



BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL
BUENOS AIRES

Vol. LXXIV

MAYO-JUNIO 1956

Núm. 628

SUMARIO

<i>Banderas, Bandera Argentina y su iniciación ciudadana y bélica en tierra y agua. — Quartaruolo</i>	1
<i>El último baluarte. — Dullin</i>	37
<i>Alistamiento del operativo "Deeppreeze". — Dufek y Oglesby</i>	47
<i>Conciencia naval. — Tapper</i>	69
<i>El Sonar y la guerra subacua. — Ide</i>	77
<i>Chipre: defensa contra nacionalismo. — Rossi</i>	87
<i>Notas profesionales</i>	91
<i>Necrología</i>	131
<i>Asuntos internos</i>	135

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: Lunes y viernes, de 18 a 20.
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: Lunes a viernes, de 18 a 20.
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.

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.

Feriatos nacionales, clausurado.

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

DIRECTOR:
CAPITÁN DE FRACATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 513.471

MAYO - JUNIO 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>	Renato V. J. Ares
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan Carlos Boschetti
Tesorero	<i>Cap. de Navío Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Cap. de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Frag. Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro C. Bras Harriot
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Ítalo Luciani
	<i>Capitán de Fragata I. M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermin López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calegari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Recaredo Vázquez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Musis Blanca
<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo	
<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio	
<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson	
<i>Capitán de Corb. (T)</i>	Omar R. Pagani	
Vocales suplentes	<i>Capitán de Corbeta</i>	Oscar D. Danglade
	<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera
	<i>Capitán de Corb. (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Gonzalo Bustamante
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi
Comisión Revisora de Cuentas		
Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Luis G. Causone
	<i>Capitán de Fragata</i>	Jorge de Tommaso
Suplentes	<i>Cap. de Corbeta Dentista</i>	Eduardo R. Calero
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

SUMARIO

BANDERAS, BANDERA ARGENTINA Y SU INICIACIÓN CIUDADANA Y BÉLICA EN TIERRA Y AGUA	1
<i>Por V. Mario Quartaruolo.</i>	
EL ÚLTIMO BALUARTE	37
<i>Por el Coronel Dullin.</i>	
ALISTAMIENTO DEL OPERATIVO “DEEPPFREEZE”	47
<i>Por el Contraalmirante George J. Dufek y Joseph E. Oglesby.</i>	
CONCIENCIA NAVAL.....	69
<i>Por el Teniente de Corbeta Jorge F. Tapper.</i>	
EL SONAR Y LA GUERRA SUBACUA.....	77
<i>Por John M. Ide.</i>	
CHIPRE: DEFENSA CONTRA NACIONALISMO	87
<i>Por Mario Rossi.</i>	
NOTAS PROFESIONALES.....	91
NECROLOGÍA	131
ASUNTOS INTERNOS.....	135

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Renato V. J. Ares
Vocales	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani

Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Alejandro Bras Harriot
Vocales	<i>Capitán de Frag. Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
Vocal	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Fernando Esquivel

Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Musís Blanca
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocal	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Fragata I.M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermín López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calejari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Recaredo Vázquez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo
	<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera
	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi

Delegación Tigre:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen
Vocal	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharzu

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	César Poch
------------	---------------------------	------------



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.

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.

CORRESPONDENCIA DE LAS TAQUILLAS

Se solicita a los señores consocios, quieran tener el bien de retirar la correspondencia que tengan en sus respectivas taquillas, en algunas de las cuales se ha colmado su capacidad.

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.

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIV

Mayo-Junio de 1955

Núm.628

Banderas, Bandera Argentina y su iniciación ciudadana y bélica en tierra y agua

Por V. Mario Quartaruolo

La bandera es un paño dotado de alma; forma la Carta Magna, sin palabras, de una sociedad. Es decir, que en su materialidad nada significa; pero el hombre, artífice de su destino, ha buscado el símbolo con el propósito de personificar, con él, un ideal, y hacerlo tangible y distinto *prima facie*.

Si todos pensásemos igual, si nuestros ideales fueran comunes a la humanidad entera, si existiera un único estado universal, la bandera perdería su razón de ser: distinguir a una comunidad pensante o política de otras semejantes o distintas.

Hay banderas nobles y las hay también innobles, pues el alma, por el libre albedrío, camina hacia el bien o hacia el mal. El hombre es el artista supremo del engaño; sabe, con el bello artesonado de su dialéctica envolver a los simples, y colocar en su carro a los que gustan, casi exclusivamente, de la materialidad de la vida, como también a los débiles de espíritu y a los cobardes.

Ha dicho con su natural sabiduría Maquiavelo: “Los hombres son tan simples, y se sujetan en tanto grado a la necesidad, que el que engaña con arte halla siempre gentes que se dejen engañar.”¹

¹ Maquiavelo, Nicolás: *El príncipe*, p. 83.

En toda bandera noble debe anidar el amor, desde la trama más espesa de la tela hasta los bordes y, también, la pasión no excluyente. Hay banderas y no bandera.

La Historia ha visto ondear a grandes alturas y para azote de nuestro planeta, banderas de odio, venganza y ruina. Cuando la venganza se enseñorea del corazón del hombre, todas las otras pasiones, “buenas y malas, son echadas de allí, y todos los lazos e intereses, lo mismo que todas las palabras que se puedan decir, son inútiles para detener a un hombre”. —Y agrega Guillermo Enrique Hudson, ese gran conocedor de nuestro ambiente de antaño— “Y el fin de todo es la ruina.”²

Así como todo hombre tiene la bandera de su patria, también necesita, para bien de su país, que se embandere como ciudadano, que no oculte sus ideales religiosos, sociales, artísticos, etc. Ello significa acción, valentía y realización. Los hombres sin bandera son los cómodos de la tierra, los mediocres y los pusilánimes.

En el vestíbulo del Infierno, al encontrar a los cobardes, Dante pregunta a Virgilio:

*“¿Quién con voz tan dolorosa
parece así vencido por la pena?”*

*El maestro: “Es la suerte ignominiosa
de las miserables almas que vivieron,
sin infamia ni aplauso, vida ociosa.*

*“ En el coro infernal se confundieron
con los míseros ángeles mezclados,
que fieles ni rebeldes, a Dios fueron;
“ los que del alto cielo desterrados,
perdida su belleza rutilante,
son por el mismo infierno desechados ”*

*Y yo: “Maestro, ¿qué aguijón punzante,
les hace rebramar queja tan fuerte?”*

Y él respondió: “Te lo diré al instante.

*“ No tienen ni esperanza de la muerte,
y es su ciega existencia tan escasa,
que envidian de otros reprobos la suerte.*

*“ No hay memoria en el mundo de su raza:
caridad y justicia los desdeña;
¡no hablemos de ellos; pero mira y pasa!”³*

² HUDSON, GUILLERMO ENRIQUE: *El ombú y otros cuentos*, p. 55.

³ ALIGHIERI, DANTE: *La Divina Comedia*, pp. 46 y 47.

Si la bandera es la exteriorización muda de un ideal del hombre, él necesita manifestar los colores de su enseña, pero ello dentro del mayor respeto para las banderas del prójimo. Repetimos, el fervor en las propias creencias no puede jamás conducir a la exclusión de las creencias del semejante. La intolerancia no es sinónimo de fe profunda, pero sí lo es de incomprensión. ¡Que concluyan para siempre las banderas del odio! Ya aquellas donde el odio inficiona a las almas, ya las otras, más primitivas, donde el odio se manifiesta en el simbolismo, está adherido al lienzo u otro material; como en aquellas famosas de la barbarie y de la piratería, con la calavera y las tibias cruzadas, o los dragones de cuyas bocas salen lenguas de fuego, como se ve en algunas de la China antigua, etc.

La Bandera Nacional evoca el alumbramiento de la Patria, su lucha por la independencia nacional y sus luchas por la independencia de los americanos todos. Está enraizada en sus colores, como mudo cantar de gesta, la epopeya de la emancipación de medio continente.

El siglo XIX contempló a la Revolución Hispanoamericana marchar a pujos, sabotada por los realistas que vivían en los territorios ocupados por los republicanos, y sabotada, sin buscar el sabotaje, por las luchas de facciones. Y así, tras cada caída que pareció en su momento ser definitiva, el espíritu de libertad e igualdad salió resurrecto del cuerpo horro del americano, alumbrado por sus banderas, sus escudos y sus himnos, cuyos nacimientos, no siempre verificados en el tiempo, inspiración, etc., envuelve un cierto vaho de misterio o interpretación, que exalta la magnitud de los símbolos.

Las banderas y otros distintivos nacieron en la guerra, pues era necesario enarbolar algo para reunir a los dispersos en las derrotas, señalar lugares fortificados, campamentos, etc.

El fetichismo y la zoolatría del paganismo primitivo se incorporó a los símbolos, con el objeto ya apuntado y además para alcanzar la ayuda de los dioses.

En los clanes, el tótem —emblema, o lejano progenitor social— puede ser incorporado hasta el mismo indumento de los guerreros, para que la sangre de la estirpe ayude en la lucha. Así, hasta hoy viven los primitivos hombres panteras, hombres tigres, etc. El guerrero se cubre con la piel del felino, pues supone que él lo ayudará y le comunicará gran parte de su fuerza, de su agilidad, etc.

Barcas, plumas, representación de armas y armaduras, de plantas, de animales reales o fantásticos; soles, astros y objetos, sirvieron de emblemas a distintos pueblos, y así llegamos a los romanos, cuyas insignias —particulares de cada legión— consistían en largas picas coronadas por un animal: caballo, jabalí, lobo, y, sobre todo, el águila, que se convirtió en el emblema característico del ejército imperial. Al portador de esa insignia se lo llamó “aquilifer”, de cuyo término deriva la palabra española alférez. También fue característico de ese ejército el “vexilio”, paño cuadrado colocado en una lanza.

Con el feudalismo aparecen los escudos y emblemas, pero —escribió Armando M. Vega Herrera— “las banderas, en el sentido moderno de la palabra, no aparecieron hasta después de determinadas las leyes de la heráldica.

“Con el objeto de que fuesen vistas y reconocidas desde la mayor distancia, desde el primer momento, se utilizaron los colores, variadamente dispuestos, a los cuales se agregaron figuras, signos o inscripciones.”

A medida que los estados se van fortaleciendo y el espíritu nacional se desarrolla, las banderas se van unificando. Al principio de las nacionalidades cada pueblo usaba diversas banderas; ya conocemos el concepto absoluto unitario que reina en la época contemporánea.

“Todas las banderas del mundo están formadas por los cuatro colores del blasón: negro, verde, azul y rojo, y de los dos metales: oro y plata —o esmaltes que los representan— ... son estos cuatro colores matrices combinados con el amarillo y el blanco, los que se usan universalmente en los escudos y banderas de las naciones.”

Los colores de las banderas tienen siempre un origen, su razón de ser. No es el buen gusto el que les da nacimiento, obedecen a circunstancias mayúsculas o minúsculas. Por ejemplo, el tricolor de la Francia Revolucionaria, tan de moda en la Europa de la época de nuestra Revolución, se formó con la unión de los colores azul y rojo de París, —ya que esa ciudad encarnó el espíritu y la acción en el estallido de 1789— con el blanco de la dinastía Borbón.

⁴ VEGA HERRERA, ARMANDO M.: *La bandera argentina*, p. 4.

⁵ PELLIZA, M. A.: *La bandera y el escudo nacional*. Agrega este autor: “Según los instituyentes de la heráldica, aquellos cuatro colores corresponden “a los cuatro elementos de la naturaleza, así: tierra, al negro; agua, al verde; fuego al rojo; aire al azul”.

En América, el color azul estaba relacionado con las culturas más importantes: maya, azteca y quechua; en esta última simbolizaba el poder teocrático del Inca, era “distintivo de la dignidad “ del trono y símbolo de la potestad personal de sus príncipes”.⁶

Esa tradición precolombina puede justificar la gran cantidad de banderas de América en las que se estampan el blanco y el azul o el celeste. Además de la Argentina, usan esos colores: El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Uruguay. Emplean el azul o celeste, y el blanco con el rojo: Costa Rica, Cuba, Chile, Estados Unidos, Haití, Panamá, Paraguay y la República Dominicana. Es decir, catorce naciones sobre veintidós.

Los antecedentes patrios hacen remontar el uso del azul y blanco al período de las Invasiones Inglesas; se relaciona, en primer término, con los uniformes de los cuerpos que se improvisaron en Buenos Aires para hacer frente a la segunda invasión. Dice Ignacio Núñez en sus interesantes *Noticias Históricas*: “Todos los “ cuerpos echaron banderas y las juraron solemnemente: todos se “ uniformaron con chaquetas o casaquillas de color azul, diferen- “ ciándose sólo por los vivos y las vueltas, los centros y los pena- “ chos, a excepción del tercer escuadrón de Húsares que se unifor- “ mó de verde, y de colorado el escuadrón de Migueletes.”⁷

Bien sabemos que el azul y el blanco integraba el uniforme del principal cuerpo formado en ese momento: los Patricios, que usaban pantalones blancos, chaqueta azul y penacho azul-celeste en los sombreros y, cuya oficialidad y jefe, lo mismo que en los otros cuerpos —se alistaron los hombres de 16 a 50 años de edad— surgieron por elección directa de sus integrantes en el caso de los oficiales, e indirecta para los jefes: elegidos por los oficiales.

Hay también quienes relacionan nuestros colores con la masonería, de lo que se hace eco Martín V. Lazcano. Se menciona a Juan Martín de Pueyrredón como la persona que introdujo tales colores, pues era el jefe de los conjurados de 1806, que pretendieron libertar nuestra tierra con el auxilio inglés. Es decir, transformar a los invasores en aliados. Se volvía así al plan de Miranda; gestión que escolló ante Liniers.

En ese intento, en el que colaboró el corsario francés Mordeille, “los conjurados para la reconquista adoptaron la organi- “ zación masónica —lo que no significa que pertenecían a la ma-

⁶ GUASTAVINO, JUAN E.: *El azul argentino y su vocación histórica*.

⁷ NÚÑEZ, IGNACIO: *Noticias históricas*, t. I, p. 96.

“sonería—, que era para algunos de ellos conocida, puesto que servía para los trabajos que se hacían para la causa de la Independencia”.⁸ Recuérdese la organización de tipo masónico que se dio la Logia Lautaro.

Nadie puede discutir la importancia de Pueyrredón durante las Invasiones Inglesas, que trascendía de la jefatura de los Húsares que llevaron su nombre, y que determinaría su misión oficial en España y, como jefe revolucionario condujo a su prisión e inmediata fuga al producirse la llegada al Plata del virrey Cisneros, hecho que le impidió participar en la Semana de Mayo, pues esos acontecimientos lo sorprendieron en el exterior.

Se ha sostenido también que la profusión de los colores azul-celeste y blanco en los uniformes de los soldados que integraron los cuerpos formados a raíz de las Invasiones Inglesas, se debió a la abundancia de paños con esos colores tomados en las naves mercantes inglesas que acompañaban a los invasores.

En lo que se refiere al uso de los colores celeste y blanco en los días de mayo de 1810, Bartolomé Mitre, al hablar en su *Historia de Belgrano*, del día 25, ha dado la conocida versión de que fue Domingo French quien, para individualizar a los revolucionarios, decidió comprar cintas celestes y blancas en una tienda de la Recova, por ser los colores popularizados desde las Invasiones Inglesas, “y que había adoptado el pueblo como divisa de partido en los días anteriores. Apostando en seguida piquetes

⁸ LAZCANO, MARTÍN V.: *Las sociedades secretas políticas y masónicas en Buenos Aires*, t. I, p. 104. En “La Gaceta Mercantil”, N° 840, Buenos Aires, 26 de agosto de 1826, se lee un escrito que firma: “Un agradecido a los reconquistadores del año de 1806”, que conoció Jacinto R. Yaben, y donde se dice en un pasaje: “Es axioma general que pueblo que toma las armas en la mano, no las larga hasta echar por tierra sus mandones, a lo menos los reconquistadores del año de 1806 así lo creían entonces. Y si su marcha era con este fin lo acreditará para con V. los pasajes que voy a referirle de aquellos tiempos: el día 14 de agosto del año 6 salieron los reconquistadores con un distintivo en la cadena del reloj para conocerse, y era la cinta blanca y celeste; bajo el mismo pretexto pasaron el distintivo al día siguiente 15, a un ojal del chaleco, y formaron la reunión de lo más lucido de este pueblo en casa del S.^{or} Don Juan Martín de Pueyrredón, de donde salió el plantel de la independencia, quiero decir, del cuerpo de oficiales del primer escuadrón de Húsares, que después se ha repartido en todos los cuerpos que la han consumado. El 26 del mismo mes y año, se presentó en la plaza de la Victoria este primer escuadrón con D. Juan Martín de Pueyrredón a la cabeza como su comandante, sin insignias militares españolas, colocadas en su lugar las republicanas que hasta hoy cargan nuestros sargentos y cabos, entonces decinviros y quintuviros, que fué lo mismo que decir a todas las provincias y naciones que los veían: Los reconquistadores del año 6 marchaban de frente a ser republicanos.”

“ en las avenidas de la Plaza, los armó de tijeras y cintas blancas
“ y celestes, con orden de no dejar penetrar sino a los patriotas, y
“ de hacerles poner el distintivo. Beruti fué el primero que enar-
“ boló en su sombrero los colores patrios... Instantáneamente se
“ vió toda la reunión popular con cintas celestes y blancas pen-
“ dientes del pecho o del sombrero. Tal fué el origen de los colo-
“ res de la bandera argentina, cuya memoria se ha salvado por
“ la tradición oral.”

Sabemos bien que la tradición oral es, de las fuentes de la Historia, la más débil, y ella indujo a un error de nombres y de detalle en lo transcrito del referido historiador. En la nota que puede leerse en la página 342 del tomo I de la *Historia de Belgrano y de la Independencia Argentina*, edición de 1887, el historiador nos aclara que obtuvo esos datos por: “Informe verbal
“ del coronel don José María Albariño y otros testigos presen-
“ dales”.

Y bien, en nuestra historiografía sucede que, cuando Mitre se equivoca —y ello siempre ocurre por error de las fuentes y en poquísimas ocasiones— se equivocan todos o casi todos, pues es en verdad inmensa la certitud del eminente hombre de letras, creador de nuestra historia científica.

Ya otros se han ocupado de deshacer esa linda tradición, que también recogió Luis Varela, quien agrega el nombre del tendero, un español Alvarez, a quien French y Beruti solicitaron “les diese
“ las cintas de dos traveses de dedos, de colores vivos, que tuviese
“ en mayor cantidad, etc.”¹⁰

Afirmamos, que si bien las memorias del coronel Albariño, de José Brito del Pino —*Apuntes genealógicos*— y de otros testigos que movieron a Mitre a dar su versión, pudieron haberlos traicionado, sobre si fueron French y Beruti los iniciadores del reparto de las cintas, y si eso ocurrió sólo el 25 de mayo, no hay duda que son tantos los testimonios que hablan del uso de esos colores en los grises, pero decisivos días de mayo de 1810, que podemos afirmar que tales colores lucieron entre los que, en esos días, pensaban ir derechamente hacia la independencia americana.

Cornelio Saavedra expresa en su *Memoria*, que el 22 de mayo,

⁹ MITRE, BARTOLOMÉ: *Historia de Belgrano y de la independencia argentina*, t. I, p. 263.

¹⁰ VARELA, LUIS: *Historia constitucional de la República Argentina*, t. II.

en ocasión del Cabildo Abierto, “La plaza de la Victoria estaba “ toda llena de gente y se adornaban ya con la divisa en el sombrero de una cinta azul y otra blanca, con el primor que en todo “ aquel conjunto de pueblo no se vió el más ligero desorden.”¹¹ Y bien, si los colores de la Bandera le resultaban queridos cuando escribió su *Memoria*, Saavedra no podía olvidar que tales colores, el lazo con cintas celestes y blancas, sirvieron de distintivo a la Sociedad Patriótica, encabezada por French, y que agrupó a la juventud morenista en su contra, cuando se produjo la desaparición de Moreno. Se ha dicho que el celeste y blanco de la insignia “a Saavedra le parecía facciosa”, y no encontramos entonces el interés especial que lo movió a evocar tales colores en su documento, salvo el de decir la verdad.

José María Ramos Mejía, al tratar de la insignia de Mayo escribió, como buen psicólogo: “En tan crítico momento una inspiración propia de su sensibilidad femenil surge repentinamente “ en el cerebro de la multitud, necesita un símbolo palpable y material de su sentimiento”, etc.¹²

Y bien, se trataba de colores, de lazos, de su colocación y de otras cuestiones de estética ¿cómo iba a faltar el eterno femenino aun en 1810?

En el alegato de la Comisión informativa sobre antecedentes de los símbolos nacionales, por acuerdo de 1933, se atribuye la iniciativa a la mujer de Buenos Aires.¹³

El 21 de mayo de 1810, el capitán de Húsares José María Tagimán, en carta dirigida a Juan Andrés de Pueyrredón le expresa en un pasaje, refiriéndose a los graves sucesos que arrebatan todo el interés en esos días: “Con este motivo te diré que “ las damas y las muchachas se han puesto todas del lado de sus “ hermanos y de los criollos... Ha entrado la furia de los rebozos “ de frisa celeste, ribeteada de cintas blancas. No hay muchacha “ o una dama, con excepción de doña Flora —Azcuénaga de Santa “ Coloma, rica y soberbia realista— que está más rabiosa y más “ fiera que un diablo, que no pase la noche cosiendo su rebozo para “ salir a la calle y pasear por delante de los cuarteles. Excuso “ decirte que los ramitos de violetas azules y de junquillos blancos, “ emblema de la causa, van y vienen de unos grupos a otros. Em-

¹¹ SAAVEDRA, CORNELIO: *Memoria autógrafa*, p. 45.

¹² RAMOS MEJÍA, JOSÉ M.: *Las multitudes argentines*, p. 130.

¹³ Ver la publicación del Circula Militar: *French y la divisa de Mayo*.

“ piezo a ver también muchos gorros colorados con cintas blancas
“ y celestes.”¹⁴

Esto es muy importante, se habla en plena Semana de Mayo del “emblema de la causa”, y hay más. ¿Los “gorros colorados” no representan los gorros frigios de la libertad? Sabemos que entre los frigios los esclavos usaban el cabello largo y, cuando se transformaban en libertos, se cortaban el cabello y se colocaban el gorro colorado, el que fue tomado como símbolo de la libertad por la Revolución de 1789.

También el 21 de mayo de 1810 Buenaventura Arzac, uno de los chisperos o jóvenes de acción de nuestra Revolución escribió, que llevaban “rebozo celeste y ribeteado de cintas blancas”, varias distinguidas porteñas, como Casilda I. de Rodríguez Peña, Ángela Castelli, Isabel y Juana Peña y las señoritas de Lasala y Riglos.¹⁵

La elegante y a la vez sencilla mujer de entonces, impuso la moda de los colores que ya eran emblema de ideales y que pronto serían símbolo de una nación.

Vicente Fidel López, al hablar del entusiasmo del pueblo cuando se enteró que el Cabildo había concluido por ceder al petitorio firmado, y dado así nacimiento legal a la Primera Junta, dice: “Pero a pesar de todo eso, —lluvia y frío— la plaza se llenó
“ en un momento de damas y señoritas, con los colores celestes
“ que distinguían el penacho tan popular de los patricios ... con
“ ese donaire de la belleza porteña, que antes de haberse façonée
“ a la francesa reunía la franqueza de la aldeana al candor con-

¹⁴ Tomado del trabajo de JACINTO R. YABEN : *El origen de los colores y la creación de la bandera nacional*, pp. 27 y 28.

¹⁵ Después de dar los nombres de las damas expresa la carta: “Venían de rebozo celeste y ribeteado de cintas blancas; rodearon a Saavedra y la madama de Peña le dijo: «Coronel, no hay que vacilar; la patria lo necesita para que la salve; ya usted ve lo que quiere el pueblo, y usted no puede volvernos la espalda, ni dejar perdidos a nuestros maridos, a nuestros hermanos y a nuestros amigos». «Señoras mías, dijo Saavedra, yo estoy pronto y siempre he sido patriota.» En esto se levantó una gritería de vivas y aplausos a las matronas argentinas.... «Pero —continuó diciendo don Cornelio—, para hacer una cosa tan grande es preciso pensarlo con madurez y tomar las medidas del caso, etcétera.» «Pues bien —le dijo Isabelita, tomándolo del brazo—, venga Vd. con nosotros a lo de Peña, que allí le están esperando a Vd. muchos amigos.» Y se lo sacaron en medio de la alegría y del entusiasmo de todos nosotros”. Tomado por Yaben de la *Crónica de la Revolución de Mayo* de VICENTE F. LÓPEZ, pp. 51 y 52, y transcripto en su obra citada, pp. 29 y 30.

“ fiado con que las costumbres inocentes sellan las gracias del semblante y de la mirada con la ternura del corazón.”¹⁶

Cuando partió de Buenos Aires la primera expedición auxiliar del Alto Perú, con destino inmediato a Córdoba, los soldados llevaban “en las bocas de los fusiles cintas blancas y celestes.”¹⁷

Arriba hemos dicho que el celeste y blanco fueron los colores que adoptaron los cultos jóvenes morenistas, formados doctrinariamente en el Enciclopedismo, que soñaban con la república independiente, y que constituyeron la Sociedad Patriótica una vez que partió Mariano Moreno para cumplir su postrer servicio a la Revolución.

Los antecedentes precolombinos, de las Invasiones Inglesas y de los sucesos de Mayo hasta aquí contados, que alteraron el isócrono andar del Buenos Aires hispánico, son ciertos en su inmensa mayoría, pero, para nosotros, el antecedente directo tiene su razón de ser en la Religión Católica.

Si, como hemos afirmado, los colores y demás elementos de las banderas tienen siempre su razón de ser en elementos autóctonos, tradiciones y también en visiones, es necesario escudriñar el espíritu, las convicciones, el impromptu psicológico que mueve a la creación de los símbolos.

Según una tradición que hasta ahora entronca con la Historia, hallándose José de San Martín con su ejército en la bahía de Paracas, donde tomó contacto con la tierra peruana, fue sorprendido —despierto, o en el momento de despertar— por el vuelo de flamencos que planeaban en el espacio con elegancia y mostraban el cuerpo blanco y las alas rojas. El Libertador, ante tal dechado de armonía y color, exclamó entusiasmado en un rapto de inspiración: “He ahí los colores de la bandera del Perú”.

El primitivo pabellón del Perú dice mucho, por su forma, de la representación estilizada del vuelo de los hermosos palmípedos. Así, la parte lateral de la bandera forma dos triángulos, que se unen por el vértice superior y que muy bien remedan las alas, y el resto blanco representaría el cuerpo del animal.¹⁸

¹⁶ LÓPEZ, VICENTE F.: *Historia de la República Argentina*, t. III, pp. 62 y 63.

¹⁷ NÚÑEZ, IGNACIO: *Op. cit.*, t. II, p. 41.

¹⁸ Puede verse reproducida dicha bandera en la obra del historiador peruano FERNANDO GAMIO PALACIO intitulada: *La Municipalidad de Lima y la emancipación 1821*. Se la puede observar al natural en un proyecto —dibujo y acuarela— que se atribuye a nuestro Libertador y que existe en el

La bandera de Cuba, el último pueblo de Hispanoamérica libertado de la madre patria, fue concebida por el general Narciso López, héroe y mártir de la independencia de su país. La dibujó en el destierro en 1849.

Las tres fajas azules horizontales representan, respectivamente, a los departamentos Oriental, Camagüey y las Cinco Villas o el interior, y el Occidental, que constituían las divisiones que desde 1829 habían implantado los españoles. Las tres fajas azules están separadas por campos blancos que simbolizan la pureza republicana de los revolucionarios. Un triángulo rojo equilátero avanza desde la izquierda hacia el medio; en el centro del triángulo se levanta la estrella solitaria sobre un campo de sangre, para alumbrar el camino oscuro de la difícil lucha por la libertad.

Para José Martí, que amó el monte y en general la naturaleza, el mejor emblema de su sufriente Cuba era la palmera. Por ello su casa, su oficina, ven colgar de sus paredes paisajes con palmas reales.

Manuel Belgrano, el creador de nuestra bandera, era católico y liberal —términos excluyentes sólo para los intolerantes y fanáticos— como claramente se desprende de sus actos y palabra.

La fe le inspiró sublimes actos de su existencia que ayudaron mucho a la causa de Mayo.

El general José María Paz, con su natural sinceridad, ha dicho: “Creo primeramente, que el general Belgrano era cristiano “ sincero, pero aun examinando su conducta en este sentido por “ solo el lado político, produjo inmensos resultados. El concepto “ de incredulidad que se atribuía á los jefes y oficiales de nuestro “ ejército, y que tanto dañaba á la causa en estas Provincias Ba- “ jas, se fué desvaneciendo, y al fin se disipó enteramente; las “ personas timoratas se identificaron con los campeones de la li- “ bertad, y esta se robusteció notablemente; nuestras tropas se “ moralizaron, y el ejército era ya un cuerpo homogéneo con las “ poblaciones, é inofensivo á las costumbres y á las creencias po- “ pulares. Y, ¿qué diremos del efecto que este sabio manejo causó “ en las provincias del Perú, y en el mismo ejército Real?”

“Goyeneche, aprovechándose hábilmente de nuestras faltas, “ había —sin ser tan religioso como el general Belgrano— fas-

“cinado sus soldados en términos, que los que morían eran reputados por mártires de la religión, y como tales, volaban directamente al cielo á recibir los premios eternos. Además de política, era religiosa la guerra que se nos hacía, y no es necesario mucho esfuerzo de imaginación, para comprender cuanto peso añadía esta última circunstancia, á los ya muy graves obstáculos que teníamos que vencer.”

“El general Belgrano, haciéndose superior á críticas insensatas y á murmuraciones pueriles, tuvo la firmeza bastante para seguir una marcha constante, que inutilizó las astucias de Goyeneche y restableció la opinión religiosa de nuestro ejército.”¹⁹

Vamos a citar algunos pocos hechos visibles de su religiosidad: fue miembro de la Primera Orden de Penitencia de Santo Domingo; como estudiante, pidió y obtuvo autorización papal para leer libros prohibidos por la Iglesia; cuando fundó Curuzú Cuatiá y Mandisoví lo hizo, según sus palabras, “porque no podía ver sin dolor que las gentes de las campañas viviesen tan distantes unas de otras lo más de su vida, o tal vez en toda ella estuviesen sin oír la voz del pastor eclesiástico, fuera del ojo del juez y sin un recurso para lograr alguna educación.”

Luego de la batalla de Ayohuma, perseguido de cerca por los realistas, hizo detener a los pocos soldados que le quedaba, ordenó formar cuadro y, dentro de él, se colocó el jefe para rezar el rosario, lo que imitaron sus soldados. Después de su triunfo en Tucumán obsequió su bastón de mando a la Virgen de la Merced, por dispensadora de la victoria. Obsequió con dos estandartes realistas a la Virgen del Rosario, a la que él tanto rezó en el santuario vecino al Convento de Santo Domingo de Buenos Aires, situado próximo a su casa natal. A la Virgen de Luján le envió otras dos banderas tomadas el 20 de febrero de 1813 en Salta, para ser colocadas “a los pies de Nuestra Señora... para que se haga notorio el reconocimiento en que mis hermanos de armas y yo estamos a los beneficios que el Todopoderoso nos ha dispensado por su mediación y exciten con su vista la devoción a los fieles para que siga concediéndonos sus gracias.”²⁰

El coronel mayor Blas Pico, que sirvió en el Ejército del Norte como subordinado de Belgrano, ha expresado de su jefe en

¹⁹ PAZ, JOSÉ MARÍA: *Memorias postumas*, t. I, pp. 50 y 51.

²⁰ Archivo del Cabildo de Luján. Acuerdos de 1813. Ver para el tema: GUILLERMO FURLONG: *El espíritu religioso del general Manuel Belgrano* y V. MARIO QUARTARUOLO: *Belgrano: El creyente y el demócrata*.

el: “*Juicio sobre la conducta militar del general D. Manuel Belgrano*”, página 221: “Su conducta religiosa, piadosa y devota le abrieron tan franco camino y tan fácil y eficaz medio para unir y formar así la de todos los individuos del ejército, que muy en breve le tuvo que mirar como el objeto de sus complacencias.” Recordamos que la indisciplina y los excesos fueron mal endémico en ese ejército.

Su religiosidad no le impidió por cierto recriminar con acritud a sus capellanes cuando se apartaban de la senda del deber, ni a la jerarquía eclesiástica cuando, como en el caso del obispo de Salta, atentaba contra la marcha de la Revolución al ponerse en contacto con Goyeneche.²¹

“Dechado de soldado cristiano y piadoso”, llama Mario Belgrano en un trabajo inédito, a su ascendiente y, en otro lado agrega: “La Religión era la base sobre la que formó su personalidad”²²

Su figura liberal de repúblico nos la indica el mismo Manuel Belgrano cuando expresa: “Como en la época de 1789 me hallaba en España y la revolución de la Francia hiciese también la variación de ideas y particularmente en los hombres de letras con quienes trataba, se apoderaron de mí las ideas de libertad, igualdad, seguridad, propiedad, y sólo veía tiranos en los que se oponían a que el hombre, fuese donde fuese, no disfrutase de unos derechos que Dios y la naturaleza le habían concedido, y aun las mismas sociedades habían acordado en su establecimiento directa o indirectamente.”²³

En carta que dirigió a José Gaspar Francia el 18 de enero de 1812, decía nuestro prohombre: “La vicia es nada si la libertad se pierde.”²⁴

Cuando la conciencia le señalaba que había que concluir con un crimen, con un vicio o con la avilantez de algunos subordinados, su mano ejecutora se levantaba armada con inexorable ener-

²¹ Museo Mitre. *Documentos del archivo de Belgrano*, t. IV, p. 109 y otras, y legajos del Ejército Auxiliador del Perú existentes en el Archivo General de la Nación.

²² BELGRANO, MARIO: *El espíritu religioso del general Manuel Belgrano*. Llegó a nuestras manos este trabajo por gentileza del doctor Maño Carlos Belgrano, hijo del desaparecido y talentoso historiador y profesor.

²³ BELGRANO, MANUEL: *Autobiografía y inemorias sobre la expedición al Paraguay, etc.*, p. 14.

²⁴ QUARTARUOLO, V. MARIO: *Op. cit.*, p. 5.

gía, a la manera de un Catón, pero dotado de capacidad casi ciceroniana.

La siguiente expresión suya no fue mera frase; su vida se condensa en ella:

“Nadie es más acreedor al título de ciudadano que el que
“ sacrifica sus comodidades y expone su vida en defensa de la
“ patria.”²⁵

Se ha dicho de él por un ministro del siglo pasado, y en el centro mismo de las hazañas del creador de nuestra enseña, que reunía “las cualidades del heroísmo, la abnegación, la instrucción
“ y sobre todo la fortaleza del espíritu.”²⁶

Con sus renunciamientos tan conocidos, pero no siempre meditados por los americanos, se presenta como par en gloria de San Martín. Su desinterés determinó que pasara de la condición de hombre rico a la de pobre. El amor a su patria lo hizo cavilar mucho, errar en ocasiones, desfallecer ante la incomprensión y le arrancó, por fin, su postrer frase de desaliento ante la guerra civil que sumergía a los argentinos.

En la nota que envió a su amigo Esteban Arse desde su Cuartel General del Campo Santo, el 19 de abril de 1812, expresa: “Le-
“ xos de nosotros el espíritu de ambición; dirijamos nuestras miras
“ todas á salvar la Patria, que ella despues nos dará el premio
“ de n.^{tos} servicios: Yo no puedo creer que haya hombre que se
“ desentienda de estas ideas, mas que aquellos que han nacido
“ para azote de la humanidad entre nosotros, ó los que estaban
“ acostumbrados a tenernos con el yugo de fierro ... Podría yo
“ hacer a V. una narración de lo que ha pasado por mi desde la
“ instalación de n.^{to} Gobierno, los hombres de nada, se habían
“ empeñado por abatirme, pero jamas lo consiguieron porque lle-
“ bando a la Patria siempre delante de mi, ni me ha dado cuidado
“ que otro me mande, ni de que se me haya ultrajado: tenga buen
“ éxito nuestra empresa que todo lo demas es nada: —por eso
“ expuso su honor de militar al desobedecer al gobierno de Tu-
“ cumán— eso sí. no consentiré jamas que nuestra digna Madre,
“ sea entregada á agena dominación, ni que haya un ambicioso
“ que la quiera subyugar; primero permitiré que me reduscan á
“ polvo.”²⁷

²⁵ Museo Mitre. *Documentos del archivo de Belgrano*, t. IV, p. 370.

²⁶ Tello, Eugenio: *La bandera y su creador*. En el periódico “La Unión de Jujuy”, 16 de julio de 1885. Tello era en ese momento ministro de Gobierno de Jujuy. Museo Mitre, Archivo, 1-10-1-1.

²⁷ Archivo General de la Nación. *Guerra. Ej.^o Auxiliar del Perú*. Enero-junio de 1812. X-3-10-3.

Por todo ello, y por mucho más que la Historia ha divulgado, no se han extendido en alabanzas quienes lo han presentado como: “figura ejemplar, que honra, por su probidad, las páginas de la historia universal.”²⁸

Ese fue el hombre que nos dio la bandera como símbolo, y nos legó banderas de ideales cívicos y culturales.

Conociendo la idiosincrasia de Belgrano nos resulta más fácil pergeñar en el significado íntimo del celeste y blanco. Y así reconocemos, que el empleo de esos colores desde las Invasiones Inglesas los hizo más simpáticos y los aderezó con el civismo de que carecían para él hasta 1806.

Escribió Dardo Corvalán Mendilaharsu: “El origen del color está vinculado a la más antigua tradición de la ciudad, tiene prestigio colonial y seguramente no es ajeno al mismo el sentimiento religioso.”²⁹

El que mejor ha desarrollado el tema ha sido José R. del Franco, para quien nuestros colores provienen del misterio de la Inmaculada Concepción de María, consagrado por la liturgia católica al aprobarse la orden fundada por Beatriz de Silva.³⁰

En 1406 se coronó rey de Castilla y de León a don Juan II, quien reinaría hasta 1454; fue, como sabemos, padre de Isabel la Católica. Juan, rey de carácter débil, otorgó privanza al famoso Alvaro de Luna, el que deslumbraba con su lujo a la corte y quien, si mucho pensó en el bien de Castilla, pensó más en sus bienes y en los de sus partidarios, hasta terminar en el cadalso.

Durante ese reinado, en un convento de hermanas dominicas de Toledo, se encontraba la espiritual y ferviente creyente Beatriz de Silva.

“Un día encontrándose en oración —nos dice el doctor Alfredo Díaz de Molina— cayó en éxtasis y vio a la Virgen María, vestida de blanco, con manto azul-celeste, inspirándole la idea de establecer su culto en el misterio de la Inmaculada Concepción.”³¹

²⁸ FERNÁNDEZ, BELISARIO, Y CASTAGNINO, EDUARDO HUGO: *Guión belgraniano*. Prólogo, p. 8.

²⁹ CORVALÁN MENDILAHARSU, DARDO: *Los símbolos patrios. La bandera y la escarapela*. Capítulo III del vol. VI, 1ª sección, de la *Historia, de la Nación Argentina* de la Academia Nacional de la Historia, p. 299.

³⁰ DEL FRANCO, JOSÉ R.: *Belgrano, el pabellón argentino y la orden de Carlos III*.

³¹ DÍAZ DE MOLINA, ALFREDO: *Gestación y gloria de la insignia nacional*. Revista Militar, N° 617.

El papa Inocencio VIII, en 1489, por un breve, dio valor de verdad revelada al hecho, que fue glorificado en el mundo católico y particularmente en España.

Carlos III, modelo de monarca del “Despotismo Ilustrado”, declaró a “la Inmaculada Concepción de María singular y universal Patrona y Abogada de todos los reinos de España y de las “Indias” y, en 1771, estableció “La Real distinguida orden española de Carlos III.”

Los caballeros grandes cruces de la Real Orden usaban: “una banda de seda ancha, dividida en tres fajas iguales, la del centro blanca y las dos laterales del color azul-celeste.”³²

En casi todos los cuadros conocidos de Carlos III y Carlos IV, etc., aparecen los monarcas y sus familiares usando la referida banda.

He tenido a la vista, al escribir estas líneas, una reproducción en colores del cuadro de Goya: “La Familia de Carlos IV”, lienzo de 280 X 336 cm., que se encuentra en el Museo del Prado.³³

Y bien, si a la banda celeste y blanca del Rey le agregamos el Sol, gorra a su cabeza, a sus medias las cubrimos con botas, o le alargamos el pantalón y le quitamos el poco rojo que se exterioriza, quedaría el monarca absoluto en presidente militar argentino.

En la actualidad usan faja de seda celeste los oficiales del estado mayor del ejército español.

El joven Manuel Belgrano, estudiante de leyes en España, y en tres universidades, contempló el celeste y blanco en pleno apogeo de la moda impuesta por la corona. Supo que ella se originaba en el culto de la Inmaculada Concepción, que se hace visible desde el cuadro de Bartolomé Esteban Murillo acerca de la Virgen en su supremo misterio, y en las obras de tantos otros pintores; tuvo presente a su virgencita criolla, Nuestra Señora de Luján y, designado primer secretario del Consulado a instalarse en Buenos Aires, esos colores servirían para distinguir a la nueva institución de la que él fue alma y nervio.

³² DÍAZ DE MOLINA, ALFREDO: *Op. cit.* Dardo Corvalán Mendilaharsu ha expresado en su indicado trabajo: “Los colores son los que corresponden al manto de la Purísima Inmaculada Concepción; se ostentan en el pendón colonial de la ciudad; los trae la insignia banda de Carlos III dispuestos como la bandera nacional.”

³³ GOYA. Texto de ROBERT L. DELEVOY. *ARS Mundi*. Colección dirigida por Jacques Lassaigne.

Instalado solemnemente el Consulado, celebró su sesión inaugural el 2 de junio de 1794, “bajo la protección del Poder Divino —dice Mario Belgrano— por la intercesión de la Virgen María en su Purísima Concepción. Esto fué idea de Belgrano y también fué suya la de formar la bandera del Consulado con los colores de la Inmaculada.” Y agrega el descendiente del procer: “Es ciertamente una curiosa y sugestiva coincidencia que nuestro pabellón nacional, enarbolado por el mismo Belgrano en las baterías del Rosario, en nada se diferenciara del que él formara para el Consulado en 1794.”³⁴

Fue el mismo fervor religioso el que ligó a los dos emblemas idénticos. Sólo un autor y la misma obra, engalanada con carta de ciudadanía patriótica, revolucionaria y liberal, desde 1806 y 1810.

Belgrano, en plena Revolución, no pudo manifestar públicamente que el celeste y blanco se lo había inspirado la monarquía borbónica de España. La política necesita a veces de insinceridad. Pero sí pudo decir al pueblo jujeño el 25 de mayo de 1812, con la bandera en ese día bendecida por el canónigo Juan Ignacio de Gorriti desde la cátedra sagrada de la iglesia matriz de Jujuy, llamada desde el acaecimiento “púlpito de la bandera”, estas palabras elocuentes: “Esta bandera que véis por la primera vez en mis manos, y que ya os distingue de las demás naciones de la tierra es Dios mismo quien os la da.”³⁵

El padre Salvaire, que prometió elevar una basílica a la Virgen de Luján sí lo liberaba de su cautividad entre los indios, y que, liberado, echó los cimientos de la gran basílica, nada sabía de esos antecedentes; sin embargo, afirma que con emoción le contaban no pocos ancianos, que al crear Belgrano la bandera con los colores azul-celeste y blanco, había querido ceder “a los impulsos de la piedad, obsequiar a la Pura y Limpia Concepción de María de quien era ardiente devoto.”³⁶

Carlos Roberts en su obra sobre las Invasiones Inglesas escribió en un pasaje: “Es tradición que en la Reconquista, días antes, la gente de campo que había juntado Pueyrredón llevaba como talismán cintas azul-blancas, que conseguían en el Santuario de Luján y que se llamaban «medidas de la Virgen», por ser

³⁴ BELGRANO, MARIO: *Op. cit.*, inédita.

³⁵ CORVALÁN MENDILAHARSU, DARDO: *Op. cit.*, p. 316.

³⁶ SALVAIRE: *Historia de Nuestra Señora de Luján*. Ver pág. 259 a 283.

“ cortadas de la altura de aquella virgencita y ser del color del
“ manto y túnica de la misma.”³⁷

Un contemporáneo de la Revolución de Mayo, el morenista Ignacio Núñez, nos dice que Juan Martín de Pueyrredón obtuvo en España y para sí, “la orden de Carlos III, cuya cruz pendiente
“ de una cinta blanca y celeste usó todo el tiempo que permaneció
“ en aquella corte.”

Al hablar Núñez de que suponía que el no uso de la divisa punzó, “que en efecto no he cargado hasta el momento que entré
“ a la Cárcel”, fue la causa de su prisión, que se prolongó del 3 de noviembre de 1837 hasta el 1° de enero de 1838, agrega: “Pero
“ si la cinta fué la causa de mi prisión, debo también consignar
“ aquí otro pasaje respecto de la cinta celeste. En 1811, al año
“ siguiente de la revolución, me puse la escarapela de este color
“ con los ocho o nueve patricios primeros que la usaron espontá-
“ neamente sin conocimiento del Gobierno; eso dió motivo para
“ que se nos arrestase y formase causa; estuve un día entero en-
“ cerrado en el fuerte, hasta que a la noche me pusieron en li-
“ bertad.”³⁸ El celeste y blanco significaba ya revolución liberal.

Todo argentino católico, de otra religión y aun ateo, debe sentir íntima satisfacción al pensar que los colores de nuestra bandera se inspiraron en el puro misterio de la Inmaculada. Se crea o no se crea en la virginidad de María, el ideal así ennoblecido debe ejercer privanza sobre todo espíritu argentino por nacionalidad y argentino por poseer argéntea brillantez.

Además, tales colores significan un vínculo con España que el mismo Carlos IV aceptó. En el proyecto de Constitución de lo que se llamaría “Reyno Unido del Río de la Plata, Perú y Chile”, que el conde de Cabarrús presentó a la consideración de Carlos IV, y que firmaron Belgrano, Rivadavia y Sarratea como personeros del gobierno de Buenos Aires, figuraba en el escudo de dicho Reino, y entre otros elementos, la imagen del Sol, dos brazos con sus manos que sostienen tres flores de lis como testimonio de los Borbones; llevaba la Real Corona y se apoyaba sobre un tigre y una vicuña. “Su pabellón será blanco y azul celeste.”³⁹

³⁷ Roberts, Carlos: *Las Invasiones Inglesas del Río de la Plata y la influencia inglesa en la Independencia y la organización de las Provincias del Río de la Plata*, p. 173.

³⁸ Núñez, Ignacio: *Op. cit.*, t. II, pp. 198 y 261.

³⁹ Archivo General de la Nación: *Diplomacia. Misión Rivadavia y Belgrano. 1814 a 1820*. Div. Nacional. Sec. Contaduría. X-1-4-5. Los importantes documentos de la misión de Belgrano, Rivadavia y Sarratea en

Paul Groussac nos cuenta que durante el juramento de Fernando VII en Buenos Aires, la banda del cuerpo de Patricios “estremecía con acentos marciales las Temporalidades, bajo un arco triunfal que ostentaba en su centro un escudo, formado por dos manos enlazadas entre nutridas columnas de versos.” Y agrega en la nota: “No deja de ser interesante este primer esbozo colonial del escudo argentino. Por lo demás, las dos manos unidas son de uso muy frecuente en heráldica.”⁴⁰

Sólo queda en nuestro escudo como elemento extraño a la tradición colonial el gorro frigio, sostenido por la pica y que proviene de la Revolución Francesa, pero, como expresa el mismo hombre de letras francoargentino, mucho antes que en Francia lo habían usado en los Países Bajos y Estados Unidos.

En el pueblo de Rosario, en las barrancas del Paraná, se reveló el misterio de quién sería el sursuncorda que a la argentina estirpe le entregaría el pabellón nacional.

En algún lado hemos leído estas o parecidas palabras de Gabriela Mistral: De cualquier creación saldrás con vergüenza, pues fue inferior a tu sueño. Estas palabras no se pueden por cierto aplicar a Belgrano y a su insuperable creación.

El ex secretario del Consulado de Buenos Aires, venido a general por ausencia de jefes de carrera en nuestra milicia, y por ser uno de los autores de la Revolución y de los que pensó en ella en función directa de la independencia y la democracia, obtuvo del Triunvirato la aprobación para reemplazar la escarapela roja por la celeste y blanca.

No esperó igual aprobación para crear la bandera; quizá presintió que con su acto apuraba la declaración de la independencia y obligaba a sus amigos a definirse y a quitarse la “máscara de Fernando VII”. Por ello; aún no listas las dos baterías del Rosario, cuyos nombres, de Libertad e Independencia, dados por Belgrano, constituyen la mejor de las definiciones, el 27 de febrero de 1812, día real de la bandera, formada sus tropas en batalla, con la presencia de los vecinos de Rosario convocados a pedido de Belgrano por el comandante militar del lugar, Celedonio Escalada; invitación que tuvo la finalidad de propagar la Revolución y

Europa, fueron dados a Florencio Varela por Bernardino Rivadavia. Pasaron luego a poder del conuñado de Varela, Luis L. Domínguez; las hijas de este último los entregaron a Manuel A. Montes de Oca, cuyas hijas, cumpliendo la voluntad paterna, los llevaron en 1935 a nuestro Archivo General.

⁴⁰ GROUSSAC, PAUL: *Santiago de Liniers*, p. 214.

dar a la ceremonia carácter cívicomilitar, dijo entonces el héroe, entre otras breves cosas: "Juremos vencer a nuestros enemigos " interiores y exteriores, y la América del Sur será el templo de " la Independencia y de la Libertad."⁴¹

Eran las dieciocho y treinta cuando se enarboló por primera vez el celeste y blanco de la Patria, izado, según la tradición que pudo recoger Pastor S. Obligado, por el entonces joven santafecino Cosme Maciel, baqueano experto y activo.⁴²

Se nos ocurre que Belgrano procedió así como auténtico general republicano, para manifestar mejor, al conceder a un civil ese honor, la fusión de pueblo y ejército, base del éxito en nuestra guerra de la independencia.

Según Félix A. Chaparro: "La patricia rosarina doña María " Catalina de Echevarría de Vidal, confeccionó la primera bandera " argentina." Así lo expresó el 22 de abril de 1940 en un artículo aparecido en el diario "La Capital", de Rosario de Santa Fe.

María Catalina de Echevarría nació en 1782 y falleció en 1866. Casó el 26 de septiembre de 1810 con Manuel Vidal. Era rosarina y hermana del doctor Vicente Anastasio de Echevarría, famoso abogado, hombre público y armador de barcos corsarios, entre ellos, dos de los que fue capitán Hipólito Boucahrd: *El Halcón* y *La Argentina*. Era amigo de Manuel Belgrano, con quien viajó en misión especial en 1811 al Paraguay.

