas desde submarinos. Como ya lo he destacado, el submarino y la mina podrían constituir graves amenazas, aun en la era del hidrógeno. Nuestro actual poder en escoltas y barreminas, en existencia y construyéndose, es dado en la Declaración de Aclaraciones. Ello constituye el aspecto defensivo de la Marina. Pero yo deseo referirme al aspecto ofensivo: el poder de ataque de la Marina.

«Sé que existe cierta ansiedad en el país debido al hecho de que nuestros acorazados están en reserva y que sólo disponemos de nueve cruceros en la flota activa. Pero el principal poder ofensivo de la Marina, en la actualidad, está constituido por una fuerza equilibrada de aviones que actúan desde bases flotantes. Lamento que el honorable miembro por Dudley (Sr. Wigg) no ocupe esta tarde su banca. Días pasados manifestó que esperaba verme haciendo la defensa del portaaviones. Posiblemente ignora que antes de la guerra estuve embarcado tres años en los portaaviones; de modo que, cuando me refiero a las operaciones de portaaviones, sólo necesito un resumen del Almirantazgo para ponerme al día. Aunque confieso que, como piloto, prefiero que mi pista de aterrizaje no cabecee ni role, todavía me queda por encontrar una forma más conveniente de extender considerablemente el radio de acción de un avión relativamente pequeño antes de llevar conmigo mi propio aeródromo.

Poder del portaaviones.

«Desde 1951 la flota de portaaviones “*Eagle*” y “*Ark Royal*” y la flota de portaaviones livianos “*Centaur*”, “*Albion*” y “*Bulwark*” han sido íntegramente terminadas y se encuentran en actividad; el “*Bulwark*” es empleado como portaaviones de pruebas y adiestramiento. Tenemos ahora un programa para adaptarlos a la próxima generación de aviones: el *N.113*, el *D.H.110* y el nuevo avión de ataque. Los principales equipos complementarios para lograr esto, que hasta ahora sólo se encuentran en el “*Ark Royal*”, son la catapulta de vapor y los nuevos y más poderosos dispositivos de frenaje. El nuevamente proyectado “*Hermes*” y el modernizado “*Victoriois*” contarán con ambos elementos, como asimismo con un nuevo tipo de radar con un mayor alcance que cualquier otro equipo actualmente utilizado por nosotros o cualquiera otra nación, y que puede seguir simultáneamente a más aviones.

«Nuestras escuadras de vanguardia disponen ahora de cazas diurnos *Sea Hawk*, cazas para todo tiempo *Sea Venom*, *Wyverns* para el papel de ataque y los antisubmarinos *Gannet*. El único avión accionado por motor con émbolo que integra la línea de vanguardia es el norteamericano *Skyraider*

para dar la señal de alarma. Serán reemplazados más adelante por una versión especial del *Gannet*. Referente a los nuevos cazas diurnos y para todo tiempo, me complace manifestar que se está progresando favorablemente en su desarrollo, y lo mismo puedo decir respecto al nuevo avión de ataque. Se estima que todos ellos estarán listos para la fecha prevista.

«Se ha producido un cambio desde esta fecha del año pasado, y sobre el cual considero debo informar a esta Cámara. La primera versión del *N.113* debía llevar proyectiles dirigidos y también cañones. Pero durante su desarrollo se constató la imposibilidad de acomodar ambos sistemas de armas en el mismo avión sin que el mismo resultara muy pesado para las operaciones con portaaviones. De modo que la primera clase de este avión estará armado con cuatro cañones Aden de 30 mm. —que le dará un tremendo poder de ataque— y que ofrece buenas perspectivas en los papeles de interceptación y ataque en tierra. En el papel de atacante podrá transportar una bomba atómica y tendrá un excelente radio de acción y también velocidad. Se prosigue con las investigaciones para determinar las posibilidades de dotar a las versiones posteriores con armas dirigidas en lugar de cañones. Se prosigue favorablemente con el desarrollo del *D.H.110* y este avión, por supuesto, llevará armas dirigidas.

«El honorable miembro por Dudley, y otros, se complacen en manifestar que el *D.H.110* no sirve para nada y que fue rechazado por la Real Fuerza Aérea. Pienso si podré, en esta oportunidad, tranquilizar su espíritu y el de otros en lo que concierne a este punto. Yo estaba en el Ministerio del Aire cuando se adoptó la decisión de tomar el *Javelin* en lugar del *D.H.110*. Recuerdo perfectamente las discusiones habidas en esa oportunidad. Los méritos de cada avión estaban igualmente equilibrados. Recuerdo que discutimos el asunto durante mucho tiempo. En realidad, no había nada que elegir entre ellos, pero finalmente aceptamos el *Javelin*, porque consideramos que podía haber mayor desarrollo de potencial en el ala delta que en el más ortodoxo avión de ala en flecha. La Marina no se vio ante esa dificultad, por cuanto siempre fue evidente que el *Javelin* sería muy pesado para las operaciones con portaaviones. Por eso la Marina adoptó el *D.H.110* y obtuvo un avión de primera clase.

Valor del helicóptero.

«El otro punto que deseo considerar es el referente al empleo del helicóptero en la guerra subácuca. Está resultando muy eficiente para el aprovechamiento del equipo asdic desde el aire, libre de los ruidos del buque y prácticamente exento de toda represalia efectiva por el submarino. Estamos intercambiando ideas e informaciones con los norteamericanos, quienes comparten nuestra confianza en las grandes posibilidades en este método de defensa antisubmarina. Ahora estamos proyectando el empleo del *S.58*, con un solo rotor. También estamos dedicados a investigar las posibilidades de aprovechar al helicóptero para el barrido de minas.

«Retornemos de los aviones a los buques. Los estudios sobre diseños de buques para proyectiles dirigidos han sido aprobados y ya se dispone del bosquejo de los proyectos. Se ha constatado la posibilidad de trazar a los nuevos escoltas de flota con un proyectil dirigido en lugar de cañones anti-aéreos. De modo que tanto los escoltas de flota como los cruceros de proyectiles dirigidos estarán armados con el proyectil buque-aire y con una moderna artillería para los encuentros en superficie y bombardeo. El proyectil dirigido se encuentra aún, por supuesto, lejos de poder reemplazar al cañón en todos sus papeles, y si bien ya hemos dispuesto que los hombres de ciencia suspendan los trabajos para el desarrollo de nuevos cañones y nuevos sistemas de control de tiro, nuestro más moderno equipo ortodoxo seguirá produciéndose durante varios años. Afortunadamente, la extensión de nuestro equipo artillero avanzado, es de primer orden.

«El primero de nuestros submarinos experimentales de alta velocidad estará listo para ser aceptado en abril, y el segundo quedará terminado más adelante durante el año. Serán extremadamente valiosos para el desarrollo de técnicas antisubmarinas contra blancos de elevadas velocidades bajo el agua.

«Ahora desearía decir algo sobre las investigaciones referentes a la propulsión mediante energía nuclear. Se ha anunciado la próxima formación de una compañía subsidiaria que se llamará Vickers Nuclear Engineering Limited, cuyo directorio comprenderá a Sir Ronald Weeks, Lord Hives de Rolls Royce, mayor general Dunphie de Vickers-Armstrong, y el señor Hopwell de Foster Wheeler. Espero que a medida que este proyecto vaya tomando cuerpo, otras compañías se asociarán al mismo. No deberían transcurrir muchos años antes de que el combustible nuclear resulte mucho más barato de lo que es actualmente, y entonces se presentarán grandes oportunidades para el empleo de la propulsión nuclear para los buques de guerra, buques mercantes, y energía locomotora de toda índole. A decir verdad, el trabajo realizado en este proyecto bien podría resultar en el camino más corto para los aviones propulsados con energía nuclear.