Nos ratificó estos datos y la realización material de la primera bandera, la biznieta del referido doctor Echevarría, señora Angélica de la Fuente de Martelo, quien cambió referencias sobre el tema con el señor Riera Acevedo.

⁴¹ MITRE, BARTOLOMÉ: *Op. cit.*, t. II, p. 35.

⁴² OBLIGADO, PASTOR S.: *El que izó la primera Bandera*. En: *Tradiciones argentinas*. Selección de ANTONIO PAGÉS LARRAYA, p. 193 y siguientes. En 1862 y ya ciego, don Cosme explicó el hecho así: "Aquí donde usted " me ve, esta mano trémula que apenas puede sostener el bastón de mi " vejez, fue la que izó la primera bandera argentina. Ya han pasado muchos " años, pero no olvido la emoción de aquel día. Vecino de Santa Fe, me ha- " liaba accidentalmente en la Villa del Rosario; y entusiasta como todos los " jóvenes de mi tiempo por la causa de la patria, ayudé al general Belgrano " a levantar la batería sobre la barranca detrás de la actual iglesia. Qué " grata sorpresa tuve cuando el día de su inauguración, acabando de plantar " el mástil, formada ya la tropa en batería, me dijo el general Belgrano: " —Vea si está corriente la cuerda y ata bien la bandera para elevarla " cuando le haga la señal con la espada—. Fue para mí lo inesperado de " tan grata sorpresa, que repitiendo por entonces el hecho por todas partes, " al verme pasar, me apodaban en los fogones de los campamentos: Ahí va " la bandera de Belgrano."

Belgrano llevó o no llevó la misma bandera al norte, pero en Jujuy exhibió una enseña al cumplirse el segundo aniversario de la Revolución, el 25 de mayo de 1812, bandera sacada de su casa, que condujo el barón de Holmberg y que fue izada en los balcones del Cabildo, entre el estruendo de quince cañonazos.

“Concluida la misa —dice Manuel Belgrano—, la mandé llevar á la iglesia, y tomada por mí, la presenté al deán Juan Ignacio de Gorriti que salió revestido á bendecirla, permaneciendo el preste, el cabildo y todo el pueblo con la mayor devoción á este santo acto.”

“Verificado que fué, la volví a manos del barón para que se colocase donde estaba, y al salir de la iglesia se repitió otra salva de igual número de tiros, con grandes vivas y aclamaciones.”

Por la tarde, Belgrano, con la bandera en sus manos, y ante la tropa formada en cuadro, dijo al comienzo, según Mitre: “Soldados, el 25 de Mayo será para siempre un día memorable en los anales de nuestra historia, y vosotros tendréis un motivo más de recordarlo, cuando, en él por primera vez, veis en mi mano la bandera nacional, que ya os distingue de las demás naciones del globo.”

Y sigue diciendo Belgrano: “Las tropas juraron con todo entusiasmo, al són de la música y última salva de artillería, sostenerla hasta morir. En seguida formados en columna me acompañaron á depositar la bandera en mi casa, que yo mismo llevaba, en medio de aclamaciones y vivas del pueblo que se complacía de la señal que ya nos distingue de las demás naciones.”⁴³

Pero llegó la enérgica desaprobación del Triunvirato y, si los colores no se borraron del pueblo, que hasta poncho azul y blanco comenzó a usar, no pudo estar presente en las jornadas de Las Piedras y Tucumán.

Belgrano respondió a la dura nota del gobierno de Buenos Aires y dijo: “La bandera la he recogido, y la desharé para que no haya ni memoria de ella... si acaso me preguntan por ella responderé que se reserva para el día siguiente de una gran victoria por el ejército, y como ésta está lejos, todos la habrán olvidado y se contentarán con la que les presenten. En esta parte V. E. tendrá su sistema; pero diré también con verdad, que como hasta los indios sufren por Fernando VII, y los hacen sufrir

⁴³ Museo Mitre. *Documentos del Archivo de Belgrano*, t. IV, pp. 135 y 136.

“ con los mismos aparatos que nosotros proclamamos la libertad, “ ni gustan oír el nombre del rey, ni se complacen con las mismas “ insignias con que los tiranizan.”⁴⁴

¡Cuánta desazón y cuánta ironía surgen de estas palabras! Bien sabía Belgrano que los pueblos del norte no olvidarían la bandera, su bandera; que si la victoria estaba lejos era por culpa de la autoridad central, que a su ejército lo tenía desamparado, no por olvido sino por estar empeñada en activar las operaciones contra Montevideo.

¡Cuánto nos recuerdan los vocablos finales de Belgrano a los tan conocidos que escribió San Martín a Godoy Cruz!: “Es ridículo acuñar moneda, tener pabellón y cucarda nacional y por último hacer la guerra al soberano de que se dice dependemos y permanecer a pupilo de los enemigos.” El Libertador y el creador de la bandera tenían la misma resolución para llegar a la independencia del país.

Pero se produce Tucumán y con ello la Revolución se reencontra con su ánimo original; desaparece el inminente peligro sobre Buenos Aires, cae el Triunvirato, y el segundo Triunvirato convoca a elecciones a los pueblos para reunir un Congreso Nacional, que se titulará él mismo: Soberana Asamblea General Constituyente, la que inauguró sus sesiones en Buenos Aires, en el edificio del Consulado, el 31 de enero de 1813.

Belgrano, que persigue a Tristán hacia el norte, camino de Salta, llega al río Pasaje, o Salado del Norte, llamado desde entonces Juramento, el 13 de febrero de 1813, y allí hace prestar a su ejército juramento de fidelidad a la Asamblea, el que se hizo extensivo a la bandera, que ahora, después del triunfo, pudo ser sacada a luz o reconstruida por su creador: “Formado el ejército “ en parada, y pasada una ligera revista, hizo el general una breve “ alocución, presentándonos la bandera —dice José María Paz—, “ y concluyó con la forma de la ordenanza, cuando se juran las “ banderas de los regimientos. Entonces, sacando su espada y colocándola horizontalmente, de modo que hiciera cruz con el asta “ de la bandera, que tenía uno de sus ayudantes, empezó a desfilar “ el ejército, para besar individualmente, la expresada cruz de la “ asta bandera con la espada que él tenía personalmente.”⁴⁵

⁴⁴ MITRE, BARTOLOMÉ: *Op. cit.*, t. II, p. 60.

⁴⁵ PAZ, JOSÉ MARÍA: *Op. cit.*, t. I, pp. 69 y 70. Puede leerse también los: *Recuerdos históricos sobre la campaña del Ejército Auxiliar del Perú en la Guerra de la Independencia*, de Lorenzo Lugones.

Se ha dicho que la Asamblea del Año XIII sancionó una bandera celeste y blanca, pero hasta hoy no ha aparecido tal constancia, comenzando por “El Redactor de la Asamblea” y el periódico del gobierno “La Gazeta de Buenos-Ayres”.

Al tratar de las reformas de dicha Asamblea, expresa el doctor Pedro José Agrelo: “Se mandó quitar de todas partes la bandera española y se substituyó, de hecho, el nuevo escudo y bandera azul-celeste y blanco, que se sancionara después de derecho para la República cuando se declaró su independencia.”⁴⁶

A partir de ese momento, en paz y guerra, pero no en el Fuerte de Buenos Aires, ondeó el celeste y blanco de la Patria.

Así por ejemplo, y ya en las fiestas mayas de 1813 en Salta, se enarboló “el Pendón de la libertad” y se lo paseó por las calles. “A las doce del día se enarboló por el Regidor Decano el Pendón de la Patria entre el festivo estruendo de salvas y repiques y generala aclamaciones, con q.^e los fieles hijos de este suelo hacían sensibles las tiernas emociones, q.^p les ocasionava la insignia de nuestra libertad. Es el nuevo estandarte de color celeste y blanco ...”⁴⁷

En el norte argentino se conservan varias banderas históricas. En 1814 el gobernador de Tucumán, Bernabé Aráoz, donó una bandera celeste y blanca a la escuela de San Francisco, la que hoy se conserva en el convento franciscano de Tucumán.

Declarada la Independencia el 9 de julio de 1816, se hacía indispensable oficializar la bandera usada hasta entonces. En la sesión del 18 de julio, el ex secretario de Hacienda del primer Gobierno Patrio, pidió al Congreso que se fijase y jurase la bandera nacional. El 20 de julio de 1816 —y no el 25 de julio, como se ha dicho— el diputado Gazcón solicitó se autorizase por un decreto la bandera menor que se usaba; “sin perjuicio de acordarse después la bandera grande nacional, según la forma de gobierno que se adoptase.” Y así quedó aprobado: “Será peculiar distintivo de las Provincias Unidas la bandera celeste y blanca de que se ha usado hasta el presente y se usará en los ejércitos, buques y fortalezas.”

El 9 de enero de 1818, el director del Estado, Juan Martín de Pueyrredón, pidió al Congreso que se estableciera la diferencia

⁴⁶ AGRELO, PEDRO JOSÉ: *Autobiografía del doctor...* En: Museo Histórico Nacional. *Memorias y autobiografías*, t. II, p. 253.

⁴⁷ Archivo General de la Nación Argentina. *La bandera nacional. Su origen*. Documentos oficiales. 28. Relación de los festejos, etc.

entre la bandera mayor o de guerra y la bandera menor o común.

El 25 de febrero de ese año 1818 el diputado Chorroarin, comisionado para dictaminar sobre el asunto, expresó que, al servir para toda bandera los dos colores blanco y azul, “en el modo y “ forma hasta ahora acostumbrados, fuese distintivo peculiar de “ la bandera de guerra un Sol pintado en medio de ella.” La proposición fue aprobada.⁴⁸

Pero ¿cuál era el modo y forma acostumbrada? Nada se sabe con seguridad acerca de la disposición de los colores en nuestras primeras banderas, ni el número de franjas que poseían.

Una comisión destinada a estudiar estos problemas constituyó el Instituto Belgraniano, y su informe, que está transcrito en el folio 31 del Libro de Actas del referido instituto, —sesión del 26 de mayo de 1946— llama a lo que aquí tratamos: “Asunto no dilucidado”.

Se supone que la enseña creada por Belgrano, desgraciadamente desaparecida, y las usadas hasta 1814, tenían sus colores dispuestos en forma distinta a los usados hoy, es decir, las franjas serían dos y se usarían a lo ancho y no al largo.

En la bandera obsequiada por Belgrano al Cabildo de Jujuy, si es cierto que era toda blanca, el escudo está colocado a lo ancho.

Cuando San Martín tomó el mando del Ejército Auxiliar del Perú, el ex jefe Manuel Belgrano le escribió desde Santiago del Estero el 6 de abril de 1814; en esa comunicación le pide que conserve la bandera que le dejó para enarbolada cuando todo el ejército se encuentre formado.⁴⁹

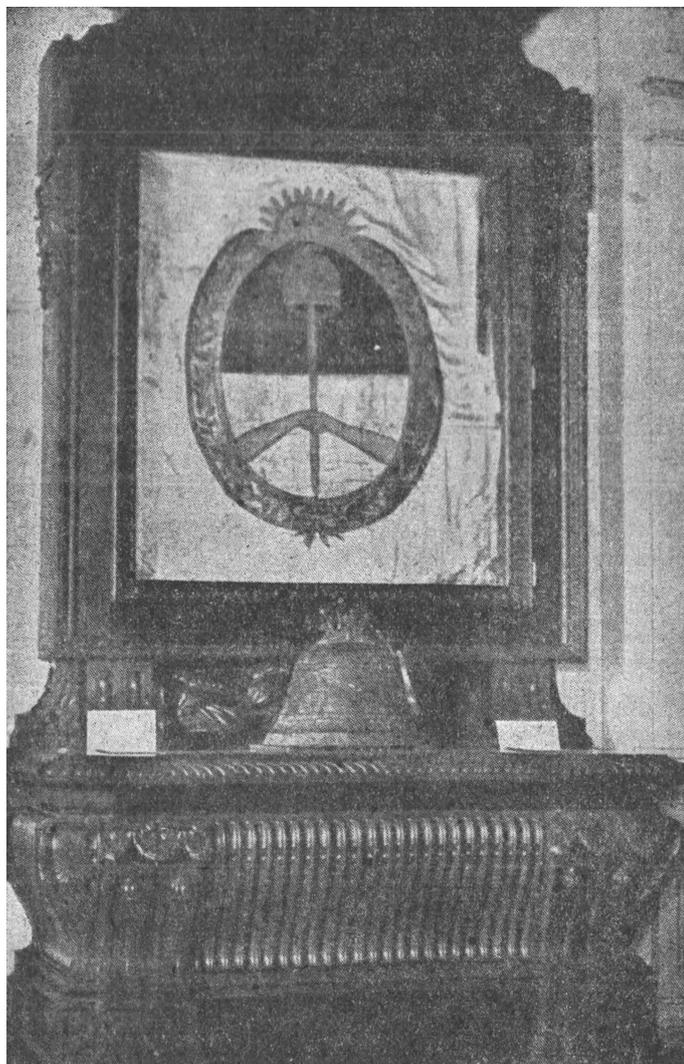
San Martín diseñó la Bandera de los Andes, lo que realizó porque como general en jefe del ejército pudo crear la enseña de su cuartel general, que distinguiría su alojamiento y que distinguió como un símbolo personal a su ejército y a su empresa libertadora, ya de por sí personalísima.

Y bien, él debió tener presente la enseña que le dejó Belgrano y que sería usual entonces. Esto explica el empleo de dos franjas a lo ancho. Así lo hemos considerado en conversación con el doctor Armando M. Vega Herrera, especialista en la historia de nuestra bandera, y así lo consideró, antes que nosotros, el desaparecido historiador militar Juan Beverina, quien escribió: “Existiría una “ presunción de que los colores de la bandera de Belgrano no esta-

⁴⁸ *El Redactor del Congreso Nacional*, N° 31, junio 1° de 1818.

⁴⁹ ZABALA, RÓMULO: *La bandera vieja del Ejército*. En “La Nación”, 2ª Sección, Buenos Aires, domingo 24 de septiembre de 1944.

“ rían dispuestos como en la actualidad, si se considera que San
“ Martín, que heredara la bandera de Belgrano al hacerse cargo
“ en 1814 del Ejército del Norte, hizo confeccionar la del Ejér-



Bandera regalada por Belgrano en 1813 al Cabildo de Jujuy. Se halla actualmente en la casa de gobierno de dicha ciudad. La campana que se ve en el grabado fue con la que se convocó al pueblo jujeño a presenciar la bendición y jura de la bandera el 25 de mayo de 1812.

“ cito de los Andes —benedicida y jurada en Mendoza el 5 de enero
“ de 1817—empleando dos fajas, una celeste y otra blanca, ate-

“ niéndose a la ley del Congreso de Tucumán, del 25 de julio —20 de julio dijimos— de 1816, que establecía esos dos colores para la «bandera menor», de que se ha usado hasta el presente.”⁵⁰

De ser cierta esta tesis, la Bandera Argentina, con los colores así dispuestos, se inició militarmente el 20 de febrero de 1813 en la batalla de Salta, saliendo de la hacienda de Castañares para tremolar triunfal por primera vez en la Historia. Ondeó, además, un poncho celeste y blanco ai ser tomada la iglesia de la Merced de la referida ciudad.

Belgrano, pues, la creó y la inició en el campo de batalla, culminando su bautismo de fuego —sacro fuego de la libertad— con la derrota más terminante de Tristán: la capitulación de su ejército.

En Buenos Aires debió cambiar su forma. Ondeó tempranamente en esta ciudad en agosto de 1812, pues al ser descubierta la conspiración que encabezaba don Martín de Álzaga, se ofició un tedéum en acción de gracias, en la iglesia de San Nicolás y se desplegaron dos banderas celeste y blanca en el exterior del templo : una en la torre y otra en una ventana. En el obelisco que se alza en la plaza de la República una inscripción recuerda ese hecho.

Jacinto R. Yaben ha dicho, sin indicar la procedencia de su información, que “el Pabellón Español tremoló en la Fortaleza de Buenos Aires hasta la una de la tarde del día 22 de enero de 1815, en que fué arriado definitivamente, pero no se izó ningún otro en su lugar.”⁵¹

Con la caída de Alvear el uso de la bandera celeste y blanca se afianzó en Buenos Aires. El 20 de abril de 1815 en el salón de acuerdos del Cabildo de Buenos Aires, estando reunida esa corporación, se leyó un oficio de esa fecha, “del Señor Coronel de Artillería don Francisco Xavier Pizarro, con que por sí y a nombre de los oficiales, comisario, etc.... remiten una Bandera para que como símbolo de nuestra libertad se digne admitirla

⁵⁰ BEVERINA, JUAN: *La bandera de Jujuy y la del Ejército de Belgrano en 1813*. “La Prensa”, Sección segunda, Buenos Aires, 14 de septiembre de 1941.

⁵¹ YABEN, JACINTO R.: *Op. cit.*, p. 97. En la página siguiente dice que JUAN MANUEL BERUTI, en sus *Memorias curiosas*, expresa que el 17 de abril de 1815 entró en Buenos Aires la columna auxiliadora contra el director Alvear, y que ese día, “amaneció en el asta de la Fortaleza, la Bandera de la Patria, celeste y blanca, primera que en ella se puso, pues hasta entonces no se ponía otra sino la Española... y desde este día ya no se pone otra sino la de la Patria”.

“este Ayuntamiento y disponga su colocación en el lugar que fuere de su agrado. Y los Señores acordaron se conteste por oficio dándole las gracias a nombre de la Patria y con especial de este Ayuntamiento, y que se coloque inmediatamente en la torre del Cabildo.” —Ver el respectivo Libro de Acuerdos—.

En noviembre de ese año 1815, el mismo Cabildo, por moción de Francisco Belgrano —hermano del creador de la Bandera—, resolvió que como era de estilo en la época de los Reyes, se enarbole la Bandera de la Patria “en la ventana de la Torre del mismo Cabildo que cae a la Plaza Mayor. . .”⁵²

El marino inglés Emeric Essex Vidal, acuarelista que pertenecía a la tripulación del buque de S. M. B. *Hyacinoth*, de estación en el Brasil, desde donde llegó a Buenos Aires en 1816 y luego en 1817, nos ha dejado diversas pinturas de nuestro Buenos Aires. Es quizá el primero que nos legó un testimonio gráfico de nuestra Bandera con su forma actual.

Pertencen dos de sus acuarelas al haber de ese infatigable investigador y coleccionista desaparecido que fue Alejo B. González Garaño, y ellas representan al Fuerte de Buenos Aires con la bandera celeste y blanca en tres fajas y al largo.⁵³

El 22 de enero de 1814 la Soberana Asamblea General Constituyente dictó un decreto con motivo de la creación del primer poder ejecutivo unipersonal que tuvimos, y que se denominó Director Supremo de las Provincias Unidas. Ese decreto reformó el Estatuto Provisorio del Supremo Gobierno, y dispuso en su artículo 3º, que el Director Supremo: “Llevará una banda bicolor, blanca al centro y azul a los costados, terminada en una borla de oro, como distintivo de su elevada representación.”⁵⁴ Reforma inspirada, sin duda, en la ley de mayo de 1813, dictada por la misma Asamblea, por la que se acordaba a los brigadieres —denominación de los generales— el uso de una faja blanca y celeste con fleco de oro en la punta.

Suponemos, por la gravitación legal y de hecho que siempre tuvo entre nosotros el poder ejecutivo, tanto en el orden nacional como en el provincial, que a partir de enero de 1814 se cambia,

⁵² BEVERINA, JUAN: *La Asamblea del Año XIII, el Congreso de 1816 y la Bandera Nacional Menor*. En: “La Piensa”, Sec. segunda, Buenos Aires, 11 de enero de 1942.

⁵³ Leer y ver el citado trabajo de DARDO CORVALÁN MENDILAHARSU, pp. 329 y 330.

⁵⁴ OLIVER, MANUEL MARÍA: *El primer Director Supremo. La vida de Gervasio Antonio de Posadas*, p. 73.

por influencia de la banda directorial, la disposición de los colores y el número de franjas de la bandera.

De acuerdo con nuestra tesis —explicación de lo ya dicho por Chaparro—, a partir de febrero de 1814 los regimientos de guarnición en Buenos Aires y los que sitiaban a Montevideo, lo mismo que los barcos de la segunda escuadra argentina, comenzaron a usar banderas semejantes o iguales a la actual.

Félix A. Chaparro escribió lo siguiente: “Lo indudable es que en esa época —1814— la bandera argentina se estaba popularizando en la forma dispuesta para la banda directorial, y muy posible, también, que los buques de la escuadra comandada por el almirante Brown, fuesen al encuentro de los barcos españoles en Montevideo enarbolando al tope de sus mástiles la bandera nacional.”⁵⁵

De ser cierto ello, las primeras acciones navales donde ondeó nuestra Bandera en su forma actual fue en los combates de Brown con Romarate en Martín García —11, 12 y 15 de marzo de 1814— y no en la batalla naval de Montevideo —14 al 17 de mayo del mismo año— como indica Chaparro.

Jacinto de Romarate, después del combate de Arroyo de la China que sostuvo con la escuadrilla de Buenos Aires al mando de Tomás Notter —que murió en la acción— se refugió en el río Negro —Uruguay— hasta que supo la rendición de la plaza de Montevideo. El 6 de julio de 1814 se dirigió al gobierno de Buenos Aires para ofrecer su rendición, y su nota comienza así: “Mientras tremolaba el Pabellón Español en la Plaza de Montevideo, y me hallaba en comunicación por tierra con sus Gefes, era de mi obligación conservar a todo trance la Escuadrilla nacional de mi mando...”⁵⁶

Y bien, ese: “Mientras tremolaba el Pabellón Español en la Plaza de Montevideo”, significa reconocer que ahora, es decir en ese momento, ondea otro pabellón. Romarate, que llegó a ser ministro de Marina de su patria, cargo que alcanzó el 25 de febrero de 1822, se expresa correctamente en castellano, de modo que, como lo que comentamos es frase inicial de la nota, no cabe otra hipótesis. Él conocía bien el pabellón celeste y blanco que se

⁵⁵ CHAPARRO, FÉLIX A.: *Belgrano y los símbolos de la Patria y la bandera de Artigas o de la Federación y las banderas provinciales del Litoral*, p. 16.

⁵⁶ Tomado de la copia fotográfica del original que existe en el Archivo del Ministerio de Marina. Ver: RODOLFO A. Muzzio, *Fragata “Hércules” y bergantín “La Santísima Trinidad”*, pp. 86 y 87.

había adueñado de Montevideo y con el que combatió bravamente en Martín García y Arroyo de la China. No podía hablar de “Pabellón Español”, si la misma enseña usaban sus enemigos.

Ángel Justiniano Carranza, el gran historiador naval, que pudo hablar con algunos de los marinos de la escuadra de Brown y con hombres de la infantería de desembarco de esa época, comienza un capítulo —VI del tomo II, titulado 1814— el siguiente a la captura de Martín García, con estas palabras: “Recién el 15 de marzo, cuando ya flameaba en la isla el pabellón azul celeste y blanco, tenían el primer aviso las autoridades de Montevideo, que Romarate, batiéndose en desventaja contra la escuadra patriota, pedía protección con la mayor premura.”⁵⁷

En otro lugar, el mismo historiador, al hablar del estado de la fragata *Hércules*, de su apresto y de su armamento, escribe: “36 piezas de artillería prontas a vomitar la desolación y la muerte, elevados árboles con sus velas ya aferradas, engalanados por larga y espesa cabellera de cordaje, en la que flotaban cubiertos de honor los colores de Mayo, teñidos con el azul celeste de los cielos y la nieve de las crestas andinas...”⁵⁸

El mismo Carranza —tomo II, página 107—, al tratar de la persecución de la *Hércules* a la *Mercurio*, luego de vencer a la escuadra realista, dice: “A las 9 de la mañana, el Hércules, tomandó puesto frente a la plaza, dio fondo, puede decirse, sobre la boya del enemigo. Acto continuo y con el paño apenas cargado, subía la gente a las vergas, y simultáneamente echóse arriba su lucida empavesada, sobre la que flameaba al tope, como una llamarada de gloria, nuestra espléndida bandera nacional azul-celeste y blanca.”

En un documento reservado de instrucciones para el bloqueo de Montevideo, dirigido por el gobierno a Guillermo Brown —Archivo General de la Nación, X-23-2-6— y que conocimos por gentileza del capitán de fragata contador Rodolfo A. Muzzio, se lee: “Las Embarcaciones Españolas serán apresadas y marinadas; y mandadas por V. a estas Balizas, trayendo una bandera Azul y blanca, p.^r mitad en el tope del trinquete p.^a q.^e indique ser presa de nuestras fuerzas...” Y bien, al señalar que la bandera debía ser azul y blanca “p.^r mitad”, se infiere que no era la usual, pues entonces no hubiese existido motivo para detallar la forma.

⁵⁷ CARRANZA, ÁNJEL JUSTINIANO: *Campañas navales de la República Argentina*, t. II, p., 77.

⁵⁸ CARRANZA, ÁNJEL JUSTINIANO: *Op. cit.*, t. II, p. 108. Ese pasaje lo cita también en una nota FÉLIX A. CHAPARRO: *La bandera de Artigas*, p. 16.

Fue indudablemente de acuerdo con los colores usados por el ejército argentino sitiador de Montevideo y por la escuadra mandada por Brown, que Artigas creó su propia insignia en 1814; esa bandera es la argentina con su forma actual, cruzada en diagonal por una o dos listas rojas, color que desde entonces fue el emblema del federalismo rioplatense.

Inicia Félix A. Chaparro un importante trabajo con estas palabras: “La bandera levantada por Artigas hacia la segunda mitad del año 1814 al disponerse a enfrentar al Directorio de Buenos Aires, no fué creada por ley ni por decreto, ya que su aparición en el Río de la Plata se debió a la mera disposición de un caudillo militar que en esos momentos se desligaba de una autoridad que hasta entonces había acatado y obedecido.”⁵⁹

Ya no hay duda ninguna que a partir de 1815, en la escuadra argentina y en los barcos corsarios, se usó obligatoriamente la Bandera en su forma actual.

El 2 de septiembre de 1815 los comandantes de los corsarios *Hércules* y *La Santísima Trinidad*, que eran Walter Dawis Chitty y Miguel Brown, cuñado y hermano, respectivamente, del jefe de la expedición Guillermo Brown, recibieron las instrucciones reservadas para hacer su expedición al Pacífico, y una de las cláusulas dispuso, que para el caso de trabarse “algún convate se tremolará al tiempo de él el Pavellon de las Provincias Unidas, á saver blanco en su centro y celeste en sus extremos al largo.”⁶⁰

También en las instrucciones reservadas que da el gobierno a Hipólito Bouchard, comandante de la corbeta *Halcón*, para el curso en el “Mar del Sud” —se mantiene la denominación primitiva dada por Balboa al Pacífico— contra la Bandera Española, y fechada en el Fuerte de Buenos Aires el 21 de septiembre de 1815, se reproduce lo mismo en el artículo 3° y, en el artículo 11° se dice: “Si la Esquadra de guerra Española llegase a bloquear el Rio de la Plata, procurará hostilizarla quanto le permita sus fuerzas sin comprometer el honor del Pavellon de las Provincias Unidas, afligiéndola con los demás corsarios del Estado según las medidas permitidas p.^r derecho de guerra y represalias gratis.”⁶¹

⁵⁹ CHAPARRO, FÉLIX A.: *La bandera de Artigas*, etc., *Op. cit.*, p. 9.

⁶⁰ Archivo General de la Nación. Sec. Gobierno. 1815. V-23-8-2.

⁶¹ Archivo General de la Nación. Gobierno Nacional. Sec. Tribunales. Leg. 10, Exp. 33. Véase sobre este crucero: RICARDO R. CAILLET-BOIS: *Nuestros corsarios. Brown y Bouchard en el Pacífico*. Las instrucciones son exactamente iguales a las entregadas a Brown y a Chitty, con la diferencia

El indicado artículo 3° fue reproducido en todas las instrucciones reservadas dadas a los jefes corsarios y a sus armadores. Así, el 25 de junio de 1817 se le entregaron al doctor Echevarría, armador de la fragata *La Argentina*, las consabidas instrucciones. El artículo sigue diciendo: “si se trabase algún combate se “ tremolara el Pavellon de las Prov.^{as} Unidas, a saber blanco en “ su centro y celeste en sus extremos al largo.”⁶²

Para nosotros, y hasta tanto nuevos documentos indiquen lo contrario, si el Ejército inauguró en la batalla de Salta —20 de febrero de 1813— la actuación en combate de nuestra bandera inicial, y al mando de su creador Manuel Belgrano, fue la Armada Argentina la que en Martín García —11 y 12 de marzo de 1814— y con el mando de Guillermo Brown, inauguró en la guerra la Bandera hoy oficial, la de las tres fajas al largo.

Ello sin olvidar que, hasta mucho después de la Organización Nacional, no se fue en realidad exigente en cuanto a la forma y al color celeste.

Recordemos, por ejemplo, cómo la misma Armada Nacional aceptó la bandera de Los Pozos, obsequiada al mismo Guillermo Brown por las damas argentinas presididas por la famosa Mariquita Sánchez, con la que se vuelve a la forma primitiva, con un escudo muy especial, ya que en su centro lleva la fecha del glorioso combate naval ganado por Brown: 11 de junio de 1826.⁶³

En cuanto al color celeste de la bandera, él no podía subsistir en la época de Rosas, pues el celeste era el emblema de los “salvajes, inmundos, asquerosos, etc. unitarios”, según el vergonzoso léxico oficial.

Por eso Juan Manuel de Rosas dice en un pasaje de una carta

que las de Miguel Brown no traen el artículo 4° sobre la ordenanza de corso de 1801, y las de ambos no contienen las disposiciones de los artículos 10 y siguientes de las de Bouchard, referentes a la conducta a observar ante el posible arribo de la expedición española que comandaba el general Morillo. FÉLIX A. CHAPARRO encontró las instrucciones dadas a Bouchard en la colección de documentos pertenecientes al Archivo del doctor Vicente A. de Echevarría, armador del *Halcón*, existente en el Museo Histórico Provincial de Santa Fe, y que firman el Director interino Alvarez Thomas y su ministro de Guerra y Marina, don Marcos Balcarce. Ver página 16 del trabajo de ese autor, arriba citado.

⁶² Archivo General de la Nación. V-5-8-3, citado. Publicado en el trabajo: *Preparativos para el crucero de la fragata “La Argentina”*, por V. MARIO QUARTARUOLO. Boletín del Centro Naval, N° 608, enero-febrero 1953, página 12.

⁶³ Léase: *La bandera de Los Pozos*, por Humberto F. Burzio. En I Boletín del Centro Naval, N° 617, p. 213 y siguientes.

dirigida a Ibarra, gobernador de Santiago del Estero: “El color verdadero de ella —de la bandera— porque está ordenado y en “vigencia —por su voluntad pero no por la tradición y la ley— “hasta la promulgación del código nacional que determinará el “que ha de ser permanente es el azul turquí y el blanco, muy “distinto del celeste.”⁶⁴

El azul turquí es el azul oscuro, índigo o añil, azul violáceo o también azul de Sajonia, es decir, bien distinto al suave azul celeste de nuestros colores. Pero, repetimos, Rosas no podía tolerar que nada menos que en la Bandera figurara el color de sus enemigos, por ello pretendió enmendar a Belgrano.

Salvo esta situación especial, el celeste fue siempre respetado, y cuando así no ocurrió, la incultura y no la mala fe ha sido la responsable de la presencia de esas banderas que quieren ser argentinas y sin embargo no lo son.

Si el amor a nuestra Bandera no ha podido ser aumentado, pues la nacionalidad ha dado cabales muestras de este amor, la veneración al símbolo sí se adecentó, salvo algún caso aislado de paroxismo delirante, que nada tiene que ver con la nacionalidad y sus símbolos.

“En la marcha del tiempo y de la civilización —expresó Agustín de Vedia— se ha ido acentuando generalmente el amor que “los pueblos profesan á su bandera. Lo que fué en un principio “un signo material, acaba por constituir un objeto de culto.”⁶⁵

La emoción del nativo se enciende cuando su Bandera sube al mástil. Tanto cuando la fina seda acaricia sus flancos y el Sol está bordado con hilos de oro, como cuando el humilde lienzo integra su cuerpo. Es el espíritu incommovible, la materia poco importa. Milagrosa fusión de dos colores, que con sólo el imán de su presencia enciende la luz cenital de la argentinidad.

Nació con colores virginales e inspirada por la libertad. Mamó la democracia instintiva del pueblo y la democracia reflexiva de los hombres de Mayo, que entronizaron la igualdad social desde el albor de la Revolución.

Hemos dicho en otra ocasión que la Bandera Argentina es el signo visible de la Patria toda, la manifestación corpórea de la

⁶⁴ BUSANICHE, JOSÉ LUIS: *Muestrario rosista. Los colores nacionales*. “La Nación”, 2ª Sec., Buenos Aires, domingo 31 de agosto de 1941.

⁶⁵ VEDIA, AGUSTÍN DE: *La Bandera y el Escudo en el primer centenario de la Revolución Argentina*, p. 18.

Nación en marcha, el sagrado hábito de la Patria, con manto de justicia ribeteado de gloria; uniforme gallardo de la soberanía y traje de novia de nuestro desposorio con la libertad, y ... creemos haber dicho bien.

FUENTES

Manuscritos, memorias, etc.

- AGRELO, PEDRO JOSÉ: *Autobiografía*. Museo Histórico Nacional. *Memorias y autobiografías*. Tomo II. Buenos Aires, 1910.
- Archivo del Cabildo de Luján: Acuerdos de 1813.
- Archivo del Ministerio de Marina: Documentos.
- Archivo General de la Nación: Documentos.
- Archivo General de la Nación: *La Bandera Nacional. Su origen. Documentos oficiales*. Impreso en base a copias fotográficas.
- Museo Mitre: *Documentos del Archivo de Belgrano*. Tomo IV. Publicación.
- Museo Mitre: Sección Archivo.
- BELGRANO, MANUEL: *Autobiografía y Memorias sobre la Expedición al Paraguay y la batalla de Tucumán*. Emecé Editores, S. A. “Colección Buen Aire”, 1945.
- BELGRANO, MARIO: *El espíritu religioso del general Manuel Belgrano*. Manuscrito en poder de sus descendientes.
- “El Redactor del Congreso Nacional”, N° 31. Buenos Aires, junio de 1818.
- “La Gaceta Mercantil” de Buenos Aires.
- LUGONES, LORENZO: *Recuerdos históricos sobre las campañas del Ejército Auxiliar del Perú, en la guerra de la Independencia*. Buenos Aires.
- NÚÑEZ, IGNACIO: *Noticias Históricas*. “La Cultura Argentina”. 2 tomos. Buenos Aires, 1952.
- PAZ, JOSÉ MARÍA: *Memorias postumas*. 2ª edición. Tomo I. Imprenta “La Discusión”. La Plata, 1892.
- PICO, BLAS: *Juicio sobre la conducta militar del general D. M. Belgrano*. En: Museo Mitre. Documentos del Archivo de Belgrano. Tomo I.
- SAAVEDRA, CORNELIO: *Memoria autógrafa*. Emecé Editores, S. A. “Colección Buen Aire”. Buenos Aires, 1944.

Bibliografía

- ALIGHIERI, DANTE: *La Divina Comedia*. Traducción de Bartolomé Mitre. Ediciones Anaconda. Buenos Aires.
- *ARS Mundi - Goya*. Texto de ROBERT L. DELEVOY. Colección dirigida por Jacques Lassaigne. Editorial Víctor Leru, S. R. L. Buenos Aires.
- BEVERINA, JUAN: *La Asamblea del Año XIII, el Congreso de 1816 y la Bandera Nacional Menor*. “La Prensa”. Sec. segunda. Buenos Aires, 11 de enero de 1942.
- BEVERINA, JUAN: *La Bandera de Jujuy y la del Ejército de Belgrano en 1813*. “La Prensa”. Sec. segunda. Buenos Aires, 14 de septiembre 1941.
- BURZIO, HUMBERTO F.: *La Bandera de Los Pozos*. Boletín del Centro Naval. Vol. LXXII, N° 617. Buenos Aires, julio-agosto 1954.
- BUSANICHE, JOSÉ Luis: *Muestrario rosista. Los colores nacionales*. “La Nación”, 2ª sección. Buenos Aires, domingo 31 de agosto de 1941.
- CAILLET-BOIS, RICARDO: *Nuestros corsarios. Brown y Bouchard en el Pacífico. 1815-1816*. Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras de Buenos Aires.

- CARRANZA, ÁNJEL JUSTINIANO: *Campañas navales de la República Argentina. San Lorenzo y el laurel de Montevideo en 1814-* Tomo II. Buenos Aires, 1916.
- Círculo Militar Argentino: *French y la divisa de Mayo*. Buenos Aires, 1941.
- CORVALÁN MENDILAHARSU, DARDO: *Los símbolos patrios. La Bandera y la Escarapela*. Capítulo III del Vol. VI, 1ª sección. Academia Nacional de la Historia, *Historia de la Nación Argentina*. Editorial El Ateneo. Buenos Aires, 1947.
- CHAPARRO, FÉLIX A.: *Belgrano y los símbolos de la Patria*. Boletín de Educación de Santa Fe, N° 33. Santa Fe, julio de 1942.
- CHAPARRO, FÉLIX A.: *La bandera de Artigas o de la Federación y las banderas provinciales del Litoral. Corrientes. Entre Ríos. Santa Fe. Córdoba. Misiones*. Librería y Editorial Castellví, S. A. Santa Fe, 1951.
- CHAPARRO, FÉLIX A.: *La patricia rosarina doña María Catalina de Echevarría de Vidal, etc.* "La Capital", Rosario de Santa Fe, 22 de abril de 1940.
- DEL FRANCO, JOSÉ R.: *Belgrano, el pabellón argentino y la orden de Caías III*. Córdoba, 1920.
- DÍAZ DE MOLINA, ALFREDO: *Gestación y gloria de la insignia nacional*. Revista Militar, N° 617. Buenos Aires, enero-febrero 1953.
- FERNÁNDEZ, BELISARIO, Y CASTAGNINO, EDUARDO HUGO: *Guión belgraniano. Biografía, cronología, pensamientos, juicios, anécdotas, etc.* Ediciones López Negri. Buenos Aires, 1951.
- FÚRLONG, GUILLERMO: *El espíritu religioso del general Manuel Belgrano*. "Estudios", revista de la Academia Literaria del Plata. Año IX, N° 108. Buenos Aires, 1920.
- GAMIO PALACIO, FERNANDO: *La Municipalidad de Lima y la emancipación 1821*. Lima.
- GROUSSAC, PAUL: *Santiago de Liniers*. Clásicos Argentinos. Edic. Estrada. Vol. XI.
- GUASTAVINO, JUAN ESTEBAN: *El azul argentino y su vocación histórica*.
- HUDSON, GUILLERMO ENRIQUE: *El ombú y otros cuentos*. Traduc. de Alfredo M. Santillán. Editorial Kraft. Buenos Aires, 1953.
- LAZCANO, MARTÍN V.: *Las sociedades secretas, políticas y masónicas en Buenos Aires*. Tomo I. Buenos Aires, 1927.
- LÓPEZ, VICENTE F.: *Historia de la República Argentina. Su origen, su Revolución y su desarrollo político hasta 1852*. Tomo III. Librería "La Facultad". Buenos Aires, 1926.
- MAQUIAVELO, NICOLÁS: *El príncipe*. Comentado por Napoleón Bonaparte. "Colección Austral". Espasa-Calpe Argentina, S. A. Buenos Aires-México, 1949.
- MITRE, BARTOLOMÉ: *Historia de Belgrano y de la Independencia Argentina*. Tomo II. Editorial Científica y Literaria Argentina. Buenos Aires, 1927, y tomo I de la edición de 1887.
- Muzzio, RODOLFO A.: *Fragata "Hércules" y bergantín "La Santísima Trinidad"*. Edición del Instituto Browniano. Buenos Aires, 1955.
- OBLIGADO, PASTOR S.: *Tradiciones argentinas*. Selección y estudio preliminar de ANTONIO PAGÉS LARRAYA. Librería Hachette, S. A. Buenos Aires, 1955.
- OLIVER, MANUEL MARÍA: *El primer Director Supremo. Crónica de 1814. La vida de Gervasio Antonio de Posadas*. Buenos Aires, 1914.
- PELLIZA, MARIANO A.: *La Bandera y el Escudo Nacional. Leyes, decretos y Publicaciones*. Buenos Aires, 1900.
- QUARTARUOLO, V. MARIO: *Belgrano: el creyente y el demócrata*. Unión de Padres de Familia del Colegio "Beata Imelda". Publicación N° 1. Buenos Aires, 1953.

- QUARTARUOLO, V. MARIO: *Preparativos para el crucero de la fragata "La Argentina"*. Boletín del Centro Naval. Vol. LXX, N° 608, enero-febrero 1953, o *El crucero de la fragata "La Argentina", 1817-1819*. Compilación de apartados del Boletín del Centro Naval. Academia de Investigaciones Navales "Almirante Brown". Buenos Aires, 1955.
- RAMOS MEJÍA, JOSÉ M.: *Las multitudes argentinas*. "La Cultura Popular". Buenos Aires, 1934.
- ROBERTS, CARLOS : *Las Invasiones Inglesas del Río de la Plata y la influencia inglesa en la independencia y la organización de las Provincias del Río de la Plata*. Editorial Peuser. Buenos Aires, 1938.
- SALVAIRE, PADRE: *Historia de Nuestra Señora de Luján*. Buenos Aires, 1885.
- TELLO, EUGENIO: *La bandera y su creador*. Periódico "La Unión de Jujuy". 16 de julio de 1885.
- VARELA, LUIS: *Historia constitucional de la República Argentina*. Tomo II. La Plata, 1910.
- VEDIA, AGUSTÍN DE: *La Bandera y el Escudo en el primer centenario de la Revolución Argentina*. Consejo Nacional de Educación. Buenos Aires, 1911.
- VEGA HERRERA, ARMANDO M.: *La Bandera Argentina*. Buenos Aires, 1950.
- YABEN, JACINTO R.: *El origen de los colores y la creación de la Bandera Nacional*. Buenos Aires, 1945.
- ZABALA, RÓMULO: *La Bandera vieja del Ejército*. "La Nación". 2ª sección. Buenos Aires, domingo 24 de septiembre de 1944.



**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 último baluarte (*)

Por el Coronel Dullin

Los pesimistas, que son muchos, quizás en exceso, admiten con desconcertante facilidad que la marea ruso-asiática se desbordaría sobre Europa, ganaría las costas atlánticas y mediterráneas, prosiguiendo su avance hacia el continente africano y podría sumergir, sin mayor esfuerzo, al Extremo Oriente indio y bordear las costas de los océanos Índico y Pacífico. Admitir tal razonamiento, es aceptar la “ruptura del equilibrio” favorable al agresor. En efecto, la pérdida de subsistencia, humana y económica, de productos críticos —como el petróleo y el caucho— reducirían particularmente las posibilidades del Mundo Libre que quedaría reducido a los continentes americano y oceánico. ¿Y podría América soportar sobre sus espaldas, por sí sola, la pesada carga de contener esta invasión y de volver a tomar la ofensiva con el propósito de liberar a los pueblos avasallados? Por supuesto, nuestros pesimistas admiten igualmente que lo que Hitler no logró, los sucesores de Stalin tendrían éxito, domeñarían la tenacidad británica y la península ibérica les resultaría tan sólo un bocado.

En un discurso radiodifundido a la nación americana, el señor John Foster Dulles, entonces consejero del secretario de Estado de los Estados Unidos, rindió cuenta, el 1º de marzo de 1951, del viaje que había realizado por el Extremo Oriente y el Pacífico, como representante personal del presidente Truman. Declaró en forma destacada: “... Pero, así como los Estados Unidos correrían peligro si Europa fuera invadida, nosotros mismos y Europa estaríamos en peligro si el Oriente fuese invadido... Es en Asia donde los comunistas soviéticos han ejercido su presión con mayor persistencia y violencia.”

No se puede valorar con mayor precisión la importancia y el real peligro que significaría la “ruptura de equilibrio” que hemos enunciado. A nuestro juicio, existe un “último baluarte” cons-

(*) De “Revue de Defense Nationale”, octubre de 1953.

tituido por eslabones discontinuos, más allá del cual existe el riesgo de que se produzca el desequilibrio y que nosotros debemos evitar a toda costa. Esto, por otra parte, no es algo imposible. No obstante, ello merece ser estudiado detenidamente, por cuanto nuestro baluarte tiene sus puntos débiles.

Si observamos una carta del mundo con cierta atención, descubriremos tres grandes rutas de invasión, por donde poderosas masas aeroterrestres pueden amenazar, inicialmente, a Europa y Asia, y posteriormente, a África y Oceanía. La primera es la que pasando por las llanuras septentrionales de Europa, van desde Moscú a las costas atlánticas y mediterráneas del continente europeo. La segunda es la que partiendo del Turkmenistán ruso, atraviesa el Irán para desembocar en el golfo Pérsico y los ricos yacimientos petrolíferos de Arabia. La tercera, la extrema oriental, parte de China, cruza la península de Indochina y Thailandia y llega a la Insulindia: es el corredor del caucho y, en cierto modo, del petróleo y de los metales raros.

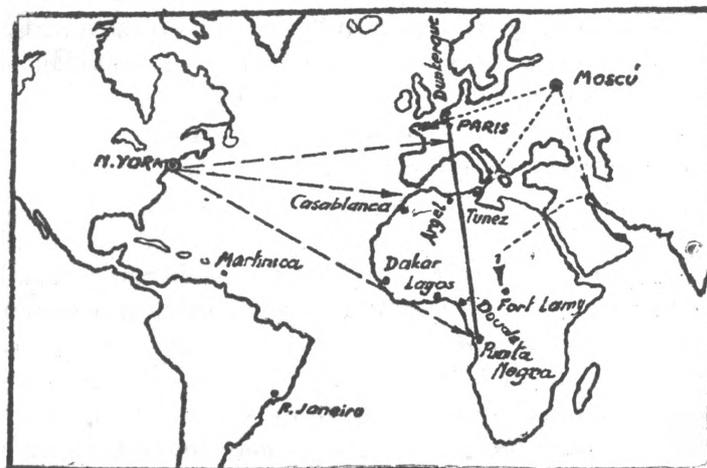
El pasillo europeo, con su eje principal orientado según la gran llanura nordeuropea, con sus ejes secundarios que desembocan en Escandinavia, en Italia y en los Balcanes, es bien conocido. Una acción emprendida en esas direcciones, para ser realmente eficaz, debe terminar con la conquista de las islas Británicas y la península Ibérica. En este estudio no nos referiremos a la batalla de los puertos, con sus dos actos, la batalla del Rin y la batalla de Francia, que se desarrollarían en Europa Occidental, ni de las “barreras” que los atacantes tendrían que reducir en Escandinavia, en Italia o en los Balcanes. Suponiendo que este conjunto de combates resultara desfavorable al Mundo Libre, el invasor tropezará contra dos obstáculos: el paso de Calais y los Pirineos. No llegará sin sus dificultades y no sería absurdo pensar que, en su “arremetida”, él no podría lanzarse, sin interrupción, contra las islas Británicas y la península Ibérica.

Tenemos, pues, el derecho de considerar a la hoya marina —mar del Norte, paso de Calais y la Mancha— y a la barrera montañosa de los Pirineos como eslabones de nuestro último baluarte. Para Europa occidental y septentrional es indispensable, vital, que estos dos eslabones resistan, por cuanto las islas Británicas y la península Ibérica desempeñarán el papel de plataformas necesarias para el segundo acto de la tragedia mundial: la reconquista de Europa. Pero ¿tienen el valor suficiente para ser partes integrantes del baluarte? La fosa marítima, fácil de vigilar con la aviación, constituye un obstáculo muy grande para la

invasión de las islas Británicas. Como prueba de ello tenemos los hechos de las épocas moderna y contemporánea. Hay que proceder a la concentración de grandes medios, que son otros tantos objetivos muy vulnerables a los ataques de una aviación eficaz. Esta operación de franqueo y de desembarco exige igualmente largas demoras que serían aprovechadas por el Mundo Libre para reforzarse. En cuanto a la barrera montañosa de los Pirineos, ella representa un obstáculo difícil de vencer, fácil para defender y que normalmente debe desempeñar su papel de eslabón del baluarte.

Parece bastante difícil impedir las acciones secundarias que se desarrollarían simultáneamente con una ofensiva en dirección al noroeste europeo, en los Balcanes y en Italia, para llegar a las costas mediterráneas y asiáticas. Pero semejante embestida moriría delante de la hoya mediterránea, flanqueada al oeste por la península Ibérica y, al este, por la península Otomana. Para conquistar las costas africanas partiendo de Italia o de los Balcanes, es necesario montar una operación combinada de gran envergadura. Algunos dirán que el problema quedaría resuelto mediante el empleo de aeropuertos. Pero para esto habrá que admitir la existencia de un puente aéreo de gran rendimiento, operación que no estaría libre de poderosos y mortíferos ataques y que, finalmente, no sería productivo.

EJE DUNKERQUE - PUNTA NEGRA Y POSIBILIDADES DE LA U. R. S. S. Y DE EE. UU. DE NORTE AMÉRICA



----- Posibilidades de la U. R. S. S.
 ————— Posibilidades de los EE. UU. de Norte América

Más delicada aparece la situación de Turquía, muy vulnerable en sus frentes marítimos de los mares Egeo, de Mármara y Negro, y en su frontera común con la U. R. S. S., sobre una extensión de unos 500 kilómetros. Felizmente, este sector subcaucásico no es precisamente una zona muy permeable. Hay dos rutas de acceso con un rendimiento aceptable: la que bordea las costas del mar Negro y aquella que, partiendo de Tiflis, se dirige a Erzerum. Dos ciudades fortificadas contra las cuales fracasaron las fuerzas rusas en 1914 —Trebizonda y Erzerum— obstruyen el paso de estas dos rutas y permiten una defensa relativamente económica. La parte oriental de la frontera, con el monte Ararat, es poco accesible.

En resumen, si la fosa mediterránea representa un sólido eslabón, Turquía, al contrario, es un punto débil que exige una atención especial. Cualquier ataque enemigo que lograra internarse en territorio turco por la frontera terrestre y avanzara en dirección a Mosul, representaría una grave amenaza para los yacimientos petrolíferos de Arabia, sobre todo si el mismo estuviera combinado con una acción que partiese de Turkmenistán para apoderarse de Chat-el-Arab a través del Irán.

Los Estados Unidos, por su parte, no ignoran la importancia que encierra la posición de Turquía; a partir de 1948, ésta ha recibido arriba de 350 millones de dólares a los efectos de su reequipamiento. La prensa norteamericana se interesa por el problema y así vemos, en el *New York Herald*, del 2 de noviembre de 1950, el siguiente comentario: “Es indiscutible que la posición ocupada por Turquía en el Mediterráneo oriental y en el Medio Oriente y su importancia como *tapón* entre el mundo comunista y el Medio Oriente le confieren un papel fuera de proporción con su extensión y su población. Si Turquía fuese aniquilada o neutralizada, todo el Medio Oriente quedaría expuesto a la amenaza de una penetración comunista.”

Con el Irán llegamos al segundo gran corredor de invasión y al punto más débil de nuestro baluarte. Este país tiene más de 2.000 kilómetros de fronteras terrestres y marítimas con la U. R. S. S. Toda penetración en territorio iranio amenaza directamente a los yacimientos petrolíferos de Arabia y presagia un peligro para la India, que puede ser atacada por su frontera occidental contorneando la zona costera del golfo Pérsico y del mar de Omán. Felizmente, la parte norte del Irán es muy montañosa, muy cerrada, de difícil acceso, de una permeabilidad muy relativa, y está flanqueada al sur por una gran zona semidesértica. Sin embargo,

dado el estado actual de las fuerzas iraníes, y las eventuales convulsiones en el Azerbaidjan iraní, siempre es posible un ataque contra el nudo de comunicaciones de Teherán. Y, de ahí, la bajada al golfo Pérsico. Así, pues, uno de los objetivos esenciales del Mundo Libre —las riquezas petrolíferas del Medio Oriente— no se encuentra protegido por una barrera de fácil defensa. Será necesario, por lo tanto, compensar esta debilidad facilitando a esta zona sensible aquellos elementos que permitan su defensa eficaz. Jamás será excesiva la atención que pueda prestarse a la vulnerabilidad de esta parte del baluarte.

Un objetivo capital se presenta de inmediato con la masa humana de la India. Afortunadamente, existe una barrera natural constituida por las montañas del Indo-kouch y del Himalaya. No se trata aquí de una “cobertura platónica”, sino de un verdadero obstáculo que, partiendo del Afganistán, se dirige al este hasta Birmania. No ha llegado aún el momento en que veremos desbordarse grandes masas desde el Turquestán ruso rumbo a los valles del Indo y del Ganges. Los pasos de Kabul y de Peshawar son de fácil obstrucción y defensa.

Pero, del lado de allá de Birmania y hasta el mar de la China, la frontera entre el Mundo Libre y los posibles agresores, sigue cadenas de montañas importantes pero lo suficientemente permeables como para permitir que las masas chinas descendan hacia Tailandia, las llanuras arroceras de Cambodje y de la Cochinchina. Considerada bajo esta apreciación estratégica, la Indochina adquiere un valor singular. Sería necesario poder colocar en los postes fronterizos de Moncay, Caobang y Laokay, carteles de este tipo: “Aquí comienza el Mundo Libre. Agresores, ¡no aproximarse!” ¡Pero largo es el camino a recorrer, antes de lograr este imperativo!

La Indochina es un peón esencial de la estrategia mundial. Si ella fuera controlada por los enemigos del Mundo Libre, existiría una grave fisura en nuestro baluarte que, desde el mar Caspio, llega al mar de la China, aprovechando las más poderosas barreras del mundo. En el inmenso océano Pacífico, los eslabones de nuestro baluarte serán discontinuos. Sus nombres son: Formosa, Corea, Japón, las islas Kuriles y Alaska. Mientras Formosa esté bajo el control del Mundo Libre, se dispondrá de una importante plataforma aérea para la vigilancia de la China Meridional y el apoyo eventual de la defensa de Indochina. Corea y el Japón representan dos eslabones fundamentales. No hay que olvidarse, y hay tendencia a hacerlo, que el Japón pudo mantenerse durante

cuatro años en Extremo Oriente con sus riquezas y las de Manchuria. Ahora bien, Corea permite ejercer una grave amenaza sobre aquella región. Permanecer en Corea, mantenerla en la órbita del Mundo Libre, es poseer una importante carta de triunfo en la estrategia de Extremo Oriente. Existe allí, indudablemente, una cuestión de prestigio para las Naciones Unidas. Pero conviene destacar que este territorio es la última parte del norte del continente asiático donde aún está arraigado el Mundo Libre y que, desde allí, puede dirigirse una gravísima amenaza contra Manchuria y las provincias marítimas de Siberia. Estas ventajas no son despreciables.

Dada su situación, su potencial de guerra, el Japón ha desempeñado y desempeñará aún en el futuro, un papel preponderante en el Extremo Oriente. Para nosotros, es un eslabón extremadamente importante y capaz de neutralizar una parte considerable de las fuerzas ruso-chinas que intentaran dirigirse al sur. Por supuesto, el Japón de hoy no es el mismo de 1941, el de Pearl Harbour. Pero tiene vitalidad suficiente para constituir una fuerza real en un mínimo de tiempo.

Existe, pues, un baluarte más allá del cual la ruptura del equilibrio es inevitable. Su conservación plantea problemas gigantescos. Las zonas vitales que deben defenderse son aquellas amenazadas por nuestras tres grandes rutas de invasión: Europa Occidental, donde se impone conservar al menos las islas Británicas y la península Ibérica, es la primera zona. Este problema es el objeto de las actuales discusiones. Anhelamos que, muy rápidamente, sean alistadas las fuerzas necesarias para garantizar mucho más que el mínimo indispensable. El frente a preservar es inmenso: desde el mar del Norte al mar Egeo de Salónica, pasando por Belgrado. Pero los efectivos no faltan. Hay que organizarlos, armarlos, infundirles "la confianza en la fuerza del Mundo Libre decidido a seguir libre".

Las riquezas petrolíferas del Medio Oriente constituyen un objetivo de valor sobresaliente y de las cuales Rusia intentará apoderarse. La defensa de las mismas estriba en una Turquía fuerte, apoyada, en la medida de lo posible, por los Estados árabes y en una defensa del Irán que debe organizarse. Existe allí un punto débil que debe ser subsanado a la brevedad. Si bien es cierto que en Turquía existe un núcleo sólido constituido por el ejército otomano y alrededor del cual podrán convergir las energías de otros países, no podemos decir lo mismo respecto al Irán.

Las otras dos regiones vitales son la India e Indochina, cu-

briendo esta última a la Insulindia. Ya hemos visto que la península Indostánica es vulnerable, partiendo tanto del Irán como de la península Indochina. Si deseamos preservar a la India, debemos conservar el Irán y la Indochina. El problema del Irán adquiere así una importancia capital, puesto que cubre dos puntos vitales: los yacimientos petrolíferos del Medio Oriente y el mundo indostánico. Puede admitirse la posibilidad de realizar poderosas acciones aéreas partiendo de los aeródromos del golfo Pérsico, pero ¿serían ellas suficientes para detener a las columnas que irrumpirían del Turkmenistán en dirección a Teherán y, de allí, al golfo Pérsico? Parece lógico que grandes unidades modernas, unas cuatro o cinco divisiones poderosamente armadas, constituirían un aporte substancial para esta defensa. Alrededor de este núcleo se concentrarían las fuerzas locales. En cuanto a la Indochina, a Formosa y al Japón, no podemos sino repetir que es indispensable conservarlos a cualquier precio.

Es indudable que esta rápida ojeada de la defensa del mundo es incompleta y quizás sea tildada por algunos de pretenciosa. Al hacer su exposición, hemos intentado definir aquellos territorios vitales para nuestro Mundo Libre y que constituyen el último baluarte más allá del cual creemos se produciría un desequilibrio favorable para el agresor.

Nuestro baluarte cuenta con puntos débiles, porque la distribución de las poblaciones sobre nuestro planeta, sus condiciones para representar un elemento real de potencial de guerra, y la situación de las zonas o puntos vitales no siempre responden a nuestros deseos y ello da lugar a un grave problema de equilibrio de esfuerzos efectivos. Pero también tiene puntos fuertes, por cuanto las direcciones de los ataques del enemigo son netamente divergentes, mientras que por lo menos dos de nuestros ejes de penetración son considerados como convergentes sobre el corazón de la U. R. S. S.: los Urales.

¿Podemos adjudicar a nuestras zonas sensibles un coeficiente de sensibilidad? Se trata, en resumen, de determinar la importancia de la pérdida que experimentaría el Mundo Libre, si una o varias de esas regiones cayeran en manos del enemigo y en qué proporción se aceleraría el riesgo del desequilibrio. Muchos son los factores que intervienen en este caso: factores relativos a la geografía física propiamente dicha, como ser: las fuentes alimenticias, las de las materias primas para la industria, las de energía, sobre todo para el “motor atómico”; factores relativos

a la geografía humana como ser el número, la calidad, el valor de la raza, la importancia de las cualidades individuales en la población; factores relativos a la posición geográfica de la región en el mundo, como ser las posibilidades de acciones eventuales sobre otras regiones, grado de dominio que ofrece la región considerada respecto a las líneas de comunicaciones; factores relativos al acervo y las tradiciones de la raza.

M. André Siegfried, en una conferencia sobre los factores contribuyentes al potencial de guerra de un país, propone la siguiente acotación: para el factor físico, 8 sobre 20; para el factor humano, 8 sobre 20; para el factor posición, 2 sobre 20; para el factor acervo, 2 sobre 20.

Concluye: “Cuando se tiene los dos primeros se tiene lo esencial. El resto viene después y puede ser suplido.”

Aplicando este procedimiento de valorización, podemos obtener los índices siguientes, que nos darán la importancia relativa de cada región considerada:

REGIÓN CONSIDERADA	FACTORES				
	<i>Físico</i>	<i>Humano</i>	<i>Posición</i>	<i>Acervo</i>	TOTAL
Europa occidental, mediterránea y balcánica	8	8	1	2	19
Medio Oriente	8	2	2	0,5	12,5
India	8	8	0,5	1	17,5
Indochina y Thailandia	6	5	2	1	14

Las dos regiones que cuentan con los más elevados índices de importancia son Europa y la India. Evidentemente, no hay duda alguna de que si estas dos regiones son arrasadas, el desequilibrio se produce. Para Europa el peligro es muy grave, dado que las distancias desde las bases de partida del enemigo a las riberas marítimas no son muy grandes. Observemos, entre tanto, el alargamiento desmesurado de las líneas de comunicaciones enemigas a través de regiones donde las posibilidades de hostigamiento son serias. La batalla no dejará de tomar el ritmo de “una carrera gigantesca hacia los puertos”, ya se encuentren éstos sobre el Atlántico o el Mediterráneo. Todos los esfuerzos en

Europa deben tender, inicialmente, a retardar el avance enemigo para ganar tiempo. No obstante las manifestaciones de los temerosos y los pesimistas, la partida no está perdida en la margen derecha del Rin si se propone firmemente que el espacio entre el Rin y el Elba sea una “región de contención” del avance de las grandes unidades blindadas.

A la India puede llegarse desde dos frentes: el occidental, por el Irán y el Beluchistan, y el oriental, a través de Thailandia y de Birmania, siendo el primero el más peligroso. La defensa de la India debe establecerse, pues, en el Irán y en la Indochina. Es evidente que debe realizarse un esfuerzo decidido en el Irán, único país del bloque atlántico que tiene una frontera común y permeable con la U.R.S.S. Este esfuerzo resultará ventajoso coordinándolo con el que debe efectuarse en Turquía.

No terminan aquí las enseñanzas que podemos sacar del estudio de nuestros coeficientes. En Europa hay que desplegar un esfuerzo de organización y de aporte de materiales de toda naturaleza. Los materiales no faltan; hay que disponerlos de modo que den el rendimiento necesario y que se tiene el derecho de esperar. En cuanto al Medio Oriente, el esfuerzo es mucho más complejo. Las verdaderas bases de organización quedan reducidas al poderío turco. Sobre éste y sus alrededores, se impone el cristalizar las posibilidades locales y no titubear en hacer los aportes urgentes y absolutamente necesarios. En Indochina, dado los retrasos considerables en este dominio, habrá que apresurarse para poner en condiciones todos los recursos locales. Ellos existen. Hay que movilizarlos en bien del servicio del Derecho.

Terminemos en China, ese verdadero continente de los mil aspectos, de los mil contrastes, de las mil incógnitas. No puede decirse que la cuestión china esté resuelta. Podemos esperar cambios muy propios de los extremo-orientales y en los cuales nosotros, los occidentales, no pensamos; en este último caso, el valor de nuestro baluarte quedaría reforzado, la amenaza se alejaría y el peligro del desequilibrio disminuiría. La defensa de Europa y del Medio Oriente se vería entonces facilitada.

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.

Alistamiento del operativo

“Deepfreeze” (*)

Por el Contraalmirante (R) George J. Dufek, U. S. N.
y Joseph E. Oglesby, JOC, U. S. N.

Cuando a principios del año próximo pasado el presidente Eisenhower manifestó que los Estados Unidos de Norte América velarían nuevamente por sus intereses en la Antártida, él otorgaba al Departamento de Defensa la responsabilidad de apoyar a los hombres de ciencia de ese país en la más grande empresa norteamericana en la estéril historia de la Antártida.

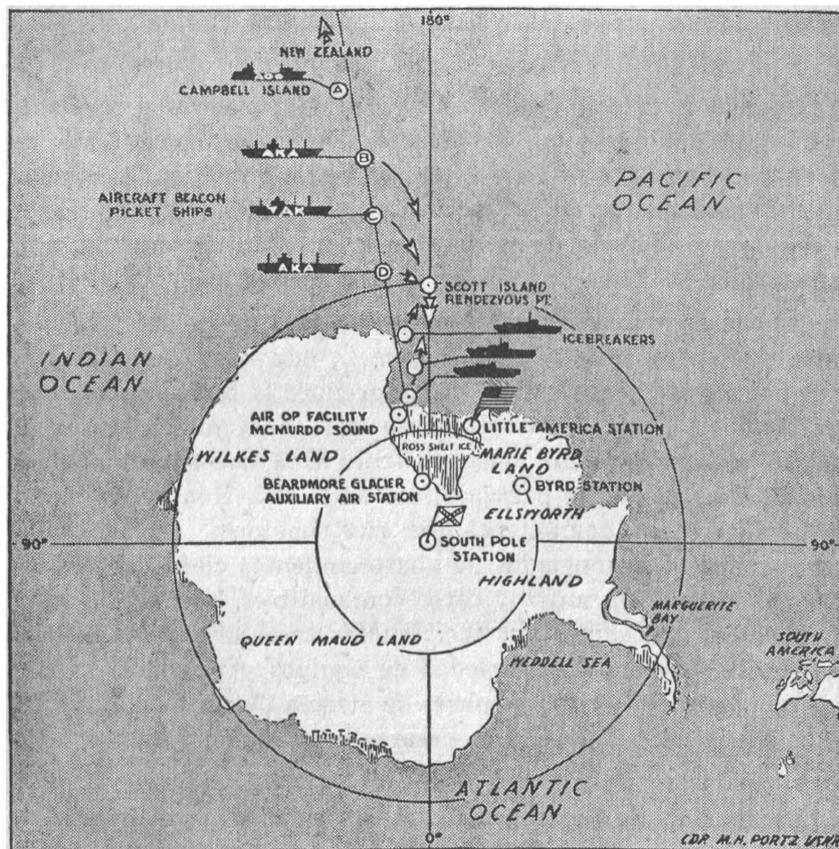
Al entrar a considerar las complejidades que la misma encerraba, fue de inmediato evidente que la marina de guerra sería el organismo más calificado para emprender la tarea que duraría cuatro años. En un lugar situado a unas once millas al sur de Boston, la marina tenía que construir tres bases permanentes (una de ellas mediante paracaidismo en el Polo Sur) y un medio que facilitara las operaciones con cuatrimotores. Debía transportar millares de toneladas de abastecimientos científicos, innumerables galones de nafta y otros combustibles, además de equipos para construcciones que incluían tractores de treinta toneladas, y una sorprendente variedad de equipos y provisiones para facilitar las tareas de los hombres de ciencia durante el Año Geofísico Internacional (AGI) a desarrollarse desde julio de 1957 hasta fines de diciembre de 1958.

La marina debía empezar sus actividades a principios de 1955, a fin de estar lista para la gran y arriesgada empresa científica. Fue constituida la Fuerza de Tarea 43, dependiente del comandante en jefe de la flota estadounidense del Pacífico, como fuerza de apoyo para la participación norteamericana en el año de la ciencia.

(*) De “United States Naval Institute Proceedings”, marzo de 1956.

La misión y sus propósitos.

La declaración original del jefe del Poder Ejecutivo bosquejaba la magnitud de las actividades de la Antártida durante el A. G. I. Los hombres de ciencia norteamericanos trabajarían en esa región con otros hombres de ciencia provenientes de casi una docena de naciones, estudiando meteorología, rayos cósmicos, actividad solar, física ionosférica, geomagnetismo, oceanografía y glaciología.



Otras naciones que construirían una o más bases en la Antártida para apoyar las actividades del A. G. I. incluían a Inglaterra, Francia, Bélgica, Noruega, África del Sur, Australia, Nueva Zelandia, Argentina, Chile, Japón y Rusia.

Un periodista observó una de las primeras cartas donde se señalan los distintos campos de actividad y de inmediato preguntó: "¿Quién instalará las luces de tráfico para toda esta actividad?".

Nuestro papel en el Año Geofísico Internacional quedó limitado a la región de la Antártida. Nuestros estudios estarían ligados con el estudio mundial de las ciencias de la tierra a realizarse por unas cuarenta naciones destacadas desde el Polo Norte al Polo Sur, incluyendo todas las principales masas terrestres y marítimas comprendidas entre aquéllas. Las observaciones se harían desde el fondo de los océanos hasta cien y más millas en la atmósfera. Todas las observaciones científicas serían relacionadas recíprocamente durante y después de los estudios.

Estos estudios científicos beneficiarán a la nación y al mundo bajo múltiples aspectos. Por ejemplo, un amplio conocimiento de las condiciones meteorológicas originadas sobre la masa de hielo de la Antártida, permitirá ayudar grandemente a los meteorólogos del mundo para determinar los gráficos de circulación de la masa aérea, que son tan esenciales para los pronósticos de largo alcance.

Si logramos, mediante este estudio, observar y registrar el comportamiento de las condiciones meteorológicas y luego adoptar medidas que nos permitan predecir el tiempo con mayor exactitud, habremos vencido el mayor factor de azar que existe en el vuelo.

Los geólogos completarán sus conocimientos sobre minerales en la Antártida. Sabemos que hace millones de años este continente era tropical. Sabemos que otras masas formadas en forma similar ahora producen valiosos minerales y petróleo. Nuestra misión no constituye una "caza del tesoro", pero si se llegaran a encontrar en abundancia minerales tales como uranio u oro o aun mineral de hierro, ello será una buena información para el futuro, cuando el desarrollo nuclear para tiempo de paz y el mejoramiento del transporte aéreo y de superficie puedan hacer de la minería en la Antártida algo factible y económico. Con los adelantos realizados en los reactores atómicos, bien podría ser que ese día esté muy próximo.

Las anteriores expediciones del almirante Byrd descubrieron carbón y cobre en la Antártida. Es cierto que los minerales encontrados carecían de un valor suficiente como para ser aprovechados comercialmente. Pero, es que solamente nos hemos limitado

a raspar la superficie de este vasto continente. Además, existe aún un área virgen tan grande como los Estados Unidos en esta Antártida, que jamás ha sido vista por el hombre. Quizás esta área cuente con abundantes recursos de valor.

Una de las principales razones que influyeron para elegir este período de 1957 hasta fines de 1958 para la realización del A. G. I., fue que durante el mismo es cuando se producirá mayor actividad de las manchas solares.

La mayoría de los lectores conocen las perturbaciones originadas en la radio por estas manchas solares, o por otras irregularidades en la ionosfera terrestre. Hemos estudiado la ionosfera de la Antártida y la aurora austral en expediciones anteriores, pero en cada oportunidad las mismas han sido empresas independientes llevadas a cabo desde un solo lugar. Pero en esta ocasión se realizarán estudios simultáneos desde diferentes puntos y se emplearán nuevas técnicas y dispositivos de carácter revolucionario, que eran desconocidos en los estudios anteriores.

En cuanto a la justificación de la expedición desde el punto de vista del dinero que se gastará, un destacado hombre de ciencia ha calculado que los estudios del A. G. I. valdrán un billón de dólares en el desarrollo del programa de cohetes de los Estados Unidos. (Durante la *Operación Deepfreeze I*, no se lanzará cohete alguno, pero los datos obtenidos por el hombre de ciencia podrán ser aplicados en otro lugar al programa de los cohetes.)

Desde el punto de vista científico, estos factores simplemente raspan la superficie del porqué exploraremos la Antártida, pero existen otras consideraciones.

Al actuar con aviones grandes y pequeños en la Antártida durante una serie de expediciones, nosotros podemos adquirir conocimientos relativos a las mejoras que deben introducirse en los aviones para futuras operaciones en tiempo frío. Podemos determinar los mejores métodos para la construcción de pistas de aterrizaje y descolaje, tanto en terrenos congelados como con nieve compacta. Hay un límite práctico en el tamaño de los esquís de los aviones; por lo tanto, si deseamos emplear grandes aviones con ruedas en las regiones polares, debemos desarrollar pistas capaces de acomodarlos. Es razonable esperar que en un futuro próximo volemos aviones a y desde el continente antártico, con facilidad.

En cuanto a la parte militar, más de 1.800 hombres serán adiestrados para operaciones en clima frío y vivir en el medio

ambiente durante el primero de los cuatro años que la fuerza de tarea permanecerá en esa región para apoyar a los hombres de ciencia. Nadie puede predecir cuándo o dónde tendrá lugar la próxima guerra, pero mal podemos permitirnos el lujo de ignorar el significado de la supervivencia en clima frío cuando conocemos los más modernos adelantos en cuestiones militares. Ni tampoco podemos permitirnos perder la oportunidad de valorar el continente antártico como avanzada estratégica en tiempo de guerra. Desde el extremo oriental de la América del Sur hasta el extremo septentrional del continente antártico, hay una distancia de 600 millas que puede ser recorrida en menos de una hora por un bombardero a chorro moderno.

Desde las bases de la Antártida es posible volar con hidroaviones y aviones terrestres. De aquí, pues, que el disponer de informaciones meteorológicas de la Antártida y poder negar las mismas al enemigo, ofrecería una ventaja imponderable para la predicción de las condiciones meteorológicas, en todo el mundo, para las operaciones militares.

Finalmente, queda el misterio de las riquezas que el continente antártico puede ocultar bajo su velo de nieve y hielo. Las investigaciones realizadas por los geólogos han sido muy escasas y solamente en aquellas regiones accesibles; no obstante esto, sus informaciones, aunque incompletas, señalan destacadamente una riqueza de potencial económico. Las grandes extensiones desoladas de hoy pueden ser los oasis de mañana. En 1803, destacados hombres públicos tildaron la adquisición de Luisiana como un despilfarro del dinero público. Nuevamente en 1867, se dijo que Alaska era la "nevera de Seward". En 1913, los Estados Unidos renunciaron a su pretensión a la costa septentrional de Groenlandia como parte del precio de adquisición de las Islas Vírgenes.

Los baluartes de América para la defensa del hemisferio, sus depósitos de recursos en el mundo de mañana, pueden encontrarse en los extremos del mundo. Es indudable que la ciencia hallará la llave capaz de abrir las puertas de una rica economía en la Antártida, como ya lo hizo en Luisiana, California, Oregón y Alaska. No hay duda de que el precio que hoy abonamos para una empresa científica en un territorio actualmente intransitado y remoto, será una inversión en el futuro de nuestra patria y del mundo libre.

El personal.

La Fuerza de Tarea 43 entró en actividad el 1º de febrero de 1955, encomendándosele la planificación y ejecución de la

Operación Deepfreeze. Los trabajos iniciales del personal giraron alrededor de los siguientes problemas: Nos pusimos al corriente de las necesidades de los hombres de ciencia y empezamos a colocar las órdenes para los aprovisionamientos y equipos que necesitarían. Muchos de los artículos eran de construcción tan rara y sus especificaciones tan estrictas, que exigían una prolongada antelación para su obtención. Entre estos detalles se encontraban las viviendas permanentes que necesitarían las dotaciones de construcción y los hombres de ciencia. Los materiales debían ser lo suficientemente fuertes como para soportar temperaturas de menos de 100°F y vientos de más de 100 nudos. Debían prefabricarse en secciones lo suficientemente pequeñas como para entrar en las bodegas una vez embaladas y, en el caso de materiales para la base del Polo Sur, debían ser embalados en secciones lo suficientemente pequeñas como para entrar en el alojamiento de carga de un avión.

Desde el principio de la planificación se estableció que el fiel *Eskimo Husky* ⁽¹⁾, el burro de carga de anteriores expediciones, no podía mantener el ritmo de esta expedición. A decir verdad, la única razón para llevarlos sería el contar con equipos listos en las bases aéreas para embarcarlos en un avión y dejarlos caer con paracaídas cuando alguna dotación corriese peligro en una zona inaccesible para los trenes-tractores o resultase inadecuada para el aterrizaje de aviones o helicópteros. En lugar de emplear estos perros para arrastrar cargas, proyectamos el empleo de tractores. Los tractores comunes no daban resultado, por cuanto se hundían en la nieve. Lo que necesitábamos para el trabajo pesado era un tractor de 30 toneladas capaz de arrastrar una carga útil de 100 toneladas sobre la nieve, pero que tuviera una presión sobre el suelo y por pulgada cuadrada menor que la de un hombre con esquíes.

Para cumplir íntegramente con la misión científica, se consideró que se necesitarían tres bases. La primera se establecería en el lugar de la primitiva base de Byrd, en la Pequeña América, en la Bahía de las Ballenas. La segunda estaría en la Tierra de Marie Byrd, a unas 600 millas de distancia, en latitud 80° S y longitud 120° W. La tercera estación se ubicaría en el mismo Polo Sur. Como esta última se construiría a 10.000 pies sobre el nivel del mar y dado que la distancia para el transporte de materiales por tierra era un factor aparentemente prohibitivo, se

(1) Tipo de perro esquimal.

estimó que era necesario dejar caer, desde el aire, las 500 toneladas de materiales requeridos para construir y equipar a la estación del Polo Sur. Para el apoyo de estas bases y para las actividades con paracaídas en el Polo Sur, se necesitaría un campo de aviación. Se decidió establecer un campo de operaciones aéreas en McMurdo Sound.

Las unidades.

Habiendo ya tomado forma la estructuración del personal y procediéndose al aprovisionamiento de las necesidades de los hombres de ciencia, la primera apreciación respecto a las unidades de superficie indispensables fue: dos cargueros, dos rompehielos y un petrolero. Estas unidades fueron solicitadas y puestas a disposición por el comandante en jefe de la Flota del Atlántico. Los cargueros serían el USS *Arneb* (buque insignia) y el USS *Wyandot*. El petrolero USS *Nespelem*, que había experimentado los embates de numerosas masas de hielo flotante en el pasado, fue adscrito teóricamente a la flota de tarea. Un petrolero más pequeño, el *Yog-70*, fue adscrito cuando se puso en evidencia que con vendría que semejante depósito de combustible quedara congelado en el hielo para su empleo durante la operación.

Los rompehielos destinados para abrir camino y llevar el exceso de hombres y abastecimientos fueron el USS *Edisto*, veterano en estas singulares actividades, y el USS *Glacier*, que apenas había abandonado las gradas en Pascagoula, Mississippi. Todos querían embarcarse en el *Glacier*. Es el más poderoso de los rompehielos jamás construidos y el más grande fuera de la Cortina de Hierro. Cuenta con un moderno hospital, casco aislado y comodidades ultra modernas para vivir. Además, es un laboratorio flotante. Con estos buques ya señalados, la siguiente consideración era la de los peritos constructores para construir la estación de Pequeña América y el campo de operaciones aéreas en McMurdo Sound, durante el primer verano antártico (invierno en Norte América), y las bases restantes un año más tarde. Se entregó el Batallón de Construcciones Móvil (Especial), que empezó a concentrarse en Davisville, Rhode Island. Este equipo de construcciones estaba constituido por personal íntegramente voluntario, a las órdenes del capitán de fragata Herbert W. Whitney (CEC), U.S.N.

Como se había contemplado realizar amplias actividades de fotografía aérea durante las diversas etapas de la operación y como se emplearían aviones en colaboración con el programa de

construcciones, se solicitó y obtuvo la adscripción de una escuadrilla de aviones. La Escuadrilla de Desarrollo Aéreo Seis (XV-6) fue puesta en actividad en la estación aeronaval de Patuxent River, Maryland. El capitán de fragata G. K. Ebbe fue designado comandante de la escuadrilla que, originariamente, estaba constituida por dos R4Ds con esquíes, dos R5Ds, dos P2Vs con esquíes, y dos UF-ls con esquíes. La escuadrilla era completada con tres helicópteros H04S-3 y cuatro UC-ls con esquíes. Se proveerían aviones cargueros, que serían llevados en vuelo por la fuerza aérea de los Estados Unidos para el puente aéreo del Polo Sur.

El capitán de fragata William M. Hawkes, U. S. N., asesor del estado mayor de la XV-6, era de incalculable valor dada su gran experiencia sobre la Antártida, adquirida en vuelos anteriores. Él fue quien condujo el vuelo del R4Ds decolando del portaaviones "Philippine Sea" y aterrizando en la Pequeña América durante la *Operación Highjump*, en 1946/47.

Programa de las operaciones.

Contando ya con personal en formación, habiéndose ordenado los elementos con gran anticipación, y procedido ya a la reunión de las unidades de superficie, de construcción y aéreas, seguía en orden la formulación del programa de las operaciones. Cuando se formuló, el mismo estaba dividido en cuatro etapas, a saber:

Etapas (1955/56) : Los buques de la fuerza de tarea zarparían en noviembre de 1955, con un rompehielos remolcando al *Yog*, unas dos semanas antes que los cargueros y el petrolero. Todos los buques saldrían de puertos de la costa oriental vía Panamá y Nueva Zelandia, con destino a la Antártida. Cuando los rompehielos llegaran a Nueva Zelandia, alrededor del 1° de diciembre, dejarían el *Yog* y se internarían en el pack de hielo. Una vez allí, desembarcarían a las respectivas dotaciones de levantamiento en los lugares propuestos de la Estación Pequeña América y el campo de actividades aéreas de McMurdo Sound. El rompehielo asignado para reconocer el lugar de la Pequeña América, también desembarcaría al capitán de corbeta J. Jack Bursey, del cuerpo de guardacostas, con un equipo para tractor constituido por nueve hombres que iniciarían su viaje de 600 millas por tierra hasta el lugar de la estación Marie Byrd. Su trabajo era de reconocimiento y marcarían un sendero seguro, empleando banderas de color naranja afirmadas en el hielo con cañas de bambú a intervalos de $\frac{1}{3}$ de milla en trayectos rectos y a intervalos menores en zonas traicioneras, donde el sendero cambia rápidamente de

dirección, para evitar peligros. Enterrarían combustibles y provisiones en hoyos practicados a intervalos de 50 millas para su posterior aprovechamiento, para luego regresar a la Pequeña América.

Entre tanto, las naves restantes de la fuerza de tarea zarparían de Estados Unidos de Norte América, a fin de llegar a Nueva Zelanda alrededor del 10 de diciembre. Los cargueros y el petrolero llevarían al *Yog* a remolque y partirían de Nueva Zelanda alrededor del 13 de diciembre para ocupar estaciones oceánicas a intervalos de 250 millas desde Nueva Zelanda. Simultáneamente, los rompehielos ocuparían sus puestos en el pack desde la Pequeña América en dirección a Nueva Zelanda. Es así como se contaría, para mediados de diciembre, con una "línea de piquete" radiotelegráfica de buques ocupando estaciones desde Nueva Zelanda hasta la Antártida, permitiendo que aviones navales provistos de patines decolarán de la primera localidad mencionada y se dirigieran en vuelo directo hasta la segunda, agregando así otra página a los anales de la aviación naval. La dotación encargada del relevamiento del lugar había elegido previamente, en la Antártida, un lugar seguro para aterrizar.

Terminado este vuelo pionero, los buques se encontrarían en la isla Scott para Navidad, la tradicional fecha, para que las expediciones iniciasen la penetración en los packs, tarea ésta que los buques de superficie pueden realizar solamente durante dos o tres meses del año. Después de la concentración, donde se reunirían las informaciones obtenidas por los rompehielos y se entregarían a los comandantes de los buques, la fuerza de tarea partiría con rumbo a la Antártida, yendo los rompehielos a la vanguardia para abrir el camino.

Al llegar, la fuerza se dividiría nuevamente: la mitad de los buques se trasladaría a la Pequeña América y la otra mitad a McMurdo Sound para desembarcar la carga. El *Yog* quedaría para invernar al llegar a McMurdo Sound. Hasta el momento en que se descargara, los constructores navales trabajarían las veinticuatro horas para erigir las dos bases. En esa estación no hay noche en la Antártida, así como más adelante no hay luz diurna entre el 21 de abril y el 21 de agosto, cuando se produce el invierno antártico.

En los dos meses que los buques de la fuerza de tarea podrían pasar en la Antártida antes de tener que invernar a fines de febrero, los hombres tendrían que construir bases permanentes, instalar íntegramente las facilidades radiotelegráficas, preparar provisiones para dos años, pistas de hielo compacto para aterri-

zaje de aviones sin esquís, y tener todas las construcciones terminadas de modo que sesenta hombres pudieran pasar el invierno en la Pequeña América y otros tantos en McMurdo Sound cuando zarparan los buques.

Mientras se construía en la Pequeña América y en McMurdo Sound, un pequeño avión "Otter" ensayaría un aterrizaje en un altiplano a 10.000 pies en el Polo Sur. Si esta prueba tenía éxito, un R4D trasladaría una fuerza de quince hombres para construir el esqueleto de un campamento en el Polo Sur, preparándolo para la construcción de dicha base durante la segunda etapa. Estos hombres pasarían el invierno en McMurdo Sound entre las etapas y estarían listos para construir la base cuando se volviera a contar con luz diurna en octubre y se procediera a dejar caer materiales con paracaídas durante la segunda etapa. Cuando los buques salieran en febrero, las dotaciones que habían pasado el invierno serían destinadas a trabajar todo lo posible antes del 21 de abril, fecha ésta en que la obscuridad absoluta y temperaturas bajísimas impedirían todo otro esfuerzo hasta octubre de 1956.

Entre tanto, durante las construcciones que se realizaban en verano, los aviones harían vuelos de reconocimiento y tomarían fotografías aéreas en toda oportunidad posible. Mientras los primeros aviones que llegaran aterrizarían con esquís, una dotación de constructores trabajaría diligentemente en pistas compactas suficientemente sólidas como para acomodar a los R5D con ruedas. Las dotaciones aéreas también quedarían atrás, cuando los buques de superficie levaran anclas en febrero para regresar a América, en abril de 1956.

Aquí tuvo lugar un incidente típico de la planificación antártica. El USS *Atka* regresó de la Antártida en abril de 1955 para informar respecto a las condiciones del hielo en la bahía Ballenas, que habían cambiado totalmente. Parte del campamento del almirante Byrd, Pequeña América IV, situado en la bahía de las Ballenas, se había desprendido y arrastrado mar afuera como un iceberg. El estado mayor había planificado la construcción de la base principal en esta vecindad, pero el desprendimiento dejó acantilados de hielo demasiado elevados para permitir el atraque de buques a su costado. Afortunadamente, el *Atka* había hecho un levantamiento de la bahía Kainan, treinta millas al este, e informado que era apto para la base principal. Se necesitaría un reconocimiento previo en diciembre de 1955, por rompehielos, para determinar el mejor lugar.

La planificación continuó no obstante esta información, la

primera de numerosas otras constataciones similares anticipadas a medida que el plan se desarrollaba prácticamente.

Segunda etapa (1956/57). En octubre de 1956, el principio de la primavera antártica, las dotaciones que habían estado invernando saldrían de su largo descanso nocturno dispuestas a un trabajo más pesado. Conforme a los planes trazados, el equipo tractor debía salir de la Pequeña América, con anticipación a la zarpada de los buques de superficie de los Estados Unidos, y seguir por tierra la ruta trazada por la dotación de reconocimiento de Bursey en la primera etapa y seguir hasta el lugar de la estación Byrd para la iniciación de su construcción.

Un grupo de aviones de carga de la Fuerza Aérea levantaría vuelo desde McMurdo Sound y dejaría caer las 500 toneladas de equipos necesarios para la erección de la estación del Polo Sur. El pequeño grupo de hombres que había invernado procedería entonces a construir esta última estación durante el verano antártico. Entre tanto, se procedería a erigir una pequeña estación auxiliar en la zona del glaciar Beardmore, para prestar su apoyo a los vuelos en el área del Polo Sur.

En los Estados Unidos los buques de superficie seguirían el mismo programa que durante la primera etapa, es decir, los buques partirían de Norte América en noviembre, llegando a la Antártida a fines de diciembre. Al arribar, las dotaciones de construcciones que habían estado pasando el invierno serían reabastecidas y nuevamente se pondría en marcha un intenso programa de construcciones. Esto era necesario, por cuanto todas las construcciones debían estar listas y todas las estaciones contar con sus hombres de ciencia antes de que la fuerza de tarea se viera obligada a retirarse en febrero.

En esta forma, cuando los buques abandonasen la Antártida en febrero de 1957, las dotaciones constructoras que habían invernado durante la primera y segunda etapa, regresarían a los Estados Unidos y las estaciones serían ocupadas por hombres de ciencia que darían comienzo a sus observaciones. La fuerza de tarea regresaría a los Estados Unidos en abril, como anteriormente.

Tercera etapa (1957/58). Como en etapas anteriores, los buques saldrían de Estados Unidos de Norte América en noviembre; reabastecerían las bases, relevarían a los hombres de ciencia que habían pasado el invierno y, en abril, retornarían a Norte América.

Cuarta etapa (1958/59). La última fase consistiría simplemente en embarcar a los hombres de ciencia con sus observaciones y volver a los Estados Unidos, donde los estudios de éstos serían evaluados. En esta forma el telón caería sobre la *Operación Deep-freeze*.

Logística.

Establecido el programa de operaciones, el estado mayor concentró sus actividades en los problemas especiales de logística en la Antártida. Los buques debían ser capaces de autoabastecerse desde el momento de su partida hasta el de su retorno a los Estados Unidos. Las unidades aéreas y de construcción debían ser totalmente abastecidas hasta el viaje de reabastecimientos del año próximo. Los únicos reaprovisionamientos serían provisiones, combustibles y materiales de emergencia en puertos fuera de los Estados Unidos. Se prepararían buques para facilitar el apoyo logístico a las unidades aéreas y de construcción destacadas en la Antártida y donde no se disponía de supermercados o depósitos navales.

La unidad aérea, que volaría vía Nueva Zelanda, estaba autorizada para reabastecerse en lugares de aprovisionamiento establecidos, donde fuera posible, a lo largo de la ruta. Al llegar a Nueva Zelanda podrían abastecerse en buques de la fuerza de tarea, después de la llegada de buques de aprovisionamiento. El primer vuelo de aviones sería autoabastecido hasta el arribo de los buques. También debían embalarse provisiones para un año más, destinadas a las dotaciones que invernaban en la Antártida y calculadas en 135 hombres por sí, eventualmente, los buques no pudiesen abrirse paso entre los hielos para el reabastecimiento del año siguiente. Experiencias del pasado han demostrado que, en la Antártida, un hombre come dos veces la cantidad normal, pero también puede confiarse en que su rendimiento sea tres veces el de costumbre.

Todos los aprovisionamientos, materiales y equipos para la construcción de bases y facilidades operativas en la Antártida, hasta el alistamiento de equipos de perros con paracaídas especiales, debían ser entregados en Davisville, donde se procedería a su inspección, marcado y apilado antes del 30 de septiembre de 1955, a fin de ser embarcados a bordo durante el mes de octubre.

Responsabilidades.

El comandante de la fuerza de tarea fue autorizado para que gestionara directamente ante las Direcciones Generales de la Marina todos los abastecimientos y equipos necesarios. La Dirección General de Arsenales y Diques debía facilitar la ayuda técnica para planificar la construcción y conservación de las bases, para preparar los planos para el trazado de las bases, para diseñar, probar y obtener todas las armaduras necesarias.

Se hicieron licitaciones y se firmaron contratos para la provisión del extraño surtido de equipos requerido. Tractores pesados vendrían de Illinois, trineos y toboganes desde Wisconsin y Canadá, bambú de Panamá, barrenos para hielos de California, tractores pequeños de California y Oregón, paneles de construcción de Conneticut, tanques de acero soldado desde Chicago, esquís de Michigan, estufas de Washington D. C., motores Weasel de Indiana, ropas de Brooklyn, y equipos de perros desde Nueva Hampshire.

Los peritos ingenieros de la fuerza de tarea y de la Dirección General de Arsenales y Diques se basaban en todo principio conocido y todo informe de expediciones pasadas en el Ártico y Antártico, como guías para el trazado de planos de los edificios en los campamentos, facilidades para almacenamiento y depósito de combustible. Conductores y mecánicos del batallón de construcciones fueron destinados a amplios cursos sobre el funcionamiento y conservación del equipo radicalmente nuevo, como el tractor Oruga D-8 que, no obstante sus treinta toneladas de peso, resultaba más liviano en su paso de rodadura de 54 pulgadas que un hombre normal sobre esquís.

Se dispuso que un equipo de operarios constructores se trasladara a Camp Lejeune, N. C., para ponerse al corriente del método empleado por el Cuerpo de Infantería de Marina para el funcionamiento de playas de tanques de combustible en tiempo frío, y seis peritos en combustibles del Cuerpo de Infantería de Marina recibieron órdenes de presentarse a la fuerza de tarea.

Un grupo de oficiales de estado mayor se trasladó a Groenlandia, para observar directamente la técnica de apisonamiento de nieve en las pistas empleadas por la fuerza aérea. Otro equipo se dirigió a Rhode Island, para observar cómo se dejaba caer desde el aire los materiales, embalados, por cuanto materiales similares serían embalados para ser lanzados desde el aire en el Polo Sur. El papel de la Dirección General de Aeronáutica consistía en faci-

litar aviones aptos para el invierno para la unidad aérea; proporcionar equipos fotográficos y aerológicos para las operaciones de la fuerza de tarea; facilitar elementos de navegación, apoyo terrestre, y equipo de manejo en tierra para el funcionamiento de los aviones en la Antártida. Los diarios de Jacksonville tuvieron un día de ejercicios militares durante la primavera. En esta aromática ciudad meridional se equipaba a los aviones con esquís para aterrizar sobre nieve, siendo protegidos contra condiciones atmosféricas de 75° bajo cero, retirándoseles literalmente la parte inferior, a fin de poder instalar voluminosas cámaras aerofotogramétricas trimetrigon, que se emplearían para sacar fotografías tridimensionales de zonas que jamás habían sido levantadas anteriormente. Además de facilitar los aviones y alistarlos para misiones en regiones frías y para fotografía, la Dirección General de Aeronáutica proveyó cantidades enormes de material fotográfico suficiente para fotografiar toda la expedición, para ser aprovechada posteriormente por otros planificadores. El oficial aerólogo del estado mayor mantenía un intenso tráfico con la D.G.A., alineando innumerables aprovisionamientos y equipos que serían necesarios para hacer frente a un problema importante de meteorología durante la expedición.

El Laboratorio de Investigaciones Navales cooperó con la fuerza de tarea proveyendo estaciones meteorológicas automáticas acertadamente denominadas "Grasshoppers" (langostas). Estos raros autómatas fueron así bautizados en virtud de sus características. Uno, instalado en el ala de un avión, se asemeja a una bomba. Al ser lanzado a tierra con paracaídas empieza a gruñir, extiende sus patas y se pone derecho como una langosta, luego empieza a chirriar hasta que su antena (semejante a una trompa) se extiende en el aire. En esta posición el dispositivo registra sus propias lecturas de la fuerza y dirección del viento, presión barométrica y temperatura, transmitiendo luego esta información automáticamente a distancia de 800 millas. Funciona durante seis semanas sin ser atendido.

El jefe de Operaciones Navales dispuso que la Dirección General de Buques colaborara con el estado mayor de la fuerza de tarea para determinar y proveer todos aquellos equipos de comunicaciones para establecer las facilidades de comunicaciones militares en la Antártida. Esto significaba un aumento de circuitos en los buques, equipar las estaciones de radio y estaciones de radiofaros para aviones en la Antártida, establecer una red de comunicaciones meteorológicas lo suficientemente completa para

compartir las informaciones meteorológicas con toda nación que tuviera un representante en la Antártida, y hasta proveer los elementos para comunicaciones de ida y vuelta entre las bases y las dotaciones del camino, como asimismo canales para avión con avión, avión con base, y avión con buque.

La Dirección General de Aprovisionamientos y Contabilidad proveía todo lo necesario proveniente de las existencias standard, y además otros numerosos ítems de carácter especial, comprendiendo desde combustible hasta el vestuario y desde anteojos para nieve hasta agujas de tejer.

Vestuario.

A los comandantes de unidades se les ordenó que determinarían qué ropa necesitaban para su personal. Los pedidos respectivos fueron elevados al comandante de la fuerza de tarea, quien obtuvo del C.O.N. la autorización para hacer las adquisiciones pertinentes. Había la provisión standard para el personal que permanecería a bordo y el equipo extraordinario necesario para la unidad aérea. A la dotación de constructores había que proveerles equipos especiales. Las necesidades de las dotaciones que invernaban eran distintas, y los equipos de caminos tenían necesidades aún mayores.

En general, la teoría respecto al vestuario era la siguiente: Emplear vestuario básico como iniciación (se recomienda franela roja; poner prendas extra, a medida que se necesitan. Para el momento en que el proceso ha evolucionado, el hombre que integra la dotación de caminos lleva puestas seis mudas de ropa. Su combinación exterior de chaqueta de piel y pantalones variaba desde el escarlata vivo hasta el negro renegrado. Existían dos tendencias básicas respecto a los colores más visibles sobre la nieve: naranja o negro. Entregamos de ambos colores y agregamos, además, el rojo, el azul y el verde. Esto tenía el propósito de evitar la monotonía de tonos y elevar la moral mediante el agregado de tonalidades. Resaltarían en las fotografías en colores; pero más importante aún, los hombres podían ser distinguidos más fácilmente desde el aire.

El jefe de logística del estado mayor, capitán de fragata Donald F. Keent (SC), USN, había tramitado algunos pedidos extraños, pero jamás como los hechos ahora por los jefes de estado mayor de los departamentos. Entre ellos había el de estufas de

gas a presión para caminos, que desarrollarían miles de B.T.U. (2) en treinta segundos, pero empleando tan sólo un mínimo de combustible. Estaba el pemicán, el antiguo alimento principal para las cuadrillas de caminos, formado de carnes, grasas, granos, cereales, frutas y agregados de vitaminas, todo ello concentrado en paquetes miniatura que podían comerse tal cual estaba o hacerse en caldo sobre el fuego, durante la marcha. Se necesitaba madera para construir “muertos” para amarrar buques en el hielo. A estos elementos se les da este nombre porque una caja en forma de féretro es enterrada, en un orificio cavado en el hielo y de donde sale una correa. Se procede luego a inundar el agujero y dejar que se congele, constituyendo así un ancla en el hielo al cual los buques pueden asegurar sus amarras. Se pedían postes telefónicos para que sirvieran como defensas, por cuanto la experiencia había demostrado que las defensas de cáñamo resultaban inútiles en los amarraderos de hielo. Había que pedir dos equipos de perros. Estos animales debían ser de buen temperamento y de musculatura robusta. Debían hacer juego en cuanto a tamaño y libres de herencia sanguínea del lobo, por si uno de ellos enloqueciera.

El estado mayor quedó admirado, durante este asedio de pedidos, de la extremada solicitud de cooperación puesta en evidencia tanto por los organismos civiles como militares. Quizás sea un editor de Filadelfia quien mejor demostró este espíritu de cooperación. Cuando llegó el momento de colocar la orden para la impresión del libro del crucero que los hombres de la fuerza de tarea adquirirían como recuerdo de la expedición, el editor quedó tan entusiasmado con nuestra misión que quería imprimir el mejor libro de crucero jamás hecho: la tapa más llamativa, el mejor papel de ilustración que hubiese en el mercado, el mayor número de láminas a cuatro colores que jamás se hubiera incluido en un libro de crucero; todo esto perdiendo plata, si fuese necesario. Dijo que serviría de prototipo para otros libros de crucero y que elevaría su prestigio. También se obtuvo una cooperación similar en otros renglones de los equipos operativos.

Para fines de abril, los materiales ordenados fueron nivelados con el espacio asignado en los buques. Apreciaciones anteriores habían sido acertadas, pero los pedidos hechos por los hom-

(2) B.T.U.: *British Thermal Unit* (Unidad Térmica Británica). Cantidad de calor necesario para elevar la temperatura de una libra de agua en un grado Fahrenheit en o próximo a su punto de máxima densidad (39° F). Esto equivale a 0,253 Cal. - *N. del T.*

bres de ciencia de cada una de las estaciones, habían aumentado a pasos agigantados; Nuestro inventario demostró que teníamos más carga que bodegas donde embarcarla. Pedimos otro carguero de ataque y se nos dio el carguero para transporte militar USNS *Greenvüle Victory*. Posteriormente, se incorporó el rompehielos de guardacostas *East Wind*, y más adelante aún tuvimos que pedir un *Yog* adicional para acomodar ciertos combustibles necesarios.

Fue necesario, en aquella oportunidad, disponer que se procediera a una reducción en gastos y tonelaje, que el estado mayor aceptó sin alterar sus actividades. Los aviadores, a quienes se les había ordenado alistarse para dos años de operaciones sostenidas en la Antártida, podrían haber solicitado casi todo lo que figuraba en el catálogo de existencias, pero no lo hicieron. En cambio, encararon el problema con un espíritu real, tomando en cuenta ciertos riesgos calculados, y podaron sus pedidos hasta una fracción de la cantidad que hubieran podido almacenar. Su interés por la seguridad en el vuelo era real, pero su decisión de reducir fue loable.

Como los aprovisionamientos habían excedido los cálculos primitivos, así también los costos habían ascendido hasta un punto que excederían los fondos de que disponíamos en junio. Por consiguiente, los jefes de media docena de departamentos y yo nos reunimos en mesa redonda, y colectivamente ajustamos nuestros ya apretados cintos operativos en varios ojales. Luego de unas cuantas horas, los gastos calculados habían sido reducidos en más de medio millón de dólares. Algunos edificios fueron íntegramente eliminados de los planes. Otros sufrieron modificaciones considerables. Todo aspecto superfluo fue eliminado del proyecto. Nuestra decisión de utilizar equipos menos caprichosos significó tener que modificar algunos contratos ya en marcha, y ello significaba que nuestras dotaciones de invernada tendrían que contar con menos comodidades, pero no se opuso reparo alguno a esto en la conferencia celebrada en la semana siguiente con el estado mayor. En esta reunión, el capitán de corbeta Jack Bursey, que recordaba el hambre y las privaciones experimentadas en un viaje por carretera de una expedición anterior, resumió los sentimientos del estado mayor cuando dijo: "Llévese todo lo que quiera, almirante, pero no se olvide de nuestro pemicán."