«Hemos elegido al submarino como el primer medio para un reactor atómico en el mar, porque las ventajas operativas que la energía atómica conferirá a la guerra submarina son muy grandes, y son más decisivas que aquellas que podríamos obtener de la aplicación de la energía nuclear en cualquier otro tipo de buque.

«Debo dejar claramente establecido que transcurrirá algún tiempo antes de proyectar un submarino con energía atómica, y que en modo alguno debe considerarse esta etapa como inminente. Lo primero que hay que hacer es construir una planta nuclear y probarla en tierra; e indudablemente la nueva compañía querrá establecer el potencial humano y cerebral para iniciar el trazado de esta planta y proceder a considerar cómo integrarla en el casco del submarino.

«Resumiendo esta parte de mi exposición, la Marina de hoy cuenta con una flota de portaaviones modernos como su principal poder de ataque, apoyada por fuerzas antisubmarinas, antiminas y de escolta. Nuestros planes en lo que atañe a la formación de la Marina para 1960 son necesariamente de largo alcance, por cuanto involucran el desarrollo de equipos que comprenden principios enteramente nuevos más bien que el mejoramiento de las armas existentes. Pero sabemos qué buques y qué aviones y qué armas queremos, y vemos con claridad el camino a seguir para conseguirlos.»

Al considerar la cuestión del potencial humano, el señor Ward dijo:

«En estos últimos años se ha ido poniendo cada vez más en evidencia que la Marina, como asimismo las otras dos fuerzas armadas, estaban fracasando en su intento de atraer y retener a un número suficiente de personal superior y subalterno con las cualidades necesarias. El propósito del Almirantazgo ha sido y sigue siendo la de anular esta tendencia y formar una marina regular con largos contratos de servicio. Hemos considerado esta cuestión bajo cuatro aspectos principales.»

El secretario parlamentario prosiguió bosquejando la nueva estructuración para el personal superior, y la revisión de los contratos para el personal subalterno, mejoramiento en sueldos y condiciones de vida, y terminó haciendo algunas referencias al personal civil del Almirantazgo, la incorporación del Arma Aérea de

la Flota, transferencia hecha en mayo de 1939. Como consecuencia, la Marina cuenta actualmente con una organización terrestre de adiestramiento aéreo, reparaciones y almacenamiento que requiere muchos civiles, además de marinos. Otro factor es el gran aumento experimentado en estos últimos años por las investigaciones y desarrollo científicos.

(*"The Admiralty News Summary"*, N° 115, marzo de 1956.)

NUEVA FRAGATA ANTISUBMARINA.

La H. M. S. "*Dundas*", segunda de las fragatas antisubmarinas de la clase *Blackwood*, ha sido aceptada provisionalmente por la marina con fecha 9 de marzo.

Las fragatas de esta clase son construidas como buques antisubmarinos y cuentan con el más moderno equipo para la localización y destrucción de submarinos. Son altamente maniobrables y la forma de su casco ha sido trazada para permitirles mantener una elevada velocidad con mar gruesa durante la búsqueda de submarinos. De construcción totalmente soldadas, ellas han sido prefabricadas en forma de permitir su rápida construcción. El propósito es que las mismas trabajen conjuntamente con las fragatas antisubmarinas de la clase *Whitby*.

El salón de operaciones del H.M.S. "*Dundas*" dispone del último equipo para mostrar ante el comandante un cuadro de la situación táctica y estratégica.

El "*Dundas*" tiene una sola hélice y es propulsada por turbinas de engranaje de un tipo avanzado que son extremadamente económicas en el consumo de combustible cuando navega a velocidad de crucero. Los constructores del casco y fabricantes de las turbinas y maquinaria principal son los señores J. S. White & Co. Ltd., Cowes, isla de Wight.

El armamento consiste en tres cañones Bofors de 40 mm. y dos morteros antisubmarinos de tres caños. Cada mortero puede disparar una amplia rosa de grandes proyectiles con gran precisión, y los proyectiles pueden ser graduados para que exploten a una profundidad predeterminada. Pueden ser ronizados sobre un arco mayor que cualquiera de los morteros antisubmarinos de tipos anteriores. También lleva dos tubos lanzatorpedos dobles.

Las dimensiones del buque son: eslora máxima, 310 pies; eslora entre perpendiculares, 300 pies; manga máxima, 33 pies; dotación en tiempo de paz, 7 oficiales y 104 hombres.

Se ha prestado especial atención para que estos pequeños buques puedan disponer de la mejor comodidad posible. Entre las

mejoras figuran proyectos especiales para el moblaje y la provisión de mesas con la tabla de material plástico, camas sofás con resortes, linóleo estampado y otros detalles menores. La cocina cuenta con hornallas a petróleo eléctricamente controladas; un lavadero; lavabos de acero inoxidable con agua caliente y fría en los baños. Los alojamientos están iluminados con luz fluorescente. El circuito eléctrico es alimentado por corriente alternada de 440 volts, trifásica, de 60 ciclos.

(*"The Admiralty News Summary"*, N° 115, marzo de 1956.)

NUEVA ESCALA DE SUELDOS Y RETIROS PARA EL PERSONAL DE LA ARMADA

Sueldo básico y sueldo por vuelo

GRADO	Sueldo básico (anual)		Sueldo por vuelo (anual)	
	Actual £	Anterior £	Actual £	Anter. £
Cadete, Colegio Britannia, R. N., Dartmouth	146	109	—	—
Cadete embarcado en la Flota	173	137	—	—
Guardiamarina en el Colegio Britannia, R. N., Dartmouth	219	173	—	—
Guardiamarina embarcado en la Flota y teniente de corbeta I.M., al nombrarse ..	273	219	328	109
Teniente de corbeta y teniente de navío (interinos) ..	365	283	328	127
Teniente de corbeta	438	319	365	146
Teniente de navío	547-803	392-657	401	164-219
Teniente de navío I.M.	438-803	319-657	—	—
Capitán de corbeta y teniente de navío I.M.	1.022-1.277	803-1.004	401	219-146
Capitán de fragata y capitán de corbeta I.M.	1.441-1.660	1.122-1.305	401(*)	91
Capitán de navío (con menos de 6 años de servicio en el grado) y capitán de fragata I.M.	1.825-2.007	1.460-1.570	292(*)	91
Capitán de navío R.N. (con más de 6 años de servicio en el grado) y capitán de fragata I.M.	2.098-2.190	1.624-1.679	237(*)-219(*)	—
Contraalmirante y contraalmirante I.M.	2.920	2.190	—	—
Vicealmirante y vicealmirante I.M.	3.650	2.737	—	—
Almirante y almirante I.M.	4.380	3.194	—	—
Almirante de la Flota	5.100	3.650	—	—

(*) Sólo se abona cuando se es nombrado para puestos de vuelo; de lo contrario se abonará a razón de 10 s. por día.

Nuevos haberes de retiro y remuneración terminal (*)

GRADO	Haber de retiro (anual)		Remuneración terminal	
	Actual £	Anterior £	Actual £	Anterior £
Teniente de navío R.N. y teniente de corbeta I.M.	500	400	1.500	1.000
Capitán de corbeta y teniente de navío I.M.	625	500	1.875	1.000
Capitán de fragata y capitán de corbeta I.M.	800	675	2.400	1.000
Capitán de navío (con menos de 6 años de servicio en el grado) y capitán de fragata I.M.	1.000	875	3.000	1.000
Capitán de navío (después de 6 años de servicio en el grado) y capitán de navío I.M.	1.150	1.000	3.450	1.000
Contraalmirante y' contraalmirante I.M.	1.400	1.200	4.200	1.000
Vicealmirante y vicealmirante I.M.	1.600	1.400	4.800	1.000
Almirante y almirante I.M.	1.900	1.700	5.700	1.000
Almirante de la Flota (medio sueldo)	2.300	2.000	6.900	1.000

(*) **Remuneración terminal.** Es una cantidad total de dinero que se entrega al retirarse el oficial del servicio de la marina de guerra y tiene como propósito facilitar al mismo su iniciación en cualquier otra actividad, construir su casa propia, etcétera. (N. del T.)

(*"The Admiralty News Summary"*, N° 114, de febrero de 1956.)

BAHÍA HALLEY EN LA ANTÁRTIDA.

Una bahía descubierta en la Tierra de Corie, Antártida, por la expedición antártica de la Sociedad Real, será bautizada con el nombre de bahía Halley en honor de Edmond Halley, astrónomo real británico del siglo XVIII.

La expedición de la Sociedad Real, que participa en los trabajos preliminares del Año Geofísico Internacional 1957-1958, se internó en la bahía el 6 de enero con el buque motor *"Tottan"*.

La expedición desembarcó en la costa de la bahía y estableció una base a una milla y media en el interior.

(*"Buenos Aires Herald"*, 23 de marzo de 1956.)

MEDICIÓN DE CORRIENTES OCEANICAS.

Por primera vez, se han hecho mediciones directas y fidedignas de las corrientes de las profundidades oceánicas, por un procedimiento libre de las imprecisiones inherentes al uso del aparato normal de medida desde un barco anclado.

El doctor J. C. Swallow, del Instituto Nacional de Oceanogra-

fía del Reino Unido, ha inventado una técnica mediante la cual una boya neutral a flote puede ser seguida durante varios días escuchando las señales acústicas que emite. La densidad del cuerpo flotante es cuidadosamente ajustada, a fin de que sea superior a la del agua en la superficie del mar, pero inferior a la del agua del fondo, para lograr así que flote a determinada profundidad entre dos aguas.

Las mediciones hechas hasta ahora han revelado que, hasta en medio del océano, es considerable la corriente de las mareas, y que también hay una corriente continua, que en la zona investigada es de una milla por día. Estas corrientes continuas son de gran importancia para nuestra comprensión de la circulación del agua en los océanos, ya que llevan grandes cantidades de sales nutritivas de un lado a otro del océano y se sabe que ejercen una notable influencia en la distribución de la vida marina. Recientemente han adquirido un interés complementario práctico en atención al arrastre de desechos radioactivos a la profundidad del mar.

(Departamento de Información de la Embajada Británica.)

N . A . T . O .

EISENHOWER ACEPTÓ LA RENUNCIA DEL GENERAL GRUENTHER.

El presidente Eisenhower aceptó la renuncia del general Alfred M. Gruenther, como comandante supremo aliado de la organización de las naciones firmantes del Tratado del Atlántico Norte en Europa (NATO).

El general Gruenther se acoge al retiro del servicio militar. La noticia, dada en las oficinas provisionales del presidente, añade que Gruenther será reemplazado por el general Lauris Norstad, actual jefe de las fuerzas aéreas de la NATO.

El general Norstad se graduó en la Academia Militar de West Point en 1930. Anteriormente a su designación de jefe de las fuerzas aéreas de la NATO en 1953, sirvió como comandante en jefe de las fuerzas aliadas y de Estados Unidos en Europa Central, dentro de la NATO.

(Nota periodística, de la Embajada de los EE. UU. de Norteamérica.)

RUSIA

TRABAJOS SOVIÉTICOS EN LA ISLA WILKES.

De acuerdo con lo expresado por la agencia noticiosa soviética Tass, hombres de ciencia embarcados a bordo del "Ob", han

realizado el relevamiento cartográfico de la costa de la Isla Wilkes, en el territorio antártico australiano.

Siempre según la expresada agencia noticiosa, esta tierra de Wilkes habría sido descubierta hace 115 años, pero una barrera permanente de hielo ha impedido —hasta ahora— la aproximación de los buques hasta ese lugar. En esta oportunidad el “*Ob*” ha logrado, venciendo continuas tormentas y bloques de hielo, llegar lo suficientemente cerca como para permitir que los hombres de ciencia desembarcaran y efectuaran el levantamiento de referencia.

(*Periodística.*)

AVIACIÓN.

El avión que transportó al jefe de seguridad soviético, general Iván Serov, a Londres, sorprendió al mundo aéreo occidental por sus características. Se trata de un gigantesco avión a chorro y que se ve por primera vez en este lado de la Cortina de Hierro.

Es un bimotor perteneciente a la compañía estatal “Aeroflot” y, según los peritos, es una versión modificada del *Badger-39*, con alas en flecha. Sus dos motores de turbina a gas se encuentran en las alas, próximos al fuselaje, y se cree que el poder combinado de ambos excede el de los cuatro de los aviones británicos *Comet*. Su velocidad máxima se calcula en 560 m. p. h. y que es capaz de transportar una bomba atómica desde Moscú hasta Londres, o desde las costas orientales de Rusia hasta las costas occidentales de los Estados Unidos.

(*Periodística.*)

HUNDIMIENTO DE UN CRUCERO.

Informaciones no confirmadas, pero dignas de confianza, hacen saber que hace algunos meses se habría hundido en el puerto báltico de Kaliningrad un crucero soviético al chocar con una mina, con grandes pérdidas de vidas.

El crucero sería el “*Novis Yiebersk*”, de 7.300 toneladas, que era una de las unidades italianas entregadas como reparaciones de guerra.

Como secuela de este desastre se habría producido la destitución del almirante Nikolai Kuznetsov, comandante en jefe de la fuerza armada soviética, quien habría sido reemplazado por el almirante S. G. Gorshkov, comandante en jefe de la flota del mar Negro durante la Segunda Guerra Mundial, según noticias provenientes de Moscú con fecha 7 de abril.

(*Periodística.*)



FEDERICO M. LASAIGUES

Capitán de Navío Contador

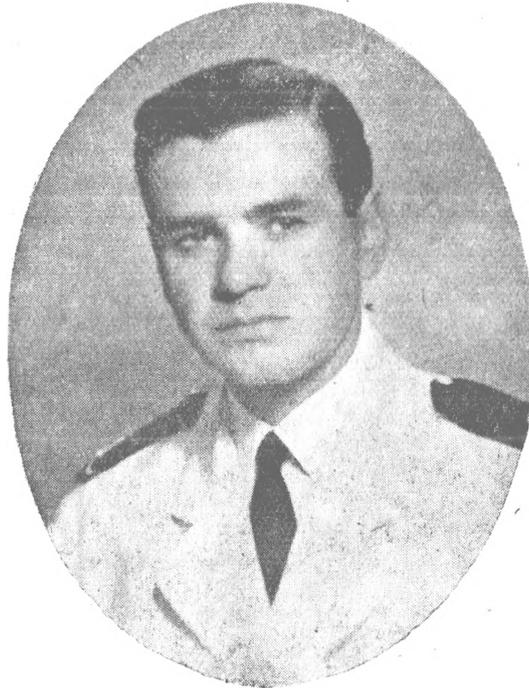
Falleció el 23 de marzo de 1956

NACIMIENTO: El 3 de noviembre de 1903, en Buenos Aires.

INGRESO A LA MARINA DE GUERRA: El 30 de abril de 1925, como aspirante del Cuerpo de Administración.