Ahora que todo el estado mayor apreciaba la forma en que habíamos ajustado nuestro presupuesto, más pruebas de ingenio fueron puestas de manifiesto. Un furriel principal encontró lona necesaria para la protección de los techos de las casas. Esta lona

había sido declarada sobrante por otro organismo, y podíamos comprarla ahorrando un dólar por yarda. Un suboficial fotógrafo observó el plano del edificio e informó: “El edificio designado como laboratorio fotográfico en McMurdo Sound cuenta con ventanas. ¿Por qué no colocar las entradas simplemente? De cualquier modo tendríamos que cerrar las ventanas.” Esto significó un poco más de plata en nuestra caja. Un jefe de informaciones públicas manifestó que había convenido con la Dirección General de Buques para que ésta le prestara a la fuerza de tarea cuatro registradores de cinta nuevos que se necesitaban para entrevistas radiofónicas en los pueblos. Los registradores costaban, normalmente, 300 dólares cada uno. Para nosotros su precio fue simplemente un informe evaluador sobre cómo funcionaban en condiciones de tiempo frío.

Control del cargamento.

Para fines de mayo ya contábamos con muchos aprovisionamientos listos y otros se estaban formando. El oficial de estado mayor encargado de la carga se encontraba en Davisville, y había establecido un programa para la inspección del material a medida que llegaba y para el marcado del mismo para su embarque. Con él colaboraron el VX-6 y los del cuerpo de constructores. Cuando empezó a llegar el material, tanto él como sus hombres trabajaron hasta muy avanzada la noche, a fin de mantener su ritmo.

Los materiales eran separados y controlados. Colores, recurriendo a moldes separados y característicos para destinos específicos, debían aplicarse en el exterior de los cajones o recipientes de todos los materiales : Azul era el color empleado para todo cargamento a emplearse en la estación de Pequeña América; amarillo para medios operativos aéreos; marrón para la estación Byrd; naranja para la estación Polo Sur; verde para la base auxiliar del glaciar Beardmore; rojo para rutas de tractores y dotación de reconocimientos empleado en diciembre de 1955, y negro para toda carga a emplearse por la dotación de reconocimiento del batallón de construcciones y por el personal de aviación que llegaba al lugar para la base aérea en diciembre de 1955.

Además del código de destinos, había otro de marcado sobre prioridad. Por ejemplo, los materiales que se necesitarían en *primer término*, serían los *últimos* en ser embarcados. Fueron asignadas las prioridades, y los materiales serían cargados de modo de ser desembarcados en el siguiente orden:

Los materiales para descargar al buque, primero; combustibles y aceites para el manejo y transporte de los materiales, segundo. Tercero estaba el equipo necesario para transportar la carga desde la zona de descarga hasta el lugar para cada base. Luego seguían el equipo y materiales necesarios para la construcción de puentes y otros cruces sobre hendeduras profundas en el hielo.

A éstos seguían los equipos para la construcción de las bases, luego los materiales de construcción de estas últimas y posteriormente los elementos de comunicación que se necesitan para establecer estaciones radiotelegráficas o medios de comunicaciones.

A continuación se encontraban los equipos auxiliares para el establecimiento y funcionamiento de cada base; luego los equipos necesarios para la construcción de pistas de aviación. Después, seguían los equipos de control terrestre y de manejo terrestre, seguidos por combustibles y lubricantes en tambores para el funcionamiento del equipo terrestre. Luego iban los tambores con combustible para la calefacción.

En el orden de prioridades estaban después las provisiones, las raciones para el camino, las existencias de a bordo, vestuario y artículos de consumo personal, y artículos de consumo para entretenimiento y conservación del material para las dotaciones en bases terrestres.

Mientras los aprovisionamientos normales llegaban a Davisville y eran marcados y apilados para su embarque, se procedía a realizar un control progresivo para aquellos materiales que necesitaban mayor tiempo para su preparación. Se efectuaron viajes a Wisconsin para inspeccionar la construcción de los trineos y a Peoría para controlar las bandas de los tractores orugas, para mencionar tan sólo algunas de estas actividades. El personal de aviación y de construcciones aprovechaban toda oportunidad que se le presentaba para observar la caída de equipos mediante paracaidas, reconocimientos de los hielos, y otros problemas relacionados con contingencias en la Antártida. El estado mayor procuraba sacar enseñanzas de los errores de otros. El adiestramiento se había desarrollado sin tropiezos con el personal de constructores y aviadores. La dotación encargada del reconocimiento de la carretera recibía adiestramiento práctico y teórico en Davisville. El personal especial de la base de infantería de marina, que ya se desempeñaba activamente durante muchos meses, fue comisionado oficialmente en agosto. Los perros fueron adiestrados para trabajar con los marineros (o viceversa, si así se desea) en Nueva

Hampshire. Las piezas fueron colocadas con precisión dentro del cuadro general.

Moral.

No obstante el hecho de que la expedición estaba integrada esencialmente por voluntarios, no se omitió esfuerzo alguno capaz de mantener la moral. Vigilamos de que hubiera abundancia de víveres; los buques estaban autorizados para llenar hasta el tope los paños de víveres secos, frescos y congelados. Fueron ordenadas las entregas de discos y películas cinematográficas extras. Los comandantes de las distintas unidades aéreas, de superficie y de construcciones fueron alentados para que recurrieran a todos los medios a su disposición, incluyendo los programas de prensa, para proceder a la publicación de periódicos dentro de las unidades y mantener a su personal al corriente de los acontecimientos mundiales. Los buques fueron autorizados a embarcar una mayor cantidad de ciertos materiales, sobre todo fotográfico, porque ya nos habíamos enterado anteriormente de que la Antártida ofrecía al fotógrafo aficionado oportunidades que raramente se repiten en la vida.

Los capellanes, protestantes y católicos, solicitaron y obtuvieron grandes cantidades de material para trabajos manuales destinados a los hombres que pasarían los cuatro largos meses de invierno en la oscuridad de la Pequeña América y McMurdo Sound, y los seis meses de oscuridad en el Polo Sur. Anteriormente, hombres ya grandes habían aprendido a tejer para matar las largas horas de la noche. Los capellanes ideaban otros pasatiempos para quebrar la monotonía. Establecían clubes de libros, grupos de debate, torneos de naipes, equipos de "hágalo usted mismo" y hasta promovían entre los hombres el hábito de escribir sus propios diarios, por si algún día se les ocurría publicar sus experiencias.

Se solicitó a la Comisión Federal de Comunicaciones la autorización para establecer cuatro estaciones de radioaficionados: una en la Estación Pequeña América, una en un medio operativo aéreo, en McMurdo Sound, una en la estación Byrd, y una en la estación del Polo Sur. La comisión de referencia autorizó el establecimiento de las cuatro estaciones, como asimismo la de otras veintidós, de resultar ello práctico.

Se ordenó la provisión de grandes cantidades de medicamentos y los médicos fueron destacados para cualquier emergencia previsible. El oficial de abastecimientos del estado mayor aseso-

raba al personal a fin de que saldaran sus impuestos a los réditos antes de partir. Se disponía de información para las licencias en Panamá y Port Lyttleton, Nueva Zelanda, y las cartas eran puestas al día. En Norfolk se recibía correspondencia de filatélicos para ser despachada desde la Antártida, y los corresponsales de los diarios eran autorizados y alojados. La moral era ejemplar, como lo demostraba el hecho de las solicitudes de numerosos miembros de la plana mayor que deseaban quedar durante el invierno, pero que no podían. Los aprovisionamientos iban acumulándose cómodamente. Los aviones y constructores estaban demostrando el resultado de un riguroso programa de adiestramiento. Lo único que quedaría por hacer antes de la partida era corregir cualquier omisión anterior.

Estábamos, finalmente, listos para hacernos a la mar.

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

Conciencia naval

Por el Teniente de Corbeta Jorge F. Tapper

Hablamos de la necesidad de lograr en nuestro país una conciencia naval acorde con su realidad geográfica de potencia marítima. Que tal conciencia naval no existe, es evidente. Las razones que explican esa ausencia tienen su origen en nuestro devenir histórico desde la época de los descubrimientos, como una paradoja del hecho de que precisamente el mar nos unió a la civilización occidental. En concatenación lógica surgen de esa realidad pasada, modalidades y procederes de nuestros hombres de Estado, de nuestros historiadores, sociólogos y economistas, que llevan a posturas alejadas de una cabal concepción del *poder* que el *mar* representa para nuestra nación. De la traducción de ese pensamiento, en la palabra y la acción, nace la ausencia de conciencia naval en el país.

Planteado el hecho concreto, surge la pregunta: ¿Es necesario lograr esa conciencia naval? La fe en un destino brillante para nuestra patria, de paz y felicidad, hace que consideremos necesario buscar el camino para llegar a él. De un franco optimismo, basado en firmes consideraciones que no es el caso enunciar aquí, nace el deseo de dedicar nuestras vigilias a los sagrados intereses de la patria, cuya condición de potencia marítima exige la existencia de una conciencia naval.

Si es preciso lograrla, ¿qué camino adoptaremos para ello?

Dos puntos distintos debemos señalar antes de seguir adelante :

- 1° Tener conciencia naval implica que todos los ciudadanos de la nación estén compenetrados de la influencia destacada que el mar ejerce en el desarrollo del país, en todo orden de actividades. Lograrla, determina una labor tendiente a hacer comprender esa verdad.
- 2° El *poder marítimo*, tanto en cuanto hace a los *intereses marítimos* como a su *poder naval*, requiere hombres y es-

fuerzos para su existencia. Encontrarlos, exige asimismo una tarea que es distinta a la anterior, por ser su objetivo concreto y fácilmente apreciable. El lema “Orienta tu vida y tus estudios hacia el mar, la patria te necesita para su marina”, corresponde a esta tarea. Digamos, en fin, que ésta se ve facilitada cuando se ha logrado la conciencia naval.

* * *

Trataremos de esbozar un camino a seguir para lograr esa conciencia naval. Hacer notar a muchos hombres su error ante la concepción puramente terrestre de las posibilidades de la nación, implica una campaña amplia y ardua, pero que cuenta a su favor el hecho de que es tan evidente el juicio final en base a los detalles concretos que hay que mostrarles por vez primera, que es fácil comprender lo que se quiere hacer entender.

A fines del siglo XIX y principios del actual, la Liga Naval Alemana encaró activamente la formación de la conciencia naval en ese país tan netamente terrestre. Obtuvo resultados brillantes, en el orden nacional e internacional incluso. El que en la guerra 1914-18 la estrategia alemana equivocara el camino, obedece a otras causas ajenas a la acción de la Liga, y su estudio escapa a los límites impuestos a este trabajo. La hemos citado como ejemplo de una institución dedicada al propósito que nos ocupa, y su éxito indica la posibilidad de encarar tal obra.

Los trabajos del almirante Tayer Mahan, señalan un camino importantísimo para dar forma a la campaña tendiente a hacer comprender a los ciudadanos de un país la influencia del mar. Claro está, el caso del almirante Tayer Mahan cobra validez universal, pero la referencia implica señalar que es la historia un campo fértil en conclusiones de alto valor de convicción.

Dispuestos a lograr la conciencia naval, sabiendo qué es lo que se pretende según lo expusimos en 1° corresponde determinar quién debe encararla y cómo se debe llevar a cabo.

A.— QUIÉN DEBE ENCARARLA

Bien puede el Estado encargarse de lograr la conciencia naval, o bien una unión de voluntades civiles ser la realizadora de ella.

Nosotros deseamos la primera, para aceptar y propugnar esta última forma.

Esta afirmación, categórica, exige una digresión para explicar su origen, y aunque ella pueda parecer totalmente alejada del objeto de este artículo, se observa que no es tal, cuando apreciamos que hablamos de una conciencia naval que es parte de la conciencia nacional, es decir, jugamos con la esencia de la nacionalidad.

Platón dijo: “Ciertamente el ciudadano debe ser feliz y bueno, y el legislador debe procurar que lo sea”. Partiendo de esta premisa, el Estado, por medio de sus legisladores, es responsable de esa felicidad y bondad. Pero exagerándola, se llega a un intervencionismo estatal que va incluso a la conciencia de los individuos. Nosotros, concibiendo la libertad en base al libre albedrío, y aunque aceptando las limitaciones de la misma señaladas por Kant, no compartimos la teoría de Rousseau, de la “volonté générale”, ni la “virtud social” de Hegel, ya que ambas cercenan la libertad individual de pensar en nombre del Estado, absoluto y abstracto. Por una u otra se llega a aquella expresión de Nietzsche, según la cual “los futuros amos de la tierra” habrán de “trabajar como artistas sobre el hombre mismo”. Y eso es, al fin, la base del totalitarismo, porque el Estado deja de ser un medio para convertirse en un fin. Estamos, en cambio, con Spinoza, cuando allá en el siglo XVII escribía que intentar dominar la mente de los hombres, da ya sabor tiránico a todo gobierno, “pues cada súbdito conformaría su vida a las intenciones de sus gobernantes, y estimaría que una cosa es cierta o falsa, buena o mala, justa o injusta, en obediencia a los dictados de aquéllos”, que es lo que, en una u otra forma, se procura con la voluntad general o la virtud social.

Volviendo a nuestro tema, aplicando estos conceptos, la conciencia naval habrá de lograrse facilitando a los ciudadanos los elementos de juicio para una apreciación correcta de nuestra situación frente al mar. No imponiendo “slogans” ni frases hechas, sino permitiendo que puedan razonar en base a premisas correctas. Una institución civil, que podría estar apoyada por el Ministerio de Marina, sí, es la indicada para llevar a la vida común tales ideas, tales inquietudes, para que en definitiva la conciencia naval surja en la mente de los argentinos como fruto de su propio esfuerzo de comprensión y estudio.

La Liga Naval Argentina cumple una meritoria labor al respecto, llevando su acción al interior del país. Existen, además, el Instituto Browniano y el Instituto de Estudios Históricos “Almirante Brown”.

¿Es conveniente la existencia de varias instituciones o una

institución única? Se nos presenta el problema de lograr algo; en tal sentido, todo esfuerzo disperso es esfuerzo mal aprovechado. De ello deducimos la conveniencia de concentrar todos los esfuerzos en una sola entidad o, al menos, de coordinar entre sí el trabajo de las diversas. A nuestro juicio, entonces, sería fructífero un acercamiento estrecho de esas instituciones con el fin indicado.

En síntesis, una institución civil, o varias coordinadas en su labor, apoyada por el Ministerio de Marina, son los agentes naturales para encarar el logro de la conciencia naval.

B. — CÓMO LLEVAR A CABO LA TAREA

En primer lugar, entendemos que encarar el estudio de una geopolítica argentina es imprescindible. De la difusión de las conclusiones y análisis que en esa ciencia se desarrollen, obtendríamos claridad en la comprensión de la influencia del mar en nuestro devenir. Esto debe ser, pues, una meta a largo alcance, y por su carácter esencialmente científico, no corresponde a una campaña pro-conciencia naval el estudio en sí de tal ciencia, aunque sí el auspicio o fomento de ese estudio.

Veamos ahora cómo encarar la parte inmediata, la campaña práctica. Habrá que interesar a distintas esferas: profesorado y estudiantado primario y secundario; ambiente universitario; instituciones de investigación histórica, sociológica y de estudios políticos.

I. - Profesorado y alumnado primario y secundario.

Si atendemos a las razones por las cuales no existe conciencia naval, encontraremos un primer e importante camino para orientar nuestros pasos. Así podemos ya establecer que es necesario dar los elementos de juicio para que pueda ser cabalmente interpretada nuestra historia.

Los libros de texto de escuelas primarias y secundarias deben dar a la crónica de las acciones navales el verdadero lugar que ocupan, haciendo notar la influencia que tuvo el mar en nuestras guerras. Esto en lo que se refiere a la historia militar. En la de nuestra cultura y la de nuestra economía, es preciso integrar el mar dentro de los factores que produjeron su desarrollo.

Para lograr ello se emplearán los siguientes medios:

- 1° Publicación y difusión, entre todos los maestros y profesores secundarios, de opúsculos que desarrollen los pro-

gramas de historia en vigor en aquellos puntos en que es necesario hacer notar la influencia del mar.

- 2° Contacto con los profesores y editoriales que den a luz textos oficialmente aprobados, para hacerles notar los propósitos que se persiguen, solicitando su colaboración en el sentido de no pasar por alto elementos de juicio que permitirán a los alumnos una mejor apreciación de la realidad de la acción del mar.
- 3° Colaboración en revistas de la educación para la publicación de artículos tendientes al mismo fin, para ilustración de maestros y profesores.
- 4° Interesar a los estudiantes secundarios de todo el país en la realización de composiciones sobre “El mar y la Patria” (como lo ha hecho la Liga Naval Argentina), asignando anualmente un premio por colegio, y un premio nacional, que podría consistir en un crucero por las costas de la patria en una unidad de Transportes Navales.
- 5° Organizar un plan anual de conferencias en colegios de distintas ciudades del país, no en el concepto de reclutar hombres para la marina, sino de hacer conocer la importancia del mar.

Con lo indicado se lograría llegar a la mente de los más jóvenes estudiantes, dándoles los elementos de juicio para que sobre los mismos puedan formar sus convicciones.

II. - Ambiente universitario.

El objetivo de llevar el mar a las distintas universidades del país se puede lograr por los siguientes medios:

- a) Plan anual de conferencias sobre la influencia del mar en nuestra economía, nuestra industria, el carácter de nuestros habitantes, el clima y la política en general, dictadas por personas de capacidad suficientemente acreditada, en las diversas universidades del país.
- b) Solicitar a los diversos institutos de investigación de las universidades, el estudio de temas relativos a la influencia del mar en un determinado aspecto de la vida nacional y a los intereses marítimos del país. Dependerá de la Facultad a que se solicite el carácter del tema, y éste deberá ser explícito en la enunciación de los detalles que se quieran analizar. Publicación del trabajo una vez logrado.

- c) Contacto con profesores de los profesorados de historia y geografía, para interesarlos en el objetivo propuesto, solicitando su colaboración.
- d) Programación de viajes de estudio por nuestro litoral atlántico, para los alumnos más destacados de las diversas universidades. A bordo se podrán aprovechar las horas libres para organizar peñas, donde se tratarán los intereses marítimos del país.

III. - Institutos de investigación.

A los diversos institutos y academias de la intelectualidad argentina se les podrán solicitar efectúen estudios sobre temas relativos al mar, en forma similar a lo indicado en *b)* del programa para el ambiente universitario.

De esta forma se lograría, al par que interesar a nuestros hombres de pensamiento en lo relativo al mar, profundizar los estudios y conocimientos relativos a él, creando una bibliografía útilísima, origen de nuevas investigaciones.

El solicitar que se efectúen estos estudios, no descarta ni limita el que las organizaciones dedicadas al fin de lograr la conciencia naval efectúen investigaciones por su propia cuenta, y luego difundan las mismas en publicaciones periódicas o libros, que también se enviarán a las universidades. Pero el efecto es mayor cuando se logra que intelectuales ocupados en otros problemas, dediquen parte de su esfuerzo en relacionar sus propios problemas con el mar. Es la diferencia que existe entre la pasividad receptiva y la actividad creadora.

IV. - Periodismo.

Planear y realizar colaboraciones para distintos periódicos y revistas de conocida respetabilidad, del interior y capital del país, tratando diversos temas en la orientación señalada: influencia del mar en la vida nacional e intereses marítimos.

En este caso, también es necesario tratar temas de actualidad mundial respecto al mar, para crear el interés en sus cosas.

V. - Turismo.

Fomentar el conocimiento de nuestro litoral atlántico, organizando excursiones marítimas, recorriendo los canales fueguinos, etc., llevará a nuestros compatriotas a un mayor conocimiento y, por ende, acercamiento al mar.

Explotar las bellezas naturales de Tierra del Fuego, facilitando el acceso a ellas, llegando por mar, servirá al mismo objetivo.

Esas excursiones, si son sabiamente planeadas, no solamente lograrán interesar al turista en los atractivos del panorama en sí, sino que se le podrán combinar junto con las distracciones necesarias en la vida a bordo, peñas, conferencias explicativas, etc.

VI. - Semana del Mar.

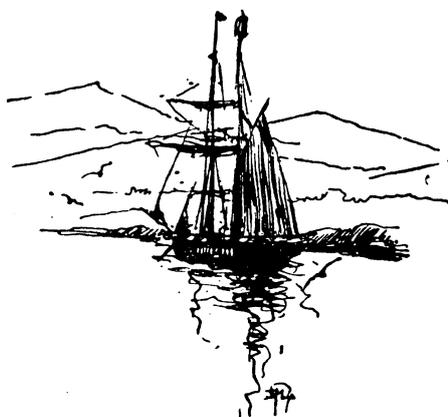
El valor de la Semana del Mar, creación de la Liga Naval Argentina, es grande, y sólo lo asentamos aquí como homenaje a lo que ella significa en la consecución del objetivo de una "mayor conciencia naval".

* * *

En síntesis propia de toda enunciación primaria, hemos expuesto nuestro pensamiento sobre la conciencia naval argentina, y cómo lograrla.

Planear resulta sencillo, frente a la tarea de cumplir lo planeado. Tolstoi dijo que "es más fácil escribir diez volúmenes de filosofía que poner en práctica un solo precepto". Pero hemos deseado exponer estas ideas como contribución a quienes ya izaron el estandarte y van, parafraseando a Goethe, a paso calmo y sereno, pero sin pausa ni desazón.

Un ideal de patria alienta sus espíritus, y los hijos felices de la patria futura, sabrán recordar sus esfuerzos y rendirles homenaje de gratitud.



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 Sonar y la guerra subacua (*)

Por John M. Ide, Jefe Científico del Laboratorio de Sonidos Subacuos,
Marina de Guerra de los Estados Unidos

En todo tiempo se ha recurrido a la inventiva y a las aptitudes especiales de los hombres de ciencia para que colaboraran en las operaciones militares. Arquímedes ayudó a los defensores de la ciudad griega de Siracusa cuando ésta fue invadida por los romanos, y Leonardo da Vinci apoyó a los príncipes guerreros del Renacimiento italiano mediante el invento de ingeniosos dispositivos mecánicos. Las nuevas armas, cuya evolución puede determinar hoy el curso de la guerra, son esencialmente productos de la ciencia, como, por supuesto, debiéramos esperar en una era eminentemente científica.

La guerra subacua, tanto pro como antisubmarina, no constituye excepción alguna a esta tendencia. En la Segunda Guerra Mundial, los alemanes avanzaron con submarinos mejorados, agregándoles mayor velocidad y facilitando su funcionamiento con el "snorkel". Esta campaña fue contrarrestada por nuestro radar radiogoniométrico y de microonda, nuevo "sonar" y las sonoboyas, todos ellos productos de la ciencia norteamericana.

En 1943, cuando ya aparecían los primeros signos que ponían de manifiesto de que el curso de la guerra se inclinaba a favor nuestro, el gran almirante Doenitz escribió: "Durante los últimos meses, el enemigo ha hecho que la guerra submarina sea ineficaz. Ha logrado este objetivo, no mediante una superioridad táctica o estratégica, sino mediante su superioridad en el campo de la ciencia."

Al escribir estas palabras, el almirante Doenitz pensaba, ante todo, en la guerra antisubmarina. En la actualidad, la guerra subacua es —para la marina de guerra de los Estados Unidos— la mayor responsabilidad dentro del campo defensivo. No se espera tropezar con inconvenientes en cuanto al ejercicio del dominio

(*) Dé "Sperryscope", vol. 13, N° 12, 1er. trimestre de 1956.

en la superficie del mar en tiempo de guerra, pero las operaciones de los submarinos enemigos es algo distinto. Ya en dos oportunidades dentro de la historia reciente, la guerra submarina estuvo a punto de cortar las rutas vitales de nuestros aliados y de nuestras fuerzas expedicionarias.

Al peligro de los submarinos luchando por interrumpir el tráfico en las rutas marítimas, hay que agregar aquella otra amenaza en potencia de la aproximación a nuestras costas de los submarinos enemigos y lanzamiento por los mismos, desde lugares relativamente seguros, de proyectiles guiados contra nuestras ciudades costeras. No hay por qué dudar de que nuestros posibles enemigos hayan heredado todos los conocimientos tecnológicos alemanes sobre los submarinos, como así los servicios de técnicos bien informados. Hasta el aprovechamiento de la propulsión nuclear, iniciada por nosotros, no puede esperarse que siga siendo un monopolio de los Estados Unidos. Y bien podría ser que, a partir de 1945, otras naciones hayan introducido mejoras en sus submarinos que permanecen ignoradas por nosotros.

“Sonar”.

Aunque son muchas las ramas de la ciencia y de la ingeniería que contribuyen a los preparativos para hacer frente a una futura guerra subacua, es en la parte concerniente a los submarinos sumergidos donde se obtienen los más valiosos y pertinentes informes técnicos del estudio de la acústica subacua. Los sistemas donde se emplea la energía acústica subacua para fines de observación o de comunicación, se conocen con el nombre de sistemas “sonar”. Esta palabra “sonar” también se usa para designar los principios y prácticas en el trazado y funcionamiento de estos sistemas. De por sí la palabra, ideada como acompañante del radar, parece provenir de la frase “*SOund, NAVigation and Ranging.*”

Estos equipos encierran aplicaciones del sonido subacuo para: *a)* observación y detección de otras embarcaciones, ya sean amigas o enemigas; *b)* determinación de la posición de dichas embarcaciones (distancia, marcación y variación de la marcación son cantidades que también se buscan normalmente) ; y *c)* comunicaciones con otras embarcaciones con propósitos varios.

Las sondas ecoicas, para la determinación de la profundidad de agua debajo de los cascos de las naves en el mar, recurren a principios acústicos análogos, pero, por lo general, no son considerados como equipos sonar. Son, sin embargo, los únicos dispositivos que emplean el sonido subacuo que se encuentran a bordo

de los buques mercantes. Es así como el sonar constituye un elemento casi exclusivo de las fuerzas armadas, esencialmente de la marina de guerra.

Los sistemas sonar se usan ampliamente en la actualidad en las marinas de guerra de los Estados Unidos y de otras naciones, instalándose equipos adecuadamente diseñados a bordo de destructores, naves escoltas, submarinos, cruceros y portaaviones. Los sistemas sonar han sido ideados también para operaciones desde helicópteros, hidroaviones y naves más livianas que el aire, y hasta para su empleo por fuerzas anfibias y “hombres ranas”.

El sonar activo y pasivo.

Estamos acostumbrados a diferenciar entre el sonar activo y pasivo, refiriéndonos en el primer caso a los equipos que generan y transmiten estallidos de sonido con la esperanza de recibir un eco respondedor, y en el segundo caso a los dispositivos que son receptores sensitivos a cualquier sonido que pueda presentarse. Así, por ejemplo, el destructor recurre al sonar activo para determinar la distancia a un posible contacto submarino mediante el eco, mientras que el submarino emplea un dispositivo de hidrófonos para escuchar el ruido de las hélices del destructor.

El radar activo se aplica fácilmente para dar tanto la distancia como la marcación de blancos dentro de su alcance. El sonar pasivo, sensitivo a distancias mucho mayores, facilita normalmente información sobre marcación y variación de marcación. Puede, empero, distinguir entre numerosos blancos cuando varios buques se encuentran simultáneamente en la zona. Los dispositivos pasivos gozan a veces de la importante y crítica característica de obtener información sin hacer ruidos delatores o dar a conocer la presencia del buque receptor. Los sonares más ampliamente utilizados a bordo de los submarinos pertenecen a sistemas pasivos.

El sonar pasivo, en su forma más sencilla, existe desde hace largo tiempo. Leonardo da Vinci asentaba, casi a fines del siglo XV, la siguiente anotación en sus notas científicas: “Si detiene la marcha de su buque, y coloca la cabeza de un tubo largo en el agua y pone el otro extremo a su oído, le será posible escuchar a buques que se encuentran a gran distancia de usted.” Muchos son los adelantos realizados en el intervalo de 450 años en la cabeza del dispositivo, en el mismo tubo, y en la extremidad próxima al oído.

El sonar pasivo se adapta perfectamente a su empleo en el submarino, debido a la relativa quietud de éste, y su adaptación es deficiente para los buques de superficie. Estos últimos, navegando a cualquier velocidad de consideración, producen un ruido excesivo para permitir escuchar en forma eficaz. Excepciones a lo expuesto fueron los veleros equipados con hidrófonos que patrullaban las proximidades del puerto de Nueva York durante 1943-44, y los cruceros alemanes que en momentos críticos tenían operadores que escuchaban en dispositivos de hidrófonos de 20 pies para dar la alarma al puente cuando se aproximaban torpedos británicos.

Haciendo un breve relato del desarrollo de los dispositivos de sonar pasivos para submarinos, debemos hacer mención al uso inicial de los hidrófonos por la marina de guerra de los Estados Unidos, allá por el año 1920. Nuestros submarinos estaban equipados con unas ampollas ("blisters") que contenían grupos hidrofónicos con topes de carbón. Las vibraciones que llegaban pasaban a un compensador a través de líneas de retardo, que daban la marcación del blanco con una precisión de varios grados. En esa época, los alemanes contaban con algo semejante que, al declararse la Segunda Guerra Mundial, se había desarrollado en el así llamado equipo GHG (grupo sonar de escucha), donde los hidrófonos estaban distribuidos en forma de herradura más o menos con 5 pies de través, y encerrados en una ampolla permeable al sonido.

Los japoneses siguieron rígidamente los principios alemanes en la instalación de los sistemas sonar en sus submarinos. La marina de los Estados Unidos no prosiguió adelante con este tipo de dispositivo en aquel entonces, porque el grado de desarrollo del arte no permitía la construcción de hidrófonos sensitivos con uniformidad suficiente para ofrecer buenos modelos de haces.

Durante la Segunda Guerra Mundial, la marina de los Estados Unidos desarrolló el sonar tipo JP para fines de escucha. Se trataba de una línea de hidrófonos movida mecánicamente, cuyos detalles fueron publicados en el magazine *Electronics* del mes de abril de 1946. Desde entonces, el perfeccionamiento de los equipos de los submarinos ha proseguido según líneas de dispositivos físicamente mayores, mejor combinación de hidrófonos, y un proceso de información más complicado en los receptores. El oído humano como receptor de sonidos es algo difícil de mejorar y es de capital importancia en todas las aplicaciones del sonar.

El dispositivo sonar más grande y complejo que jamás se

haya colocado a bordo de un buque de la marina de guerra, fue instalado en el USS *Flying Fisk* como medio de investigación para que los hombres de ciencia pudieran estudiar cuáles eran los factores técnicos involucrados en el sonar pasivo. Este dispositivo, que medía 48 pies de largo por 24 de ancho, contaba con más hidrófonos activos que los instalados, hasta esa fecha, en toda la flota de submarinos. Como resultado de estos estudios, fue posible instalar, en las unidades de este última, sistemas de sonar de un nuevo diseño y muy perfeccionados.

Sonar determinador de distancia por medio del eco.

El sonar para determinar la distancia por medio del eco, tipo proyector, fue ideado una década o más antes de la Segunda Guerra Mundial, y todas nuestras naves antisubmarinas estaban provistas con ese sonar al estallar la guerra. Al referirnos a las características del proyector, debemos llamar la atención al hecho de que este tipo de sonar emite intensas pulsaciones de sonido a lo largo de un haz relativamente angosto, por ejemplo, de 15 a 20 grados de ancho. Si el haz tropieza contra el blanco, un eco regresa al proyector produciendo un “pip” audible o una indicación visible de su presencia. La distancia que existe entre el blanco y la embarcación de búsqueda puede establecerse por el tiempo que demora la pulsación en salir y el eco en regresar.

El inconveniente de este dispositivo está en el tiempo considerable que se emplea para cubrir las marcaciones que interesan mediante el proceso de orientar sucesivamente el proyector, emitir el “ping”, y escuchar el eco. En esta forma, el proyector va recorriendo el horizonte en forma gradual, corriéndose el peligro siempre presente de que un submarino se deslice por uno de los sectores muertos.

Un importante adelanto fue logrado como resultado de una investigación realizada en la Universidad de Harvard, en 1943-45, patrocinada por la Oficina de Desarrollos e Investigaciones Científicas. Allí fue desarrollado con éxito el sonar explorador, donde los impulsos sonoros son emitidos en todas direcciones mientras el haz receptor es girado rápidamente para ofrecer un cuadro de la exploración en espiral. Los ecos de retorno aparecen en la pantalla del P.P.I. (Indicador de Posición en el Plano), y ofrece un cuadro de los blancos subacuos muy similar al que aparece en la pantalla del radar.

Entre el radar y este tipo de sonar existen diferencias notables, siendo la más importante de ellas la relacionada con la velo-

cidad del sonido, alrededor de 5.000 pies por segundo en el agua, que es una pequeña fracción de las ondas electromagnéticas. Estas últimas recorren el espacio libre con la velocidad de la luz, o sea unas 186.000 millas por segundo. En el agua de mar las ondas sonoras se transmiten muy bien, pero las electromagnéticas se transmiten tan pobremente que las mismas no pueden ser empleadas para la localización de submarinos sumergidos.

En el sonar, la duración de los impulsos es de muchos milisegundos, y la velocidad de giro del haz puede ser de 30-150 revoluciones por segundo. Varios son los segundos que se requieren para que los impulsos sonoros hagan su recorrido y que el eco regrese y forme una imagen en la pantalla.

El sonar de exploración goza de una importante ventaja sobre el sonar proyector o automático, en el sentido de que cualquier blanco que se encuentre en el campo es de inmediato denunciado por un "ping", y en los sectores de adelante no quedan puntos muertos. Es posible que las hélices propias produzcan ruido suficiente como para ahogar las marcaciones en el sector de popa. El evidente inconveniente técnico del sonar de exploración proviene del hecho de que la energía transmitida se expande en todas direcciones y tan sólo una fracción muy ínfima será eficaz en la "insonificación" del blanco o en formar el eco del blanco. Con el propósito de obviar estos inconvenientes se han ideado varios proyectos de almacenamiento electrónico y técnicas especiales.

Muchas de las dificultades con que se tropieza con el sonar provienen del hecho de que el mar, sobre todo en las proximidades de la superficie, no es un medio homogéneo y está lleno de burbujas, perturbaciones y gradientes térmicos provenientes del sol y del viento. Estos factores exigen la intervención de la ciencia oceanográfica. Muchas son las investigaciones que se han hecho respecto a la propagación del sonido en el mar, pero queda mucho más por hacer.

Comunicaciones subacuas.

Siempre ha sido una necesidad el contar con comunicaciones seguras entre buques que se encuentran en el mar, y esto es igualmente cierto para los submarinos cuando operan en manadas o con buques de superficie. El empleo de la radio para comunicaciones entre submarinos totalmente sumergidos no es posible por cuanto, como ya hemos señalado, la energía electromagnética no se propaga en el agua con una eficiencia que valga la pena. Pero recurriendo al empleo del sonido subacuático podemos comunicarnos, con

mucha seguridad, a distancias de muchas millas. Los teléfonos subacuáticos constituyen actualmente parte del equipo patrón de los submarinos. Antes de que estos dispositivos fueran fabricados con buen éxito, hubo que hacer experimentos con distintos tipos de modulaciones y diferentes niveles de energía y frecuencias con el propósito de determinar la mejor combinación que respondiera a las condiciones especiales para la transmisión bajo el agua.

El océano, considerado desde el punto de vista acústico, se asemeja a una habitación muy grande donde el techo representa un reflector de sonido casi perfecto, siendo el piso parcialmente absorbente. Afortunadamente, las paredes se encuentran indefinidamente lejos aunque las reflexiones pueden producirse cuando el fondo es abrupto o cuando atraviesan formaciones especiales, tales como los cañones submarinos existentes en numerosas zonas costeras.

Como es notorio, cuanto más alta es la frecuencia de las ondas sonoras, tanto más elevada será su atenuación en el mar. Una potencia eléctrica de 400 vatios se transforma en una energía acústica de 100 vatios en el agua, ofreciendo una comunicación segura de 10.000 yardas de alcance.

En el teléfono submarino, el amplificador cuenta con un limitador de amplitud que corta las crestas de las consonantes; así, un nivel superior de amplificación total puede emplearse sin el peligro de que las crestas ahoguen al amplificador. En esta forma, el corte de las palabras mejora la claridad de la transmisión de la voz sin aumentar el promedio de consumo de energía necesaria. El teléfono submarino ha resultado sumamente útil para comunicaciones a corta distancia entre submarinos sumergidos y entre submarinos y buques de superficie amigos. Hay, por supuesto, mucho que mejorar tanto en lo referente a distancias mayores como en una mayor seguridad. El actual teléfono subacuático es no directivo u omnidireccional, de manera que cualquier buque equipado con un receptor adecuado y dentro de su alcance, puede captar la transmisión.

Para fines de operaciones de emergencia, salvamento y socorro, han sido ideados especialmente unos tipos de teléfonos subacuáticos más pequeños accionados por medio de baterías. Se ha constatado que éstos ofrecen mayor seguridad que las boyas teléfonos que se proveían para ser empleados por submarinos en peligro.

La marina procede actualmente al desarrollo de tipos especializados de sonar para localización por medio del eco y escucha

para proveer a todos los vehículos que vayan debajo, sobre o por encima del mar. Además del sonar activo y pasivo ya descrito para las unidades de escolta y submarinos, la Dirección General de Aeronáutica procede actualmente a la fabricación de equipos especiales para pequeños dirigibles, helicópteros y aviones de exploración de los portaaviones. Por ejemplo, elementos receptores sensitivos, hidrófonos y proyectores de sonido pueden ser remolcados mediante un largo cable por pequeños dirigibles, pueden ser sumergidos desde un helicóptero que se mantiene sobre puntos sospechosos en el mar, o dejados caer desde aviones, que salen desde portaaviones, bajo la forma de sonoboyas. Estas últimas son dispositivos que transmiten por radio, al avión que vuela arriba, los rumores captados por un hidrófono que pende desde la boya a muchos pies debajo de la superficie.

Responsabilidad.

Las tres direcciones del material de la marina, o sean la Dirección General de Buques, la Dirección General de Armamento y la Dirección General de Aeronáutica tienen, cada una de ellas, la responsabilidad por cierta parte vital del desarrollo de la ingeniería y obtención del equipo necesario para la guerra antisubmarina. Cada una de estas Direcciones Generales tienen grandes contratos con la industria americana para la construcción de nuevos equipos y cada una de ellas tiene, bajo su control técnico, varios laboratorios de investigaciones. Una de las principales preocupaciones de estos laboratorios consiste en hacer todos los preparativos técnicos posibles para hacer frente a la amenaza del submarino enemigo. La Dirección General de Armamento se dedica esencialmente al desarrollo y obtención de equipos de "tracking", dispositivos para control de tiro, y armas para dar el golpe final. La Dirección General de Aeronáutica es la responsable del desarrollo de los dispositivos accionados desde aviones, pequeños dirigibles y helicópteros; y la Dirección General de Buques procede en sus laboratorios al desarrollo de un gran número de elementos para la búsqueda, detección y "tracking" de submarinos, como asimismo de problemas relacionados con comunicaciones, navegación e identificación de blancos.

Los laboratorios navales que más intensamente se dedican a la investigación y desarrollo de los sistemas de sonar son: Laboratorio Electrónico de la Marina de Guerra, San Diego; Laboratorio de Sonidos Subacuos, Nueva Londres, Conn.; y la División

Sonidos del Laboratorio de Investigaciones Navales, en Washington.

En cada uno de estos laboratorios se ha constituido un grupo de hombres de ciencia civiles que navegan, hombres que conocen los problemas de la marina debido a su íntimo contacto diario con la misma. Son peritos en la evaluación del rendimiento de los sistemas sonar instalados en los buques de la marina de guerra, que operan en el mar bajo condiciones típicas. La marina tiene en estos hombres una fuente de potencial humano único y altamente especializado.

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.

Chipre: defensa contra nacionalismo (*)

Por Mario Rossi

Desde que uno de los principales objetivos del Occidente es el de mantener a la U.R.S.S, alejada del Mediterráneo Oriental, la decisión respecto al futuro estado legal de la isla de Chipre, acremente discutida entre la Gran Bretaña y Grecia, adquiere suma importancia a medida que la situación en esa zona, de capital trascendencia política y estratégica, va deteriorándose.

Gran Bretaña pasa por alto la voluntad de la población griega de Chipre, que desea unirse a Grecia, y se mantiene en la isla enérgicamente, por cuanto varios de los sistemas defensivos que atalayan el Mediterráneo Oriental se encuentran ya en proceso de descomposición. Como la primera línea de defensas se derrumba o resulta ineficaz desde el canal de Suez hasta Jordania, Gran Bretaña busca proteger sus intereses económicos y militares en el Medio Oriente, y de los cuales puede depender su supervivencia, haciéndose fuerte en Chipre, la única base importante que le queda en el Mediterráneo Oriental.

El interrogante que plantea esta política es el de saber si os problemas que origina son más que los resueltos. Las elecciones nacionales llevadas a cabo el 19 de febrero en Grecia constituyeron, simultáneamente, un reflejo de los recientes acontecimientos en la zona y una reacción contra los mismos. El partido opositor —la Unión Democrática, apoyada por el comunismo— obtuvo la mayoría del voto popular. Pero esto no impidió que el gobierno del primer ministro Constantine Karamanlis, jefe de la Unión Radical Nacional, siguiera manteniéndose en el poder. Logró esto mediante un artificio electoral que favorece a las zonas rurales a expensas de las ciudades. El voto había puesto de manifiesto, sin embargo, la magnitud del sentimiento griego sobre la cuestión de

(*) Del "Foreign Policy Bulletin", del 1º de abril de 1956.

Chipre y ha demostrado que el nacionalismo, en Grecia como en cualquier parte, no se doblegará ante consideraciones estratégicas.

La evidente escisión entre las preocupaciones militares del Occidente y el creciente nacionalismo, es la responsable de una situación que ha resultado insostenible no solamente en Chipre sino también en otras partes del Mediterráneo Oriental y en África Septentrional Francesa. Los esfuerzos para eliminar el nacionalismo como perjudicial para las necesidades militares, hacen que los nacionalistas consideren a las necesidades militares como el obstáculo para la realización de sus planes, y que recurran a la ayuda de la U. R. S. S. o, con más frecuencia, a la neutralidad. Esta escisión da lugar a un círculo vicioso. Al debilitarse la base de las formaciones defensivas, el Occidente acentúa su intransigencia. La intransigencia fomenta una forma de nacionalismo de creciente violencia y que, frecuentemente, llega a ser sangrienta. La violencia lleva a la represión, hasta que uno de los dos bandos se vea obligado a ceder, pero no sin antes haberse deteriorado la situación hasta un punto peligroso. El curso de los acontecimientos en el África Septentrional Francesa constituye una prueba de este proceso.

Acontecimientos recientes han demostrado que en una acción perentoria entre consideraciones militares y aspiraciones nacionalistas, estas últimas son las que normalmente prevalecen. Pero entre tanto la cuestión de Chipre ha turbado las relaciones de Grecia con el Occidente, ha dado lugar a un desacuerdo en la Alianza Occidental, ha favorecido la ambición soviética, y ha incorporado en la agenda de las Naciones Unidas un nuevo ítem de "colonialismo".

Escisión greco-turca.

Actitudes políticas divergentes respecto a la suerte de la isla, han vuelto a reavivar la tradicional hostilidad entre Grecia y Turquía, y que se había apaciguado después de dos guerras mundiales. Dos son las cuestiones que se encuentran en juego. En primer lugar, Ankara sostiene que siendo Turquía la que ejercía el control en Chipre, cuando ésta fue cedida a Gran Bretaña en 1878, la misma, en caso de ser abandonada por los británicos, debe retornar a Turquía y no a Grecia. En segundo lugar, y aun suponiendo que los británicos permanecieran en la isla, Turquía se opondría a toda medida de gobierno propio exigido por los chipriotas, debido al temor de que ello pueda comprometer la situación de la minoría de 100.000 turcos en una población de 500.000.

Como consecuencia de estos conflictos, la alianza balcánica que unía a Grecia y Turquía con Yugoslavia, concertada en agosto de 1954, se encuentra ahora profundamente dividida y sobrevive solamente en el nombre. Turquía, un país del Medio Oriente y miembro del bloque asiático-africano en las Naciones Unidas, se ha inclinado, a raíz de esto, más decididamente hacia el Occidente, mientras que Grecia —cuna de la civilización occidental— recurre al apoyo de los países anticoloniales del Asia y África. Inicialmente Gran Bretaña no se oponía a una disputa entre Grecia y Turquía, porque ello distraería la atención enfocada sobre Chipre y el papel desempeñado por ella en esta isla. La ventaja política fue empero transitoria, debido al debilitamiento de la alianza balcánica seguido luego, más al sur, con el de las alineaciones defensivas en el Mediterráneo Oriental, por la ineptitud del pacto de Bagdad para atraer a los países de la Liga Árabe y mantener a la U.R. S.S. fuera del Medio Oriente. El despido, el 2 de marzo, por el rey Hussein, del teniente general británico John Bagot Glubb, como comandante de la Legión Árabe de Jordania, destruyó las esperanzas de que el pacto de Bagdad pudiera constituir un eslabón efectivo en la cadena de las defensas occidentales, viéndose así la Gran Bretaña obligada a aferrar más aún su posición en Chipre.

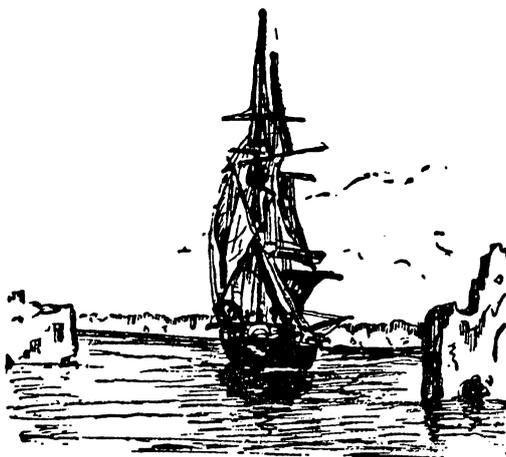
En su disputa con Gran Bretaña y Turquía, ambas miembros del Pacto de Bagdad, Grecia ha ingresado en la política del Medio Oriente apoyando a y buscando el apoyo de Egipto, un país neutral con marcada tendencia anti-occidental. Como también Yugoslavia ha establecido íntimas relaciones con Egipto y se ha manifestado contraria al Pacto de Bagdad, se ha desarrollado una acción recíproca entre los acontecimientos en los Balcanes y en Medio Oriente, que no fue prevista al trazarse originariamente las alianzas defensivas.

Los rusos salen beneficiados con la inestabilidad a lo largo de sus fronteras del sur. Tanto en Grecia como en Chipre, y también en Asia y en el mundo árabe, aquéllos recurren a las tácticas de apoyar al nacionalismo en su oposición a las consideraciones estratégicas del Occidente. En la UN ellos abogan asimismo por la autodeterminación de los pueblos, mientras que el Occidente, dividido en perjuicio suyo, sacrifica principios por conveniencia. El arresto y destierro llevado a cabo el 9 de marzo, del arzobispo Makarios, vocero de los nacionalistas chipriotas, permitió a Rusia, como ha sucedido frecuentemente durante el último siglo, des-

tacar su solidaridad, como país ortodoxo, con las aspiraciones de las iglesias ortodoxas de Chipre, Grecia y Medio Oriente.

La actitud hostil de Grecia hacia el Occidente constituye un factor importante en el debilitamiento de las defensas occidentales en el Mediterráneo Oriental. La mayoría de los observadores están de acuerdo en que las elecciones fueron un indicio del resentimiento popular no solamente contra Gran Bretaña sino también contra los Estados Unidos ante su fracaso de prestar un apoyo positivo a Grecia. Las elecciones fueron, aparentemente, una demostración espontánea del sentimiento popular y no debe interpretarse como un cambio hacia una mayor ligazón con la U.R.S.S. No es fácil que Grecia olvide los estragos producidos durante la guerra civil con los comunistas, ni tampoco a los niños que los comunistas griegos enviaron a los países satélites durante la guerra civil y que jamás regresaron.

Pero ningún observador osaría predecir cuáles serían las complicaciones de largo alcance, en el caso de que los griegos llegaran al convencimiento de que la incorporación de Chipre a su patria será postergada indefinidamente.



Notas Profesionales

ARGENTINAS

DISCURSOS DEL PRESIDENTE PROVISIONAL DE LA NACIÓN Y DEL VICEPRESIDENTE AL PUEBLO REUNIDO EN LA PLAZA DE MAYO.

El 10 de junio pasado, con motivo de los hechos sediciosos que son del dominio público, requeridos por la multitud reunida en la Plaza de Mayo que los aclamaba, el Presidente Provisional y el Vicepresidente improvisaron dos vibrantes discursos.

Dijo el general Aramburu:

Recién terminé mi gira por la provincia de Santa Fe y les puedo asegurar que en sus calles y plazas también se levantan asambleas como ésta para cantar con todo entusiasmo y fervor el grito de la libertad.

Estas manifestaciones de la ciudadanía, de la argentinidad, prestan una gran colaboración al gobierno y nos permiten continuar luchando para que marchemos sin tropiezos hacia el reencuentro de nuestra historia, de esa historia que está marcada en Mayo y en Caseros. Una minoría inconsciente, constituida por hombres que extrañan las prebendas del régimen depuesto, ha sido la que ha provocado esta situación. Se trata de hombres que carecen del más mínimo patriotismo para comprender que la Nación, por sobre todas las cosas, necesita tranquilidad y responsabilidad en sus ciudadanos, porque su moral ha sido minada y su economía destruida.

Por ello, la tranquilidad y la responsabilidad de todos los ciudadanos nos podrá permitir llevar hacia adelante a la Nación y entregarla cuanto antes al gobierno que resulte legítimamente elegido.

Pueblo argentino: puedo afirmar a un pueblo como éste que canta con tanto fervor el himno de la libertad, que esa libertad y esa democracia de nuestros padres, que queremos entregarlas a nuestros hijos, están plenamente aseguradas.

A continuación habló el contraalmirante Rojas, quien expresó:

Podemos asegurar después de los últimos acontecimientos vividos que la Revolución Libertadora conserva todo su vigor y toda su salud. Tal vez algunos han pensado que había perdido algo de su lozanía, pero no es así.

Este es un alto en el camino, que se nos ha obligado a hacer, orno acaba de decir el señor presidente en sus palabras pronunciadas en el Salón Presidencial; y como todo alto en el camino, en él tomamos aliento para seguir adelante con la mirada fija en los mismos objetivos y en las mismas

finalidades que nos movieron a salir de los cuarteles, a mover los buques y a hacer volar los aviones para que, unidos con la ciudadanía, diésemos todos juntos la libertad que este pueblo tanto se merece.

Yo puedo asegurar que cualesquiera sean las vicisitudes por que paseemos, el camino que nos hemos trazado no será torcido de ninguna manera, y sólo la muerte podrá apartarnos de la llegada al término que nos hemos fijado, que es el de entregar el gobierno a los poderes constitucionales que corresponden por la ley.

Puedo decir también, para terminar, que los acontecimientos de la noche pasada han servido para demostrar de manera exacta la indestructible unión que vincula a las tres fuerzas armadas: el Ejército, la Aeronáutica y la Marina, que son la piedra fundamental de nuestro movimiento, rodeados por toda la ciudadanía consciente de este país. Nada más.

(Periodística.)

NUEVA ESTRUCTURA TIENE EL GABINETE NACIONAL.

En la noche del 7 de junio fue difundido el decreto de reestructuración ministerial y organismos dependientes del Poder Ejecutivo, por conducto del secretario de Prensa de la Presidencia. Su texto es el siguiente:

Visto la necesidad de reestructurar los ministerios nacionales y organismos dependientes del Poder Ejecutivo de la Nación, conforme con lo dispuesto en el artículo 2° de la proclama del Gobierno Provisional de fecha 27 de abril de 1956, el presidente provisional de la Nación Argentina, en ejercicio del Poder Legislativo, decreta con fuerza de ley:

Artículo 1° — El despacho de los negocios de la Nación estará a cargo de los siguientes ministerios:

I. Del Interior; II. De Relaciones Exteriores y Culto; III. De Educación y Justicia; IV. De Trabajo y Previsión; V. De Asistencia Social y Salud Pública; VI. De Ejército; VII. De Marina; VIII. De Aeronáutica; IX. De Hacienda; X. De Agricultura y Ganadería; XI. De Comercio e Industria; XII. De Obras Públicas; XIII. De Comunicaciones y Transportes.

Los ministerios tendrán la competencia y atribuciones establecidas por la legislación vigente con las modificaciones que resulten del presente decreto-ley.

Art. 2° — Los Organismos de Consejo y Coordinación serán los siguientes: I. El Consejo de Gabinete; II. El Consejo Económico Social; III. El Estado Mayor de Coordinación.

El Consejo de Gabinete estará integrado por todos los ministros del Poder Ejecutivo y será convocado cada vez que el presidente de la Nación lo considere conveniente.

El Consejo Económico Social y el Estado Mayor de Coordinación estarán constituidos y funcionarán de acuerdo a lo dispuesto por la legislación vigente con las modificaciones que resultan del presente decreto-ley.

Art. 3° — El Poder Ejecutivo Nacional podrá disponer la creación de Comisiones Nacionales de Asesoramiento, permanentes o transitorias, que

dependerán directamente del presidente de la Nación y no tendrán función ejecutiva alguna.

Art. 4°— Los organismos centralizados de la Presidencia de la Nación serán: I. La Secretaría General; II. La Casa Militar; III. La Secretaría de Informaciones de Estado; IV. La Secretaría de Prensa; V. La Secretaría Privada; VI. La Secretaría Administrativa.

Estos organismos estarán constituidos y funcionarán de acuerdo con lo dispuesto en el decreto N° 7.120/56.

Art. 5° — El Ministerio de Educación y Justicia se integrará con los actuales de Educación y de Justicia; el de Hacienda, con los actuales de Hacienda y de Finanzas; el de Comercio e Industria, con los actuales de Comercio y de Industria; el de Comunicaciones y Transportes, con los actuales de Comunicaciones y de Transportes.

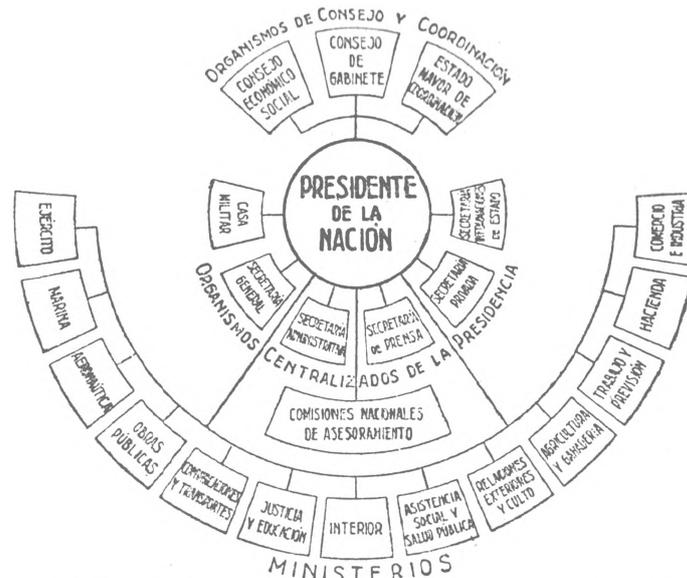


GRÁFICO INDICADOR DE LA NUEVA ESTRUCTURACIÓN

La integración de estos Ministerios se hará a partir de la fecha del presente decreto-ley, con excepción del de Comunicaciones y Transportes, que se integrará cuando lo disponga el Poder Ejecutivo Nacional.

Art. 6° — El presente decreto-ley será refrendado por el Excmo. Sr. vicepresidente provisional de la Nación y los señores ministros secretarios de Estado en los Departamentos de Ejército, de Marina y de Aeronáutica.

(Periodística.)

BOTADURA DEL CASCO DE UNA NUEVA NAVE ESCUELA.

Una nueva y honrosa demostración de la pujanza de nuestra industria naval lo constituyó el acto llevado a cabo el miércoles

30 de mayo, en los Astilleros y Fábricas Navales del Estado (A. F. N. E.), en Río Santiago, con motivo de la botadura del velero-escuela *Libertad*, que reemplazará a sus predecesores: la fragata *Sarmiento*, el crucero *La Argentina*, el guardacostas *Pueyrredón* y el transporte de ataque *Bahía Thetis* que, alguna vez, han llevado a su bordo, en viaje de estudios finales, a los cadetes del último curso de la Escuela Naval Militar.

Esta ceremonia contó con la presencia del primer mandatario, de los ministros del Poder Ejecutivo, del interventor de la provincia de Buenos Aires, altas autoridades de la marina de guerra, representaciones eclesiásticas, miembros de las instituciones armadas, familias y obreros que participaron en la obra.

Siendo alrededor de las 1000 horas, el general Aramburu fue recibido por el interventor de la provincia de Buenos Aires, coronel Emilio Bonnacarrere, y los miembros del Poder Ejecutivo provincial. Al llegar a los astilleros los honores del ceremonial fueron rendidos por una compañía de infantería de marina con bandera y banda de música, siendo el presidente y sus acompañantes recibidos por el comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas; por los ministros del Poder Ejecutivo Nacional; miembros de la Junta Consultiva Nacional; las autoridades de los Astilleros y Fábricas Navales del Estado, vicealmirante Abelardo Pantin y otros; el jefe de la base naval de Río Santiago y director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío Leandro Maloberti; el comandante en jefe del Ejército, teniente general Julio A. Lagos; y un numeroso grupo de jefes y oficiales de las fuerzas armadas, así como también técnicos de dichos astilleros.

Tan pronto el presidente de la República y las autoridades llegaron al palco oficial, la banda ejecutó el Himno Nacional, que fue cantado por los presentes.

Seguidamente hizo uso de la palabra el ministro de Marina, contraalmirante Teodoro Hartung, quien dijo:

Dentro de breves instantes tendrá lugar la botadura del nuevo buque-escuela para la marina de guerra, que llevará en su proa el nombre de *Libertad*.

El advenimiento de un nuevo buque señala un día de júbilo para todos aquellos que guardan en sus corazones un hondo afecto por las cosas del mar, pero el de hoy, tiene un doble significado porque se trata del buque-escuela donde se forjará el espíritu y el temple de las nuevas generaciones de oficiales de la Armada.

Volviendo a los viejos cánones navales, el nuevo buque-escuela es un velero, del tipo bergantín-goleta, de cuatro palos con un trinquete cruzado y los demás para velas cangrejas y cuchillas, con un aparato motor para

maniobra y con todos los adelantos modernos para poder adiestrar oficiales, cadetes y tripulantes en las artes de la navegación y de la guerra.

Mucho se ha discutido sobre la conveniencia de que el buque-escuela sea un velero como el que hoy lanzamos al agua o un moderno buque de combate. Ambos tienen sus ventajas y sus inconvenientes, pero para la altura de preparación del cadete que sale de la Escuela Naval Militar, el velero priva en ventajas sobre todo otro tipo de buque.

Es el medio más idóneo para arraigar la vocación naval, porque pone al hombre en íntimo contacto con la naturaleza y porque enseña esos pequeños detalles de la vida marinera que no se advierten en los libros y que escapan a la explicación del profesor.

En las largas horas de guardia de los numerosos días de navegación a que obliga la lentitud del velero, el hombre observa el medio ambiente, medita profundamente sobre las cosas del mar y lo hace observador de esos pequeños detalles que constituyen, con el tiempo, el precioso bagaje de su experiencia marinera.

Desde la forma y color de las nubes hasta las variaciones de fuerza y dirección del viento, desde el vuelo de los albatros hasta el saltar de las toninas, desde las mutaciones de color de las aguas y de las formas diferentes de las olas, desde el escarceo de mareas hasta la inclinación de las hojas del cachiyuyo, todo contribuye a formar un cuadro de cosas aparentemente sin importancia, pero que bien observadas y bien estudiadas tienen un significado preciso para el navegante.

Cuando las velas no permiten caer de inmediato muchos grados de rumbo, deben preverse las posibles maniobras en caso de emergencia.

Cuando el buque navega con viento a un largo y corre veloz sobre las aguas, no se puede dar atrás y frenar su arrancada; tal condición obliga al oficial de guardia a meditar las posibles maniobras con anticipación; también obliga a tomar precauciones desde cuando avista el humo de otro buque en el horizonte.

Cuando se navega en lugares de frecuentes chubascos y ellos son previsible, obliga a tomar medidas de precaución en la maniobra para no enfchar el paño ni permitir que éste se rife.

Todas las maniobras deben dirigirse personalmente y la responsabilidad recae en el oficial de guardia, el que debe estar vigilante y atento, observando constantemente los elementos: viento, mar, cielo, nubes y horizonte.

Esa constante observación no permite que el oficial se distraiga y lo mantiene atento y responsable en sus funciones.

Esta escuela sólo se puede hacer en los buques de vela, pues los otros tienen muchos recursos inmediatos que no hacen tan necesaria la previsión.

Cuando se está en el mar toda precaución es poca, la vida de mucha gente y valiosos intereses están en la decisión que se tome en base a un buen ojo marinero y a la orden oportuna de un precavido oficial de guardia.

El velero permite viajes más largos y es también más económico, y, por sobre todo, es la tradición secular en el mar.

Las largas travesías templan el espíritu, hacen natural el sacrificio y predisponen los sentimientos a ser más tolerantes y pacientes con los defectos humanos.

Y en estas épocas que los inventos modernos van ayudando constantemente a facilitar la navegación, dotando a los buques de instrumental de gran eficiencia, es cuando más se necesita que el futuro oficial aprenda a ser previsor y cauteloso, obligándolo a observar la naturaleza, a retirar su mente

del instrumental y a valerse de los medios primitivos de navegación como escuela fundamental de su condición de oficial de marina.

Nada mejor para ello que un velero como buque-escuela.

La nave que hoy será botada al agua ha sido construida por los Astilleros y Fábricas Navales del Estado, ente autónomo, dependiente del Ministerio de Marina, íntegramente construida en el país, excepto su aparato motor, y constituye una manifestación de pujanza de nuestra industria naval.

En el Astillero Río Santiago un núcleo de ingenieros navales, técnicos especialistas y obreros argentinos han puesto todo su esfuerzo y su capacidad para construir este hermoso buque.

Me place en este acto felicitar a todo el personal, desde ingenieros a aprendices, por la magnífica obra que es orgullo de la industria nacional argentina.

Este astillero, de cuyas gradas sale hoy el casco, es la cristalización del pensamiento de generaciones pasadas de nuestros hombres de mar que con tesón y empeño propugnaron y fueron dando vida a través de medio siglo a la idea de crear un establecimiento capaz de proyectar y construir las marinas de guerra y mercante argentinas del presente y del futuro, para dar así vida real a nuestra capacidad potencial de transformarnos en un país marítimo contribuyendo con ello al engrandecimiento de la Nación.

La histórica fragata *Presidente Sarmiento* ha venido hoy a Río Santiago y se encuentra fondeada en las proximidades para presenciar el nacimiento de la heredera de sus glorias y tradiciones.

Por conjuro de las circunstancias, la vieja fragata transmitirá al nuevo casco, apenas éste toque sus aguas, toda la tradición de que es portadora y la buena estrella que tuvo en su larga vida marinera. También está presente la corbeta *Uruguay*, buque que fuera escuela en el siglo pasado y cuya tradición naval tiene más de ochenta años de gloriosa existencia y cuya proa rompió los hielos de la Antártida en busca de la expedición de Nordenskjöld, hace más de cincuenta años.

Los cadetes de la Escuela Naval Militar, por sobre las barrosas aguas del río, han visto levantar chapa tras chapa hasta convertirse en casco, y han seguido con el oído atento el repiqueteo del remachado y el sisear de la soldadura eléctrica, sonando en sus corazones como una canción de esperanzas y en sus mentes se ha ido forjando la ilusión de tripularla.

El Superior Gobierno de la Nación, ha dispuesto que el nuevo buque-escuela lleve el nombre de *Libertad*. No se quiso quitar a la histórica fragata el nombre de *Presidente Sarmiento*, en homenaje a sus glorias y a los servicios que ha prestado y sigue prestando aún al país.

El nombre de *Libertad* estuvo en la proa de otro buque, ya radiado y que por más de cincuenta años prestó servicios en nuestra armada, y muchos aquí presentes deben recordar su silueta característica, que, junto con el *Independencia*, llevaron los nombres de las famosas baterías que el general Belgrano levantó en las barrancas del Paraná en las proximidades de Rosario.

El nombre de *Libertad* tiene especiales méritos para hallarse en la proa de un buque, uno de ellos, el ser el grito augural de nuestra independencia: el de ser el símbolo de la patria representado en el gorro frigio de su escudo y en el grito inmortal y sagrado de nuestro Himno Nacional.

Evidencia el espíritu del pueblo argentino, que luchó por generaciones para obtener la libertad del país y la de los pueblos vecinos.

Es la característica de una raza joven y vigorosa, que tiene plena conciencia de sus deberes y derechos y que no titubea en lanzarse a la lucha para conquistar su libertad.

Simboliza el espíritu de la marina, que dentro de su disciplina de fondo no admite tiranías ni jercas ensoberbecidos.

Es la esperanza de un porvenir mejor, bajo su signo protector, sin miedos ni desconfianzas, seguros en la lucha, firmes en los propósitos, invariables en los ideales, seguros del futuro de la grandeza de la patria y de la felicidad de sus habitantes.

Que el nombre puesto en este buque, como símbolo de un espíritu, permanezca imperecedero en el pueblo de la República y que sus hijos luchen y defiendan esa libertad contra todas las acechanzas del destino.

En nombre de la marina de guerra agradezco a la señora de Aramburu el haber aceptado ser madrina del buque-escuela, y estoy seguro que al romper la botella de "champagne" sobre su casco, dará al mismo buena suerte, para que por muchos años los colores de nuestro pabellón sean paseados por todos los mares del mundo como símbolo de paz y confraternidad con todos los pueblos de la tierra.

Quiera Dios nuestro Señor bendecir y dar protección al buque-escuela *Libertad* y a todas las tripulaciones que naveguen en él, que los vientos que lo impulsen sean su caricia y que las olas del mar lo acunen en su vaivén.

Excelentísimo señor presidente, solicito venia para proceder al bautismo náutico y lanzamiento al agua del buque-escuela *Libertad*.

Acallados los aplausos que saludaron las palabras del ministro, éste invitó a la señora Sara Herrera de Aramburu, madrina del buque, a proceder a su bautizo. La señora de Aramburu oprimió el dispositivo para romper la tradicional botella de champagne contra el casco del *Libertad* y casi instantáneamente éste empezó a deslizarse al agua entre un jubiloso toque de diana, sonar de pitos y sirenas y el batir de palmas del público que presenciaba la ceremonia.

A continuación, el presidente de la República se trasladó a otra grada vecina donde fue invitado a colocar el primer remache de una embarcación fluvial a construir por encargo del Ministerio de Transportes.

Terminada esta ceremonia, el presidente de la República y su comitiva se trasladaron al despacho del director del A.F.N.E., donde fue servido un refrigerio. Posteriormente el general Aramburu se retiró del lugar rindiéndosele los mismos honores que a su llegada.

Características del "Libertad". — Una vez terminado, el *Libertad* será un buque-escuela del tipo bergantín-goleta, de cuatro palos, con el trinquete cruzado y los demás para velas cangrejas y cuchillas, con un aparato motor para maniobras. Tendrá comodidades para una dotación total de 385 hombres, incluyendo 138 cadetes. Sus dimensiones serán:

Eslora, 91,75 metros; manga, 13,80 metros; puntal, 11 metros; desplazamiento con carga completa, 3.800 toneladas; calado,

6,60 metros; superficie vélica, 2.552 metros cuadrados, con 19 velas; planta propulsora para navegar a motor de 2.400 caballos y una velocidad de 13,5 nudos.

(Periodística.)

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR.

Mediante un decreto-ley dictado por el Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, que lleva el número 8508, ha sido aceptado por nuestro país el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar y las reglas internacionales para prevenir colisiones en el mar, suscriptos en Londres en 1948, y se denuncia a la vez la convención que sobre el mismo tema fuera firmada en la mencionada capital en 1929.

Este nuevo convenio tiene como propósito el logro de una mayor seguridad de la vida humana en el mar, mediante disposiciones relativas a la construcción de buques, señales, transportes de mercaderías peligrosas, ayuda radioeléctrica a la navegación, etcétera.

La mayor parte de los países con flotas mercantes de importancia ya habían ratificado el convenio de 1948, expresándose al respecto que “la demora en hacerlo por parte de la Argentina traía aparejados diversos inconvenientes a nuestros buques de ultramar, que quedarán obviados con la medida adoptada por el Poder Ejecutivo nacional”.

(“La Nación”, 30 de mayo de 1956.)

LLEGADA DE UNA DELEGACIÓN DEL COLEGIO NACIONAL DE GUERRA DE LOS ESTADOS UNIDOS.

El 15 de mayo llegó al aeródromo de Ezeiza el vicealmirante E. T. Wooldridge, Director del Colegio Nacional de Guerra de los Estados Unidos, que encabeza una delegación de 39 profesores y alumnos de dicha institución, y cuya visita tenía por objeto complementar sobre el terreno los conocimientos teóricos impartidos y adquiridos sobre los aspectos políticos, económicos y militares de diversos países.

Al día siguiente, 16, en compañía de integrantes del grupo, concurrió a presentar sus saludos al presidente provisional de la Nación, general Pedro Eugenio Aramburu, cambiando en esa oportunidad cordiales expresiones con el primer mandatario, el

vicepresidente de la Nación y varios ministros, entre ellos los de Aeronáutica y Relaciones Exteriores.

Esa misma noche el Estado Mayor de Coordinación ofreció una recepción a los visitantes en el Alvear Palace Hotel.

El jueves 17, a las 0945, rindió homenaje al general José de San Martín, depositando una corona de flores en el mausoleo del Libertador. Por la tarde ofreció una recepción en la embajada de los Estados Unidos, en la residencia de Palermo.

Al día siguiente fue agasajado con un asado en el Club Militar, de Olivos, y el sábado 19, a las 1000 horas, partieron hacia Río de Janeiro en el avión transporte de la fuerza aérea de los EE. UU. que los había traído a nuestra Capital luego de haber visitado también Chile y Paraguay.

(“Notas Periodísticas”, de la Embajada de los EE. UU. de Norte América.)

COMIDA A BORDO DEL CRUCERO “LA ARGENTINA”.

A bordo del crucera *La Argentina*, surta en la dársena A de Puerta Nuevo, tuvo efecto, el 26 de mayo, una recepción en honor del presidente provisional ofrecida por el ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung.

El general Aramburu llegó a las 2000 horas con el ministro de Marina, siendo recibido con los honores de práctica y saludado en la cubierta por el vicepresidente, contraalmirante Rojas; el comandante en jefe de la Flota de Mar, contraalmirante Adolfo B. Estévez; el comandante de la nave, capitán de navío Renato V. Ares, y otros jefes y oficiales.

Luego de breve tertulia, el presidente y vicepresidente fueron invitados a pasar a la cámara del comandante, donde fue servido un “cocktail”, pasando luego las altas autoridades a ocupar sus siales de honor en la mesa, donde tomaron ubicación, además, los ministros contraalmirante Hartung, general Ossorio Arana y brigadier Krause; los secretarios de esos ministerios contraalmirante Rial, general D’Andrea y brigadier Ruiz; el jefe del Estado Mayor de Coordinación, teniente general Rattenbach, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier Ahrens y el jefe del Estado Mayor del Ejército, general Dalton, además de altos jefes y oficiales de las tres armas.

A los postres, el ministro de Marina, contraalmirante Hartung, pronunció una breve alocución en la que exaltó la fecha

patria, motivo de la reunión que se celebraba, y cuyos conceptos merecieron nutridos aplausos.

(Periodística.)

PARTICIPACIÓN DE LA MARINA EN LOS ACTOS DEL 25 DE MAYO.

Con motivo de cumplirse un nuevo aniversario del 25 de Mayo de 1810, buques de la marina de guerra visitaron puertos del litoral marítimo y fluvial de nuestro país, participando en las ceremonias patrióticas realizadas en cada uno de los puertos donde amarraron.

Las diversas unidades fueron distribuidas como sigue: Mar del Plata, fragatas *Heroína* y *Sarandí*; Necochea, fragatas *Hércules* y *Santísima Trinidad*; Puerto Deseado, destructor *San Juan*; San Julián, destructor *Misiones*; Santa Cruz, destructor *Santa Cruz*; Río Gallegos, destructor *Buenos Aires*; Rosario, rastreadores *Parker*, *Spiro*, *Bouchard* y *Seaver*, destructor *Mendoza*, patrullero *King*, escuadrilla de lanchas torpederas, buques de desembarco B. D. 1-2 y fragata *Sarmiento*.

Al puerto metropolitano entraron los cruceros *La Argentina* y *Almirante Brown*, amarrando en Puerto Nuevo.

(Periodística.)

JURA DE LA BANDERA.

A un año de su profanación, volvióse a celebrar con gran unción —el 20 de junio pasado— la jura de la bandera por los soldados de la patria.

En la Plaza de Armas Almirante Brown de la Escuela de Mecánica de la Armada, concentróse el personal de marina perteneciente a este instituto, zona de Buenos Aires y buques surtos en la rada metropolitana y en brillante ceremonia llevóse a cabo el acto de juramento de la enseña patria, con la presencia del señor ministro de Marina, contraalmirante Teodoro Hartung; subsecretarios de Marina y de Ejército, contraalmirante Arturo Rial y general Héctor D'Andrea; ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Luis A. Podestá Costa; de Educación y Justicia, Dr. Carlos A. Adrogué; de Agricultura y Ganadería, Dr. Alberto Mercier; de Obras Públicas, ingeniero Pedro Mendiondo; de Trabajo y Previsión, Dr. Raúl A. Migone; de Transportes, capitán de navío Sadi E. Bonnet; de Comunicaciones, ingeniero Luis M. Ygartúa; el subsecretario de Justicia, Dr. Luis Jacobe; el jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea, brigadier Alfredo Juan Vedoya; el

administrador apostólico de la arquidiócesis de la ciudad de Buenos Aires, monseñor Lafitte; el jefe de la Policía Federal, capitán de navío Luis Dellepiane; los miembros de la Junta Consultiva Nacional, doctores Manuel V. Ordóñez, Arturo Bullrich, Horacio Theddy, Juan José Díaz Arana, Rodolfo Martínez, Américo Ghioldi, y otras altas autoridades nacionales, jefes de las fuerzas armadas, agregados militares acreditados ante nuestro gobierno e invitados especiales.

La ceremonia se inició con la presentación a las tropas por el director del establecimiento, capitán de navío Alberto Patrón Laplacette, del contraalmirante Hartung, quien saludó a la formación militar. De inmediato se escucharon los acordes del Himno Nacional y a continuación el R. P. Antonio Tomás, del Hogar Naval, rezó la misa, la que fue explicada por el vicario general de la Nación, capitán de fragata José García Mon.

Terminado el oficio religioso, el capitán de navío Patrón Laplacette hizo uso de la palabra para explicar a los aspirantes, marineros y conscriptos el significado de la fecha que se celebraba, refiriéndose a los proceres de Mayo que nos legaron la bandera y la libertad, y de los constituyentes del 53, que las grabaron en la Constitución. Terminó su alocución expresando: “La marina de guerra siempre defendió esa libertad y para defenderla se levantó acompañando a las fuerzas armadas, el clero y la ciudadanía.”

De inmediato tomó a los aspirantes, marineros y conscriptos la tradicional fórmula de juramento de fidelidad a la enseña, juramento que fue contestado con un vibrante: “¡Sí, juro!”, procediendo luego los reclutas a desfilar frente a la bandera, entre los cálidos aplausos de la concurrencia.

(Periodística.)

EL YATE “JUANA”.

Ya se encuentra en Inglaterra el yate *Juana*, de nuestra marina de guerra, para intervenir en la regata internacional de buques a vela que se iniciará el 7 de julio próximo.

El *Juana* fue construido en 1952 y está al mando del teniente de navío Ronald Kolliker Frers, siendo la única nave inscripta del continente americano. Competirá contra cinco yates británicos y uno de Francia.

Uno de los yates británicos será tripulado por señoritas que siguen un curso de instrucción como cadetas de náutica para luego

incorporarse al cuerpo de la WRENS, rama femenina de la Real Marina Británica.

(Periodística.)

ANIVERSARIO DEL CENTRO DE GUERRA ANTISUBMARINA.

Con motivo del quinto aniversario de la fundación del Centro de Instrucción y Adiestramiento de Guerra Antisubmarina celebróse en la base naval de Mar del Plata, el 6 de junio, una brillante ceremonia recordatoria presidida por el segundo comandante de la Base, capitán de fragata Horacio R. Peláez, y hallándose presente el jefe del mencionado Centro, capitán de corbeta Víctor Poggi, correspondiendo al teniente de navío Rodolfo Luchetti historiar la labor realizada por el Centro.

(Periodística.)

ANIVERSARIOS DE AFIRMACIÓN DEL PABELLÓN.

El 22 de mayo cumplióse el décimo séptimo aniversario de la afirmación del pabellón a bordo del rastreador *Robinson*.

El 25 de mayo se cumplió el décimo cuarto aniversario de la afirmación del pabellón de guerra en la Escuela del Personal Subterno de Infantería de Marina, que fuera donado en 1942 por los pobladores de la ciudad bonaerense de Necochea.

ANIVERSARIO DEL NACIMIENTO DEL ALMIRANTE BROWN.

Con motivo de cumplirse el 179° aniversario del natalicio del Gran Almirante, lleváronse a cabo, el 22 de junio, diversos actos conmemorativos evocando al que nos legara las más gloriosas páginas de nuestra historia naval.

A las 1000 horas, una comisión de jefes y oficiales de nuestra marina, encabezada por el contraalmirante Luis M. García, le rindieron homenaje colocando una ofrenda floral al pie del monumento que perpetúa su figura en avenida Alem y Cangallo. Poco después otra comisión rindió idéntico homenaje en nombre del ejército argentino.

Más tarde, y siempre en el mismo lugar, el Centro de Graduados del Liceo Naval Militar "Almirante Brown", con la presencia del capitán de navío Agustín R. Penas en representación del ministro de Marina y asistencia del vicealmirante (R. A.) Leonardo Mac Lean, del capitán de navío Carlos M. Bourel, del capitán de fragata Mario L. Penzzoti, director del mencionado liceo, altos jefes y oficiales de las fuerzas armadas, delegaciones del Mi-

nisterio de Ejército, del Instituto Browniano, de la Academia de Investigaciones Navales Almirante Brown, de la Asociación Patriótica Vuelta de Rocha y una delegación con banda de cadetes del Liceo Naval, desarrolló una emotiva ceremonia que se inició con el Himno Nacional. Acto seguido, el presidente de la Institución, Sr. Gustavo A. Schickendantz, pronunció breves palabras para destacar la personalidad de Brown y el significado del acto. Siguió en el uso de la palabra el miembro de la entidad Sr. Andrés Badessich, haciendo una semblanza del Gran Almirante y bosquejando las gloriosas campañas del mismo, su vida ejemplar y su valor y genio naval.

Luego, el capitán Penas, a invitación de las autoridades del Centro, descubrió una placa colocada por la entidad, que debió ser inaugurada en 1955 y que, por razones conocidas, hubo que diferir hasta esta fecha.

La colocación de una ofrenda floral por el vicepresidente del centro, Sr. Figueredo, acompañado por el vicealmirante Mac Lean, dio término a la ceremonia.

También a bordo del rompehielos *General San Martín* fue conmemorado el nuevo aniversario del natalicio del Gran Almirante, con motivo de recibir las autoridades de esa nave un cuadro representando al almirante Brown, del que es autor el pintor argentino Díaz Quiroz y obsequiado por el Instituto Browniano. En el acto estuvieron presentes el director general de Administración Naval, contraalmirante Fernando I. Muro de Nadal; el comandante de la Fuerza Naval Antártica, capitán de navío Emilio L. Díaz; el comandante de la división Fragatas, capitán de navío José María Guzmán; el comisionado municipal del partido de Almirante Brown; miembros del Instituto Browniano; plana mayor de la nave; reservistas navales e invitados especiales, además de una delegación del Liceo Naval Almirante Brown.

El óleo fue entregado por el presidente de la entidad donante, capitán de navío Penas, quien hizo uso de la palabra refiriéndose a las tareas de la marina de guerra y, en especial, a las del rompehielos en las lejanas regiones del sur. El comandante de la nave, capitán de fragata Luis M. Iriart, agradeció el obsequio expresando el valor espiritual que para el buque y su tripulación tendría la efigie del prócer.

La Academia de Investigaciones Almirante Brown llevó a efecto en los salones del Centro Naval, un acto académico, en conmemoración del aniversario del natalicio del Almirante Brown, de-

clarando inaugurado el ciclo de sus actividades culturales del año actual.

En el acto estuvieron presentes los almirantes Eleazar Videla y Carlos Machiavelli; coronel Ernesto Müller, en representación del ministro de Ejército; agregados militares extranjeros acreditados ante nuestro gobierno; presidentes de diversas entidades patrióticas y culturales; altos jefes de las fuerzas armadas; delegaciones del Colegio Militar de la Nación y de la Escuela de Policía Ramón Falcon, y otros invitados.

Luego de la ejecución del Himno Nacional, hizo uso de la palabra el secretario general de la Institución, Sr. Félix P. Aguirre, quien luego de referirse “a los valientes jefes, oficiales y “ soldados del Ejército, Marina y Aeronáutica que con todo ardor “ y virilidad defendieron los símbolos más puros de nuestra nacionalidad, mancillados por manos sacrilegas al servicio de intereses personales y mezquinos”, hizo la presentación del vicepresidente 1° de la Academia, profesor Fausto J. Etcheverry, quien desarrolló el tema “La personalidad del almirante Brown”.

(Periodística.)

HOMENAJE AL ALMIRANTE GARGIULO.

El 17 de junio pasado se realizó un homenaje a la memoria del almirante Benjamín B. Gargiulo, al cumplirse el primer aniversario de su fallecimiento, en el cual usó de la palabra, en nombre de sus compañeros de promoción, el vicealmirante (R.A.) Juan C. Cairo, quien dijo:

En medio de la solemnidad de estos sepulcros. Con la voz queda que exige el respeto que debemos a quienes habitan los ámbitos de la eternidad. Ante estos sagrarios de recuerdos, he de decir el homenaje de los compañeros de promoción del almirante Benjamín B. Gargiulo, cuya vida, ofrendada como sólo son capaces de hacerlo varones recios de Inclitas estirpes, concluyó hace hoy un año.

Su vida fue una llama que apagó el propio soplo, generoso y noble. Una vida que ofreció a la Patria como lo había jurado, para dignificarla y enaltecerla; para rescatarla de la humillación y el oprobio.

No quiso la providencia tomar esa vida por su inapelable resolución. No reclamó entonces le fuera devuelta, tal vez porque quiso someter a nuestro camarada a la prueba más dura, dejarlo sólo ante sí mismo y frente a la realidad circundante.

Se había levantado así el telón sobre el drama de un gran espíritu.

Pero el diálogo entre la conciencia y el sentimiento fue breve, porque conciencia y sentimiento carecían de proposiciones que lo prolongaran.

Esclavo, como todo lo humano, al divino dominio sobre la existencia,

no se sustrajo al imperio de él, y su muerte pudo ser un acto de sumisión, porque los designios de la Providencia son inescrutables.

Por voluntad de esa divinidad llegamos y partimos.

El tribunal supremo nos llama a veces súbitamente, pero a veces la voz divina sólo nos avisa que nos pongamos en marcha desde la vida, por el deber o el amor.

Esa voz es la que ha hecho santos y mártires.

Cristo mismo, que por su esencia divina no podía ignorar su futuro, no rehuía, sin embargo al sacrificio de la Cruz.

Así honró a su Padre e impetró nuestra salvación.

Así los santos y los mártires despreciaron la vida terrena por Él y por nosotros.

No encierran mis palabras la osada pretensión de hacer sitio a nuestro camarada entre aquellas eternidades de la existencia espiritual, pero sí lo reclamo para él en esta tierra, porque el almirante Gargiulo, tuvo algo de ellos entre los hombres.

No murió en la Cruz, sino apretando la Cruz, abrazado a ella. Pagando aunque sólo sea en mísera parte el sacrificio de Cristo.

El Hijo de Dios murió por nosotros. Gargiulo murió por Él. Por defender su fe. Por amparar a su Iglesia escarnecida.

Dio su vida, además, por los camaradas. Por los que siguió y por quienes lo siguieron. Por los que amaba. Por sus compatriotas, por su hogar y su familia. Porque quiso para todos ellos una vida digna, una Patria libre y una fe respetada.

En el amanecer del día 16 de junio del año pasado tenía una decisión: ser como quería Castelar que fueran los patriotas, cuando les dijo, “la libertad no se pide de rodillas, se conquista con la espada”.

En el ocaso de aquel mismo día, hizo de su vida precio de la seguridad de camaradas y amigos y estoy seguro que en el momento definitivo, tuvo el sentimiento de no poder pagar más aún por todo lo que entonces se logró y por cuanto quedó en peligro.

Podemos decir entonces que el almirante Gargiulo murió por la Patria y que prefirió la muerte liberadora a la Patria sin libertad, porque no puede haber una patria de esclavos y de oprimidos.

Por eso ahora, el almirante Gargiulo ya no es solamente de su familia, de nosotros, sus camaradas, de sus amigos, porque ahora es de todos los argentinos que aman verdaderamente a su patria y la quieren tal cual la construyeron nuestros proceres.

Pero ya que este homenaje es el homenaje de sus camaradas, de los que en la primera juventud compartieron sus alegrías y afanes de la Escuela Naval; de los que con él, en día inolvidable, cargamos al hombro el primer galón junto con la responsabilidad profesional, séame permitido recluirlo por unos instantes en la intimidad del afecto que permanece imperecedero en nuestros corazones, por el camarada que se nos adelantó en emprender el camino de la eternidad.

No es solamente la realidad física que concreta la permanencia del hombre en la tierra, sino que, desaparecida ésta, se prolonga en la vida espiritual por la supervivencia del mismo en los sentimientos y en los recuerdos. No concluye la existencia del réprobo en tanto siga lastimándonos

el alma el sólo recuerdo de sus maldades, como no termina con la muerte la existencia del hombre justo mientras emerja en el recuerdo por sus obras o lo tengamos presente en los sentimientos.

Así podemos decir que es solamente la vida física de nuestro camarada la que ha desaparecido, porque está entre nosotros en esa vivencia espiritual; porque vive en nuestros corazones y porque renace cada día en los recuerdos.

Testimonio de ello es esta placa que los camaradas del almirante Benjamín B. Gargiulo hemos colocado en la tumba de sus despojos, porque hemos querido concretar en la firmeza del bronce aquella presencia, aquella prolongación de vida suprema que sólo pueden alcanzar por empeño del amor los justos, los buenos, los íntegros, como lo fue nuestro camarada.

El olvido que es, se ha dicho, el egoísmo del alma, nunca llegará hasta esta tumba mientras la vida siga palpitando en el recinto de nuestros recuerdos y de nuestros afectos. Allí lo hemos colocado como exquisita ganancia del alma y allí lo custodiaremos con la devoción de los grandes bienes que ennoblecen la existencia humana.

Señores:

Encerrémonos por unos instantes en el santuario de nuestra intimidad espiritual. Cerremos por un momento los ojos al mundo para mirar sólo el más allá con las luces del alma y pidamos al Altísimo paz infinita para el reposo eterno de nuestro camarada, rogando a su omnipotencia con fervorosa devoción que así sea.

EXTRANJERAS

PERÚ

CUESTIÓN DE LÍMITES ENTRE PERÚ Y ECUADOR.

La compleja y prolongada cuestión de límites entre Perú y Ecuador parece haber sufrido un nuevo inconveniente al negarse el Perú a que el Servicio de Geodesia norteamericano hiciera un mapa aerofotográfico de la disputada línea fronteriza entre ambos países, conforme a la proposición hecha por los cuatro países garantes del Protocolo de Río de Janeiro: Argentina, Brasil, Chile y Estados Unidos. El Ecuador, por su parte, había aceptado ya el proyecto de referencia.

El Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú habría informado a los citados países garantes que “el Perú consideraba inconveniente e inaceptable” un nuevo levantamiento aerofotográfico y que nada queda por resolver entre el Perú y el Ecuador, ya que la cuestión de límites ha quedado finiquitada mediante el tratado o

protocolo de límites firmado en Río de Janeiro el 29 de febrero de 1942.

(Periodística.)

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

PROGRESA LA "SEGURIDAD MUTUA" DICE EL PRESIDENTE EISENHOWER.

El presidente Eisenhower anunció que es continuo el progreso hacia la seguridad económica y militar "de nuestra nación y de nuestros asociados del mundo libre".

Su conclusión se basa en el informe que envió al Congreso sobre los resultados del programa de seguridad mutua durante el semestre terminado el 31 de diciembre de 1955. El informe también cubre la primera mitad del año fiscal de 1956 y resume algunos de los resultados obtenidos por el programa desde su iniciación.

Eisenhower menciona "la actividad fuertemente incrementada de la Unión Soviética en el tráfico de permuta y en la ayuda económica y militar a naciones situadas fuera del bloque comunista". A renglón seguido menciona la política soviética de "mañosa infiltración y subversión como medio de llegar a dominar la vida de un país".

El programa de seguridad mutua, llamado a veces programa de ayuda al exterior, consiste, sobre todo, en ayuda militar, económica y técnica. Para el actual año fiscal que termina el 30 de junio de este año, el Congreso ha asignado 2.700 millones de dólares en fondos nuevos. Con los fondos facilitados por asignaciones anteriores, se ha programado un total de 2.900 millones para el año fiscal 1956, según los planes trazados hasta el 15 de marzo de este año.

Para la ayuda militar se han fijado 1.357 millones, y para apoyar la defensa unos 1.045 millones.

Más de la mitad del programa fiscal de 1956 fue adjudicada al Asia (52 %) ; alrededor del 14 % a Cercano Oriente y África, el 13 % a Europa, el 3 % a la América Latina, y el 18 % restante es de carácter no regional.

En cuanto al aspecto militar, el presidente informó que en el segundo semestre de 1955 (o sea la primera mitad del año fiscal 1956), se logró "un buen progreso" en el fortalecimiento de las defensas del mundo libre.

Eisenhower dijo que las fuerzas que las naciones libres mantienen en todas partes del mundo equivalen a más de 200 divisiones, más de 2.000 navios y unas 300 escuadrillas aéreas, amén de las unidades de apoyo respectivas.

Informó el presidente que Estados Unidos ha enviado a las naciones amigas equipo militar y abastecimientos por valor de unos 900 millones de dólares en el segundo semestre de 1955. Y que desde el comienzo del programa militar, en octubre de 1949, Estados Unidos ha expedido material de toda índole por más de 12.400 millones.

En esos envíos figuran aviones, tanques y vehículos de combate, navios de guerra, artillería, armas pequeñas, ametralladoras, aparatos electrónicos y otro equipo militar.

Hay un programa por el cual países amigos fabrican elementos militares que se envían a cualquier destino que se quiera. Este programa, que ayuda a estimular la actividad económica en los países que reciben los contratos, ascendió a casi 2.800 millones de dólares desde septiembre de 1951 a diciembre de 1955.

Estados Unidos también ayuda a los países asiáticos incluidos en la SEATO: Pakistán, Filipinas y Tailandia (la SEATO también comprende a Estados Unidos, Australia, Francia, Nueva Zelanda y el Reino Unido).

En Corea se necesita una ayuda militar substancial de Estados Unidos para mantener allí una fuerza de 20 divisiones activas, una de infantería de marina, una flota de 50 navios y algunas fuerzas aéreas.

Una de las obras más importantes ejecutadas por el programa de seguridad mutua, que combina la ayuda económica con la ayuda humanitaria, consiste en la rehabilitación de refugiados que huyeron del Vietnam comunista. Estados Unidos ha gastado alrededor de 93 millones de dólares ayudando a reafincar a unos 600.000 refugiados, que gradualmente se van incorporando a la vida económica del Vietnam libre.

LA "SEMANA DE LAS FUERZAS ARMADAS".

Concluyó oficialmente el domingo 28 de mayo pasado la celebración de la "Semana de las Fuerzas Armadas", en la cual se destacó la importancia del personal y equipo militares como "poder para la paz".

Realizáronse desfiles en las distintas ciudades, grandes y pe-

queñas, del país. Se efectuaron grandes exhibiciones aéreas en Washington, Chattanooga, Tennessee y Birmingham (Alabama), y pudieron visitarse navios, de guerra en Washington, Nueva York, Nueva Orleans, Luisiana, Los Ángeles y otras ciudades portuarias.

En discursos pronunciados en reuniones públicas, autoridades norteamericanas subrayaron que la fuerza militar de Estados Unidos es un poder para la paz, dedicada a mantenerla, a la defensa del mundo libre y a contener siempre la agresión.

El secretario de Estado, Sr. Dulles, declaró en un mensaje a todos los miembros de las fuerzas armadas:

“Los lazos que unen a los miembros de las fuerzas armadas
“ ya los miembros del servicio exterior y del Departamento de
“ Estado se estrechan continuamente con cada año que pasa. Una
“ razón es, por supuesto, la acumulación de tradiciones desde la
“ fundación de la república. Pero hay una razón actual poderosa:
“ hoy estamos inseparablemente unidos al Ejército y la Marina,
“ a la Fuerza Aérea y a la Infantería de Marina en la búsqueda
“ de una paz segura. Esta búsqueda toma muchas formas, pero
“ su meta es común a todos: la paz justa y duradera que la fuerza
“ colectiva de las naciones libres del mundo puede llegar a con-
“ cretar.

“Ustedes, miembros de las fuerzas armadas, han hecho una
“ gran contribución a ese poder. Conozco el profundo orgullo que
“ la contribución les ha deparado, y los sentimientos de obligación
“ y dedicación al deber que lo acompañan.

“Les envío un saludo en este día, que es el de todos ustedes,
“ y espero con ansias el día en que el vigor, la asociación y la
“ ayuda a quienes la necesitan hayan asegurado por fin la paz, en
“ su cabal medida, al mundo entero.”

El secretario de Defensa, Sr. Wilson, manifestó en una declaración que la observancia del Día de las Fuerzas Armadas “es un
“ importante esfuerzo para acrecentar la comprensión por parte
“ del público de nuestro sistema de defensa y de la parte que cabe
“ a todo individuo en este poder para la paz.”

El general Maxwell D. Taylor, jefe del estado mayor del ejército, dijo al hablar en St. Louis, Misuri: “Nuestras fuerzas arma-
“ das están para impedir que estalle la guerra, para representar
“ un poder tal que cualquier agresor en potencia, al notar su fuerza
“ visible, evite quebrantar la paz.”

**ES NECESARIO SER FUERTES PARA DEFENDER LOS IDEALES,
DICE EISENHOWER.**

El presidente Eisenhower declaró que los Estados Unidos deben mantenerse militarmente fuertes para sostener en alto la bandera de su credo nacional: la dignidad del hombre y un gobierno construido sobre fundamentos de religión.

El presidente dirigió la palabra a un grupo de unos 200 miembros de la Asociación de Capellanes Militares, entre los cuales había capellanes católicos, protestantes y judíos de las fuerzas armadas de los Estados Unidos.

Al elogiar la labor que ellos realizan, dijo que los Estados Unidos comprenden que se avecina un largo período de sacrificio en que es necesario defender aquellos ideales, y que los capellanes militares pueden desempeñar su misión, como lo hicieron en el pasado, para situar todas las cosas en su correcta perspectiva, no sólo para las fuerzas armadas de la nación, sino para toda la humanidad.

(“Notas Periodísticas”, de la Embajada de EE. U.U.)

LANZAMIENTO DE UN PROYECTIL GUIADO.

Por primera vez la Fuerza Aérea lanzó, el 20 de mayo, un proyectil guiado ante una concurrencia de 20.000 a 25.000 personas en la base aérea Patrick, Florida, con motivo del Día de la Fuerza Aérea. Este proyectil es, en cuanto a forma y tamaño, semejante a un avión de caza.

Tan pronto el proyectil se lanzó en vuelo, el mismo fue seguido por un caza “North American F-38 Sabrejet” a fin de observar el vuelo de aquél. Con el propósito de facilitar la persecución del proyectil guiado —el “Martin Matador”—, éste contaba con una anilina que dejaba una estela color cereza.

Aunque se ignora el vuelo del proyectil, se estima que el mismo puede recorrer 250 millas antes de caer al mar.

(Periodística.)

LA BOMBA DE HIDRÓGENO.

A las 0551 horas del día lunes 21 de mayo de 1956, hora local (las 1451 del domingo, hora argentina), un punto luminoso rasgaba la oscuridad del horizonte y una pequeña bola de fuego elevábase por encima de la misma con un resplandor sin semejanza alguna en la historia, oscureciéndose luego para adquirir tonali-

dades anaranjadas y rojizas al empezar a achicarse. ¡Sobre un blanco en el atolón de Bikini, los Estados Unidos de Norte América había dejado caer su primera bomba de hidrógeno desde un avión! El poder de esta bomba era de 10 megatonnes o sea el equivalente a la explosión de 10 millones de toneladas de trinitrotolueno.

De la línea del horizonte surgió una punta de flecha de color rojizo asombrosamente brillante señalando una nube iluminada que ascendía a una velocidad de centenares de kilómetros por hora formándose, poco después, la característica cabeza de hongo en su parte superior. Abajo, sobre la isla de Namu, extremo nordoccidental del atolón de Bikini y que sirvió de blanco, fue formándose una ancha y densa masa de nubes compuestas en su mayor parte por el polvo y la humedad absorbidos por el aire a medida que los gases calientes del hongo ascendían hacia el cielo. Doce minutos después de la explosión la parte alta del hongo llegaba a los 40.000 metros y su ancho era de unos 160 kilómetros.

El *Mt. McKinley*, que se encontraba a unos 60 kilómetros del blanco con quince corresponsales y veinte observadores de la defensa civil a bordo, fue alcanzado por la onda de choque de la deflagración 2 minutos y 43 segundos después de la explosión con el fragor ensordecedor de un trueno prolongado.

Si bien se ignora la altura de la explosión, ciertos cálculos permiten suponer que la misma fue a los 3.000 metros y que la bola de fuego no tocó la tierra. Asimismo, se cree que el avión que dejó caer la bomba, pilotado por el mayor David Critcher, debió encontrarse a unos 25 kilómetros de distancia al producirse la explosión —dato también mantenido en secreto— y que ha sido alcanzado por la onda de choque.

Además del avión de referencia, en algún lugar por encima de la explosión volaba un avión supersónico "F.101A" con la misión de recoger observaciones sobre la deflagración, mientras que otros 36 aviones cumplían misiones de distinta naturaleza.

De acuerdo con las informaciones suministradas por el contraalmirante B. Hall Hanlon, comandante en jefe de la Fuerza de Prueba de las Armas Nucleares, de las primeras observaciones se deduce:

- 1) Las cenizas radioactivas de la explosión de la bomba de hidrógeno habría caído en lluvia en pleno océano Pacífico, al norte de las islas Marshall.
- 2) Había muy poca construcción en Namu, de modo que sólo

se puede informar de pequeños daños. Diversos efectos colocados sobre estructuras de las islas vecinas sufrieron daños variables, según su proximidad a la isla blanco.

3) La caída de radioactividad de la nube de la bomba (cuya altura, según se calculó extraoficialmente, llegó a los 40.000 metros) tuvo lugar lejos de todas las personas en tierra o a bordo. No hubo aumento general de la radiación en las islas Marshall y la caída de cenizas radioactivas en el atolón de Bikini fue relativamente reducida.

En cuanto a los efectos de la bomba se considera, extraoficialmente, que si la misma hubiese caído sobre una ciudad, ellos hubieran sido: Destrucción total dentro de un radio de 3 kilómetros y medio del centro de la explosión. Se destruirían incluso los edificios de hormigón reforzado con paredes de 30 centímetros y pisos de 20 centímetros. También quedarían aplastados hasta una distancia de 10 kilómetros los edificios con paredes de ladrillo de más de 30 centímetros; los de estructura de acero quedarían dañados gravemente hasta más de 15 kilómetros. Las residencias de tipo suburbano quedarían dañadas gravemente hasta 20 kilómetros del centro y en forma más moderada hasta 25 kilómetros. Hasta una distancia de 30 kilómetros quedarían rotos todos los vidrios.

Esto sería solamente el efecto de la explosión. Además, el extremo calor de la bomba causaría una “tormenta de fuego” como la que alcanzó a Berlín y Tokio durante la segunda guerra mundial a consecuencia de los bombardeos.

La radiación instantánea de la detonación no causaría daño visible a la edificación; pero cualquier persona cerca del centro de la explosión y hasta varios kilómetros del lugar, moriría o sería víctima de una enfermedad larga a consecuencia de la radiación.

Indiscreciones posteriores pusieron en evidencia que la bomba H había caído fuera del blanco “a unas cuatro millas marinas “de la posición proyectada”.

En un breve comunicado oficial firmado por el secretario aeronáutico, señor Donald Quarles, se manifestó: “El error se “cometió en el manejo del equipo de la bomba y no implicó equivocación alguna en el manejo del instrumental. Por otra parte, “si bien el error fue considerablemente mayor de lo que era razonable esperar, no resultó lo bastante importante como para “afectar seriamente el éxito del experimento.”

Se sabe, asimismo, que la O.F.I. investiga activamente para descubrir a los que divulgaron esta información.

(Periodística.)

DECLINARÍA ESTADOS UNIDOS UNA INVITACIÓN SOVIÉTICA A JEFES MILITARES NORTEAMERICANOS.

El gobierno de los Estados Unidos informó que declinaría cualquier invitación que formulara el gobierno de la Unión Soviética para que cuatro jefes militares norteamericanos visiten a Moscú el 24 de junio.

Esta decisión fue tomada por el propio presidente Eisenhower en su departamento del hospital Walter Reed, de Washington.

El jefe de la fuerza aérea de los Estados Unidos, general Nathan B. Twining, había aceptado previamente una invitación para ir a Moscú a presenciar maniobras aéreas. Pero la Unión Soviética extraoficialmente solicitó que acompañaran a Twining el almirante Arthur Radford, jefe del estado mayor combinado, el almirante Arleigh Burke, jefe de la escuadra, y el general Maxwell Taylor, jefe del ejército.