ASCENSOS: Auxiliar contador, 24 de diciembre de 1925; contador de 3^a, 1^o de julio de 1929; contador de 2^a, 31 de diciembre de 1933; contador de 1^a, 31 de diciembre de 1938; contador principal, 31 de diciembre de 1943; capitán de fragata contador, 31 de diciembre de 1947; capitán de navío contador, 31 de diciembre de 1952.

DESTINO: División de Instrucción, Base Naval del Río de la Plata, Isla Martín García, Escuela de Aviación Naval, "Pampa", "Rivadavia", Base Naval de Pto. Belgrano, "Juan de Garay", 1^a Reg. Naval, "Patagonia", "América", "Buenos Aires", "Garay", Dirección General Administrativa, Talleres de Marina (Dársena Norte), "M-I", 2^a Escuadrilla de Rastreadores, Dirección General del Personal, "Belgrano", "Almirante Brown", Comisión Naval en EE.UU., Dirección General Naval, Flota de Mar, Dirección General de Instalaciones Fijas Navales.



ALFREDO E. A. DÍAZ FUENTES

Teniente de Corbeta

Falleció el 28 de marzo de 1956

NACIMIENTO: El 6 de enero de 1932, en Buenos Aires.

INGRESO A LA Escuela Naval Militar: El 26 de diciembre de 1947.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 14 de diciembre de 1953; teniente de corbeta, el 31 de diciembre de 1955.

DESTINOS: "Bahía Thetis", Escuela de Aviación Naval, Escuadrilla Aeronaval N° 2, Escuadrilla Aeronaval N° 3.

A D O L F O C . S C H U L D T

Capitán de Corbeta (T)

Falleció el 24 de abril de 1956

NACIMIENTO: El 24 de marzo de 1910, en Córdoba.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL MILITAR: El 1° de marzo de 1926.

ASCENSOS: Ingeniero maquinista de 3ª, 30 de noviembre de 1931; ingeniero maquinista de 2ª, 31 de diciembre de 1934; ingeniero maquinista de 1ª, 31 de diciembre de 1939; capitán de corbeta ingeniero maquinista, 31 de diciembre de 1944.

DESTINOS: “Sarmiento”, “Pueyrredón”, “Córdoba”, “Belgrano”, 1ª Región Naval, “Ministro Ezcurra”, Base Naval de Puerto Belgrano, “Garay”, Escuela de Mecánica, “Cervantes”, “Independencia”, “Buenas Aires”, Dirección General del Personal.

RETIRO: El 26 de agosto de 1950.

Asuntos Internos

ELECCIONES.

En la Asamblea Ordinaria del 27 de abril pasado procedióse al recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas, siendo electos los siguientes señores consocios:

COMISIÓN DIRECTIVA

Para el período 1956-1958

Vicepresidente 2º: Capitán de Navío Renato Ares

Protesorero: Capitán de Corbeta (C) Fernando Esquivel

Vocales titulares:

Capitán de Fragata I. M. Oscar Luis Lava
Capitán de Fragata César Goría
Capitán de Fragata Carlos López
Capitán de Fragata Fermín López
Capitán de Fragata Roberto J. Calegari
Capitán de Fragata Recaredo Vázquez
Capitán de Fragata Carlos Musis Blanca
Capitán de Fragata Alfredo O. Sánchez Púppulo
Capitán de Fragata Constantino Fraguio
Capitán de Fragata Guillermo Rawson

Para el período 1956-1957

Vocales suplentes:

Capitán de Corbeta (T) Oscar R. Pagani
Capitán de Corbeta Oscar D. Danglade
Capitán de Fragata Rodolfo Elizalde Pietranera
Capitán de Corbeta (T) Jorge A. Marguery
Capitán de Corbeta Gonzalo Bustamante
Capitán de Fragata Carlos Gozzi

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Para el período 1956-1958

Titular:

Capitán de Fragata Jorge de Tommaso

Para el período 1956-1957

Suplentes:

Capitán de Corbeta Dentista Eduardo R. Calero

Capitán de Fragata Adolfo Bluthgen

ADQUISICIÓN DE UN INMUEBLE DESTINADO A DORMITORIOS PARA LOS SEÑORES SOCIOS.

De acuerdo con lo establecido en la asamblea extraordinaria del 24 de enero del corriente año y conforme con lo asesorado por la Comisión Especial designada al efecto, el día 4 de abril fue firmado el boleto de compra del edificio situado en la calle Córdoba n° 350, Capital Federal, conocido como "*Shelton Hotel*".

Se trata de un edificio con 2 sótanos, planta baja y nueve pisos, en terreno de 17,23 mts. de frente por 22,5 mts. de fondo y 3.650 mts. cuadrados de superficie cubierta. Con 3 ascensores, 2 principales y uno de servicio. Agua caliente, calefacción y aire acondicionado (frío) en todo el edificio. Montaplatos desde el sótano (cafetería) hasta cada uno de los pisos. Heladera central y gabinete heladera en los "offices" de cada piso.

Subsuelo: Cocina, gambusa y comedor.

Planta baja: Sala de estar, sala de lectura, bar, conserjería.

1° al 8° piso: Nueve habitaciones en cada piso, cada una con su baño. Total: 72 habitaciones de 1, 2 ó 3 camas. Habilitando las salitas anexas, puede llegarse hasta un máximo de 178 camas. Cada habitación con teléfono y 10 líneas externas.

El boleto mencionado establece en su texto que la compra se hace por la cantidad de m\$*n.* 9.000.000, habiéndose entregado m\$*n.* 900.000 a cuenta de precio; el resto deberá ser pagado en el acto de firmar la escritura traslativa de dominio, dentro de los noventa días, a partir de la fecha arriba mencionada.

AUMENTO DE LA CUOTA SOCIAL.

Durante la asamblea ordinaria del 27 de abril se puso de manifiesto que dentro de breve tiempo sería inaugurado el edificio de dormitorios y que poco después estaría en funcionamiento el

nuevo comedor que se está instalando en el 6° piso de este Centro, cumpliendo así con los deseos expresados por los señores socios, mejoras que requerirán personal para su atención y conservación, del que se carece actualmente, lo cual incidirá en las finanzas de la Institución, no obstante la buena situación económica de la misma. En virtud de estos antecedentes y otros expuestos durante la asamblea, el señor presidente propuso que la actual cuota social sea elevada a la cantidad de veinticinco pesos, proposición que fue aprobada por unanimidad.

INFORME DEL JURADO SOBRE PREMIOS “DOMINGO F. SARMIENTO”, “ALMIRANTE BROWN”, “PIEDRABUENA” Y “RATTO”.

La Comisión Directiva aprobó el dictamen que elevara el Jurado designado en sesión del 18 de enero pasado, para discernir los premios mencionados y que se transcribe a continuación:

Premio “Domingo Faustino Sarmiento”. Otorgar Diploma de Honor al teniente de corbeta D. Guillermo de los Santos, por su artículo “*Neutralidad en la Guerra Marítima*”, publicado en el n° 622 del Boletín.

Premio “Almirante Brown”. Se declara desierto.

Premio “Piedrabuena”. Otorgar Diploma de Honor al capitán de navío contador D. Humberto F. Burzio, por su artículo “*La Medalla Cartográfica de Francis Drake*”, publicado en el número 621 del Boletín.

Premio “Ratto”. Se declara desierto.

ACTOS CULTURALES.

Durante los meses de mayo y junio, se desarrollará el siguiente programa:

Jueves 3 de mayo, a las 18,45 hs., en el Teatro Ateneo, Paraguay 920. Danzas orientales por la bailarina argentina *Maya Devi*.

Viernes 11 de mayo, a las 18,45 hs., en el Salón del 2° piso del Centro Naval. Concierto de piano por el pianista francés *Philippe Entremont*.

Lunes 21 de mayo, a las 18,45 hs., en el Salón del 4° piso del Centro Naval. Exposición de dibujos de *Olegario Mikhno*. (El acceso a la sala es libre.)

Viernes 8 de junio, a las 18,45 hs., en el Salón del 2° piso. *Ana*,

María Campoy y *José Cibrián*, recordarán algunos momentos de su vida de teatro y luego pondrán en escena una obra de Jardiel Poncela. (Las entradas deberán retirarse desde el lunes 4 de junio, de 14,30 a 19,00 horas, en este Centro.)

Viernes 22 de junio, a las 18,45 hs., en el Salón del 2° piso. Concierto de piano a cargo de *Raúl Spivac*. (Las entradas deberán retirarse desde el lunes 18, de 14,30 a 19 hs., en este Centro.)

INSCRIPCIÓN DEL CENTRO NAVAL EN EL REGISTRO NACIONAL DE MUTUALIDADES DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISIÓN.

De conformidad con lo asesorado por la Comisión designada al efecto por la asamblea extraordinaria del 24 de enero del corriente año, se aprobó la inscripción del Centro Naval en el Registro mencionado.

SUBVENCIÓN.

Otórgase al Instituto Browniano, una subvención de Quinientos pesos anuales, con retroactividad al año 1955.

ASOCIACIÓN DE LUCHA CONTRA LA PARÁLISIS INFANTIL.

Conforme al pedido hecho por dicha Asociación, se autorizó la colocación de alcancias en el local del Centro Naval y, asimismo, se remitió cheque por Diez mil pesos en concepto de contribución de la Institución a los fines que persigue la referida Asociación.

RENUNCIA DE VOCALES TITULARES DE LA COMISIÓN DIRECTIVA.

Fueron aceptadas las renunciaciones que al cargo de vocal titular de la Comisión Directiva reiteraron los señores capitán de navío D. Oscar B. Verzura y capitán de fragata D. Ricardo J. B. D. Bogliano, designándose en su reemplazo a los vocales suplentes capitán de fragata (T) D. Ismael D. Molina y capitán de fragata D. Emilio Sánchez Panizza, respectivamente.

HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN.

El 3 de marzo, se realizó un acto de homenaje al almirante D. Guillermo Brown, dispuesto por el Ministerio de Marina, que se llevó a cabo ante el monumento al procer, con motivo de cumplirse el 99° aniversario de su fallecimiento. Al mismo adhirió la C. D. de este Centro, con la concurrencia de autoridades de la casa y el envío de una ofrenda floral.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de corbeta ingeniero naval Enrique R. B. Sanseverino; capitán de corbeta contador Roberto José Belelli; capitanes de corbeta farmacéuticos Jorge Angel Lando e Hiyabhel E. Ferrand; tenientes de navío Luis Manuel Casanova, Guillermo Alberto Palamidessi y Román Alfredo Pacheco; tenientes de navío I. M. Alberto C. Somoza y Humberto Hugo Fernández; teniente de navío (T) Luis Cammi; tenientes de navío contadores Mario Marre, Norberto César Rabini y Roberto Antonio Gandulfo; teniente de navío dentista Carlos Ernesto Nielsen; teniente de navío farmacéutico Jorge Walter Sánchez Trates; teniente de fragata Raúl Pelle; tenientes de fragata médicos Rubén Cayetano Farinella, Pedro Aníbal Herrera y Juan Carlos Jorge Montanaro; teniente de fragata farmacéutico Eduardo Lorenzo Oddera; teniente de fragata dentista Roberto E. Pérez Gaona; tenientes de corbeta Luis Suárez Núñez, Néstor C. L. Granelli, Jorge Manuel Iglesias y Luis Tamborini; tenientes de corbeta I. M. Raúl Armando Cagliero y Héctor Eduardo Echagüe; teniente de corbeta contador Carlos Ciarrocca; tenientes de corbeta farmacéuticos Luis R. Marechal y Raúl Santiago Viglierchio; guardiamarinas Carmelo I. Astesiano Agote, Carlos Beis, Abel Buffone, Carlos Horacio Debernardi, Oscar A. Baraldo, Angel Miguel Palisa y Jorge Carlos Pietranera; guardiamarina I. M. Enrique Alberto Stroppiana; guardiamarinas contadores Jorge Romeo Alvarez, Horacio G. Biso, Luis Carlos González, René Godofredo Gosteli, Adolfo Ernesto Rinaldi y Bartolomé Tesorieri; guardiamarinas "C" Domingo Luis Bocci y Antonio Sánchez Garay.

REINGRESOS.

Capitán de fragata Francisco Alvarez Colodrero; capitán de corbeta I. M. Enrique P. Sánchez Acosta; capitán de corbeta (T) Santiago A. Bassani; teniente de navío Manuel A. Schneidewind Bahía y teniente de fragata (T) Sabino José Fernández.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

General de brigada Gualterio Enrique Ahrens y capitán Francisco José Bartrons.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS.

Con fecha 14 de febrero último, los socios activos capitanes de fragata (T) Leonardo E. de Coustillás y Enrique A. Hausler;

con fecha 21 del mismo mes, capitán de fragata Modesto Lecumberry; con fecha 3 de abril, los socios activos contraalmirante (T) Bautista Frola y capitán de fragata (T) Alberto Boero.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: Capitán de navío contador Federico M. Lasagues, teniente de corbeta Alfredo E. A. Díaz Fuentes y capitán de corbeta (T) Adolfo C. Schuldt.

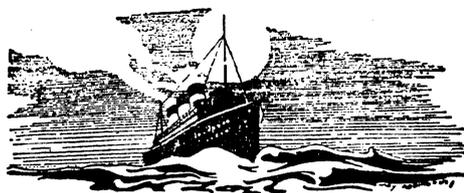
Por renuncia: Capitán de fragata aviador Percival Miguel Murray, capitán de corbeta Paúl P. Etchevers, teniente de corbeta contador Ismael R. Tissera y señor Augusto B. Zalvidea.

BAJA DE SOCIO CONCURRENTE.

Por renuncia: Teniente 1º Honorio Abel Stefaneili.

SEPARACIÓN DE SOCIOS.

Visto los pronunciamientos del Tribunal de Honor de la Marina de Guerra, aprobados por los Superiores decretos números 1993 y 4022/56, se resuelve separar como socios al ex capitán de fragata Abel R. Trebino y al ex capitán de corbeta Juan A. J. Pérez Amaudo, respectivamente, encuadrando esta resolución dentro de lo especificado en el artículo 29, inciso 1º, del Estatuto Social.



Bibliografía

“LES FLOTTES DE COMBAT”, 1956. Por *Henri y J. Le Masson*. (360 páginas, encuadernado; precio 3.000 f. Editions Maritimes & Coloniales, 17 rue Jacob, París VIe.)

Con la aparición del primer submarino atómico, del portaaviones estratégico gigante, de los buques armados con proyectiles teleguiados, el año 1955 ha señalado un cambio en la historia del material naval. Evolución, dicen algunos agoreros; revolución,, aseguran otros que no titubean en proclamar, con la autoridad propia de sus funciones, que asistimos a una transformación tan radical como aquella producida hace cien años, cuando las marinas de guerra pasaron de los veleros a los buques de vapor, y del cañón liso al cañón rayado. Sobre estos nuevos materiales, como asimismo sobre los más recientes aparatos aeronavales, la publicación *Flottes de Combat 1956* ofrece todas aquellas informaciones que es posible dar actualmente. Cuenta con unas doscientas fotografías y esquemas nuevos, relativos no solamente a las marinas del bloque occidental, sino también de la flota soviética, la que sigue creciendo continuamente. En los dos últimos años la misma ha sido reforzada con numerosos cruceros, destructores, escoltas y submarinos. En la citada publicación se encontrarán características, esquemas y fotografías de estas nuevas unidades, permitiendo conocer así con mayor precisión a la marina soviética, tan desconocida durante muchos años, y que ahora ocupa el segundo lugar en el mundo.