El encargado de prensa de la Casa Blanca, James Hagerty, anunció la decisión. Dijo que el agregado militar interino de la embajada soviética, coronel Sergei A. Edemsky, había preguntado por teléfono el viernes al Departamento de Defensa cuál sería la actitud extraoficial del comando de las fuerzas armadas de los Estados Unidos respecto a una invitación en ese sentido. En caso de contestarse que la reacción sería favorable entonces vendría una invitación oficial del gobierno soviético, dijo Hagerty.

El oficial de coordinación del ejército de los Estados Unidos, coronel Robert M. Brewer, fue quien recibió la solicitud, y se encargó de transmitir al coronel Edemsky la noticia de la decisión del presidente Eisenhower.

(Periodística.)

IRLANDA

HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN.

Con motivo de un nuevo aniversario del nacimiento del almirante Brown, constituyóse en Irlanda una comisión mixta del Instituto Marítimo Irlandés y la Sociedad Histórica Militar integrada por las siguientes personas: coronel A. T. Lawlor, capitán Seamus MacCall, capitán G. S. Cox, capitán Henry Savile Jerome; el intendente de Dublin, consejero Denis Larkin; señor Mathew Murphy, ex ministro irlandés en la Argentina; señor P. J. Little, ex diplomático irlandés en la Argentina y director del Consejo de Arte y el capitán J. M. Miller.

Con motivo de nuestro aniversario patrio, el ministro argentino en Dublin, señor Lorenzo McGovern, recibió, el 25 de mayo, un cofre de roble irlandés lustrado con los escudos irlandés y argentino, el que el 27 de junio fue llegado con tierra de Foxford, condado de Mayo, donde nació el almirante Brown hace 119 años. Este cofre será enviado luego a la Sociedad Patriótica y Cultural “Vuelta de Rocha”, en Buenos Aires, para que la tierra sea diseminada sobre la tumba de Brown.

Al entregar el cofre, el Dr. G. A. Hayes McCoy expresó que la memoria de hombres como Brown afianza la “amistad entre la Argentina e Irlanda, amistad que, Dios mediante, durará siempre”. Más adelante agregó: “El amor al mar y la resistencia a la opresión que nutrían su espíritu irlandés, le llevaron a unirse a un partido patriótico y a emprender su extraordinaria carrera. La forma en que sirvió a la causa de su adopción en ambos océanos, el Atlántico y el Pacífico, cómo luchó victoriosamente contra fuerzas superiores y cómo regresó una y otra vez al mar —aun en su ancianidad— para servir a la Argentina, son cosas bien recordadas en la América del Sur y bien conocidas en Irlanda.”

(Periodística.)

FRANCIA

EL BUQUE DE GUERRA Y LA PROPULSIÓN ATÓMICA.

Entre los adelantos que hemos presenciado en las diversas técnicas, los más espectaculares son los que corresponden al dominio de la energía nuclear. El aprovechamiento de esta energía para la propulsión de los buques se encuentra en estudio o es ensayado en numerosos países y cabe preguntar hasta qué punto afectará ello a la construcción y empleo de los buques de guerra.

Sin pretender dar aquí una respuesta total a esta cuestión esencialmente compleja, nos limitaremos a señalar en líneas muy generales, hasta dónde puede preverse actualmente la instalación de la propulsión atómica en los buques de guerra y las probables modificaciones resultantes de su empleo.

En el estado actual de nuestros conocimientos, la adopción de la propulsión atómica sólo parece ser de utilidad para los buques de superficie de gran desplazamiento y para los submarinos.

Para los buques de superficie de gran tonelaje, y teniendo en cuenta el elevado peso del reactor atómico y sus blindajes de seguridad, su instalación sólo será provechosa cuando el peso mencio-

nado resulte inferior al del combustible que normalmente transporta el buque de la propulsión clásica.

Para los submarinos, aquella propulsión conviene por cuanto el citado peso del reactor atómico y de sus blindajes, reemplaza no solamente al del combustible, sino también el de la batería de acumuladores (que es muy importante) y de los motores eléctricos de propulsión del submarino clásico.

Es por lo tanto probable que en un futuro relativamente próximo (¿unos diez años?) será posible construir reactores atómicos lo suficientemente livianos como para ser instalados en buques medianos.

Pero debemos destacar que si bien el progreso científico es, en nuestro tiempo, algo impresionante, no es menos cierto que las realizaciones técnicas que se desprenden de ello, exigen cada vez más tiempo y dinero para ser llevadas a la práctica.

Algunas de estas realizaciones, tales precisamente como la propulsión de buques por medio de la energía de origen nuclear, exigen una cantidad de estudios y una riqueza de medios que se encuentran casi al borde de los recursos de un Estado como Francia.

Es pues conveniente prevenir a la opinión contra la ilusión de una rápida generalización de aquellas técnicas que todavía no se encuentran en la etapa de los ensayos. El razonamiento y la experiencia hacen pensar que, en lo concerniente a nuestro país, la propulsión atómica de los buques no podrá ser llevada a la práctica antes de diez años; no se corre pues riesgo alguno al continuar construyendo buques con la propulsión clásica; constituye asimismo una necesidad.

La técnica de las construcciones navales sufrirá, aparentemente, pocas transformaciones debido a la introducción de la propulsión nuclear, al menos en lo que se refiere a la forma del casco y numerosos dispositivos. Pero la presencia a bordo de un reactor atómico plantea numerosos problemas relacionados sobre todo con la seguridad. Estos problemas son, desde ya, objeto de estudios prolongados y la solución práctica de los mismos exigirá numerosos ensayos preliminares. La eliminación del aire comburente permitirá construir buques más estancos, pudiendo el personal vivir en una atmósfera acondicionada y artificialmente purificada. En otras palabras; las diferencias entre el buque de superficie y el submarino serán menores. También puede imaginarse que este último se desarrollará y adoptará formas distintas...

Aparte de los empleos militares del submarino, podemos considerar la construcción y aprovechamiento de los submarinos cargueros, sobre todo cuando cargamentos tales como el petróleo, aceites, minerales, puedan ser almacenados fuera del casco comprimidos en tanques de lastre no sometidos a diferencia de presión. Pero estas son cuestiones que necesitarán largo tiempo para realizarse.

Sea como fuere, esta nueva fuente de energía da un nuevo valor al submarino librándolo del inconveniente de su doble sistema de propulsión y permitiéndole desarrollar una velocidad por lo menos igual a la de los buques de superficie, velocidad que, de acrecentarse, será independiente del estado del mar.

Si se agrega que el submarino es el buque menos vulnerable a las armas nucleares, que el medio en que evoluciona es el menos permeable a nuestros actuales medios de detección, que él, a su vez, puede ser dotado de armas de destrucción en masa de gran alcance, *debe llegarse a la conclusión de que el mismo será, indudablemente, el elemento ofensivo más poderoso de las flotas del futuro.*

En cuanto al buque de superficie de propulsión nuclear, tendrá una autonomía comparable a la de los antiguos buques de vela, al mismo tiempo que una velocidad de crucero tan próxima a la máxima como lo permita el estado del mar.

Esta libertad de acción acrecentada en proporciones considerables, traerá consigo la generalización progresiva de la propulsión nuclear en todos los grandes buques de guerra.

Pero, para determinadas misiones especiales (la lucha anti-submarina, etc.) hay que tener en cuenta que se necesitarán aún, durante muchos años, buques de escaso tonelaje de propulsión convencional.

Resumiendo, la propulsión atómica aumenta el desempeño de los submarinos en proporciones notables. Podrá igualmente cumplir con más facilidad sus actuales misiones; podrá asimismo desempeñar otras nuevas sobre todo en el dominio de la ofensiva estratégica. Es por lo tanto probable que la mayoría de los submarinos dispondrán de este sistema de propulsión cuando sea técnica y financieramente posible, y que este tipo de navío se transformará en un elemento que irá adquiriendo progresivamente mayor importancia en el poderío del mar.

La propulsión atómica será igualmente de aplicación en los buques de guerra de superficie y en los mercantes, empezando con los más grandes.

La marina de guerra francesa, comprendiendo el inmenso interés de esta nueva fuente de energía para la propulsión, participa activamente en los estudios que se desarrollan en este campo; estos estudios serán impulsados en la medida que lo permitan los créditos que se le otorguen y es de esperar que la propulsión nuclear sea aplicada en nuestra marina antes del término de 10 años.

*(“Bulletin d'Information de la Marine Nationale”,
N° 19, 1/8 de mayo de 1956.)*

ESCUELA DE PILOTAJE DE HELICÓPTEROS DE LA MARINA.

Cada arma cuenta actualmente con su Escuela de Pilotaje de Helicópteros, pero la de la marina es la más antigua y se remonta a la época de la adquisición de su primer helicóptero y de la creación de la Escuadrilla 58 S., en agosto de 1951.

Las misiones desarrolladas en la 58 S. eran:

- centralizar todas las cuestiones de interés para los helicópteros en la marina;
- definir y experimentar las distintas misiones del helicóptero en el cuadro de las actividades marítimas;
- formar los pilotos.

Al imponerse a sí misma la tarea de formar su propio personal, la marina fue guiada por una doble preocupación:

- la adaptación de los programas de formación del personal a las misiones propias de la marina (sobre todo su empleo en portaaviones y otras embarcaciones);
- unificar la formación de su personal (pilotos y mecánicos).

Los pilotos de helicópteros deben, ante todo, ser pilotos de la aeronáutica naval con una antigüedad de dos años por lo menos.

La transformación tiene lugar luego de un curso de tres meses.

Los mecánicos de helicóptero deben, igualmente, contar con una formación básica que se les imparte en Rochefort.

Cuando el número de helicópteros aumentó, las tareas adjudicadas a la escuadrilla se limitaron a la formación de pilotos.

La deficiencia de la 58 S. en pilotos y mecánicos fue ajustada

a las necesidades estrictas de la marina, estudiadas y previstas previamente por los organismos técnicos.

El empleo de los helicópteros en la lucha antisubmarina y las nuevas necesidades en especialistas de helicópteros originadas por la situación en África del Norte y la decisión del Ministerio de Defensa Nacional de proceder al pedido de aparatos en masa, ha obligado a la marina a realizar un nuevo estudio del personal de la 58 S.

El número de pilotos egresados ha sido multiplicado por 3 y el de los mecánicos por 4, sin por ello afectar la calidad ni la duración de la instrucción.

Dentro de algunas semanas, la marina se hallará en condiciones de facilitar un mayor número de pilotos a las nuevas formaciones de helicópteros previstas para la defensa nacional.

Al cumplir así espontáneamente este esfuerzo, la marina aporta una contribución suplementaria al refuerzo desplegado en el África del Norte.

*(“Bulletin d’Information de la Marine Nationale”,
N° 17, 17/24 de mayo de 1956.)*

AVIACIÓN COMERCIAL.

El tráfico aéreo mundial en 1955 y en 1956.

La I. A. T. A. ha dado a conocer recientemente un comunicado bajo el título del epígrafe.

En el mismo se señala que el tráfico de las compañías aéreas regulares ha acusado un aumento de un 20 % durante el año 1955, dando la impresión de una expansión aún más substancial para 1956.

Sir William Hildred, director general del organismo ha declarado que la cantidad de pasajeros transportados durante 1955 se eleva a 70 millones, contra 59 millones en 1954, habiendo aumentado en proporción parecida, la carga y el correo aéreo transportados.

Si nos basamos sobre la tendencia actual, dijo Sir William, nos es permitido prever, y sin ninguna exageración, que durante 1956 surgirá un desarrollo aun más rápido y un mayor aumento en los resultados.

Si las cosas siguen así, podemos prever que en 1956 se transportarán 85 millones de pasajeros y en 1957 se alcanzará la cifra de 100 millones.

El tráfico de carga llegará este año a alrededor de los 1.000 millones de toneladas-kilómetro y el transporte de correo a cerca de 500 millones de toneladas-kilómetro.

La mayor parte de este volumen de tráfico (sesenta veces mayor a los registrados antes de la segunda guerra mundial) será transportado en aparatos equipados con motores a pistón, y no se beneficiará todavía de la publicidad que ha de ser hecha en los próximos años a favor de los aparatos a reacción y a turbo-propulsión que serán puestos en uso en gran escala.

Sin embargo, los aviones a reacción y a retropropulsión jugarán un papel muy importante en los cálculos de las compañías aéreas en 1956, ya que han de preocuparse del financiamiento del mayor programa de renovación total de equipos que la industria aérea haya jamás emprendido, en el que ya está lanzado con cifras que sobrepasan los 1.000 millones de dólares.

Ha de prestarse un interés especial a la manera que habrá de ser utilizado para incorporar al sistema aéreo un material más rápido y que volará a mayores alturas, así como a las disposiciones a tomar concernientes a las ayudas para el aterrizaje y a los servicios de navegación que han de ser necesarios para conseguir un carácter verdaderamente económico en este tipo de explotación.

Al mismo tiempo ha de tratarse de suscitar un aumento en el tráfico que será necesario para compensar la mayor capacidad de transporte que traerá aparejada la era de la reacción. Estamos seguros que en esta industria, cuya política bien definida es la de proporcionar un servicio siempre mejor a precio más bajo y en armonía con la explotación económica, seguirá siendo el mejor medio de crear esta progresión.

Las cifras registradas sobre los recorridos del Atlántico Norte son fiel reflejo de la respuesta dada por el público a esta política. En 1955, mientras se ha podido aumentar y mejorar la flota aérea mundial, manteniendo la estabilidad de las tarifas, el tráfico regular de pasajeros ha aumentado en un 18% y el de carga en un 30%, resultados estos debidos a las mejoras y a la simplificación en la estructura de las tarifas.

Como colofón a todo lo anteriormente dicho sirven perfecta-

mentemente las estadísticas del tráfico mundial recientemente publicadas por la OACI que muestran la evolución del transporte aéreo en los servicios regulares internacionales e interiores.

AÑO	Kms. recorridos	Pasajeros transportados	Pasajeros-kilómetro	Carga toneladas-kilómetro	Correo toneladas-kilómetro	Dist. media recorrida por pasajero (en Kms.)
1955	2.265	69,0	62.000	1.325	375	899
1954	2.035	59,0	52.500	1.110	326	890
1953	1.875	52,4	46.500	1.036	275	887
1952	1.705	45,0	39.500	975	256	880
1951	1.570	39,9	34.400	905	234	863
1950	1.432	31,2	27.300	757	209	875
1949	1.345	26,5	23.300	569	187	879
1948	1.270	23,5	20.900	417	166	889
1947	1.140	21,0	18.900	273	128	900
1946	940	18,2	15.500	120	98	852
1945	600	9,3	8.200	113	123	882
1937	266	2,5	1.410	-	-	564

(*"Air France"* - *Informaciones*, 23 de mayo de 1956.)

ESPAÑA

BASES DE LOS ESTADOS UNIDOS EN SUELO ESPAÑOL.

Estados Unidos y España habrían llegado a un acuerdo en principio respecto a la selección de lugares para la construcción de otras tres bases aéreas en territorio español. Estos lugares serían: Reus, a 13 kilómetros de Zaragoza, en el N. E. del país; Los Llanos, a 7 kilómetros de Albacete, en el S. E., y Ecija, a 80 kilómetros de Córdoba, en el sur. Tanto Reus como Los Llanos son dos importantes aeródromos militares españoles, con una sola pista de 3.000 metros de longitud y serán transformados en dos modernas bases aéreas. Ecija ocupa una posición excelente, debido a sus características topográficas y de otro orden, y ha sido descrita como el sitio ideal para una "base de atención". La decisión final sobre este acuerdo dependerá de los estudios preliminares que realizan peritos norteamericanos y españoles.

Actualmente, y de acuerdo a la primera etapa del programa, los EE. UU. construyen tres bases de primera categoría, a saber: en Torrejón, a 25 kilómetros al N. E. de Madrid; Zaragoza y Morón, a 32 kilómetros de Sevilla.

Además, el programa contempla la construcción de un centro

de abastecimiento y servicios mecánicos en San Pablo, que es el aeródromo civil de Sevilla; un aeropuerto y un aeródromo para aparatos con base en portaaviones, en Rota, a 10 kilómetros de Cádiz, en la costa atlántica, y dos establecimientos de servicio naval, inclusive muelles y depósitos de combustibles en El Ferrol, en el N. E., y Cartagena, en el S. E.

(" *The New York Times*", 11 de mayo de 1956.)

GRAN BRETAÑA

INFORME DE UNA VISITA A LOS BUQUES DE GUERRA SOVIÉTICOS.

Extracto de dos informes, preparado para el Servicio Europeo por el corresponsal de Defensa de la British Broadcasting Corporation (contraalmirante A. D. Nicholl, C.B., C.B.E., D.S.O.) sobre acontecimientos navales durante la visita a Gran Bretaña de los jefes soviéticos:

“Estos buques de guerra soviéticos tienen un aspecto espléndido: muy limpios y presentables con sus lonas bien cepilladas alrededor de los puentes, escalas y planchadas. Sobre cubierta veíanse grandes grupos de personal superior y subalterno que, con amplia sonrisa, daban la bienvenida al público. El sol brillaba en todo su esplendor y de los altoparlantes partía una alegre música rusa que se oía por todo el arsenal. De cuando en cuando se interrumpía esta música y una voz, en perfecto inglés, solicitaba gentilmente a los visitantes siguieran avanzando.

“El *Ordzhonikidze* pertenece a la misma clase que el *Sverdlov*, que visitó Gran Bretaña con motivo de la coronación de la reina y nuevamente en octubre último, cuando las escuadras británica y rusa intercambiaron visitas. Es un crucero del tipo enteramente convencional, es decir, que no cuenta con nada nuevo o misterioso en su diseño o armamento. Su tonelaje es superior al de nuestros cruceros más grandes pero, por supuesto, todos los buques de guerra constituyen una transacción. Para un determinado tonelaje sólo es posible contar con un determinado armamento, coraza, velocidad y radio de crucero. Si se desea tener una cantidad mayor de algo, ello debe ser en detrimento de otra cosa. Los rusos se han decidido por cruceros que montan un armamento formidable: doce cañones de seis pulgadas en torres triples, una cantidad considerable de cañones anti-aéreos, diez tubos lanzatorpedos y numerosas minas, que estaban

“ almacenadas entre cubiertas. Se necesita un buque muy grande
“ para llevar tantas armas.

“La experiencia británica adquirida durante la guerra, nos
“ ha llevado a concentrarnos en un armamento menos extenso. Por
“ ejemplo, nuestros cruceros no llevan minas. Y algo que observé
“ es que el *Ordzhonikidze* tiene telémetros ópticos: 2 en cada di-
“ rector y 1 en cada una de las torres, o sea 8 en total. También
“ dispone de radar. Nosotros dependemos enteramente del radar
“ para tomar distancias y hemos descartado el telémetro óptico por
“ anticuado, ahorrando de paso potencial humano adiestrado y mu-
“ cho peso en las partes altas.

“Los destructores soviéticos son más pequeños que los nues-
“ tros de la clase *Daring* y pueden compararse con nuestros des-
“ tructores tipo batalla. Como los cruceros, y en realidad casi
“ como en todos los buques de guerra soviéticos, están provistos de
“ minas. Pude observar que su proa se asemeja a la de los rom-
“ pehielos y que llevan un equipo radar algo mayor que nuestros
“ destructores. Esto significa más peso en la parte superior y
“ ellos compensan esto con construcciones más livianas arriba de
“ la cubierta superior. Se trata aquí nuevamente de determinar
“ cuál es el mejor compromiso. La experiencia británica en dos
“ guerras mundiales, con extensas operaciones en el Atlántico, ha
“ demostrado la necesidad de contar con construcciones muy só-
“ lidas. Los destructores soviéticos tienen más equipos radar, pero
“ no podrían capear el mal tiempo tan bien como los nuestros.

“No vi ningún arma para lanzar bombas de profundidad a
“ proa del buque, del tipo que nosotros tenemos instaladas a bordo
“ de nuestras naves antisubmarinas; pero había un espacio va-
“ cante donde, supongo, podría instalarse uno si la marina sovié-
“ tica hubiese ideado semejante arma.

“Como resumen de mis impresiones, yo diría que allí donde
“ los buques británicos concentran en una sólida construcción y
“ en la precisión y velocidad de impacto con su artillería, la marina
“ soviética se inclina por la velocidad, un gran número de cañones
“ y su aptitud para fondear minas. Los cruceros rusos son más
“ grandes que los nuestros, pero puede tenerse la certeza de que
“ no son superiores.”

(“*The Admiralty News Summary*”, N° 116, abril de 1956.)

NUEVO PROYECTIL.

Según declaraciones hechas por el subsecretario parlamen-
tario del Ministerio de Abastecimientos, señor F. J. Errol, próxi-

mamente sería ensayado en Maralinga, Australia, campo de pruebas atómicas, un nuevo proyectil dirigido conocido como “proyectil balístico de alcance mediano” y se espera que el mismo haga de los más modernos bombarderos a chorro algo así como un simple juguete.

(Periodística.)

REGRESO DE HOMBRES DE CIENCIA.

Ocho jóvenes hombres de ciencia británicos han regresado a Ciudad del Cabo después de haber permanecido seis meses en la solitaria e inhabitada isla de Gough, en medio del Atlántico Sud, donde establecieron una estación meteorológica y trazaron un mapa completo de la isla. Su jefe, John Heaney, dijo: “Hemos hallado allí pruebas de una visita hecha por balleneros rusos. Quizás se limitaran a embarcar agua.”

(Periodística.)

CRÍTICA SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA BALLENERA.

Cinco sindicatos de hombres de mar solicitaron el nombramiento de observadores en cada expedición cazadora de ballenas que se dirigiera a la Antártida a fin de asegurar el estricto cumplimiento del Acuerdo Internacional sobre Caza de Ballenas.

Tres sindicatos británicos, el Sindicato de Marineros Noruegos y el Sindicato de Oficiales Maquinistas Noruegos, manifestaron que era evidente el período crítico en que entraba la caza de la ballena.

(“Buenos Aires Herald”, 20 de mayo de 1956.)

EL ENIGMA DEL “HOMBRE-RANA”.

A principios del mes de mayo los diarios informaron que el Almirantazgo británico había anunciado, mediante un breve comunicado, la muerte del capitán de fragata Lionel Crabb mientras participaba en ciertos experimentos en aguas de la zona de Portsmouth. El capitán Crabb era uno de los veteranos “hombres-ranas” que había participado como tal en la segunda guerra mundial, siendo condecorado por su actuación en la eliminación de minas en las rutas marítimas próximas a Gibraltar.

Pero muy pronto empezaron a correr los rumores. El capitán Crabb habría desaparecido el 19 de abril, día siguiente al del arribo a Portsmouth del crucero soviético *Ordjonikidze*, que ha-

bía llevado a los dirigentes soviéticos Nikolai Bulganin y Nikita Khrushchev, que se trasladaron a Londres, en visita oficial, invitados por sir Anthony Eden.

De inmediato se dijo que el mencionado “hombre-rana”, queriendo repetir una hazaña realizada en el mes de octubre del año próximo pasado, cuando se lanzó al agua para obtener ciertas informaciones de dos cruceros y seis destructores, también soviéticos, que habían llegado en visita oficial, había sido sorprendido por un vigía ruso cuando aquél se encontraba a 20 metros del crucero y que probablemente fue interceptado por otros “hombres-ranas” soviéticos. Por su parte, el *“Daily Sketch”* sugería que el capitán había sido electrocutado mientras ensayaba un dispositivo para la detección de minas; el *“Daily Telegraph”*, a su vez, opinaba que posiblemente aquél iba en busca de informaciones sobre el asdic bajo el casco del crucero soviético; otro diario, el *“Empire News”* sostenía que Crabb había muerto al velar por la seguridad del crucero soviético, dado que como la posibilidad de que algún “hombre-rana” audaz pretendiera colocar una mina magnética al casco del buque era un riesgo de seguridad contra el cual había que prevenirse como contra cualquier otro, era evidentemente una responsabilidad de la marina real el adoptar las medidas pertinentes, para evitar hasta la posibilidad de semejante atentado.

Este hecho adquirió contornos más misteriosos aún cuando se supo que Crabb con un tal Smith se habían alojado en un hotel de la vecindad con fecha 17 de abril y que las respectivas hojas del libro registro fueron arrancadas después del hecho relatado.

Por su parte, los marinos soviéticos admitieron haber visto al “hombre-rana” y el contraalmirante V. F. Kotov dijo, al diario *“Pravda”*, que se había dirigido al jefe de la base de Portsmouth solicitando una explicación al respecto, pero que éste le contestó que no era posible que “hombre-rana” alguno se encontrara en las proximidades del crucero soviético, por cuanto la escuela de buceo de Vernon no funcionaba, sus alumnos estaban con licencia y en el puerto no había otro personal de esta especialidad.

Lo cierto es que este hecho dio origen a dos incidentes: uno de carácter internacional y otro de carácter interno.

En cuanto al primero, el gobierno soviético elevó en los primeros días de mayo, una nota al de Gran Bretaña, solicitando explicaciones por la presencia “a las 0730 horas del 19 de abril” en las proximidades de los destructores soviéticos, de un hombre “que llevaba un traje de buzo negro con aletas en los pies, siendo

“ visto en la superficie del agua durante uno o dos minutos, para sumergirse luego nuevamente al costado del destructor *Smo-tryashchi*”.

El 9 del mismo mes, Gran Bretaña presentó sus excusas por el hecho denunciado y negaba que el “hombre-rana” tuviera “autorización” para bucear en las proximidades de las unidades soviéticas, pero admitía que probablemente se tratara del capitán de fragata Lionel Crabb quien probablemente habría perecido en las frías aguas del puerto de Portsmouth cerca de los buques rusos.

En el orden interno, el Partido Laborista pretendió sacar tajada de este hecho e interpelló al primer ministro, sir Anthony Eden, quien, no obstante los recios ataques de la oposición, se negó terminantemente a dar mayores informes al respecto salvo que se habían adoptado medidas disciplinarias pero sin especificar cuáles eran.

Como represalia, el Partido Laborista presentó una moción simbólica reduciendo el sueldo del primer ministro en £ 5, que equivale a un voto de falta de confianza. Puesta la moción a votación, sir Anthony Eden obtuvo 316 votos contra 229, o sea una mayoría de 87, quedando así su posición fortalecida por una mayoría no alcanzada desde hacía tiempo.

Con posterioridad a todo lo expuesto, un diario suizo —el “*Basler Nachrichten*”— publicó un despacho donde expresaba que habiendo los rusos descubierto a un “hombre-rana” bajo el casco del *Ordjonikidze* y resultando inútiles las tentativas de éstos para interferir las radiocomunicaciones con tierra y tomas de fotografías de aquél, pusieron en marcha un “dispositivo magnético”, que no se especifica, que apresó a Crabb contra el casco del buque y lo mantuvo allí hasta que murió por falta de aire.

Siempre en base a rumores hay quienes sostienen que Crabb estaba buscando informaciones para ciertos astilleros británicos y, por último, por ahora, llega la noticia de que aquél habría vendido un invento que solucionaba su situación monetaria, pero la carta donde anunciaba esto a un amigo que vive en París, ha desaparecido de su archivo y no solamente esto, sino que este amigo, como asimismo un hijo de éste, serían objeto de presiones por parte de altos funcionarios comunistas franceses para obtener informaciones del referido “invento”.

Nos encontramos, pues, ante uno de esos enigmas cuya solución permanecerá en el misterio hasta tanto los servicios de inteligencia no decidan lo contrario.

(Periodística.)

EN 1957 INGLATERRA HARÁ ESTALLAR SU PRIMERA BOMBA “H”.

El primer ministro sir Anthony Eden anunció en la Cámara de los Comunes, el día 7 de junio, que Gran Bretaña se proponía hacer explosiones nucleares “a la escala del megatón” —evidentemente la bomba de hidrógeno— y que ya se había tomado la decisión de hacer “un número limitado de explosiones de prueba “ dentro de la escala del megatón”.

Estas pruebas tendrían lugar en la isla de Christmas, situada en el Pacífico, y en ella colaborarán los gobiernos australiano y neozelandés.

(Periodística.)

BASE NAVAL DE SCAPA FLOW.

El gobierno británico habría decidido desmantelar a esta gran base naval, de destacada actuación durante la Primera Guerra Mundial, para reducir los gastos de la defensa y por cuanto, según habría expresado el Lord civil del Almirantazgo, Simón Wingfield Digby: “Ya no hay razones suficientes para mantener “ esas instalaciones en uso, tanto sea durante la guerra como la “ paz, que puedan justificar el gasto que demanda su retención.”

(Periodística.)

NUEVA ZELANDIA**NUEVO CRUCERO.**

El crucero *Royalist*, recientemente adquirido, fue incorporado a la real marina de Nueva Zelandia en Devonport, el 17 de abril. Realizará una serie de pruebas en el Mar del Norte y posteriormente zarpará para su patria donde será el buque insignia de la marina de guerra de Nueva Zelandia.

Adquirido al Almirantazgo por el gobierno de Nueva Zelandia, el *Royalist* es de la clase *Dido* mejorado, 5.900 toneladas, 512 pies de eslora, y 52 pies de manga. Su artillería principal está constituida por ocho cañones de 5.25 pulgadas de gran ángulo de elevación y depresión. Tiene el más moderno equipo de dirección de tiro y radar aéreo y de superficie. Su dotación es de unos 500 hombres de todas las categorías y contará con las más modernas comodidades, incluyendo mesas cubiertas con “formica”, que por primera vez figura en un buque de guerra neozelandés.

Se ha instalado un moderno lavadero y mejorado las facilidades de baños y lluvias, como así también taquillas modernas. Las tareas de a bordo serán más fáciles por cuanto dispone de equipos mecánicos para pulir, fregar y pintar.

En la víspera de su incorporación, la Junta Naval de Nueva Zelandia transmitió el siguiente despacho a su comandante, el capitán de navío P. Phipps:

“La entrega de un moderno crucero a la Real Marina de Nueva Zelandia, marca la iniciación de una nueva era en nuestra historia. Disponiendo de un equipo moderno puede esperarse que la Real Marina de Nueva Zelandia ocupe su lugar con confianza y que constituya una contribución de consideración para las fuerzas navales de la Commonwealth. Nuestra tarea de defender la zona asignada a Nueva Zelandia puede ser cumplida con aptitud, mientras que la incorporación de esta nueva nave influirá mucho para atraer a la Real Marina de Nueva Zelandia personal de la más alta calidad. La Real Marina de Nueva Zelandia da la bienvenida al *Royalist* y le desea buena suerte y una permanencia feliz y exitosa.”

(“*The Admiralty News Summary*”, N° 116, abril de 1956.)

RUSIA

LIGAZÓN SOVIÉTICO-FRANCESA EN LA ANTARTIDA.

Radio Moscú habría informado el establecimiento de comunicaciones telefónicas directas entre la base antártica soviética de Mirny y la expedición francesa de la Tierra Adelie.

(*Periodística.*)

DÉCIMO ANIVERSARIO DEL ESTABLECIMIENTO DE RELACIONES DIPLOMÁTICAS ENTRE LA URSS Y ARGENTINA

El 6 de junio se cumplió el 10° aniversario del establecimiento de relaciones diplomáticas entre la Unión Soviética y la Argentina.

El diario “*Izvestia*” dice que los normales vínculos diplomáticos entre los dos países contribuyen a la ampliación de las relaciones económicas y culturales entre las U. R. S. S. y Argentina y facilitan su colaboración para mantener y fortalecer la paz.

“A pesar de los diferentes sistemas sociales y políticos que existen entre la Unión Soviética y la Argentina —señala *Izvestia*—, los dos pueblos de estos dos países tienen mucho de co-

“ mún, ante todo el anhelo de vivir en paz y asentar sus relaciones
“ con otros pueblos sobre los principios de la coexistencia pa-
“ cífica.”

(“Novedades de la Unión Soviética”, 16 de junio de 1956.)

EN EL KREMLIN FUE RECIBIDA LA DELEGACIÓN PARLAMENTARIA DEL BRASIL.

En su visita al Kremlin la delegación del Congreso Nacional del Brasil que se encuentra en la Unión Soviética, fue recibida por el presidente del Soviet de la Unión del Soviet Supremo de la U. R. S. S., A. Volkov. Dirigiéndose a los diputados brasileños, A. Volkov, dijo que dispondrían de todas las facilidades para conocer la vida y el trabajo del pueblo soviético.

Después la delegación fue recibida por el presidente del Presidium del Soviet Supremo de la Federación Rusa, Mijail Tarásov. El delegado Getulio Barbosa del Mayo dijo que la delegación brasileña ha llegado a la Unión Soviética con el deseo de establecer una amistad cordial y fraternal. “Nosotros —declaró— quisiéramos llevar las impresiones del trabajo de vuestro talentoso pueblo, de la actividad del gobierno y de los éxitos alcanzados por el país. El afecto de que se nos ha rodeado aquí nos convence de que los soviéticos viven efectivamente pensando en la paz y la amistad con los demás pueblos. Nos sentiríamos muy dichosos si nuestra llegada condujera a una comprensión más estrecha entre el Brasil y Rusia.”

(“Novedades de la Unión Soviética”, 10 de junio de 1956.)

EGIPTO

GRAN BRETAÑA SE RETIRA DEL CANAL DE SUEZ.

El Canal de Suez, canal sin esclusas que corta el istmo del mismo nombre y acorta enormemente la ruta marítima entre Europa, la India y el Extremo Oriente, ha sido entregado a Egipto después de casi 75 años de ocupación militar británica.

La historia de este canal, que enlaza los mares Mediterráneo y Rojo, se remonta a la época del rey Sesostris (años 1860 antes de J. C.), quien habría intentado hacer esta obra teniendo que suspenderla por cuanto, según dice Aristóteles en su *“Meteorología”*, “el mar estaba más alto que la tierra”. Esta tentativa fue seguida por otras, tanto antes como después de J. C., y así llegamos al siglo XIX de nuestra era cuando dos ingenieros ingleses

constatan que los niveles de los dos mares coinciden perfectamente. El 17 de noviembre de 1869, la emperatriz Eugenia, esposa de Napoleón III, sale de Port Said, en el Mediterráneo, a bordo del *Aigle*, llegando a Suez, en el Mar Rojo, quedando así inaugurado el Canal de Suez.

En julio de 1882 estalla una revolución militar en Egipto y fuerzas británicas desembarcan para proteger a los europeos y restablecer el orden. Pero el valle del Nilo es de gran valor estratégico para Gran Bretaña, porque desde allí dominaba el camino a la India y el Canal de Suez y ejercía su vigilancia sobre el Mediterráneo oriental. Es por eso que no obstante haber cumplido su tarea con buen éxito, Gran Bretaña decide quedarse en territorio egipcio. Sus fuerzas se establecen en el país y vemos surgir la gran base naval de Alejandría, donde los británicos desembarcaron por primera vez en 1801 y bombardearon en 1882, al rebelarse el bajá Arabi; en El Cairo, a 180 kilómetros de Alejandría, tenía su sede el comandante en jefe británico y su estado mayor; fuerzas británicas vigilaban las fronteras egipcias.

Al iniciarse la Primera Guerra Mundial, Lord Kitchener, representante británico en el gobierno egipcio, destituye al jedive por simpatizar con Turquía y proclama el protectorado inglés sobre Egipto. Pero ya en el año 1900 se había iniciado un movimiento nacionalista egipcio en París y en 1922, terminada ya la guerra, el mismo declara la independencia de su país y se elige rey al sultán Fuad I, siendo esta independencia reconocida por Gran Bretaña mediante el tratado anglo-egipcio de 1936 que le concede el derecho de defender el canal, debiendo evacuar todo el valle del Nilo. Sobreviene la Segunda Guerra Mundial, Egipto rompe sus relaciones diplomáticas y Gran Bretaña sigue ocupando sus puestos antiguos valiéndose siempre del tratado de 1936.

Pero los nacionalistas no cejan en sus intentos y plantean la cuestión de la evacuación de las fuerzas británicas ante la O.N.U, pero sin éxito. En enero de 1950, el partido wafdisto logra la mayoría en las elecciones y en noviembre de ese mismo año, Faruk denuncia el tratado de 1936.

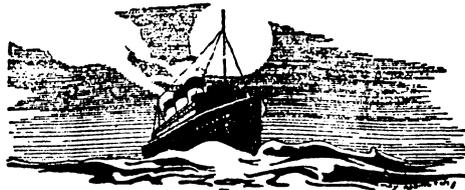
En 1952, después del derrocamiento del rey Faruk, el gobierno británico inicia las gestiones para un nuevo acuerdo que recién se concierta en 1954 y por el cual aquél se compromete a retirar las fuerzas británicas del Canal de Suez antes del 20 de junio de 1956, comprometiéndose Egipto a conservar ciertas instalaciones militares durante siete años, las que serían puestas

nuevamente a disposición de Gran Bretaña en caso de un ataque contra los países árabes y Turquía.

El martes 12 de junio, a las 0600 horas, se izaba por última vez el pabellón británico que durante casi tres cuartos de siglo había flameado en tierra egipcia. Al día siguiente, 13, silenciosamente, sin honores, se embarcó en Port Said, a bordo del buque británico *Evan Vibb*, con destino a Famagusta (Chipre) el general J. H. S. Lacey, último soldado británico de una guarnición que, dos años atrás, contaba con 85.000 hombres.

Y así terminan cincuenta años de esfuerzos británicos que hicieron de Suez la guarnición militar de ultramar más poderosa del mundo.

(Periodística.)





GUILLERMO CARLOS JONES BROWN

Capitán de Navío

Falleció el 16 de mayo de 1956

NACIMIENTO: En Chivilcoy, Pcia. de Buenos Aires, el 23 de abril de 1871.

INGRESO EN LA MARINA: El 30 de marzo de 1886.

ASCENSOS: A alférez de fragata, el 1° de febrero de 1890; a alférez de navío, el 30 de septiembre de 1892; a teniente de fragata, el 18 de enero de 1895; a teniente de navío, el 27 de septiembre de 1899; a capitán de fragata, el 10 de octubre de 1904; a capitán de navío, el 29 de octubre de 1911.

DESTINOS: *25 de Mayo, Azopardo, 9 de Julio, Villarino, Golondrina, Ushuaia, Garibaldi, San Martín, Almirante Brown*, Escuela de Aprendices Artilleros. Desempeñó, además, importantes cargos en el Ministerio de Marina y dependencias navales.

RETIRO: El 29 de abril de 1918.



EDUARDO BURNIER

Teniente de Navío Ingeniero Electricista

Falleció el 5 de junio de 1956

NACIMIENTO: En Santa Fe, el 20 de octubre de 1887.

INGRESO EN LA MARINA: El 13 de marzo de 1905.

ASCENSOS: A ingeniero electricista de 3ª, el 15 de abril de 1921; de 2ª el 1º de marzo de 1925; de 1ª, el 1º de julio de 1930.

DESTINOS: *Belgrano*, Arsenal Puerto Militar, Comando de Artillería de Costas, *Moreno*, *Sarmiento*, Base Naval Río de la Plata, *9 de Julio*, Comisión Naval en Europa, *25 de Mayo*.

RETIRO: El 26 de abril de 1933. El 9 de mayo de 1945 se incorporó al retiro activo, retirándose definitivamente el 14 de julio de 1947.

Asuntos Internos

ANIVERSARIO DEL CENTRO NAVAL.

El 4 de mayo se conmemoró el 74° aniversario de la fundación de la Institución, 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 anterior, y los correspondientes a los premios “*Domingo Faustino Sarmiento*” y “*Piedrabuena*”, discernidos a los señores consocios teniente de corbeta Guillermo de los Santos por su artículo “Neutralidad en la Guerra Marítima”, y capitán de navío contador Humberto F. Burzio por su artículo “La Medalla Cartográfica de Francis Drake”, publicados en los números 622 y 621 del Boletín de la Institución.

Asistió especialmente invitado el señor Comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas.

CONSTITUCIÓN DE SUBCOMISIONES.

En la reunión celebrada por la Comisión Directiva el día 4 de mayo, resolvióse constituir las siguientes subcomisiones:

Interior:

- Presidente: Capitán de navío Renato V. J. Ares
- Vocales: Capitán de navío (T) Miguel R. Pérez Farías
Capitán de navío (T) Roberto Latino Córdoba
Cap. de Corb. Ing. Nav. Domingo Torres Posse
Capitán de corbeta (T) Omar R. Pagani

Estudios y Publicaciones:

Presidente: Capitán de navío Alejandro Bras Harriot
Vocales: Cap. de Frag. médico Carlos A. E. Sáenz Castex
Cap. de Frag. auditor Enrique R. Burzio
Capitán de fragata Luciano C. Pessacq
Capitán de fragata Guillermo Rawson
Capitán de fragata César Goría
Capitán de fragata Constantino Fraguio

Hacienda:

Presidente: Capitán de navío contador José S. Cárdenas
Vocal: Capitán de corbeta contador Fernando Esquivel

Deportes:

Presidente: Capitán de fragata Carlos Musis Blanca
Vocales: Capitán de fragata Constantino Fraguio
Capitán de fragata Adolfo Bluthgen
Capitán de corbeta Gonzalo Bustamante

Proyectos y Construcciones:

Presidente: Capitán de navío (T) Italo Luciani
Vocal: Capitán de corbeta (T) Omar R. Pagani

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente: Cap. de navío I. M. Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales: Capitán de fragata I. M. Oscar Luis Lava
Capitán de fragata César Goría
Capitán de fragata Fermín López
Capitán de fragata Carlos López

Capitán de fragata Roberto J. Calegari
Capitán de fragata Recaredo Vázquez
Cap. de fragata Alfredo O. Sánchez Púppulo
Capitán de fragata Guillermo Rawson
Capitán de fragata Rodolfo Elizalde Pietranera
Capitán de fragata (T) Jorge A. Marguery
Capitán de fragata Carlos Gozzi

Delegación Tigre:

Presidente: Capitán de fragata Adolfo Bluthgen
Vocal: Capitán de navío médico Julio R. Mendilaharzu

Delegación Mar del Plata:

Presidente: Capitán de fragata César Poch

RENUNCIA VOCAL TITULAR DE LA C. D.

La C. D. ha aceptado la renuncia presentada por el vocal titular de la Comisión Directiva, contraalmirante Alberto P. Vago, designándose en su reemplazo al vocal suplente, capitán de corbeta (T) Omar R. Pagani.

ADQUISICIÓN MUEBLES PARA COMEDOR.

Conforme a lo resuelto por la Subcomisión de Proyectos y Construcciones, la Comisión Directiva adjudicó a la casa Mir, Chaubell y Cía., la licitación para la adjudicación de los muebles para el comedor en construcción.

NOMBRAMIENTO DE MIEMBROS DE LA “SUBCOMISIÓN HABILITACIÓN NUEVOS DORMITORIOS”.

Se resuelve designar a los señores capitanes Edgardo S. Andrew y José C. Gómez Ortega y teniente Mario Rodolfo Escudero,

para integrar la mencionada subcomisión, que preside el señor capitán Miguel R. Pérez Farías.

DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES CULTURALES DURANTE LOS MESES DE MAYO Y JUNIO.

Los actos culturales realizados fueron los siguientes:

a) Recitales coreográficos:

Jueves 3 de mayo—MAYA DEVI—Solista de danzas orientales.

Este recital se realizó en el Teatro Ateneo, mereciendo la más amplia aceptación del público que prácticamente colmó la sala (850 localidades). El arte de Maya Devi nos reveló una ductilidad y una personalidad extraordinarias. Única especialista en danzas orientales entre nosotros, realizó una serie de danzas y pantomimas de la India, China, Japón, Tibet, Bali, Java y Arabia. Fue una labor de gran categoría artística y todos los números fueron precedidos de un comentario previo.

b) Conciertos:

Viernes 11 de mayo — PHILIPPE ENTREMONT — Piano.

Viernes 22 de junio — RAÚL SPIVAK — Piano.

Estos dos conciertos fueron ofrecidos en el Salón de Actos del 2° piso de nuestro Centro, contándose en ambas oportunidades con numerosa concurrencia.

La presentación de Philippe Entremont, concertista extranjero de tournée por el país, representó un esfuerzo que es necesario hacer resaltar. Hay que tener presente que su recital en el Centro Naval fue el primero realizado en el país.

Pudo apreciarse desde su primera ejecución de la Fantasía y Fuga en sol menor de Bach-Liszt un sentido poco común de la unidad y una brillantez que lo coloca en los puestos privilegiados de los pianistas jóvenes. Al final de su concierto debió agregar una obra de Ginastera y un nocturno de Chopin. El público premió esta bella labor con sostenidos aplausos.

El recital de Raúl Spivak, concertista argentino de destacada actuación en numerosas ciudades del mundo, constituyó la reafirmación de sus grandes cualidades valoradas a través de un programa cuidadosamente seleccionado. Obras de Bach, Mozart, Chopin, Mendelssohn, Aguirre, Liszt y otros, encontraron una interpretación en la que este extraordinario solista, equilibró el sentido personal con lo puramente expositivo, demostrando una expresión a veces elocuente y otras llena de delicada e íntima poesía. El público aplaudió largamente su excelente actuación.

c) Exposiciones:

Del 21 al 25 de mayo - OLEGARIO MIKHNO - Dibujos marinos.

Esta exposición se realizó en la sala del 4° piso de este Centro. En la misma se trató de presentar, alternando con nuestras tradicionales exposiciones marinistas y clásicas, una muestra de dibujos a pluma en tinta china en la que el artista reunió toda la trayectoria universal de la comunicación en el mar. La exposición fue muy concurrida, debiéndose destacar que a la vez de interesante resultó de un alto valor educativo.

d) Charlas:

Viernes 8 de junio - ANA MARÍA CAMPOY y JOSÉ CIBRIÁN - Teatro.

Se realizó en el Salón de Actos del 2° piso de nuestro Centro. La presentación de Ana María Campoy y José Cibrián, actores de conocida y destacada actuación en nuestro ambiente, que desarrollaron un tema ameno e interesante, contó con una extraordinaria aceptación. Después de narrar algunos pasajes de su vida teatral, en la que pusieron de manifiesto su imponderable calidad interpretativa, nos ofrecieron una pequeña obra de Jardiel Poncela, como brillante broche a su singular actuación.

**ACTIVIDADES CULTURALES A REALIZARSE DURANTE
LOS MESES DE JULIO Y AGOSTO.**

Durante los meses de julio y agosto, se desarrollará el siguiente programa:

Viernes 6 de julio, a las 18,45 hs., en el Teatro Ateneo, Paraguay 920. Recital folklórico por el pianista y compositor *Ariel Ramírez* y su conjunto.

Lunes 16 de julio, a las 18,45 hs., en el Salón del 2° piso del

Centro Naval. Exposición de libros y artes plásticas uruguayas, "San Martín - Artigas". Clausura el viernes 27 de julio a las 19 hs. (El acceso a la sala es libre.)

Viernes 20 de julio, a las 18,45 hs., en el Teatro Ateneo, Paraguay 920. Representación teatral por el *Teatro de los Independientes*.

Lunes 6 de agosto, a las 18,45 hs., en el Salón del 2° piso del Centro Naval. Concierto de violín a cargo de *Henryk Szeryng*. (Las entradas deberán retirarse desde el lunes 30 de julio, de 14,30 a 19 hs., en este Centro.)

Lunes 13 de agosto, a las 18,45 hs., en el Salón del 4° piso del Centro Naval. Quinto Salón Anual de Pintura Marinista. Clausura el viernes 17 a las 19 hs. (El acceso a la sala es libre.)

Viernes 31 de agosto, a las 18,45 hs., en el Salón del 2° piso del Centro Naval. "La odisea de un tal Ulises", conferencia a cargo del *Profesor Guillermo Thiele*. (El acceso a la sala es libre.)

RESOLUCIÓN SOBRE EL HOTEL "SHELTON".

La Comisión Directiva, en su sesión del 2 de junio, resolvió la aprobación de la siguiente directiva general: "Tender a la autonomía total del Centro Naval. Por lo expuesto, el funcionamiento del Hotel «Shelton» se atenderá con recursos propios del Centro Naval, tanto en partidas como en personal."

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de corbeta farmacéutico Felipe Ángel Luis; capitán de corbeta I. M. Jorge J. Vázquez Garibay (reingreso) ; teniente de navío (T) Manuel Rubén Inesta; teniente de navío médico Rolando M. Morgavi; teniente de navío contador Héctor Andrés Paduan; teniente de navío ingeniero especialista Osvaldo Ezio D'aragona; teniente de navío Raúl Julio Almeida; teniente de navío contador Héctor A. Fantozzi; teniente de navío Juan M. Jiménez Baliani (reingreso) ; teniente de navío Héctor Antonio San Germán (reingreso) ; teniente de fragata médico Antonio Richa; teniente de fragata Horacio Muñoz Cabrera; teniente de fragata contador Rosbelio Juan Felize; teniente de corbeta Guillermo Enrique Estrada; teniente de corbeta Juan C. Gonella; teniente de corbeta aviador Eduardo Osvaldo Invierno; guardiamarina Miguel Oscar Catolino; guardiamarina Norberto Osvaldo del Pozo; guardiamarina Atilio E. Cattaneo; y guardiamarina contador Luis Norman Massa.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS.

Contraalmirante (T) Carlos Giavedoni; capitán de fragata (T) Juan S. Contreras y capitán de fragata contador Laureano T. Velasco.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Teniente coronel Luis M. G. Bianchi; teniente 1º Héctor A. L. Cocito; general de división (RA) Raúl A. González.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: Capitán de navío Guillermo Jones Brown y teniente de navío (T) Eduardo Burnier.

Por renuncia: Capitán de corbeta (T) Duilio Isola y teniente de corbeta Elíseo Enrique Vattuone.

Por aplicación del Art. 29º, inc. 1º, del Estatuto Social: Capitán de fragata (RE) Hugo Guillermo Guillamón.

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.



BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

BUENOS AIRES

Vol. LXXIV

JULIO-AGOSTO 1956

Núm. 629

SUMARIO

<i>¡Disiento! — Estévez</i>	143
<i>Celebración del sesquicentenario de la Reconquista. Exposición histórica en el Centro Naval y conferencia del escribano D. Oscar E. Carbone sobre "El Marqués de Sobremonte, en las Invasiones Inglesas"</i>	147
<i>La personalidad del Almirante Brown. — Etcheverry</i>	173
<i>Demarcación de límites con Chile en la región austral. — Martín</i>	189
<i>Camouflage naval. — Destéfani</i>	211
<i>Acerca del hombre normal. — Pessagno Espora</i>	219
<i>Compatibilidad entre un retiro militar y una jubilación civil. Fallo de la Cámara de Apelaciones del Trabajo, y antecedentes</i>	233
<i>Notas profesionales</i>	241
<i>Necrología</i>	265
<i>Asuntos internos</i>	271

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: Lunes y viernes, de 18 a 20.
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: Lunes a viernes, de 18 a 20.
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: Solicítarla 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

DIRECTOR:
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 513.471

JULIO - AGOSTO 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>	Renato V. J. Ares
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan Carlos Boschetti
Tesorero	<i>Cap. de Navío Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Cap. de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Frag. Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Ítalo Luciani
	<i>Capitán de Fragata I. M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermin López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calegari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Recaredo Vázquez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Musis Blanca
Vocales suplentes	<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo
	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Corb. (T)</i>	Omar R. Pagani
	<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Oscar D. Danglade
	<i>Capitán de Corb. (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Gonzalo Bustamante
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi
Comisión Revisora de Cuentas		
Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Luis G. Causone
	<i>Capitán de Fragata</i>	Jorge de Tommaso
Suplentes	<i>Cap. de Corbeta Dentista</i>	Eduardo R. Calero
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

SUMARIO

¡DISIENTO!	143
<i>Por él Contraalmirante Adolfo B. Estévez.</i>	
CELEBRACIÓN DEL SESQUICENTENARIO DE LA RECONQUISTA. EXPOSICIÓN HISTÓRICA EN EL CENTRO NAVAL Y CONFE- RENCIA DEL ESCRIBANO D. OSCAR E. CARBONE SOBRE “EL MARQUÉS DE SOBREMONTÉ, EN LAS INVASIONES IN- GLESAS”	147
LA PERSONALIDAD DEL ALMIRANTE BROWN.....	173
<i>Por el Profesor Fausto J. Etcheverry.</i>	
DEMARCACIÓN DE LÍMITES CON CHILE EN LA REGIÓN AUSTRAL...	189
<i>Por el Almirante Juan A. Martín.</i>	
CAMOUFLAGE NAVAL	211
<i>Por el Teniente de Navío Laurio H. Destéfani.</i>	
ACERCA DEL HOMBRE NORMAL.....	219
<i>Por el Capitán de Fragata Médico Mario A. Pessagno Espora.</i>	
COMPATIBILIDAD ENTRE UN RETIRO MILITAR Y UNA JUBILACIÓN CIVIL. FALLO DE LA CÁMARA DE APELACIONES DEL TRA- BAJO, Y ANTECEDENTES.....	233
NOTAS PROFESIONALES.....	241
NECROLOGÍA.....	265
ASUNTOS INTERNOS	271

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Renato V. J. Ares
Vocales	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani

Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
Vocales	<i>Capitán de Frag. Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Navío Contador.</i>	José S. Cárdenas
Vocal	<i>Cap. de Corb. Contador.</i>	Fernando Esquivel

Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos MUSÍS Blanca
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocal	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Fragata I.M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermín López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calegari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Recaredo Vázquez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo
	<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera
	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi

Delegación Tigre:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen
Vocal	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharzu

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	César Poch
------------	---------------------------	------------

Habilitación de

“Centro Naval - Alojamientos”

(Ex “Shelton Hotel”) - Córdoba 350 - Capital

INFORMATIVO

Se pone en conocimiento de los señores socios el Reglamento al que se ajustará el funcionamiento del hotel situado en la calle Córdoba 350 —Capital—, el que ha sido adquirido para reemplazar al Servicio de Dormitorios que estaba a disposición de los socios en el local social. El mismo ha quedado habilitado desde el 6 de agosto del año en curso, con la denominación “CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS”.

En la seguridad de que la Institución ha de brindar en lo sucesivo las comodidades exigidas por el número creciente de sus asociados, se pone en vigencia, con carácter provisorio, el Reglamento del “Centro Naval - Alojamientos”, el que a medida que la experiencia lo aconseje será modificado hasta llegar al definitivo, contando para ello con la opinión valiosa de quienes utilicen sus servicios.

Es indudable que, en un principio, la solución que involucra dicho Reglamento no será perfecta. A ello contribuyen principalmente los siguientes factores:

- a) Falta de experiencia en lo relacionado con la administración de un organismo de la naturaleza del que nos ocupa;
- b) Carencia de información estadística sobre las demandas no satisfechas de alojamiento en el local de Florida 801;
- c) Imposibilidad de calcular, “a priori”, la relación capacidad-demanda que determinará la habilitación del “Centro Naval - Alojamientos”.

La tarifa contribuirá a cubrir en gran parte —según sea la demanda— el presupuesto general de gastos de los alojamientos; su ajuste definitivo será consecuencia de la experiencia que se adquiera.

LA COMISIÓN DIRECTIVA.

CENTRO NAVAL

ALOJAMIENTOS

REGLAMENTO PROVISORIO

Todos los socios tienen derecho a ocupar los dormitorios, de acuerdo con las siguientes disposiciones:

Artículo 1° — Los pedidos de alojamiento serán dirigidos a la Intendencia del Centro Naval-Alojamientos (Córdoba 350, T. E. 32-4811), pudiendo hacerse personal, telefónicamente o por escrito, y serán atendidos por riguroso orden. La Intendencia dejará constancia de la fecha y hora de recepción del pedido a efectos de la asignación del turno.

Art. 2° — Se mantendrán a disposición de la C. D. cuatro dormitorios, para atender compromisos de carácter oficial. Estas habitaciones, mientras no sean requeridas con tal fin, podrán ser habilitadas para los socios con carácter precario.

Art. 3° — Los dormitorios podrán ser ocupados por un período ininterrumpido de 30 días; pasado este límite y siempre que haya alojamientos disponibles, los señores asociados podrán continuar ocupando los mismos, previa solicitud. Este plazo será a su vez renovable por períodos de igual extensión.

Art. 4° — No podrán solicitar alojamiento las personas enfermas; los señores socios que enfermaren estando alojados, lo pondrán en conocimiento de la Intendencia.

Será obligatorio el inmediato desalojo de todo socio que contrajera enfermedad de carácter infecto-contagioso.

Art. 5° — Al socio que hubiera hecho un pedido de alojamiento y no hiciera uso del mismo se lo reservará por el término de tres días, a partir de la fecha inicial del pedido. Pasado dicho plazo, se dejará sin efecto el mismo y se hará efectivo el cobro de los tres días de referencia.

Art. 6° — Ningún socio podrá transferir su alojamiento a otro.

Art. 7° — El socio que ocupe un dormitorio no podrá oponerse a que otro socio ocupe la otra cama, si no ha dejado previa constancia en la Intendencia de su voluntad de alojar solo y abonar la tarifa correspondiente. Tal derecho estará sujeto a las disponibilidades.

Art. 8° — Cuando fuere necesario habilitar los sofá-camas en piezas ya ocupadas, el Intendente requerirá la conformidad de los ocupantes de dichas habitaciones.

Art. 9° — Los señores socios que decidieran dejar las habitaciones deberán comunicarlo con suficiente anticipación a la Intendencia, procediendo a desocuparlas y a retirar el equipaje antes de las 12.00.

Art. 10° — No será permitido en los dormitorios recibir visitas de señoras o niñas, fuera de los casos en que por enfermedad del socio no pudiera hacerlo en la planta baja.

Art. 11° — Las cuentas serán obligatoriamente saldadas semanalmente o en oportunidad de dejar el alojamiento, si la ocupación del mismo fuera por menos tiempo. La Intendencia presentará las cuentas en un vale habilitado por la Tesorería, el que, suscripto por el socio, constituirá un cargo contra sus haberes.

El socio podrá abonar su cuenta mediante la entrega de un cheque a la orden del Centro Naval. Aquel que optara por saldarla en efectivo lo hará en la Tesorería del Centro Naval.

El personal de los alojamientos no está facultado para recibir dinero en efectivo.

Quando un socio se ausentare omitiendo el cumplimiento de cualquiera de estos requisitos, el Intendente dará cuenta de inmediato al señor Secretario de la C. D., quien sin más trámite procederá a regularizar la situación en la forma más conveniente.

Art. 12° — Los equipajes de los señores socios ocupantes de los dormitorios serán guardados en el depósito, debiendo estar precintados y/o cerrados con llave, o en su defecto vacíos.

Art. 13° — Los señores socios que se ausenten de sus alojamientos deberán dejar las puertas cerradas con llave, entregando la misma en portería.

Art. 14° — Los valores de los señores asociados podrán depositarse en la caja de seguridad a cargo del Intendente, quien otorgará el correspondiente recibo. El Centro Naval no se hace responsable por las pérdidas de los mismos en los dormitorios.

Art. 15° — Por razones de seguridad está absolutamente prohibido utilizar planchas, estufas, calentadores o elementos similares.

Art. 16° — En los dormitorios no será atendido el servicio de cafetería; éste funcionará en planta baja.

Art. 17° — Los deterioros producidos en el mobiliario, enseres, etc., causados por los socios, serán puestos en conocimiento del Intendente y reparados por cuenta del causante, con la debida intervención del señor Secretario de la C. D.

Art. 18° — Entre las 20,00 y 07,00 horas, los pedidos deberán hacerse por teléfono a portería.

Art. 19° — A fin de no perturbar el buen servicio, los camareros y ayudantes no serán utilizados para efectuar comisione» fuera de la casa.

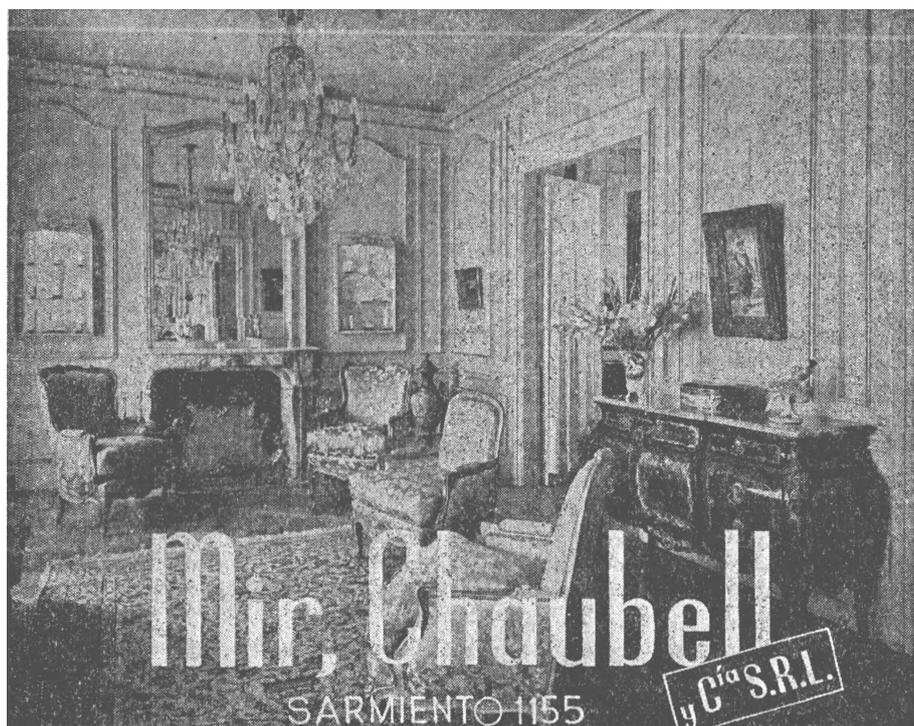
Art. 20° — Los señores socios podrán anotar en el “Libro de Sugerencias”, que estará a disposición de los mismos en la Intendencia, todas las deficiencias que observaren en el servicio, como así también toda iniciativa tendiente a mejorarlo.

Art. 21° — Los señores asociados abonarán la tarifa establecida por la Comisión Directiva.

Abobado en sesión de C. D. del SO de julio de 1956.

NOTA: Este Reglamento es provisorio y rige a partir del 6 de agosto de 1956.

En el comedor de “CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS”, Córdoba 350, se servirá por la noche, comidas a la carta a \$ 25 m/n. (precio fijo - laudo aparte), únicamente para socios y parientes.



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

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

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, v. domicilio.

LA DIRECCIÓN.

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIV

Julio-Agosto de 1956

Núm. 629

¡Disiento!

Por el Contraalmirante Adolfo B. Estévez

Entre los estudios sociológicos militares publicados por la “Revista Militar” cuentan dos trabajos del teniente general Dn. Benjamín Rattenbach: *El telón* y *Fenómenos post-revolucionarios*, de los cuales el segundo es, en cierto sentido, una continuación del primero.

El alto rango del autor en la jerarquía militar confiere a sus publicaciones, aunque ellas representen puntos de vista personales, la apariencia de manifestaciones semioficiales. Esta circunstancia me impulsa a expresar en estas cuartillas mi completo disenso con el substrato de ambos artículos.

Pienso que, si bien es cierto que los militares no debemos participar activamente en la vida política del país, no por eso habremos de dejar de vivir sus angustias, sus pesares, sus alegrías y sus preocupaciones, sin que esto sea motivo para que influyamos con las armas en las decisiones gubernamentales.

Estimo, además, que para que esa influencia pudiera ejercitarse no sería suficiente la disparidad de criterios en la apreciación de problemas de importancia más o menos grande; se requeriría un clima de resistencia que sólo puede nacer cuando los gobernantes se apartan positiva y deliberadamente de los altos intereses de la Nación; tendría que surgir, finalmente, un “jefe” que canalizara las voluntades, no con el rango que ostente, sino con prestigio real, con ánimo entero y con algún otro factor que, con certeza, al Campeador no le faltaba.

Seguramente los ilustres constituyentes de Santa Fe, cuando estamparon lo referente a la Constitución en el artículo 21, no tuvieron la más remota intención de excluir de su cumplimiento a los militares; quizá, por el contrario, apreciaron que serían ellos los que habrían de constituir el núcleo en torno del que se congregarían los otros ciudadanos ansiosos de defender el espíritu de nuestra Carta Magna; si tal fue el caso, ciertamente no han errado: los hechos lo han mostrado.

Estimo que no es necesario "haber sido instruido a razonar políticamente" para percibir claramente las violaciones de la ley, cuando no se trata de sutilezas jurídicas, sino de groseros atropellos que afectan tanto a la libertad humana como al decoro de la Nación.

Disiento totalmente de que se acepte que los problemas de familia puedan o deban incidir en la decisión para el cumplimiento de lo que cada uno aprecia que es su deber. Nadie duda que el pan es imprescindible para la vida —material e intrascendente—, pero si cuidamos de proceder como realmente toca a cada cual, si tratamos de ser cabalmente acreedores a él, ya Dios ha de encargarse de dárnoslo cada día.

Construyamos para el militar, frente a situaciones de esta clase, un esquema de vida áspero, duro y difícil, que, en su momento, nuestra humana flaqueza se encargará de tornarlo más dulce, más amable y menos altivo. Tal vez la imagen de una olla magra, de un bienestar material quizá precario, contribuya a alejar de las filas a aquellos que acudieron a ellas movidos por una vocación espúrea. Tengamos presente siempre que sólo este renunciamiento eventual puede permitirnos aspirar a algo que debe ser para nosotros ciertamente más importante: formar parte, con derecho, del estamento militar.

Es evidente que un clima de orden y de tranquilidad contribuye siempre a facilitar la reconstrucción después de la brega, pero es menester que jamás olvidemos, sobre todo que jamás lo olviden los más jóvenes, que nuestra patria padeció doce años de tiranía y de oprobio, quizá porque en las fuerzas armadas había muchos hombres que "consideraron sinceramente hacer cumplido con su deber al no participar en la revolución".

Creo que no es privativo de las épocas post-revolucionarias, aunque es posible que en ellas sea más común, que existan hombres sedientos de venganza por agravios reales o supuestos, personas que luchan deslealmente por posiciones personales socavando

las ajenas, funcionarios incompetentes y pretenciosos, y también, resentidos afectados del complejo de frustración; pero creo firmemente que este hecho real en ninguna forma debe imponer la rehabilitación de delincuentes por indiferencia, por la sola causa de que sean hábiles para una tarea definida.

Finalmente, en cuanto a la puja por la preeminencia entre las diversas fuerzas armadas, no creo que sea normalmente una consecuencia de alguna revolución; un ejemplo patente y actual lo proporciona la que existe en los Estados Unidos, de cuya estabilidad institucional parece difícil dudar. Pero tal lucha no resulta, acaso, del interés leal, bien intencionado y de alta calidad, de cada una de ellas por resolver su problema parcial y específico con los dineros, siempre insuficientes, que el erario público asigna a la defensa nacional en tiempos de paz. Seguramente no ha de haber siquiera un cadete, en cualquiera de los institutos de formación, que ignore que las tres fuerzas constituyen un sistema único, y que no habrá situación de guerra que no reclame la más íntima y completa colaboración.

A bordo de *La Argentina*, 15 de agosto de 1956.



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.

Celebración del Sesquicentenario de la Reconquista

Exposición histórica y conferencia en el Centro Naval sobre las Invasiones Inglesas

**INAUGURACIÓN DE LA EXPOSICIÓN Y PRESENTACIÓN
DEL CONFERENCIANTE, ESCRIBANO D. OSCAR E. CAR-
BONE, POR EL CAPITÁN DE NAVÍO CONT. D. HUMBERTO
F. BURZIO, EN NOMBRE DEL “CENTRO NAVAL”**

(9 de agosto de 1956)

El Centro Naval, cuya honrosa representación asumo, expresa su viva complacencia por este acto inaugural de la exposición histórica de las invasiones inglesas y le es grato presentar al conferenciante de esta tarde, escribano don Oscar E. Carbone, que hablará sobre ese episodio marcial de nuestra historia, haciendo público, a su vez, la satisfacción con que ha accedido al pedido de la Comisión Nacional de Homenaje y Monumento a los Héroes de la Reconquista y Defensa de Buenos Aires, que preside el señor Manuel J. Calise, de celebrar en su sede tan fausto acontecimiento.

Asimismo, en mi carácter de presidente del Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades, debo expresar la adhesión de esta corporación, cuyos miembros, escribano don Oscar E. Carbone, doctor Bonifacio del Carril y señores Alberto Doderó y Juan G. Maguire, han cedido valiosas piezas históricas de su propiedad que ha hecho posible la muestra evocativa preparada. Los museos Histórico Nacional y Naval han aportado también algunas piezas, que la completan en otros de sus aspectos.

El Centro Naval aprecia en alto grado la inestimable y desinteresada colaboración de esos distinguidos ciudadanos, cuya labor practicada en silencioso recogimiento constituye paradigma conducta de amor a la tierra, que con sus colecciones inteligentemente

formadas prestan un incalculable servicio a la patria y a su acervo cultural histórico.

Los objetos y papeles reunidos pacientemente con sensibilidad patriótica y salvados de una probable pérdida o destrucción, hacen revivir añejos episodios de tiempos de gloria y sugieren y alimentan puros ideales, que es deber nuestro preservar y mantener en el presente para entregar al porvenir, ya que en esencia constituyen los heredados sin mácula de nuestros mayores.

El cariño puesto en la reunión de las cosas del pasado, cuya prueba tangible es la muestra que se inaugura, tiene en los coleccionistas cierto origen virgiliano, que lo confirma la sentencia del famoso poeta latino, contenida en sus *Églogas*: “Trahit sua quemque voluptas”, cada uno tiene una inclinación que lo lleva.

Esta inclinación, que arrastra con fuerza irresistible, es el sentimiento patrio por el pasado que palpita y llega a nuestros días en las variadas y policromas formas de cuadros, impresos, láminas, objetos, medallas, etc.; que surge con toda la fuerza de su idealidad en ciertos espíritus, que se manifiesta en el afán de reconstruir la historia juntando esas pruebas materiales, pero poniendo en ellas una sentida vocación y una generosa pasión, que al estimularse recíprocamente dan una fisonomía propia e inconfundible a la obra que realizan, materializando un ideal patriótico que vibra en sus almas.

Todos los esfuerzos que tienen por meta a la patria y a su cultura deben ser auspiciados y elogiados en su justa medida. Es por ello que el Centro Naval no hesitó en prestar su apoyo moral y material a esta exposición y le es muy grato expresar su agradecimiento a los señores expositores que la han hecho posible y cree un deber de justicia reconocer el significado trascendente de la selección hecha y los años de ímproba labor y sacrificio que han demandado a sus propietarios la formación de esos conjuntos.

La persistencia en ese esfuerzo racional e inteligente, trae a la memoria el pensamiento de Goethe: “Yo venero a todos aquellos que hacen lo que quieren, que persiguen sin tregua ni descanso el objeto de sus desvelos, que conocen los medios más adecuados para obtenerlo y lo emplean con oportunidad.”

La oportunidad ha llegado al evocar las glorias del pasado con los objetos que se exponen, que recobran cálida vida al salir del descanso de bibliotecas y vitrinas, para convertirse en fuentes de tradición y meditación, exaltando y dilatando el alma del observador con la historia que reflejan.

El Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades, por intermedio de sus miembros de número ya mencionados, que gentilmente han facilitado de sus colecciones las piezas relativas a las invasiones inglesas, cumple, con la exhibición, el sugestivo lema que le sirve de enunciado desde su fundación en el siglo pasado, que es la razón de su existencia orgánica: “Amantes de la verdad, buscamos la luz entre las reliquias del pasado”.

Destacamos entre esas reliquias que nos hablan de gloria marcial, una cantidad de bandos ingleses y porteños, la espada de Beresford, un fusil del regimiento 71 de Highlanders, de aquel famoso e invencible hasta que pisara las playas del Río de la Plata; el rarísimo ejemplar del poema heroico *El triunfo argentino*, de Vicente López y Planes, el autor de la letra de nuestro Himno, que fuera capitán de la legión de Patricios de Buenos Aires; la colección completa de “La Gazeta de Madrid”, de 1807, que perteneciera a Santiago de Liniers; el oficio del glorioso Reconquistador dirigido al vencido general inglés, enrostrándole en términos severos la equívoca interpretación que daba a la rendición y recordándole que era a discreción; la banderola del regimiento de Migueletes y un banderín guión del regimiento 71; una serie de folletos impresos en Madrid, Bogotá y México dando cuenta de la defensa y reconquista de la ciudad; la valiosa serie de acuarelas de los uniformes militares de la época; las medallas troqueladas en Santiago de Chile y Potosí, conmemorando la derrota del invasor y especialmente la acuñada en la primera de las ciudades citadas, por encargo de la señora madre del general Lavalle que, enterada del triunfo, la batió de su peculio en homenaje a los valientes e ilustres defensores de Buenos Aires, estampando la leyenda: “Pudistes sorprehenderme pero no vencerme” y aquella otra, con la sugestiva réplica: “El Río de la Plata al río Támesis responde”.

Todos esos recuerdos y cientos más, que la pátina del tiempo les ha impreso la marca de gloria, se muestran en la exposición que el Centro Naval, con unción patriótica, desde hoy, abriendo sus puertas, presenta a la observación ciudadana.

Cedo ahora la tribuna en su nombre al señor Carbone, que disertará sobre un aspecto de la primera invasión inglesa, trayéndonos desde secular penumbra algunos de sus antecedentes, en un enfoque personal que es fruto del análisis que ha hecho de los documentos que ha facilitado para la exhibición.

Señor Carbone, quedáis en el uso de la palabra.

El Marqués de Sobremonte, en las Invasiones Inglesas

CONFERENCIA DEL ESCRIBANO D. OSCAR E. CARBONE

El 24 de junio de hace 150 años y a esta hora, la modesta y recatada Buenos Aires, de 60.000 escasos habitantes, vibra de entusiasmo y emoción.

Un acontecimiento de singular importancia social mantiene en tensión los ánimos.

El señor Virrey, marqués de Sobremonte, y su dignísima esposa, doña Juana María de Larrazábal, ofrecen a su hija Mariquita, en el día de San Juan, una singular recepción con motivo de su compromiso matrimonial con el aristócrata funcionario don Juan Manuel Marín. Los salones del vetusto edificio del fuerte, residencia virreinal, ofrecen el aspecto de los grandes acontecimientos que conmueven el tranquilo ambiente colonial. Las luces de los candelabros y espejos de las cornucopias resaltan la tersura de los brocados y el majestuoso dosel de platerescos adornos, con oro a la hoja, dan al ambiente la suntuosidad que requieren los moradores, el lugar y las circunstancias.

Lo más calificado de la ciudad ha sido invitado al banquete —sin precedentes, apunta Groussac—: junto a las sedas severas de las señoras mayores, salpica de blanco, rojo y celeste de bullicioso conjunto el empuntillado atavío de las jóvenes, realzado por la blancura de sus carnes en flor. Los elegantes llevan el cabello “a lo Tito” y visten el apretado pantalón de ante con bota vuelta, frac y solapas sobre el recamado chaleco blanco, con chorreras y puños de encaje; zapatos de charol con grandes moños de seda anudados por repujadas hebillas de plata, y en el ojal la flor que realza el atuendo, prendida con esmero por cariñosas manos de mujer.

Serían las siete de la noche cuando, terminada la recepción, los invitados y anfitrión, en polícroma caravana precedida por los negros que alumbran el camino, cruzan en diagonal al noroeste la polvorienta y desolada plaza. Cuando el sendero enfrenta el lóbrego hueco de las ánimas (hoy Banco de la Nación), la comitiva sigue al norte su camino por la calle de la Merced (Reconquista actual), hasta llegar al cruce de la llamada San Martín (hoy Cangallo), deteniéndose frente a la iglesia. Allí levanta sus lisos muros de tosca fábrica, un edificio indefinible con aspecto de corralón. Un ancho portón de pino, de sencillo estilo colonial, por la

calle de la Merced, franquea la entrada a un pequeño zaguán ambientado por una reja que protege la boletería: al fondo, una gruesa y oscura cortina de pana aísla esta entrada del salón, cuyos toscos bancos de pino, dispuestos en formación paralela desde el proscenio hasta el pasillo opuesto que lo circunda, o sea el gallinero, forman el “patio” o “platea”.

A los costados y fondo, tres pisos, dos de palcos y la cazuela arriba, dan marco al proscenio con sus candilejas y concha para el apuntador y a su filo, el gran telón que se oculta arriba tras una rompiente de lona que ostenta la leyenda del marqués de Cuéllar, “Es la comedia, espejo de la vida”. Tal era la sala de la Casa Provisional de Comedias, único teatro a la sazón de la ciudad de Buenos Aires.

La expectativa es enorme; la sala, desbordante, está en el apogeo de sus más memorables sesiones. Todo lo notable de la ciudad está presente; deslizando la vista por palcos y cazuela, se descubre a los de Álzaga, Santa Coloma, Sarratea, Viamonte, Villanueva, Rezabal, Basualdo, Peña, Balbastro, Anchorena, Ocampo, Sánchez de Velazco, Belgrano, Pueyrredón, Saavedra, Sáenz Valiente, etcétera. Al fin, en medio de tanta expectativa, se anuncia la llegada del señor Virrey y su familia. La sala resplandece como nunca: como que se acaba de sustituir el alumbrado tan incómodo de las velas de sebo por las modernas lámparas de aceite, ubicadas en el antepecho de los palcos balcón.

El Virrey, después del ceremonial de estilo, hace su aparición en el gran palco del gobierno, ubicado al centro, frente al escenario, flanqueado a la derecha por el del muy ilustre Cabildo y a la izquierda por el de la Real Audiencia.

La orquesta de ocho morenos clarineros municipales ataca un paso marcial a la entrada del Virrey. Levántase luego el telón para representarse por primera vez *El sí de las niñas*, comedia de Moratín estrenada en enero anterior con gran éxito en el Teatro de la Cruz, de Madrid.

Todas las miradas, saludos y reverencias convergen al palco oficial; se sigue con insistencia el movimiento y detalles de sus ocupantes; por eso se descubre de inmediato cómo, al iniciarse el segundo acto de la comedia, un edecán sumamente excitado penetra en el palco del Virrey extendiéndole dos pliegos.

El hecho no da lugar a dudas... algo grave, inusitado, ocurre... Pero cuando se ve con estupor que el Virrey, después de dar los pliegos a su futuro yerno, sale apresuradamente de la sala

y tras él los soldados que le hacen guardia de honor, el público abandona precipitadamente el teatro y aunque oficialmente nada se sabe, se vislumbra, se presiente todo, lo inaudito:...¡¡la invasión extraña ante la ciudad inerme!!!

Del palco de los Pueyrredón, ocupado por varios jóvenes, se ve salir apresuradamente al mayor de los hermanos, seguido de José Cipriano y Juan Andrés, Manuel Arroyo y otros amigos. Es Juan Martín de Pueyrredón, que va a tomar la delantera en defensa de su ciudad; es el procer ilustre que desde ese día memorable abandona las blanduras de su hogar patricio y el cuidado de sus acreditados negocios, para consagrarse, sin retaceo alguno, a la salvación de la patria. Acaudilla a sus paisanos, dirige a sus amigos, facilita sus caudales y se convierte a los pocos días, al lado de Liniers, en el abanderado del pueblo reconquistador.

* * *

La invasión inglesa de 1806 configura la paradoja sin igual de nuestra historia.

La enmarañada madeja de sus sorprendentes episodios depara a cada paso la solución de lo inesperado. Todo en ella es tornadizo, cambiante, inseguro; en este drama de lo sorprendente, ninguno de sus actores, desde el comienzo hasta el final, da un paso definitivo con orientación determinada. Todo está sujeto a las mil revueltas del camino. Peculiaridad tan extraordinaria domina en estos raros episodios, hasta el propio desenlace.

Si se inquieren cuándo terminan las invasiones, no se estará en lo exacto al precisar las fechas del 12 de agosto del seis y 5 de julio del siete, porque si es cierto que la materialidad del triunfo se concreta en esos días gloriosos, sus consecuencias se proyectan en el tiempo con gravitaciones decisivas que horadan el acontecer definitivo de la historia de América.

Una expedición de 1.560 hombres disciplinados en cuerpos veteranos, con generales, jefes y oficiales, con elementos y aparato del ejército regular, invade un país, sin mandato oficial de su gobierno.

Una escuadra surca los mares de varios continentes, impulsada sólo por la mente inquieta y ambiciosa de un comodoro aventurero que logra complicar a jefes y oficiales de limpia trayectoria.

Un mandatario de brillante carrera militar, con 44 años de servicios distinguidos, entrega su ciudad sin resistencia alguna; impide al pueblo hasta el uso de las armas y huye, cuando debiera

ser el alma de la defensa que, por militar y por virrey, le corresponde.

El desconocimiento de las finalidades de la invasión, que promueve en ciertas oportunidades el acercamiento a los propios invasores, ora de europeos, ora de nativos, en que se divide el pueblo invadido. La reconquista de la ciudad por elementos populares, al margen de sus legítimas autoridades. La destitución del jefe del Virreinato para sustituirlo por el caudillo que devolviera su ciudad al pueblo y, por último, sus extraordinarias y lejanas consecuencias, son, entre otras, las mil sorpresas de este singular episodio de la historia argentina.

* * *

Del teatro, Sobremonte se dirigió al Fuerte a tomar las desatentadas medidas de defensa por todos criticadas.

Actores directos, contemporáneos, críticos e historiadores, con rara uniformidad, sostienen y prueban la ineptitud, cobardía y hasta traición del Virrey en tan aciagas circunstancias.

Nada más impresionante y convincente, a este respecto, que las memorias de Mariano Moreno, por la severidad de su juicio y el dolor de su alma: “No describo —dice— noticias vagas ni me detengo en la corteza de las cosas con que el vulgo se deslumbra. He tenido proporciones de profundizar y cerciorarme de los pasajes más ocultos; y tengo la satisfacción de desafiar a la comprobación de los hechos, al que se mostrase descontento con mi relato. No me valgo de la libertad de escribir que me ofrece el nuevo gobierno; guardo la mayor moderación que las circunstancias exigen; y si mi pluma estampa algunas *inreparaciones*, es *contra sujetos que han sufrido y merecido públicos insultos de todo este pueblo*”... “Yo he visto en la plaza llorar muchos hombres por la infamia con que se les entregaba; y *yo mismo* he llorado más que otro alguno, cuando, a las tres de la tarde del 27 de junio de 1806, vi entrar 1.560 hombres ingleses que, apoderados de mi patria, se alojaron en el fuerte y demás cuarteles de la ciudad.”

¡Señores! Ésta es la solemne confesión del tribuno de Mayo, del hombre que en seis meses y medio de gobierno patrio señaló para siempre la meta de los ideales democráticos de la argentinidad. Es el numen luminoso, que en las horas oscuras de nuestro destino, desde el fondo del mar se eleva hasta nosotros para reseñarnos el ámbito sagrado donde se forjan las libertades que hacen de la vida la dignidad del hombre.

Otro testigo presencial, don Ignacio Núñez, en sus *Noticias históricas* publicadas por su hijo, don Julio Núñez, en 1857, en el extenso relato que hace de las invasiones afirma la despreocupación, atolondramiento y hasta traición del Virrey.

Historiadores posteriores, entre los clásicos Seguí, Mitre, López, Domínguez y otros, refirman el concepto con que ha pasado a la posteridad la infeliz actuación de Sobremonte en las postrimerías de su gobierno.

Sin embargo, el estudio detenido de su conducta nos mueve a presentar un nuevo aspecto de su intervención en estos episodios. Aclaremos, desde ahora, que propondremos únicamente hipótesis basadas en presunciones graves, concordantes y precisas, como lo quieren las normas procesales.

Debemos, pues, reabrir el juicio a Sobremonte, en base a la interpretación que hacemos de hechos conocidos. No aportamos documentos nuevos que pudieran definir nuestras conclusiones; son los ya estudiados, considerados a la faz de una nueva filiación histórica.

Los antecedentes de Sobremonte lo califican de militar de carrera, distinguido y experto. Nacido en 1745, ingresa como cadete en las guardias reales, a los 14 años; asciende a teniente de infantería en 1761, prestando servicios en Cartagena de Indias, durante tres años. Vuelto a España en 1764, es trasladado a Ceuta como agregado al regimiento de infantería de Victoria. En 1769 es ascendido a capitán, para más tarde pasar a Puerto Rico, en cuyo destino sirvió cinco años. En 1776 es nombrado, en comisión, secretario de la Inspección General de Infantería, cuando por real orden, en 1779 se le designa para ocupar el cargo de secretario del Virreinato de Buenos Aires, del que se hace cargo el 1º de enero de 1780.

Torre Revello, de donde he sacado los datos que anteceden, transcribe en su documentada obra *El marqués de Sobremonte*, una carta del Virrey Vértiz, el más distinguido y probo de los funcionarios de la Colonia, al ministro Gálvez, en la que dice: “Reco-
“ nozco al marqués de Sobremonte, actual secretario de este Virrei-
“ nato, todas las calidades necesarias para el gobierno de Salta;
“ su buena conducta me es constante y notoria a todos: *su inteli-
“ gencia en asuntos militares, cabal*; su desempeño en lo que está
“ a su cargo, pundonoroso, activo y muy eficaz y le descubro tam-
“ bién una particular inclinación a la formación de estos cuerpos
“ de milicia y a cuanto concierne para su arreglo, tratando estas

“ materias con perfecta inteligencia, que agregadas las calidades
“ de su edad, robustez y ágil salud, con más los conocimientos que
“ ya tiene adquiridos del manejo de estas Provincias, todo contri-
“ buye a que por el mejor servicio del Rey, se le destine al mando
“ de dicho gobierno.”

Sobremonte no fue a Salta, pero se le nombró gobernador intendente de Córdoba en 1783, año en que pidió al Rey su ascenso al grado de coronel.

La intendencia de Córdoba de Sobremonte fue ejemplar; se le recuerda y estima hoy como uno de sus grandes y progresistas gobiernos, y por lo que hace a su especialidad, su actuación en la lucha contra los indios fue notable, creando líneas de fortines y defendiendo con singular eficacia las fronteras.

Sus milicias hacían un total de 1.539 hombres en Córdoba solamente y era la mejor gente de toda la provincia.

En 1797 deja la gobernación de Córdoba a Nicolás Pérez del Viso y se traslada a Buenos Aires para hacerse cargo de la Subinspección General de tropas veteranas y de las milicias del Río de la Plata. Hace campañas en el Uruguay, luchando con los portugueses, que avanzan siempre que encuentran posiciones vulnerables. Su desempeño fue eficaz, pues hizo retroceder a los enemigos más allá del Yaguarón.

En 1804 quedó vacante el virreinato por fallecimiento de Joaquín del Pino. El sobre que custodia el nombre de quien ha de sucederle, favorece a don Juan Antonio Montes, pero éste ya había fallecido. Abierto el segundo, resulta designado el marqués de Sobremonte, a quien la Audiencia pone en posesión provisoria del cargo el 28 de abril de 1804.

Está ya elevado al solio del Virrey, don Rafael de Sobremonte, experto funcionario y experto militar. Conoce estas tierras de Indias como nadie y su carrera cumplidamente, según la fama pública.

¿Es concebible que desde la cumbre de tan brillante carrera se desplome su prestigio, por ineptitud? ¿Pudo existir cobardía en él? ¿Pudo ser traidor a su Rey, después de 44 años de servicio ejemplar y cuando había culminado su carrera civil y militar? No lo creemos. Consideremos, pues, la posibilidad de otras causas.

A mediados de 1804 llegó a Buenos Aires un célebre aventurero irlandés, llamado James Florence Burke, con frondosa actuación como espía, siendo además capitán del ejército inglés. En

Europa, en América con los realistas y con los patriotas, en todas partes intrigaba sirviendo su causa tan cambiante como los vientos.

Su actuación es enorme, interminables sus andanzas; para nuestro propósito, baste recordar que de sus propios relatos surge que se había embarcado en negocios comerciales con Buenos Aires, habiendo formado una conexión comercial que llegó a ser una de las causas que eventualmente llevaron al establecimiento de la Independencia. “No sabemos —anota Roberts— qué negocios se-
“ rían, aunque probablemente fuera en cueros, en sociedad con
“ O’Gorman.”

En poco tiempo, Burke frecuentaba asiduamente la residencia del Virrey y ha quedado comprobado que sus confidentes fueron Rodríguez Peña y Castelli, siendo más que probable que conociera y tratara a Belgrano, Vieytes, Irigoyen, Warnes, Maestre, Esquereña, al sentir de Roberts.

Y era, además, muy amigo de otro personaje de gran gravitación, don Guillermo White, estadounidense, introducido en Buenos Aires en 1797.

La actuación tan intensa y proteica de White se manifiesta en todas las actividades lucrativas posibles e imposibles, legítimas o ilegales: armador, contrabandista, negrero, financista, capitalista, prestamista, usurero; lo fue todo en el ambiente calmo de la ciudad colonial; todo lo hacía don Guillermo; todo lo que pudiera enriquecer su patrimonio a cualquier costa.

Amigo y enemigo de tirios y troyanos, frecuentaba los ambientes peninsulares y conspiraba, al mismo tiempo, con los patriotas. Cuando vislumbró la posibilidad de una invasión inglesa, don Guillermo dirigió sus especulaciones hacia ese lado y resultó un eficiente colaborador de Beresford. Fue agente de presas, proveedor en Buenos Aires y Montevideo de elementos para el ejército inglés, su espía, su asesor, su traductor, su intérprete, su consejero.

¿Qué interés le guía? El lucro. La hipertrofia de sus arcas impulsa las maquinaciones y es la medida de su acción; trabajó sin descanso para los invasores; conspiró para los patriotas y aconsejó a los funcionarios europeos hasta que fueron descubiertas sus desaprensivas intrigas.

Moreno, refiriéndose a las autoridades españolas, dice en un pasaje de sus recordadas memorias: “Su absoluta ignorancia fue
“ tanta, que tratando ya de formar la capitulación, no hubo entre
“ todos ellos quien supiera extenderla y se vieron precisados a va-
“ lerse de un comerciante.” Este comerciante era White: tal fue su predicamento, tal su prestigio de correcto y leal.

Por lo que hace a los patriotas, Roberts dice con todo fundamento: “Nada sabemos del ánimo de los patriotas esa noche del “ 25, en vista de esta invasión de los ingleses que hacía tiempo “ esperaban para libertarlos de España y de la que sin duda *tenían* “ *noticias por White*, pero lo que nunca pudieron suponerse era “ que la expedición venía con miras al botín y sin autorización del “ gobierno inglés y, por lo tanto, sin instrucciones para iniciar una “ política franca de independencia, lo que poco después los obligaría “ a combatir contra ellos por la reconquista.”

Por otra parte, se supone que los ingleses, una vez desembarcados, recibieron la colaboración de jinetes enviados por White para la elección de los mejores caminos a la ciudad.

En la noche del 27, tomada la ciudad, cenaban en la Fonda de los Tres Reyes, calle del Santo Cristo, los oficiales ingleses libres de servicio, quienes comentaban la conferencia celebrada esa tarde en el Fuerte entre José Ignacio de la Quintana, delegado del Virrey, Beresford, White y otros. No fue, pues, misterio para nadie la conducta irregular de White, por cuyo motivo se le redujo a prisión en el Salto, de donde logró escapar, siendo nuevamente detenido en el puerto de Montevideo a bordo de una zumaca.

Al incautarse de su equipaje las autoridades, se encontró numerosa correspondencia de White, referente a sus múltiples negocios, pero también con muchas otras, una en inglés del general Beresford al general Auchmuty, cuya carta, extractada en la obra de Roberts, voy a leer in extenso, tomada del mismo expediente que obra en mi poder. La carta, escrita durante el cautiverio del general inglés, dice así: “Villa de Luján, febrero seis de mil ochocientos siete. Querido general: A Vd., que conoce el celo en el “ servicio de mi soberano, no debo ofrecer a Vd. argumentos para “ probar lo sincero que le congratulo sobre la conquista que acaba “ de hacer y espero que ella prontamente tumbará a nuestro alivio. “ Los oficiales de mi pequeño ejército y con quienes comunico diariamente, están todos buenos y con elevado espíritu por las glorias que Vd. nos manda; digo todos buenos, pero debía exceptuar “ al desgraciado Ogelise, quien, como tengo ya informado al comandante en jefe de Maldonado, ha sido vilmente asesinado.

“ *Sus fuerzas*, mi querido general, son de mucho muy pequeñas para quedar seguro y poder Vd. intentar alguna cosa a este “ lado del río, a menos que se pueda hacer algo por convenio. “ Y de que sea así hai muchas esperanzas: un cierto personaje “ grande, parece estar muy deseoso de ponerse él mismo al lado “ derecho de cuestión. Cuando le digo a Vd. que no es L. S., no

“ podrá Vd. dudar quién quiero decir. Instruido, como Vd. puede
“ ser por el señor Home respecto al estado del carácter público en
“ Buenos Aires, siento el decirle que, no obstante todos mis esfuer-
“ zos, no he encontrado a ninguno que se atreve a tratar con L.
“ Todos dicen que es *incorruptible*. Un neutral muy ingenioso,
“ quien estuvo detenido como prisionero en este vecindario, pero
“ quien tengo entendido acaba de escaparse en busca de una grande
“ propiedad que tiene en Montevideo, le tenía hablado sobre esto
“ anteriormente, haciéndole unas ofertas extraordinarias si él
“ quiere ser el negociador en este asunto, pero su escrupuloso
“ atractivo a su carácter neutral, hizo que mi aplicación fuese ente-
“ ramente abortiva. Este neutral en cuestión (el señor White, de
“ Boston) *me ha sido muy fuertemente recomendado por sir Home*
“ *Popham*. Él me ha asegurado que *cuando lo conoció en la India*,
“ era dueño de grandes intereses y no duda que los de Montevideo,
“ por el recobro de los cuales está pleiteando, son realmente suyos.
“ Como amigo y neutral (aunque sospechoso de ser alguna cosa
“ de más atractivo al lado español), ha sido gustoso en una capa-
“ cidad civil de buscar su vida entre nosotros, seguramente en
“ proveernos de víveres, etc. A los departamentos de los comisa-
“ rios nos ha hecho servicios, los cuales me inducen el recomen-
“ darla a Vd. para que lo emplee en lo mismo y asimismo el *reco-*
“ *mendar a Vd. la protección de su causa*. Él parece ser un comer-
“ ciante muy bien informado y de una grande industria y acti-
“ vidad. Sin embargo, espero ver a Vd. pronto en Montevideo por
“ un canal que por ahora no quiero manifestar; no obstante, me
“ alegraré de tener noticias de Vd. por el retorno del contador.
“ Quedando, querido general, su verdadero y humilde servidor. —
“ *W. C. Beresford*, brigadier general señor Samuel Auchmuty, etc.”

Esta carta, de tanto interés para nuestro estudio, demuestra en concreto:

a) Que los ingleses que vinieron por el tesoro tan apetecible a Popham, deseaban de muy buenas ganas quedarse con estas colonias definitivamente;

b) Que las posibilidades de hacer algo por el *convenio* a que se refiere la carta, únicamente podían tramarse engañando a los patriotas que perseguían su independencia, haciéndoles creer que los ayudarían a obtenerla, cuando sus designios eran conquistar para Su Majestad Británica estas colonias definitivamente;

c) Que las iniciales L. S. corresponden a Santiago Liniers, a quien nadie se atreve a proponerle una actitud traidora contra su soberano. A Beresford le merece Liniers el calificativo honroso

de incorruptible. Y bien, señores, si Liniers mereció tan alto concepto al general inglés, no pudo éste considerarse engañado, como lo sostuvo a raíz del simulacro de capitulación que le arrancara con el propósito de justificarse ante las autoridades de su patria. Se desvanecen así todas las inculpaciones y recriminaciones hechas a Liniers por los jefes ingleses y queda, como verdad incontestable, la interpretación dada por éste a los hechos que motivaron el incidente;

d) Que el neutral escrupuloso, o sea White, no haya querido encargarse de las negociaciones con el gobierno de Liniers, es lógico, porque después de la invasión su juego en favor de ambos adversarios fue prontamente descubierto;

e) Que se desprende del párrafo siguiente que Sir Home Popham era, de antiguo, muy amigo de White, con quien tuvo relaciones íntimas en la India. Se ha dicho también que Popham, a raíz de algunos negocios, le era deudor a White de una crecida suma de dinero. Debemos recordar, señores, para su momento oportuno, esta amistad y este interés de Popham por White;

f) Que, a pesar de las recomendaciones que Beresford hace a Auchmuty de su amigo White, no deja de prevenirle que, llegado el caso, también éste se incluía del lado de los españoles, caracterizándole de falaz y traicionero... pero, a pesar de todo, son tantos los servicios que este hombre astuto y poderoso puede prestar a la causa británica en estas tierras de América, que se permite recomendar al general Auchmuty de hacer inclinar la balanza de la justicia en favor de White en Montevideo.

Así teje su tela el hombre-araña. En épocas de ruina y desconcierto, mientras el pueblo llora sus tragedias, él acrecienta cada día sus caudales con la abundante oportunidad de sus miserias.

* * *

Y ahora volvamos a Sobremonte.

Estando en Montevideo a fines de 1805 para fortificarla, en vista del temido ataque inglés, don Juan Manuel Marín, ayudante, primo y futuro yerno de Sobremonte, escribe a su novia una carta que dice así: “Montevideo, 26 de diciembre de 1805. Amabilísima
“ Mariquita mía: Acaba de fondear en este puerto una fragata
“ americana y Altolaguirre ha recogido de a bordo tres envoltorios
“ que lleva Michelena para entregar a nuestra madre y también
“ me ha dicho que trae un famoso forte-piano para ti, el cual ha
“ quedado en recogerlo y remitirlo con otros encargos para tu
“ Madre y el piano para ti, el cual aunque no toques, servirá para

“ adorno de la primera Mariquita que tengamos, como espero...
“ etcétera.”

Esta carta, que muestra evidente el contrabando, tiene una postdata del propio marqués para su esposa, que dice así: “Amada
“ Juana e hija... no hay novedad mayor y si la hubiere, tomas
“ los coches y mudarse más lejos, que Cagigas recogerá lo nuestro.
“ Tuyo: *Sobremonte*.”

Analicemos esta interesante postdata. El marqués sólo ve la solución en la huida. ¿Qué es *lo nuestro*? ¿Qué significa *lo nuestro*? ¿Ropas? ¿Efectos personales? ¿Muebles?

Para nosotros, “en caso de cualquier novedad, lo que hay que salvar es el tesoro del virrey”. Huyendo primero la familia, Cagigas, con la mayor impunidad, sacará los caudales en oro atesorados.

¿Teme Sobremonte la invasión? A nuestro juicio, *no*, de ninguna manera; si la hubiera temido, su proceder hubiera sido muy distinto, como lo veremos luego.

Hay un anónimo muy sugestivo, dirigido al Príncipe de La Paz, fechado el 10 de febrero de 1806, sobre Juan Manuel Marín, que dice: “La negación dada para casarse al ayudante mayor Juan
“ Manuel Marín con su sobrina e hija mayor del Virrey, parece
“ que la dictó a V. E. el Espíritu Santo... se le acusa de estar
“ edificando una suntuosa casa, utilizando la labor de los presidia-
“ rios sentenciados a obras públicas, sobrestantes y tropas desti-
“ nadas a la custodia de los presidios y todo esto, en los mayores
“ apuros de la escasez de éstos para las obras provisionales de la
“ fortificación que se dispusieron por temerse que venía a este río
“ una expedición inglesa... Pudiera denunciar a V. E. que el tai
“ ayudante se ha puesto rico en pocos días, como que *es el conducto*
“ *principal* para las providencias que gana del Virrey y el comer-
“ cio extranjero... etc.”

Al recibo de esta carta, agrega Torre Revello, el Príncipe de La Paz ordenó una investigación, frustrada por los acontecimientos posteriores.

Que era irregular la conducta financiera de Juan Manuel Marín se confirma con este otro antecedente: el teniente coronel retirado don Joaquín Estéfani Banfi, en su certificación al Cabildo, dice: “... También he oído decir como muy cierto, que pocos me-
“ ses antes de la invasión de los ingleses se habían entregado por
“ la Real Hacienda, treinta mil pesos al ayudante mayor de Dra-
“ gones, don Juan Manuel Marín, para comprar caballada, pero

“ cuando se precisaron caballos, no los hubo y fue necesario expropiarlos por fuerza a los particulares que los tenían.”

* * *

En la información promovida por el Cabildo de Buenos Aires sobre la pérdida de la ciudad en 1806, deponen los más calificados testigos: son los jefes, oficiales y suboficiales, quienes estuvieron presentes, actuando desde el primer instante; desfilan ante los comisionados instructores del Cabildo, *Jaime Alsina y Verjes*, teniente coronel del Cuerpo de Urbanos; *José de Llano*, capitán de Milicias; *Domingo de Ugalde*, capitán de la fragata *Joaquina*; *Pedro Ibáñez*, ayudante mayor de los Voluntarios de Caballería; *Juan Manuel de Álzaga*, teniente de los Voluntarios de Caballería; *Francisco Castaños*, comandante; *Manuel Martínez*, capitán; *José Pereira de Lucena*, teniente; *Manuel Martínez Muñoz*, teniente; *Felipe González de Castilla*, capitán; *José María Balbastro*, capitán; *Jacobo Adrián Varela*, comerciante; *Pedro Antonio Cerviño*, comerciante; *Manuel Ortiz Basualdo*, capitán; *José Fernández de Castro*; *Bernardo Guanes*, cabo; *Ignacio de Rezabal*, capitán, y muchos otros.

No hay opiniones encontradas: las medidas tomadas por Sobremonte están presididas por la *imprevisión*, que las domina a todas sin excepción: la desorganización absoluta, el desconcierto total, todo es sorpresivo, incoherente, desatentado, desde el momento del anuncio hasta el desenlace rubricado con la huida vergonzosa y refrendado con la entrega de la ciudad. Mil detalles lo confirman: no se atina a distribuir las armas, preparar los cuadros, mandarlos a la acción, dirigirlos en la lucha, ni tan siquiera hacerlos retirar en orden; no hubo organización alguna, ni armas, ni balas, ni alimentos: no hubo defensa y sí sólo una huida atolondrada y una entrega vergonzosa.