También la marina norteamericana sigue aumentando su poderío día a día, mediante nuevas construcciones y trabajos de modernización siendo, por mucho, la más importante del mundo. En un futuro próximo contará con ocho submarinos de propulsión nuclear, nuevas fragatas antisubmarinas de gran tonelaje, seis portaaviones estratégicos, y numerosos portaaviones escoltas de un tipo anticuado como tales y que han encontrado un nuevo valor al transformarse, en su mayoría, en porta-helicópteros.

Finalmente, *Les Flottes de Combat*, considera a todas las marinas del mundo, sobre todo la británica y la francesa. De esta última ofrece múltiples detalles, excelentes fotografías y esquemas claros del crucero AA "De Grasse", los nuevos escoltas, sus submarinos, patrulleros, etc., que permiten formarse un juicio de la naturaleza de la construcción francesa y la iniciación de la renovación de su marina.

Acaba de aparecer:

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

VOLUMEN XXV

Psicología para las Fuerzas Armadas

*1 tomo de 693 páginas, con 86 figuras, que
ilustran el texto*

PRECIO: \$ 20.— el ejemplar

EN VENTA:

OFICINA DEL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

VOLÚMENES EN EXISTENCIA

(LOS DEMÁS VOLÚMENES ESTÁN AGOTADOS)

- XV. *Viajes del "Adventure" y de la "Beagle".*
Tomo 3º..... \$ 3.—
- XVI. id. id. Tomo 4º..... \$ 3.—
- XXIII. *Guerra de Portaaviones* \$ 4.—
- XXIV. *El secreto del "U. 977".* Schaeffer \$ 20.—
- XXV. *Psicología para las Fuerzas Armadas*..... \$ 20.—

OTROS LIBROS EN VENTA

La Gran Flota. Jellicoe..... \$ 4.—

LIBROS DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Espora. Ratto..... sin cargo

De la Marina Heroica. Ratto..... sin cargo

Los libros en venta deben ser retirados de la Oficina del Boletín,
por los interesados o por persona autorizada por éstos.

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

VOLUMEN XXIV

El Secreto del "U-977"

por el

Capitán de Fragata Heinz Schaeffer

de la ex-Marina de Guerra Alemana

INTERESANTE RELATO DE LAS HAZAÑAS DEL SUBMARINO
QUE ESTUVO 66 DÍAS DEBAJO DEL AGUA

1 tomo de 269 páginas de texto y 18 de fotografías
y grabados

PRECIO: \$ 20.- el ejemplar

EN VENTA EN LA OFICINA DEL
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

Libros de distribución gratuita

En la oficina del BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL
se hallan a disposición de los señores socios, los libros
titulados "Espora" y "De la Marina Heroica", de los
cuales es autor el Capitán de Fragata Héctor R. Ratto.

INDICE TOMO LXXIII

1955 - 1956

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Mayo - Junio 1955 Num. 622	
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Servicios y horarios de la casa)</i>	S/N°
	<i>(Portada)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	Subcomisiones	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Avisos Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
<i>Smith, J.H.</i>	Sistema de bases marítimas móviles en la guerra nuclear	1
<i>de los Santos, G.</i>	Neutralidad en la guerra marítima	13
<i>Burns, J.H.</i>	La psicología y el don de mando (continuación)	39
<i>Mazzurini, B.</i>	Elementos de apoyo de la planificación. Documentación y estadística con fines de investigación operativa	65
<i>Tapper, J.F.</i>	El mar en la guerra contra el Imperio	91
<i>Rodríguez, J.A.</i>	Predicción de las frecuencias óptimas para comunicaciones por onda indirecta	113
<i>Quartaruolo, V.M.</i>	Preliminares del combate de Los Pozos	127
Notas profesionales	ARGENTINAS	
	62° Aniversario de la creación de la Base Naval de Río Santiago	139
	Entrega de diplomas a oficiales de la aviación naval	139
	Viaje del buque escuela "Bahía Thetis"	139
	Operaciones bancarias en la Antártida	140
	Afirman el pabellón nacional en la estación aeronaval de Puerto Madryn	140
	Jura de la bandera	140
	Nuevo aniversario de la Dirección General de Sanidad y Obra Social	140
	76° Aniversario de la Dirección General de Navegación e Hidrografía	141
	Denominan "Teniente Camara" a un establecimiento naval antártico	141
	EXTRANJERAS	
	Gran Bretaña	
	El rol de la Marina Real en la era de las armas termonucleares	141
	El arma aérea de la flota	148
Necrología	Teniente de Navío (T) Ricardo Horacio Jaccard	151
	Capitán de Fragata Manuel Moreno saravia	153
	Guardiamarina Contador Adaglio Dardo Blanco	155
	Guardiamarina Mario Ruben Amil Feijoo	157
	Capitán de Fragata Adolfo Parker	159
	Teniente de Navío (T) Francisco Ferrari	161
	Teniente de Navío (T) Juan Baroli	163
Asuntos Internos	Despedida del señor almirante Pedrozo	165
	Aniversario de la Institución	165
	Presentación al señor Ministro	167
	Desagravio a la bandera	168
	Renuncia de vocal titular	168

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Mayo - Junio 1955 Num. 622 (Cont.)	
Asuntos Internos	Jubilación de un empleado	168
<i>(cont.)</i>	Actos culturales	168
	Altas de socios activos	169
	Altas de socios concurrentes	169
	Confirmación como socio activo	169
	Reconocimiento de socio vitalicio	169
	Bajas de socios activos	169
	Biblioteca del oficial de marina	170
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio - Agosto 1955 Num. 623	
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Servicios y horarios de la casa)</i>	S/N°
	<i>(Portada)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	Subcomisiones	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Avisos Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
<i>de Souza Maia Jr.</i>	Directivas para la elaboración de programas navales	171
<i>Carney, R.B.</i>	Siempre el mar	181
<i>Basani Reily, J.R.</i>	Organización de los Estados Americanos (O. E. A.)	193
<i>Zoni, C.P.</i>	El poderío naval guaraní y los primeros combates navales suamericanos	229
<i>Savon, M.A.</i>	Salinidad oceánica y adaptación	249
<i>Quartaruolo, V.M.</i>	El combate de Los Pozos	255
<i>Santos Gallo, O.</i>	Estudio comparativo de la turbina a gas con la turbina a vapor y el motor diesel en la aplicación naval	277
Notas profesionales	ARGENTINAS	
	Ascensos	285
	Retiros	285
	Designaciones en la Marina	285
	Actividades de la Marina	286
	120° Aniversario del fallecimiento del Coronel de Marina D. Tomás Espora	287
	72° Aniversario del fallecimiento del Comandante D. Luis Piedrabuena	288
	Aniversarios	288
	Supresión del Comando General de Infantería de Marina y del Comando de la Aviación Naval	289
	Nueva designación y funciones de una dependencia naval	289
	Pabelón de guerra del "Pueyrredón"	289
	Auroras polares en la Antártida	289
	EXTRANJERAS	
	Estados Unidos de Norteamérica	
	No se exigirá haber prestado servicios en un buque capital a los Capitanes de Navío	289
	Francia	
	Las construcciones navales de 1955 y 1956	290

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Julio - Agosto 1955 Num. 623 (Cont.)		
Notas profesionales	Programa de construcciones aeronavales para 1955 - 1956	293
<i>(cont.)</i>	Gran Bretaña	
	Los oficiales ejecutivos y el comando	294
	Nuevo dispositivo de aterrizaje para los pilotos del arma aérea de la flota: aparato sonoro para advertir a los pilotos	296
	Italia	
	Nuevo destructor	297
	Nueva Zelandia	
	Expedición a la Antártida	297
	Rusia	
	Misión a la Antártida	298
Necrología	Guardiamarina Roberto Luis Rovella Schmidt	299
	Capellán Eleodoro Leiva	301
	Capitán de Navío Juan Carlos Rosas	303
	Capitán de Fragata Médico Juan Carlos Bello	305
Asuntos Internos	Aniversario del fallecimiento de la señora Eva Perón	307
	105° Aniversario del fallecimiento del General D. José de San Martín	307
	Programa de actos culturales para el mes de septiembre	307
	Exposición de pintura	308
	Altas de socios activos	308
	Alta de socio concurrente	308
	Reconocimiento de socios vitalicios	308
	Confirmación de socio concurrente	308
	Designación miembros subcomisión Deportes	308
	Renuncia vocal titular C.D.	308
	Renuncia miembro delegación Tigre	308
	Bajas de socios activos	308
	Baja de socio concurrente	309
	Fondos a interés	309
	<i>(Formulario Fondos a interés)</i>	311
	Biblioteca del oficial de marina	315
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Septiembre - Octubre 1955 Num. 624		
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Servicios y horarios de la casa)</i>	S/N°
	<i>(Portada)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	Subcomisiones	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
<i>Mountbatten</i>	Los comandos naval y aéreo aliados en el Mediterráneo	317
<i>Martin, J.A.</i>	Nuestros límites con Chile en la Patagonia Austral - El tratado de 1881 - Divergencias en su interpretación - Creación de nuestra marina de mar	345
<i>Malvagni, A.</i>	Ejercicio del derecho de angaria por las naciones neutrales	359
<i>Sides, J.H.</i>	Los proyectiles guiados de la marina	369

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Septiembre - Octubre 1955 Num. 624 (Cont.)		
<i>Pig. I.</i>	Pilas eléctricas radiactivas ya logradas	381
<i>Roddis y Simpson</i>	La central de propulsión atómica del U. S. S. "Nautilus"	389
<i>Heinsheimer, J.J.</i>	Los glaciares de la Tierra	399
<i>González Rillo, A.</i>	Un aspecto poco conocido de la epopeya sanmartiniana	411
Notas profesionales	ARGENTINAS	
	Llegada de los restos de los marinos muertos en las acciones aeronavales del Río de la Plata	421
	Nombramientos en la Armada	423
	Aniversarios	426
	Inauguración del Servicio de Frecuencias Patronos y Hora	427
	EXTRANJERAS	
	Estados Unidos de Norteamérica	
	Programa de construcciones para 1956	427
	Francia	
	Botadura del submarino "Dauphin"	428
	Nuevo sistema de defensa radar antiaérea	429
	Gran Bretaña	
	Modificaciones en el uniforme naval	429
	Acuerdo sobre defensa entre el Reino Unido y África del Sur	431
	La marina británica en el futuro	431
	Estación meteorológica próxima al polo sur	432
	Vuelo de ida y regreso de Londres a Nueva York en un día	432
	Japón	
	Caza de ballenas	432
	Perú	
	Nuevos submarinos	433
	<i>(Fe de errata)</i>	433
Necrología	Vicealmirante I.M. Benjamin Benedicto Gargiulo	435
	Capitán de Fragata (T) Emilio E. Dagassan	437
	Capitán de Corbeta (T) Miguel Simonoff	439
	Teniente de Navío (T) Alejandro Leopoldo José Sahores	441
	Capitán de Corbeta (Aviador Naval) Eduardo Anibal Estivariz	443
	Teniente de Corbeta (Aviador Naval) Miguel Eduardo Irigoien	445
	Vicealmirante Marcos Antonio Zar	447
	Teniente de Navío Luis E. Pérez del Cerro	449
	Capitán de Fragata (T) Américo Mario Doglia	451
	Capitán de Navío Contador Antonio Salas (h.)	453
Asuntos Internos	Recepción a las autoridades del destructor "Uruguay"	455
	Actos culturales realizados durante el mes de octubre	455
	Renuncia de miembros de la C.D. a la Institución	455
	Designación de vocal titular a la C.D.	456
	Designación de presidente y vocales de la Delegación Puerto Belgrano	456
	Nuevo presidente de la subcomisión "Proyector y Construcciones"	456
	Comisión de homenaje al extinto Capitán de Navío D. Santiago J. Albarracín	456
	Altas de socios activos	456
	Reconocimiento de socios vitalicios	457
	Reincorporación de un socio	457

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Septiembre - Octubre 1955 Num. 624 (Cont.)		
Asuntos Internos	Reincorporación de socios que fueron dados de baja de acuerdo al Art. 29	
<i>(cont.)</i>	inc. 3° del estatuto	457
	Baja de socio concurrente	458
	Bajas de socios ctivos	458
	Biblioteca del oficial de marina	459
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	461
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Noviembre - Diciembre 1955 Num. 625		
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Servicios y horarios de la casa)</i>	S/N°
	<i>(Portada)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	Subcomisiones	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
<i>Cagney, R.B.</i>	Principios del poder marítimo	463
<i>Capitán "M"</i>	Operación "Alerta"	491
<i>Quartaruolo, V. M.</i>	El mar como causa de la pérdida del imperio colonial español	495
<i>Blüthgen, A.V.R.</i>	Ocupación marítima en tiempo de guerra	509
<i>López Sanabria</i>	Gloria al creador de nuestra Marina. Gloria a nuestros marinos de hoy	515
<i>Heinsheimer, J.J.</i>	Sobre la cubierta glacial antártica	523
<i>Sin Autor</i>	150° Aniversario de la Batalla de Trafalgar y muerte de Lord Nelson	527
<i>Liceaga, J.A.I.</i>	La asistencia de los heridos en los combates navales de 1814	533
Notas profesionales	ARGENTINAS	
	Homenaje a la memoria del Vicealmirante Gargiulo	545
	Posesión de cargo	546
	Vista del Contraalmirante Milton E. Miles (U.S.N.)	547
	Almuerzo en honor del agregado naval de Brasil	547
	Nuevo director del Astillero Río Santiago	550
	Ejercicios de tiro	550
	Fue rehabilitado el Contraalmirante Samuel Toranzo Calderón	550
	Almuerzo en el crucero "9 de Julio"	551
	Nueva campaña del rompehielos "General San Martín"	551
	76° Aniversario de la creación del cuerpo de Infantería de Marina	552
	Entrega de despachos a aviadores navales en la base Comandante Espora	554
	Ascensos	556
	EXTRANJERAS	
	Francia	
	Construcciones navales	557
	Gran Bretaña	
	Importancia del poder marítimo	560
	Estados Unidos de Norteamérica	
	Vuelo de Nueva Zelanda a la Antártida	563
	Radar en colores	563
	Uruguay	
	<i>(Sin título)</i>	564

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Noviembre - Diciembre 1955 Num. 625 (Cont.)		
Necrología	Capitán de Navío Médico Bernardo Schiffrin	565
	Capitán de Corbeta Médico Octavio I. Chaves	567
	Almirante Carlos J. Martínez	569
Asuntos Internos	Misa de difuntos	571
	Recepción a los nuevos Guardiamarinas	571
	Asamblea extraordinaria	571
	Centenario del nacimiento del Capitán de Navío Santiago J. Albarrocin	572
	Recepción en honor de las nuevas autoridades del Centro Naval y homenaje a los socios reincorporados	578
	Reunión con el personal	578
	Altas de socios activos	579
	Reconocimiento de socios vitalicios	579
	Reingresos	580
	Alta de socio concurrente	580
	Bajas de socios ctivos	580
	Separación de socios	580
	Biblioteca del oficial de marina	581
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	582
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Enero - Febrero 1956 Num. 626		
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Portada)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	Subcomisiones	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
<i>Handel-Mazzetti, P</i>	El poder naval y aéreo en la Segunda Guerra Mundial	583
<i>Perticarari, C.A.</i>	Síntesis histórica del período mecánico de la propulsión naval	605
<i>Guozden, H.N.</i>	La personalidad del Oficial	623
<i>Gallino Rivero, J.</i>	Stella Maris	637
<i>Barneix, A.T.</i>	La defensa en juicios militares	639
<i>Tapper, J.F.</i>	El poder marítimo en el período imperial	647
<i>Thomas, C. S.</i>	En las sombras del futuro	661
Notas profesionales	ARGENTINAS	
	Revista Naval	667
	Actividades en la Antártida	670
	Nuevos agregados navales	671
	Nueva usina termoelectrica	671
	17° Aniversario de la afirmación del pabellón en "La Argentina"	671
	EXTRANJERAS	
	Gran Bretaña	
	Resestructuración del cuadro de oficiales de la marina de guerra	672
	Hombres de ciencia estudian en las naves de guerra los problemas prácticos creados por los nuevos equipos	677
	Nuevo avión para el comando costero	678

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Enero - Febrero 1956 Num. 626 (Cont.)		
Notas profesionales	Francia	
<i>(cont.)</i>	La actual política naval francesa	679
	Alemania Occidental	
	Construcción de su nueva armada	692
	Australia	
	Marina de guerra	692
Necrología	Capitán de Navío Francisco Bengolea	695
	Teniente de Navío Héctor Félix Gayán	697
	Teniente de Fragata (T) Héctor Hugo Musso	699
	Capitán de Navío Contador Emilio J. Castaing	701
	Capitán de Fragata Jorge R. Rodríguez Jurado	703
	Capitán de Fragata Contador Luis Carpio López	705
	Capitán de Fragata (Electricista) Rafael V. Picchiello	707
	Teniente de Navío (T) Agustín O. Etcheverry	709
	Capitán de Fragata Guillermo Sánchez Cores	711
Asuntos Internos	Asamblea Ordinaria - Abril 1956	713
	Designación de jurado para dictaminar en los premios "Domingo F. Sarmiento" "Almirante Brown", "Piedrabuena" y "Ratto"	714
	Donación de dos cuadros para el "Yacht Club Puerto Belgrano"	714
	Levantamiento de "Suspensión transitoria de admisión de socios concurrentes"	715
	Donación de un premio con destino a la regata oceánica "Buenos Aires - Río de Janeiro"	715
	Altas de socios activos	715
	Reingresos (Art. 14 del Estatuto)	715
	Altas de socios concurrentes	715
	Reconocimiento de socio vitalicio	716
	Bajas de socios activos	716
	Separación de socios	716
	Biblioteca del oficial de marina	717
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Servicios y horarios de la casa)</i>	S/N°
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Marzo - Abril 1956 Num. 627		
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Servicios y horarios de la casa)</i>	S/N°
	<i>(Portada)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	Subcomisiones	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
<i>Fioravanzano, G.</i>	La visita de la misión militar japonesa a Italia en 1941	719
<i>Bonnet, G.</i>	La importancia del factor "moral" en el complejo "Ejército-Nación"	731

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Marzo - Abril 1956 Num. 627 (Cont.)		
<i>Quartaruolo, V.M.</i>	Actividad de la Armada Argentina en el Plata entre las acciones de Quilmes y Juncal. Agosto de 1826 a Enero de 1827	737
<i>Serio, R.M.</i>	La política naval de Napoleón. El bloqueo continental y el derecho internacional	749
<i>Tosi, O.</i>	Aplicaciones profesionales y técnico-administrativas del Sistema de Clasificación Decmal	759
<i>Wasmund, J.A.</i>	Equipo de propulsión para el "Glacier", el rompehielos más moderno de la armada de los EE.UU.	789
<i>Denax, J.F.</i>	Planificaciones. Organizaciones. Realizaciones	799
<i>Gómez Villafañe, A.</i>	Situación de los retirados en las Fuerzas Armadas de la Nación	801
Notas profesionales	ARGENTINAS	
	Homenaje al Almirante Guillermo Brown	807
	Inauguración de los cursos en la Escuela de Guerra Naval	808
	Tarea cumplida durante la vigésimacuarta campaña antártica	814
	Se dispuso el ascenso post-mortem de personal naval fallecido en acción de guerra durante la campaña libertadora	814
	Colisión	815
	Entrega del pabellón de guerra al rompehielos "General San Martín"	816
	El Ministro de Marina visitó Puerto Belgrano	816
	Viaje de instrucción del transporte de ataque A.R.A. "Bahía Thetis"	816
	Aniversarios	818
	Varadura del "B.D.T.5"	818
	EXTRANJERAS	
	Australia	
	Primer hangar en la Antártida	819
	Brasil	
	Estados Unidos prestará al Brasil dos submarinos para adiestramiento	819
	Chile	
	Botadura del petrolero "Jorge Montt"	820
	España	
	Expedición española al hielo antártico	822
	Estados Unidos de Norteamérica	
	Voluntarios para la Antártida	822
	Helicóptero para una sola persona	823
	Hacia la creación de una flota atómica	823
	Francia	
	Aviación comercial	824
	Gran Bretaña	
	Papel de las armas nucleares	825
	Nueva fragata antisubmarina	830
	Nueva escala de sueldos y retiros para el personal de la Armada	831
	Bhía Halley en la Antártida	832
	Medición de corrientes oceánicas	832
	N.A.T.O	
	Eisenhower aceptó la renuncia del general Gruenther	833
	Rusia	
	Trabajos soviéticos en la isla Wilkes	833

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Marzo - Abril 1956 Num. 627 (Cont.)	
Notas profesionales	Aviación	834
<i>(cont.)</i>	Hundimiento de un crucero	834
Necrología	Capitán de Navío Contador Federico M. Lasaigues	835
	Teniente de Corbeta Alfredo E. A. Díaz Fuentes	837
	Capitán de Corbeta (T) Adolfo C. Schuldt	839
Asuntos Internos	Elecciones	841
	Adquisición de un inmueble destinado a dormitorios para los señores socios	842
	Aumento de la cuota social	842
	Informe del jurado sobre los premios "Domingo F. Sarmiento", "Almirante Brown", "Piedrabuena" y "Ratto"	843
	Actos culturales	843
	Inscripción del Centro Naval en el Registro Nacional de Mutualidades del Ministerio de Trabajo y Prvisión	844
	Subvención	844
	Asociación de Lucha contra la Parálisis Infantil	844
	Renuncia de vocales titulares de la Comisión Directiva	844
	Homenaje al Almirante Brown	844
	Altas de socios activos	845
	Reingresos	845
	Altas de socios concurrentes	845
	Reconocimiento de socios vitalicios	845
	Bajas de socios activos	846
	Baja de socio concurrente	846
	Separacion de socios	846
	Bibliografía	847
	Biblioteca del oficial de marina	849
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	851