¿Qué pasó en el ánimo y decisión de este virrey, general de los ejércitos de España, con 44 años de servicios intachables?... ¿Ineptitud? Quizá. ¿Traición? Ninguna.

Todo hace suponer, y hasta afirmarlo podemos, que el Virrey jamás creyó en una invasión inglesa.

Cada vez que se le hablaba de barcos enemigos a la vista, contestaba sin excepción: “No hay que preocuparse; son corsarios “ contrabandistas.”

Desde 1805 los rumores menudean: Montevideo pide refuerzos, la gente se alarma, pero el Virrey, en su alcázar, vive la paz que sólo da la seguridad de no ser atacado.

El Príncipe de La Paz le ofrece tropas y las rechaza, pues sólo con un disparo de cañón, le dice, 30.000 hombres acudirán a la defensa.

Se anuncia, cercana, la tormenta; llegan los primeros días de junio y el piloto De la Peña, mandado por Ruiz Huidobro, descubre sobre la Ensenada, nueve barcos enemigos; lo hace saber a Sobremonte, pero éste no se inmuta: "Son contrabandistas", responde. Pero los ingleses, el 24, ya han llegado a las costas de Quilmes, preparan el desembarco... y el Virrey, tranquilo, da su fiesta en el fuerte y ordena la función en el teatro: es el santo de su esposa y compromiso de su hija con su primo y ayudante, que también debe participar de la confianza del Virrey.

Sólo cuando le llegan los pliegos famosos al palco, se le abren los ojos, comprende la inminencia de la tragedia; pero ya es tarde; todo lo que se disponga, todo lo que se realice, quedará marcado con el sello fatal de lo imprevisto y el desacierto infalible acelerará el derrumbe de su prestigio y la pérdida de los sagrados intereses confiados a su custodia.

¿Qué ha pasado? El misterio debe venir de lejos.

Popham, antiguo socio y amigo de White, debe conocer, por éste, la existencia de un tesoro del Rey, depositado en el fuerte, en condiciones de ser embarcado.

White, agente de enlace en combinación con el aventurero Burke, a la sazón en Lisboa, de la íntima confianza del Virrey, habrán decidido a Marín por el contrabando, muy común entre los funcionarios de esos tiempos, y Marín habrá convencido al Virrey de la conveniencia de usufructuarlo, tranquilizándolo cada vez que veían barcos enemigos en las cercanías, viendo en ellos corsarios y contrabandistas.

Cerviño, en su recordada declaración al Cabildo, dijo: "Que a su entender, el origen de la pérdida de esta ciudad ha consistido esencialmente en la práctica perniciosa de permitir a los extranjeros el libre comercio, que a tal punto subió el abandono de las autoridades, que Diego Jackson llegó a este puerto con una fragata sin patente de navegación, lo que bastaba para tratarlo como pirata y más aún, después que fue denunciado como inglés y como corsario de la boca de nuestro río, de donde había pasado a Santa Catalina, donde dejaron la artillería y se vinieron aquí. Que a pesar de tales denuncias, las cosas se hicieron de tal modo, que la fragata se reputó como norteamericana y quedó en el puerto... siguiendo Jackson en Buenos Aires hasta que se

“ realizó la invasión inglesa, en la cual fue uno de los principales
“ agentes del general Beresford.”

Y después de referirse a la recordada carta de Marín a su prometida, la hija del Virrey, con relación a los bultos y fortipiano, llegados en barco norteamericano, dice Cerviño: “que el contenido de esta esquila prueba que los buques ingleses, disfrazados de americanos, traían envoltorios para la señora virreyna y fortipianos para su hija, y que el señor Virrey lo sabía y lo consentía.”

También don Lucas Muñoz y Cubero, regente de la Audiencia de Buenos Aires, se queja en 8 de julio de 1806, en carta a José Antonio Caballero, de la libre entrada que en este puerto tienen los ingleses, con el simulado pretexto de americanos, y el fiscal del Crimen de la Audiencia, don Antonio Caspe y Rodríguez, imparcial por recién llegado al país, en representación reservada al Rey, de 30 de octubre de 1806, refiriéndose a los avisos que llegaban de Montevideo sobre naves enemigas, expresa: “Se dijo que era un contrabando que se pretendía introducir, lo que le hace decir (según Torre Revello) que estas consideraciones *adormecían al gobierno*”.

También Moreno, en su citada Memoria, dice: “El abandono y desamparo seguía, por consiguiente, y el Marqués se burlaba en su tertulia, de la escuadra enemiga, suponiéndola de contrabandistas o pescadores.”

Todas estas calificadas opiniones sobre la confianza y tranquilidad del Virrey frente a barcos enemigos en nuestras costas, nos hacen ver las maquinaciones misteriosas de White, poseedor de todos los hilos de la intrincada madeja de las invasiones.

El vaivén de las disposiciones lo confirma: Beverina consigna que el 11 de junio, Sobremonte ordenó al capitán Antonio Balcarce, trasladarse a la Ensenada de Barragán con su compañía para reforzarla, pero el 12 (un día después) le ordena: “*en atención* a que puede cesar en breve el motivo que obliga a la salida de Vd. para auxilio de la Ensenada, como le previne con fecha de ayer... se quedará apostado en la estancia o de Rodríguez o de Arellano”.

¿Qué motivos habrá tenido el Virrey para cambiar de idea súbitamente sobre asunto de tanta importancia?

Lo de siempre: White, interesado directo en la invasión, le habrá disuadido nuevamente, convenciéndolo una vez más, que se trataba de barcos contrabandistas.

Otro indicio de gran valor, a nuestro juicio, nos lo suministra un pasaje del recordado informe del fiscal Villota al Rey, en que expresa, refiriéndose a Sobremonte: “El Marqués regresó a su “ palacio (el día 25) al toque de oraciones, desde Barracas... y “ contrajo los primeros cuidados a salvar *su* dinero y en efecto, “ a las 2 de la mañana, se extrajeron tres cajones de mayor volumen de los regulares, con 9.000 y más doblones de 16 de su “ propiedad, junto con los caudales del Rey, custodiados por tropa “ al mando de su hermano político, el capitán de Dragones don “ Mariano de Larrazábal.”

Pero esta fortuna particular del Virrey, fue conocida por los ingleses. ¿Por intermedio de quién? De White, a no dudarlo. Por eso, en 28 de junio, Beresford y Popham hacen saber a Sobremonte, por oficio, que sus bienes particulares, es decir, sus 9.000 y más onzas de oro (que hoy representan 9.000.000 de pesos), serían respetados.

Los tesoros del Rey interesaron sobremanera a los invasores, cuya primera medida, fue incautarse de ellos, como que éste fue tal vez, el móvil primordial de la invasión, pero los del Virrey (como si se cumpliera un convenio previo), se dejaron a salvo, llegándose a ofrecer a la familia, toda clase de seguridades y hasta conducirla a Europa.

¿No se ve en todo esto, la acción del agente coordinador de ambos adversarios?

* * *

Por lo expuesto, y todo lo más que pudiera decirse, dejamos en manos más expertas, el ahondar las investigaciones; y se llegará, tal vez, a demostrar que Sobremonte, adormecido por el provecho del contrabando y la falaz maquinación de White, mereció el repudio de su pueblo por la debilidad y sordidez de su conducta.

Y a pesar de todo lo sorprendente y cambiante de este intrincado proceso histórico, produjo, *todavía*, el extraordinario Cabildo Abierto del 14 de agosto, en que el pueblo, a despecho de oidores y cabildantes, repudió al Virrey y entronizó a su Caudillo!!!...

En gleba ardiente, quedó en el surco... semilla de Libertad.

* * *

RELACIÓN DE LOS DOCUMENTOS Y OBJETOS EXPUESTOS**OSCAR E. CARBONE.****Originales impresos**

- 1 — El Comandante Gral. de la expedición destinada a la reconquista de Bs. As. da parte de los gloriosos sucesos. — 1806.
- 2 — Parte suscrito por Liniers dirigido al Principe de la Paz. — 1806.
- 3 — Razonamiento hecho por diez Caciques de las Pampas de Bs. As. al Cabildo de esta ciudad. — 1806.
- 4 — Oda en elojio que Don Joseph Prego de Oliver dedicó a la memoria de su amigo Agustín Abreu. — 1806.
- 5 — La reconquista de Bs. As. Rasgo encomiástico. — 1806.
- 6 — Sermón en la Iglesia de Predicadores de Bs. As. — 1806.
- 7 — Sermón de acción de gracias por la restauración de la Ciudad y Plaza de Bs. Aires. — 1806.
- 8 — Proclama del Ilmo. Señor Rafael Obispo de Epifanía a los Virreynatos de Lima. — 1806.
- 9 — Bando de Don Lucas Muñoz y Cubero de la Orden de Carlos III. — 1807.
- 10 — Parte de la conquista de la Plaza de Montevideo por las tropas británicas dado por Sir Samuel Achmuti. — 1807.
- 11 — Exhortación que Don Juan Martín de Pueyrredón dirige al primer escuadrón de Húsares. — 1807.
- 12 — Oficio del Serenísimo Príncipe de la Paz en Aranjuez. — 13 Marzo 1807.
- 13 — Reflexiones y proclama del Comandante de Milicias provinciales de la ciudad de Arequipa a sus sargentos, cabos y soldados. — 1807.
- 14 — Proclama del Comandante de Armas de Catamarca. — 1807.
- 15 — Pastoral y amonestación que el Ilmo. Sr. Remigio de la Santa y Ortega Obispo de la Paz. — 1807.
- 16 — El Vasallo fiel a la Religión, al Rey y a la Patria. — 1807.
- 17 — Proclama de Santiago Liniers el 24 de Junio. — 1807.
- 18 — Tratado definitivo acordado entre los Generales en Jefe de las Tropas de S. M. C. y S. M. B. — 1807.
- 19 — Para satisfacer la pública curiosidad de los Oficios parlamentarios. — 1807.
- 20 — Oficio de enhorabuena del Arzobispo de la Plata al Cabildo de Bs. As.
- 21 — El Capitán Gral. del Virreynato del Río de la Plata a los Cuerpos Voluntarios. — 1807.
- 22 — Oración fúnebre en las honras de los que fallecieron en la Capital de Bs. As. peleando contra los Ingleses desde el día 2 al 6 de Julio. — 1807.
- 23 — Romance Heróyco en verso por un fiel vasallo de S. M. — 1807.
- 24 — Adiciones y correcciones al Romance Heróyco suscrito por “Un Patrio” (D. José Joaquín de Araujo). — 1807.
- 25 — Oda a D. S. Liniers por la gloriosa defensa de Bs. As. Su autor Don Joseph Prego de Oliver. — 1807.
- 26 — La gloriosa defensa de Bs. Aires - verso. — 1807. Por un vasallo fiel de S. M.
- 27 — Poema panegírico de las gloriosas proezas de D. Santiago Liniers y Bremond. Suscrito por Joseph Gabriel Ocampo. — 1807.

- 28— Minerva Peruana. Lima 7 de Diciembre. — 1807.
- 29— Discurso que en la Junta General del Venerable clero celebrada el 18 de Agosto para abrir una subscripción voluntaria. — 1807.
- 30— Carta encomiástica congratulatoria del Cabildo de Villa de Oruro al de Bs. Aires. — 1807.
- 31— Demostración de los regocijos públicos en Lima. — 1807.
- 32— Demostraciones del Comercio de Cádiz en reconocimiento de la gloriosa defenza de Buenos Ayres. — 1807.
- 33— Circular de D. Pedro Antonio Cerviño jefe del Cuerpo de Gallegos. — 1807.
- 34— A la gloriosa memoria del Teniente de Fragata Don Agustín Abreu. Por su amigo Joseph Prego de Oliver. — 1806.
- 35— Discurso del Editor de la Gazeta de Lima. — 1807.
- 36— Intimación de los Generales Ingleses para la rendición de la plaza de Montevideo. — 1807.
- 37— Oficio de los Grales. Ingleses dirigido por separado a la R. Audiencia de Bs. As. y al Cabildo. — 1807.
- 38— El Comandante Gral. de Armas a los defensores de Bs. As. — 1807. Suscrita por Liniers.
- 39— Proclama suscrita por Liniers el 27 de Marzo de 1807.
- 40— Oficio del Exmo. Marqués Caballero, Ministro de Guerra, de Gracia y Justicia al Cabildo de Bs. As. Suscrito en Aranjuéz. — 1807.
- 41— Oficio del Cabildo de Bs. As. al Comandante Gral. de Armas Reconquistador de esta Capital y contestación de Liniers. — 1807.
- 42— Oficio del Cnel. Don Francisco Xavier de Elio comandante del Ejército español al Cnel. Pak, comandante inglés. — 1807.
- 43— Proclama del Cnel. Francisco Xavier de Elio. — 1807.
- 44— Bando de la Real Audiencia de Bs. As. — 1807.
- 45— Don S. Liniers publica el parte que el Comodoro Sir Home Popham dió sobre la reconquista de Bs. Aires al Almirantazgo Guillermo Mersden Escudero. — 1807.
- 46— Tratado definitivo acordado entre los Grales de S. M. C. y S. M. B. — 1807.
- 47— Carta del Gral. de las Tropas Británicas que atacaron a Bs. As. al Gral. Español. — 1807.
- 48— Nos Don Benito de Lue y Riega. Pastoral suscrita en Bs. As. — 1807.
- 49— Oficio de enhorabuena del Ilmo. Arzobispo de la Plata al Gobernador y Capitan Gral. de las Provincias del Río de la Plata. — 1807.
- 50— Edictos del Ilustrísimo Sr. D. Benito Mana de Moxo y de Francoli. Dados en la Plata. — 1807.
- 51— Poema panegírico del Sr. S. Liniers por las gloriosas proesas (verso). — 1807.
- 52— Breve recuerdo del formidable ataque del ejército inglesa la ciudad de Bs. As. y su gloriosa defensa por las legiones patrióticas. Por el doctor Rivarola. — 1807.
- 53— Carta a la Reverenda Madre Priora del Monasterio de Santa Catalina de la Ciudad de Bs. As. suscrita por el Arzobispo Moxó. — 1807.
- 54— Discurso del Dr. Luis María de Moxo y de López Vicario del Arzobispado. — 1807.
- 55— Carta de Don Benito Maria de Moxo y de Francoli a Don Martín de Alzaga Alcalde de Primer Voto de la Capital de Bs. As. — 1807.

- 56—Aviso al público. Se ha abierto una subscripción de premios. Suscrito por S. Liniers. — 1807.
- 57—Noticias recientes de Europa referentes a la batalla librada por Napoleón en 1807 en las margenes del Vístula. — 1807.
- 58—Boletines del Ejército Grande de Francia traducidos de Gazetas Portuguesas. — 1807.
- 59—Noticias sacadas de Gazetas de Madrid. — 1807.
- 60—Rasgo patriótico inserto en el papel periódico de Bogotá. —1807.
- 61—Formulario impreso para pago de subsidio. — 1807.
- 62—Diario de México del Lunes 7 de Diciembre de 1807.
- 63—Nos D. Benito Maria de Moxo y de Francoli a los amados fieles de nuestra Ciudad del Plata. — 1807.
- 64—Legión de Patricios de Bs. As. Suscrita por Juan José Viamonte. — 1807.
- 65—Legión de Patricios. Suscrita por D. Cornelio Saavedra. — 1807.
- 66—Estado que manifiesta la distribución de los Tres batallones del Cuerpo de Patricios. Suscrita por Cornelio de Saavedra. — 1807.
- 67—Ojeada sobre Europa. Sacada de un periódico de Francia e inserta en la Gazeta de Lima. — 1807.
- 68—Reimpresión de varios artículos trasladados de la Gazeta de Lima. — 1807.
- 69—Oficio del Ayuntamiento de la Ciudad de Mendoza al de Bs. As. — 1807.
- 70—Don S. de Liniers y Bremond a los invictos habitantes de Bs. As. — 1808.
- 71—Proclama de Liniers suscrita en Febrero de 1808.
- 72—Proclama del Cabildo de Bs. As. a los defensores de la patria. — 1808.
- 73—Relación del sorteo público practicado en la tarde del 3 de julio. — 1808.
- 74—Proclama de Liniers dada el 15 de Agosto de 1808.
- 75—Observaciones sobre los recientes acontecimientos de Montevideo. — 1808.
- 76—Proclama dirigida por el Cabildo con motivo de la proclamación de D. Fernando VII. — 1808.
- 77—Circular del Cabildo de Bs. As. a los del Reyno y a los Ilmos. Prelados del Viltrreynato.— 1808.
- 78—Proclama del Cabildo a sus habitantes en 27 de Agosto. — 1808.
- 79—Copia de la carta dirigida a S. de Liniers por la Sra. Infanta Da. Carlota Joaquina de Borbón. Suscrita en Río de Janeiro. — 1808.
- 80—Bando dado por Don Manuel de la Peña Ruiz del Sotillo Rodríguez de Arellano. Suscrito en Cádiz el 29 de Abril de 1808.
- 81—Bando de Don Manuel de la Peña... suscrito en Madrid el 12 de Mayo.
- 82—Copia de una carta de Bayona relativa a los sucesos de la Península. — 1808.
- 83—Declaración de guerra al Esperador de la Francia Napoleón I. — 1808.
- 84—Edicto del Ilustrisimo Sr. Obispo de Balbastro para el alistamiento. — 1808.
- 85—Proclama al pueblo español suscrita por Moría en Cádiz. — 30 de Mayo 1808.
- 86—Don Francisco Xavier Asenjo a Todos los Militares. Suscrito en Málaga. — 1808.

- 87— La junta de Gobierno de Sanlúcar de Barrameda a sus habitantes. — 1808.
- 88— La Verdad a España. Suscrita en Sevilla a 20 de Junio de 1808.
- 89— Proclama de la Mancha.—1808.
- 90— A todos los habitantes de la América Meridional. Suscrita por “El Americano” el 26 de Agosto de 1808.
- 91— Manifestación política sobre las actuales circunstancias. Referente a los asuntos de la Península. 25 de Agosto. — 1808.
- 92— Jorge Rey. Palacio de la Reyna el 4 de Julio de 1808. Orden de cesar las hostilidades contra España. Salió a luz el 8 de Octubre de 1808.
- 93— Noticias participadas del Janeyro con fecha 12 de Mayo de 1808.
- 94— Gazeta del Martes 9 de Febrero de 1808.
- 95— Gazeta Extraordinaria de Madrid del Sábado 9 de Abril 1808.
- 96— Diario de Valencia del Sábado 28 de Mayo de 1808.
- 97— Extracto del Correo de Murcia del Sábado 23 de Julio de 1808.
- 98— Parte del Comodoro Sir Home Popham.
- 99— Guillermo Carreres Beresford. Bando dado en la Fortaleza. — 1806 - 19 de Julio - (1 h.).
- 100— Disertación legal sobre el fuero comercial de los abogados.
- 101— Historia de la América del Sur por un “Amante hijo de la dicha América”.— Año de 1807.
- 102— Gazeta de Madrid (2 tomos). — 1807.
- 103— Mapa tomado en 1777 de las indicaciones para fijar las Fronteras.
- 104— Relación de las cantidades ofrecidas y cobradas en subscripción a raíz de una proclama para ayudar al Cabildo al pago de sueldos de la Artillería de la ciudad. — 1807.
- 105— Continuación del donativo a raíz de una proclama. — 1807.
- 106— Oficio dirigido a Liniers desde Santiago de Chile. — 1807.
- 107— Relación circunstanciada de los premios de la libertad. — 1807.
- 108— Demostración de gratitud del Cuerpo de Patricios a los esclavos distinguidos en la defensa de la Capital. — 1807.
- 109— Memorial de Cornelio Saavedra a S. Liniers. — 1807.
- 110— Discurso publicado en la Gazeta inglesa titulado de Bell. — 1807.
- 111— Semanario Extraordinario del Sábado 17 de Enero de 1807.
- 112— Noticias relativas al ataque último de los ingleses publicadas por ellos.
- 113— Diario de México del lunes 7 de Diciembre de 1807.
- 114— Relación de la entrega de la lámina que costó la Villa de Oruro. — 1807.
- 115— Los Jefes y magistrados de la Capital acreditan los servicios de la Legión de Patricios voluntarios. — 1808.
- 116— Relación de los méritos y servicios por el batallón de voluntarios Urbanos cantabros de la amistad en Buenos Ayres. — 1808.
- 117— Oficio del Ayuntamiento de la ciudad de Lima al de Bs. As. — 1808.
- 118— Oficio del Ilmo. Arzobispo de la Plata al Cabildo de Bs. As. — 1808.
- 119— Nota del Cabildo de Bs. As. dirigida a Ramón García Pizarro. — 1808.
- 120— Glorioso recuerdo del día 5 de Julio en Bs. Aires del Arzobispo de La Plata. — 1808.
- 121— Relación del sorteo público celebrado el 3 de Julio de 1808.

- 122 — Proclama del Virrey D. S. Liniers y Bremond a Montevideo. — 1808.
- 123 — Sucinta memoria sobre la segunda invasión de Bs. As. — 1808. Por el doctor Rivarola.
- 124 — La Reconquista de Bs. As por las armas de S. M. C. (Composición métrica por D. Manuel Pardo de Andrade). — 1808.
- 125 — Oficio dirigido por el Reyno de Galicia al Virrey del Rio de la Plata. — 1808.
- 126 — Carta consultiva apologética de los procedimientos del Virrey sobre las ocurrencias de la Junta de Gobierno en Montevideo. — 1808.
- 127 — Proclama de S. de Liniers sobre la lucha contra Napoleón. — 1809.
- 128 — El Triunfo Argentino de Vicente López y Planes. — 1808.
- 129 — Por Guillermo Carr Beresford. Bando dado en la Fortaleza en 1806. — 28 de Junio (4 pp.).
- 130 — Por Guillermo Carr Berresford. 1 h. en diferente formato. — 1806 - 28 de Junio. Bando.
- 131 — Condiciones concedidas á los habitantes de la Ciudad de Bs. As. por los Generales en Gefé de S. M. B. — 1806.
- 132 — Por Guillermo Carr Beresford, ordenando entrega de armas. — 1806 - 7 de Julio (1 h.).
- 133 — El Cabildo de Bs. As. a su vecindario. — 1806.
- 134 — Oficio de S. Liniers dirigido a D. G. Carr Beresford. — 1806.
- 135 — Proclama de S. Liniers a los habitantes de Bs. Aires. — 1806.
- 136 — Proclama de S. Liniers convocando para organizar el Cuerpo llamado "Soldados de la Patria". — 1806.
- 137 — El Publicista de Bs. Aires al Señor General Beresford. — 1806.
- 138 — Regla que deben observar en la Instrucción de los Tercios Voluntarios destinados a la defensa de Bs. Aires. — Sin fecha.
- 139 — Don Pascual Ruiz Huidobro al pueblo de Montevideo. — 1806.
- 140 — Invitación del Ayuntamiento a las señoras para contribuir con auxilios para los hospitales. — 1806.
- 141 — Razonamiento que dijeron al Cabildo de Bs. As. los caciques. — 1806.
- 142 — El Amigo de la patria. — 1806.
- 143 — Al Señor Cuartel Maestro Don Cornelio Saavedra. — 1807.

Originales manuscritos

- 144 — Oficio de Santiago de Liniers al G.^{al} Beresford referente a las capitulaciones que por un exceso de generosidad le firmó sin obligación alguna. - Bs. As., agosto 30 de 1806.
- 145 — Expediente del proceso instaurado por traición a Guillermo P. White, en Montevideo.
- 146 — Nombramiento de Gregorio Ignacio Perdriel de capitán del Cuerpo de Patricios, firmado por Liniers. - 21 de julio de 1807.
- 147 — Original del "Estado del cuerpo de Voluntarios Patriotas o de la Unión de Buenos Ayres", firmado por Felipe de Santenach y Santiago de Liniers.
- 148 — Nota de Liniers a D. José Spínola, solicitándole acompañe al virrey Sobremonte a San Nicolás de los Arroyos. - Marzo 27 de 1807.
- 149 — Borrador del oficio de Liniers a M. Saamanea, de Arequipa, comunicándole que por oficio de 8 de agosto se ha enterado de la remesa de 24.689 pesos de donativos de Lima.

- 150— Historia breve de la América, de sus acontecimientos memorables entre las dos Naciones Española e Inglesa por los años 1806 y 7, etc. - Montevideo, año de 1807.
- 151— Proclama de don Santiago de Liniers al pueblo de Buenos Aires. - 6 de septiembre de 1806.
- 152— Disertación legal sobre el fuero curial de los abogados, dedicada al señor Santiago Liniers por el S. D. D. Pedro Vicente Cañete y Domínguez, del Consejo de S. M. su Oydor Honorario de la R.¹ Audiencia de Charcas, etc.
- 153— Proclama de Santiago de Liniers al pueblo de la ciudad de Buenos Aires. - 9 de septiembre de 1806.
- 154— Carta de J. Kirkwood a D. Martín de Álzaga. En ocasión de partir para Inglaterra, su patria, le agradece las atenciones que ha tenido para con él. Nota: Parece tratarse de un prisionero inglés hospedado en casa de Álzaga.
- 155— Relación de los individuos de los cuerpos Voluntarios Urbanos de Buenos Ayres que se han hallado en su Reconquista, Defensa y demás acciones que abajo se expresan... etc.
- 156— Certificado de Santiago Liniers a favor de don Simón Pablo de Santelices por los servicios prestados en la reconquista de Buenos Aires.
- 157— Oficio de Santiago Liniers a don Estéban Ag.ⁿ Gascón sobre entrega de fondos.
- 158— Copia (de la época) de la comunicación de Santiago Liniers al Príncipe de La Paz, de fecha 11 de octubre de 1806.
- 159— Nombramiento firmado por Santiago Liniers a favor de Gregorio I. Perdriel de teniente coronel del cuerpo de Patricios.
- 160— ídem, ídem, ídem, de subteniente de cuerpo de Patricios.

BONIFACIO DEL CARRIL

Uniformes de los oficiales de los tercios voluntarios de la defensa

1806

(Autor anónimo)

ARTILLERÍA:

- 161— Artilleros Provinciales
 162— Unión de Artillería de Buenos Ayres.
 163— Jóvenes desentes (Niños agregados a la artillería)
 164— Jóvenes de la Reconquista (Niños agregados a la artillería)

INFANTERÍA:

- 165— Granaderos Provinciales.
 166— Patricios.
 167— Bolunta.^s Asturianos.
 168— Biscainos.
 169— Cazadores [Correntinos] del tercio de Biscainos.
 170— Montañeces.
 171— Gallegos Boluntarios.
 172— Andaluz.
 173— Miñones de Cataluña.
 174— Castellanos.
 175— Boluntarios Arribeños.
 176— Naturales.
 177— Fieles Pardos.
 178— Morenos.

CABALLERÍA:

- 179 — Primer Esquadron de Úsares [Húsares de Pueyrredón].
 180 — 2º Esquadron, conocido por el de Bivas.
 181 — Úsares Infernales [Tercer Escuadrón de Húsares].
 182 — Cazadores de la Reyna.
 183 — Mig[u]jeletes.

ALBERTO DODERO**Impresos**

- 184 — GALLEGO, Juan Nicasio: Oda a la Gloriosa Defensa de Buenos Ayres por los españoles En 5 de Julio de 1807 por... - Madrid, 1807, Por Gómez Fuentenegro y Compañía. 13 págs.
 185 — Rasgo Poético á los Habitantes de Buenos Ayres. En obsequio del Valor y Lealtad Con que Expelieron á los ingleses de la América Meridional El dia 6 de Julio de 1807. - Madrid, En la Imprenta de Villalpando. 14 págs.
 186 — LEÓN MEDIO RACIONERO, D. D. Antonio de: Discurso sobre el triunfo de Buenos-Ayres, contra los ingleses, obtenido el Dia 5 de Julio de 1807: Predicado en la Santa Iglesia Metropolitana de Santa Fe, en la fiesta de acción. - En la Imprenta Patriótica de Santa Fè de Bogotá, año 108. P. v. b., 6, y 35 págs.
 187 — Testimonio autorizado de los hechos de los Verdaderos Cántabros y Montañeses. En Defensa de la ciudad de Buenos-Ayres. - Lima, MDCCCVIII. Reimpreso en la Imprenta Real de Niños Expositos. Portada, V y 45 págs.
 188 — LAYGLESIA Y DARRAC, D. Manuel D.: Oda á la Gloriosa Defensa de Buenos-Ayres por los españoles, en los días 5 y 6 de Julio de 1807. Dedicada al Teniente de Navío ..., su hermano. - Imprenta de Quintana. 15 págs.
 189 — Coleccion/De varios papeles relativos a/Los sucesos de Buenos-Ayres / Escritos/por el Ill.^{mo} S. D. D. Benito Maria/de Moxo y de Franco, &c. &c. Arzobispo de la Plata/Publicados por un amigo del autor./Lima, 1808 - Imprenta Real de los Huérfanos/Portada, 3, págs. 184.

JUAN G. MAGUIRE**Medallas**

- 190 — Reconquista de Buenos Aires. Medalla conmemorativa, acuñada en Santiago de Chile por chilenos y donada por ellos. Grabador: Arrabal. Leyendas: A CARLOS.III.LA LEALTAD. EL AMOR A LA PATRIA. -QUISO SER VENCEDOR.YA ESTA VENCIDO.DIA XII DE AGOSTO DE M.DCCC.VI. - Plata. Módulo: 52 mm.
 191 — Variante de la anterior; troquelado dispuesto por el Cabildo de Buenos Aires. Leyenda: A*SU*REY*CARLOS*III****LA*LEALTAD*DE BUENOS AIRES. - Plata. Módulo: 53 mm.
 192 — Conmemorativa, donada por la madre del general Juan Lavalle, en Santiago de Chile. Grabador: Arrabal. Leyendas: D^a MERCEDES*GONZALEZ *Y*LAVALLE*A*LOS*YLUSTRES*DEFENSORES***.PUDISTES SORPREHENDERME/BUENOS AIRES SORPRE / HENDIDA JUNIO/27 D 1806/ y continuando en el reverso: DE*SU*REY*Y*DE*SU*PATRIA*LINIERS*CONCHA*Y*LASALA***. PERO NO VENCERME/BUENOS AIRES DEFEN/DIDA. DIA 5 D JULIO/DE 1807/. - Plata. Módulo: 51 mm.

- 193 — Premio otorgado por la Suprema Junta de Sevilla para los fieles militares y habitantes de Buenos Aires, por la conducta valiente en la Reconquista y Defensa. Grabador: Moncayo. Leyendas: FERNANDO VII. REY DE ESPAÑA. Y DE LAS INDIAS 1808. VIRTUD Y BALOR PREMIADO EN BUENOS AYRES/EN POTOSI/. - Plata. Módulo: 39 x 30 mm.
- 194 — Premio a los caciques pampas y tehuelches. Lámina ovalada de plata con la efigie de Fernando VII.
- 195 — Medalla acuñada por el grabador Arrabal, por iniciativa propia. Leyendas: LA LEALTAD. EL AMOR A LA PATRIA. A CARLOS. III. ***EL RIO DE LA PLATA. AL RIO TAMESIS RESPONDE. - Estño. 52 mm.

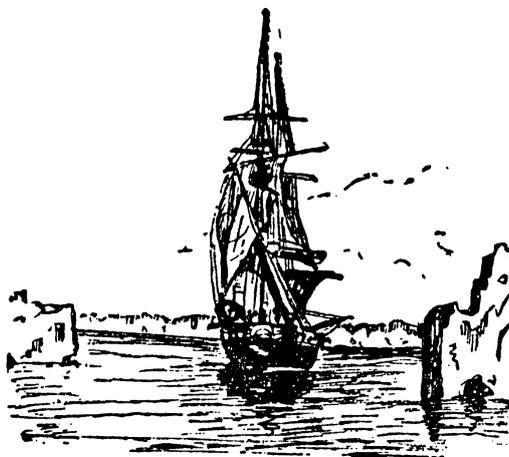
MUSEO HISTÓRICO NACIONAL

- 196 — Óleo del Director Supremo Juan Martín de Pueyrredón.
- 197 — Óleo del ilustre reconquistador, capitán de navío D. Santiago Liniers y Bremond.
- 198 — Estandarte del regimiento de Migueletes.
- 199 — Guión del regimiento 71 de Highlanders, tomado por Juan Martín de Pueyrredón.

MUSEO NAVAL

- 200 — Óleo del teniente de navío D. Cándido de Lasala.
- 201 — Óleo del capitán de navío D. Juan Gutiérrez de la Concha.
- 202 — Modelo de una fragata inglesa de 52 cañones, en madera y hueso (1790-1820), obsequiada por oficiales británicos del general Beresford a los hijos de D. Agustín Wright, en agradecimiento de la hospitalidad que recibieron mientras estuvieron prisioneros.

* * *



La personalidad del Almirante Brown (*)

Por el Profesor Fausto J. Etcheverry

PRESENTACIÓN DEL CONFERENCIANTE POR EL SEÑOR FÉLIX P. AGUIRRE, SECRETARIO GENERAL DE LA ACADEMIA DE INVESTIGACIONES “ALMIRANTE BROWN”

Con este acto académico en que recordamos el 179° aniversario del natalicio del almirante Guillermo Brown, marino de vida ejemplar, caballero noble, dotado de excelentes virtudes que lo hacen merecedor al título de héroe, la *Academia de Investigaciones Navales* que lleva el nombre del ilustre procer, declara inaugurado el ciclo de sus actividades culturales del corriente año.

Permitidme que en esta ocasión y estando aquí presentes altos jefes de nuestras fuerzas armadas, tributemos nuestro cálido aplauso a los valientes jefes, oficiales y soldados del Ejército, Marina y Aeronáutica que con todo ardor y virilidad defendieron los símbolos más puros de nuestra nacionalidad, mancillados por manos sacrílegas al servicio de intereses personales y mezquinos. A esos jefes y soldados que restauraron la paz y tranquilidad al pueblo todo de la patria.

Antes de presentar al estimado colega, el profesor Fausto J. Etcheverry, debo agradecer en nombre de nuestra Institución la presencia del señor edecán del Excmo. señor Presidente de la Nación, del representante del Excmo. señor Vicepresidente de la Nación, de los miembros del Cuerpo Diplomático y de los Ministerios de Ejército, Aeronáutica y Marina, del Colegio Militar y Escuela de Policía, y a los presidentes y delegados del Instituto Browniano, Liga Naval Argentina, Instituto Belgraniano, Asociación Patriótica Vuelta de Rocha —ruego perdonen si omito a alguna entidad involuntariamente— y de una manera particular a

(*) Conferencia pronunciada en el Centro Naval, el 21 de junio de 1956.

las autoridades del Centro Naval, en especial a su digno secretario, el señor capitán Boschetti, que en todo momento ha brindado su más decidido apoyo a las inquietudes del Cuerpo Académico que represento.

Señoras y señores: Un grande honor me han dispensado los miembros de la Academia al designarme para presentar al señor vicepresidente 1º, profesor Fausto J. Etcheverry, distinguido hombre de letras, graduado en la Facultad de Ciencias de la Educación de la Universidad de La Plata, dedicado durante varios lustros a la formación de la juventud estudiosa en las cátedras de historia desempeñadas en la Escuela Naval Militar, Colegios Nacionales de la Universidad platense y Nicolás Avellaneda de esta capital y como director de la escuela normal “Mary O. Graham” de La Plata, donde mereció el elogio de sus superiores por su capacidad, honestidad y hombría de bien, llegando a confiarle las autoridades educacionales de la provincia de Buenos Aires la difícil misión de presidente del Consejo Escolar.

Otras inquietudes merecen destacarse de la personalidad del profesor Etcheverry: en el campo político, fue elegido diputado ante la Legislatura de la provincia de Buenos Aires por el distrito de La Plata, ocupando la presidencia de la Honorable Cámara de Diputados de la citada provincia.

Su fina personalidad se halla reflejada en las publicaciones de que es autor: “Páginas breves sobre temas históricos”; “San Martín, ejemplo de militar ciudadano”; “Belgrano, ciudadano al servicio de la educación popular y fervoroso patriota de la libertad”.

En la actualidad, prepara una obra sobre “Rivadavia en su primera aparición en la función pública”.

Su reconocida capacidad y talento y su gran vocación en el campo de la investigación histórica, le han hecho acreedor al reconocimiento público de distintas corporaciones e instituciones culturales que lo han contado y cuentan entre sus más destacados valores.

Académico de número y vicepresidente 1º de la Academia de Investigaciones Navales “Almirante Brown”; académico de número y vicepresidente 1º de la Academia Privada de la Historia; ex-miembro del Instituto Nacional Sanmartiniano; miembro titular del Instituto Argentino de Cultura Histórica de Buenos Aires; miembro correspondiente de los institutos Popular Bernardino Rivadavia, Argentino Hispánico, Ameghiniano y Alma-

fuertiano; miembro de la Academia Americana de la Historia y de la Unión Cultural Americana de la Capital Federal.

Hoy, el señor profesor Etcheverry nos ilustrará haciéndonos escuchar su último trabajo sobre “La personalidad del almirante Guillermo Brown”.

CONFERENCIA

Ocupo esta tribuna, honrada por ilustres ciudadanos, con honda emoción. Desde ella, solar de añoranzas marineras, dirijo mi vista hacia el pasado y desfilan ante mí veinte años de enseñanza en la Escuela Naval Militar, en el vetusto edificio en que actualmente funciona el Liceo Naval, que contrasta con el suntuoso que se yergue a pocos metros de él, y en fugaz percepción de imágenes que se mantienen en el recuerdo a pesar del tiempo transcurrido, pasan nombres de figuras ponderadas de nuestra marina de guerra, aún en actividad algunas, otras en retiro y otras en las regiones de la Luz Divina, con quienes compartimos lecturas de eminentes prosistas castellanos, y con esta visión retrospectiva, que es más compañera cuanto más nos alejamos del escenario en que nos fue dado actuar, voy a hablaros, cual lo hiciera con los aspirantes de entonces, de la personalidad de don Guillermo Brown.

Permitidme, señoras y señores, iniciar esta exposición de sentimientos inspirados en los no menos sagrados de justicia postuma, con las elocuentes palabras con que Emilio Mitre, en su carácter de diputado de la Nación, pronunciara en la sesión del 4 de julio de 1906, al presentar y fundar un proyecto autorizando al Poder Ejecutivo “para hospedar dignamente por cuenta del Estado” al entonces secretario de Estado de los Estados Unidos de América del Norte, don Elihú Root, próximo a llegar a Buenos Aires: “Es un ejercicio saludable, decía, remontar de vez en cuando las corrientes de la historia para recoger en ellas las enseñanzas del pasado, que nos sirvan de guía en la marcha constante hacia nuestros destinos”; y esta noche, acogiéndome a esta sentencia, incursionemos en torno del Almirante que desde la eternidad fulgura con los destellos de su genio.

La historia de los grandes hombres no debe circunscribirse a lo que realizaron dentro de su función específica, sino que debe estudiarse en la proyección de sus obras, porque es en este estudio, que abarca toda la vida, donde encontraremos los elementos que nos conducirán a su consagración definitiva.

Es siguiendo esta escuela que nos lleva al enaltecimiento de los valores morales, que me referiré a don Guillermo Brown, no deteniéndome en sus campañas navales, a las que haré mención sólo de paso, sino extrayendo de sus partes de guerra, de sus proclamas, de sus horas luminosas, de su efímera actuación pública, de su secuela privada y de su participación en la campaña libertadora de nuestra patria, todo ese conjunto de cualidades que inmortalizaron su nombre.

Señor del mar, al que se vinculó desde su niñez y del que fue camarada hasta el fin de sus días, nació en el pueblo de Foxford, próximo a Castlebar, en el condado de May, Irlanda, el 23 de junio de 1777 —hace 179 años— y en pos de esa su predisposición innata se lanzó a la vida marinera cual si respondiera a un recóndito destino.

La inmensidad oceánica que deslumbró sus ojos, el incesante susurro de las aguas ora turbulentas, ora apacibles, que debió contemplar extático, descubriéronle su pasión, y a partir de ese momento se asoció a él para, en disputas con sus furias, escribir la página maravillosa que registra la historia náutica y que es escuela de suficiencia, abnegación y heroísmo.

América le está reservada para su nombradla y en este continente su nombre cundió entre fastos de leyenda y estridencias de sus combates memorables.

Su bautismo marinero lo recibió enrolándose en un buque de bandera norteamericana. Allí, a bordo, empezó a llamar la atención por las aptitudes que evidenciaba para la vida de mar, y entre jarcias, cabos, velámenes y maniobras, expresiones rudas y grotescas de viejos lobos de potencia hercúlea, comenzó su aprendizaje que, con el andar de los años, culminó en el Almirantazgo.

Los azares primeros templáronlo para la cruzada redentora de la libertad, y si los infortunios a temprana edad son acicates para sobreponerse a los mismos, Brown aquilató sus cualidades en tropiezos que pusieron a prueba su juventud y que sirviéronle para desempeñarse con honor en el vasto teatro de sus inolvidables campañas.

Puede afirmarse, sin temor a rectificación, que en la escuela dura pero subyugante que es el mar, tripulando y comandando navios, alternando con hombres de distintas edades, orígenes, costumbres y nacionalidades, afrontando con denuedo obstáculos que se le atravesaban a medida que avanzaba, construyéronle esa psiquis especial de que dio innumerables pruebas.

Atestiguan sus comienzos marineros y rubrican sus tempranas andanzas flotantes las aguas del Atlántico, del mar de las Antillas, las costas de Gran Bretaña y de América, mares que conoció en medio de peligros constantes y que forjaronle esa idiosincrasia que lo rodeó de cierta fama de intolerante.

No lo seguiremos en sus prematuras dificultades; no nos detendremos en los días de su prisión en las fortalezas de Metz y Verdún; no narraremos sus fugas y escondites, por ser episodios suficientemente conocidos, pero sí nos referiremos a su radicación en Buenos Aires el 23 de junio de 1812, donde se afincó en Barracas por compra de una quinta de pertenencia del Reverendo Padre José Ramón Grela, y donde, ya alejado de toda actividad, transcurrieron sus últimos años.

Cuéntase que en este rincón barraquense lo visitó cierto día el almirante brasileño John Grenfell, su enemigo en el combate de Quilmes, quien concurrió en compañía de “un joven aspirante, hijo de un grande del Imperio que ansiaba cerrar la mano del viejo lobo cuya historia maravillosa le era familiar. Grenfell se presentó vestido de gala, luciendo en su pecho muchas condecoraciones, y es de imaginar la sorpresa que le causaría hallar a Brown preocupado en dirigir una siembra de alfalfa, y al que dice la anécdota, saludándolo en buen español, dijo: «Ah, bravo amigo: si usted hubiera aceptado las propuestas de Don Pedro I, cuán distinta sería su suerte, porque, a la verdad, las repúblicas son siempre ingratas con sus buenos servidores.»

Brown, refiere el anecdotista, apoyado en su infaltable bastón, avanzó al encuentro de su interlocutor, y chispeantes los ojos al ver tan constelado a Grenfell le contestó tras breve pausa: “Señor Grenfell, no me pesa haber sido útil a la patria de mis hijos; considero superfluos los honores y las riquezas cuando bastan seis pies de tierra para descansar de tantas fatigas y dolores.” Detengámonos ante esta respuesta que nos habla de la grandeza espiritual de quien sobrades títulos tenía para vivir en la opulencia y que, libre de todo boato, esperaba cristianamente el fin de sus días al calor de su hogar y disfrutando del trato de sus amistades.

Ya está Brown a partir de 1812 en las filas revolucionarias; ya está alistado en las legiones de los soldados de la libertad. Es un valor que surge; es un bravo que todo lo acomete; es un combatiente que se anuncia; es un temible y un temido que no se detendrá ante el peligro ni ante el espectro de la muerte.

El Director Supremo, don Antonio Gervasio de Posadas, por decreto de 1º de marzo de 1814, lo nombra Teniente Coronel al

servicio de la marina. En él ha puesto su mirada el gobierno y él sabrá corresponderle aun con sacrificio de su honor. Desde el mando que se le confiere demostrará el temple de que está dotado, como refirmará el concepto que tiene de lo que es jerarquía y disciplina. Inflexible, no soportó, vinieren de donde vinieren, disposiciones que menoscabaran el principio de su autoridad y de su dignidad personal. Es que Brown era de por sí respetuoso y disciplinado y, por consiguiente, exigía disciplina en el obedecer y disciplina en el obrar. En esa escuela de pundonor formó su carácter y en esa escuela y a su semejanza formó los hombres con los que dio días de gloria a la República.

La idea de apoderarse de Martín García lo hace que intente la arriesgada empresa. Tiene conocimiento de la superioridad del enemigo, pero tiene el convencimiento de que aquel baluarte no será inexpugnable. Con la seguridad que da el dominio del arma y los elementos a utilizarse, fue al combate. Agua, buques y tierra tiñéronse de sangre en aquellos memorables días comprendidos entre el 11 y 15 de marzo de 1814. Rehecho del contraste sufrido por circunstancias diversas y decidido a que Martín García cayera en su poder, volvió a la carga y su estrategia, tantas veces reconocida y aplaudida, le dio el dominio de la isla. Allí, entre el tronar de los cañones y la bravura de sus tropas, conoció el enemigo y allí esculpió por vez primera su nombre, que haría correr más tarde aureolado con su contextura de combatiente invencible.

Martín García jalonó el camino de la victoria definitiva. Desde ese momento, toda su preocupación se concentra en Montevideo, plaza que era forzoso bloquear severamente para obligarla a rendirse. Su correspondencia con el gobierno sucédele casi sin interrupción. El ministro Larrea es el destinatario de aquella explosión de quien asegura el éxito por anticipado. Expresa, sin reserva, la seguridad de la destrucción de la escuadra española previo bloqueo cerrado, y aunque el refuerzo de naves solicitado no llega con la premura requerida, no se desalienta y persiste en su demanda con lenguaje claro y áspero.

Convence por la rotundez de sus argumentos; tiene fe en la victoria que predice cercana; tiene absoluta confianza en sus hombres, a los que inculca su optimismo, enseñándoles celo en las maniobras, celeridad en sus ejecuciones, desprendimiento de la vida en los minutos supremos de la lucha; tiene fe en su estrella, que no lo desamparó ni en los días tristes de sus desventuras.

La caza del enemigo es su única obsesión; embotellarlo y obligarlo a salir aguas afuera para destruir su poderío es su inque-

brantable resolución; de ahí que clame por buques. Sus cartas nos permiten descubrir su belicosidad patriótica. “Puedo garantizarle”, le dice en una de ellas a Larrea, “que sólo el mejor éxito me induce a desear que toda la fuerza se halle al frente del puerto “ enemigo.” Puesto en posición de ahogar la ciudad por un bloqueo irrompible, no cederá ante ninguna proposición que le insinúe otra disyuntiva. “Por lo que a mí hace”, dice en otra carta, “es mi parecer que el enemigo no se atreverá a salir, y si lo hace y no hay entre nosotros *fondos podridos*, dará gracias a Dios si vuelve “ con los huesos enteros.”

Tras extraordinaria actividad, Brown ha vencido cuanto obstáculo se le ha presentado y cuenta con la escuadra en número de naves, armamentos y hombres en condiciones de trabar combate. Va en pos de una de las memorables y felices jornadas de las luchas de la Independencia. Su partida, el 14 de abril de 1814, es, puede decirse, apoteótica.

Pocas horas cubren la distancia entre Buenos Aires y Montevideo. La plaza y la ciudad observan. Las naves revolucionarias, meciéndose al compás de las olas, parecen desafiar en rítmicos coqueteos a los sitiados. El bloqueo es un hecho y las operaciones se aprestan. Las líneas están tendidas y los contendores se acechan. Las comunicaciones entre los buques de Brown y el ejército que a las órdenes de Rondeau sitian la plaza, van y vienen en espera del momento decisivo. El bloqueo se cierra cada vez más; la plaza no recibe su habitual aprovisionamiento y ante situación tan angustiosa, convocado el Cabildo, resuelve que la escuadra española rompa la línea enemiga y haga tabla rasa con el bloqueo. Así lo exige “el honor de las armas católicas” y así lo impone el pundonor hispano, que debe conservar Montevideo, baluarte de la América del Sur, ya que mientras se mantenga en pie mantendrá la salvación de las provincias coloniales.

No abusaré, señoras y señores, de vuestra atención dándoos los nombres de las naves nacionales ni la de sus héroes que las comandaban, datos, por otra parte, que se consignan en todas las historias de nuestras campañas navales; pero sí os diré que en aquellas aguas se anunció a los beligerantes y a los neutros, que las Provincias Unidas del Sud habían conquistado al fin la supremacía de las aguas.

No se ha extinguido el eco del último cañonazo de aquella batalla trascendental que se inició el 13 de mayo y terminó el 17 de dicho mes, cuando retumban en el espacio en armonioso himno de gloria los *¡¡Hurras!!* de la tripulación de la nave capitana

Hércules, que luce al tope y flamea al viento la insignia de Brown, con las salvas del ejército patriota sitiador, en esta jornada al mando de Alvear; y mientras el júbilo se posesiona de los triunfadores, el “héroe cristiano”, escribe Ángel Justiniano Carranza en *Campañas navales de la República Argentina*, “piadosamente “ conmovido ante el resultado de sus afanes y desvelos, considerando concluida la batalla, después de tantos días con sus noches “ de insomnio y agitación, bajó a la cámara para dar gracias al “ Ser Eterno, en cuyas manos reposa el destino de las naciones, “ por la completa y gloriosa victoria dispensada a las armas de la “ patria puestas a su mando”.

Brown, con este recogimiento espiritual, rendía homenaje a su catolicismo. Fue cristiano, religioso y creyente sincero pero no fanático. Profesaba sus creencias católicas, pero no las imponía a sus subordinados, a los que dejaba en libertad de pensar en materia tan delicada. Así, en los domingos como en las festividades religiosas, los tripulantes de sus naves eran dueños de sus conciencias. Murió en gracia de Dios, fiel a sus sentimientos católicos.

La nobleza de sus sentimientos púsole de manifiesto en cada ocasión que se presentaba. Enérgico e inflexible militarmente, cedía, sin embargo, ante la indulgencia y la piedad; es que era, a fuer de guerrero, humano. En el parte que eleva al gobierno anunciando la victoria y remitiéndole los prisioneros, está el aserto de su humanismo. Dice así: “Creo que de este modo las armas de “ la Patria han alcanzado completa victoria sobre una fuerza muy “ superior del enemigo, quien según parece (Dios les perdone) se “ proponían cortarnos el pescuezo a todos, habiéndose distribuido “ al intento largos cuchillos, lo que es apenas increíble. Sea de ello “ lo que fuere, me permito recomendarle encarecidamente a los “ prisioneros de guerra. Hacer represalias sería una flaqueza, “ mientras que hay generosidad en perdonarlos. La crueldad se “ vigoriza en actos de su misma naturaleza y aquéllos deben ser “ reformados con buenos ejemplos y no con la ley del Tali6n.”

Brown, que merecía los honores y recompensas por sus grandes servicios, recibió en propiedad la corbeta de guerra *Hércules*, cedida por el gobierno en nota conceptuosa. Aceptó la nave de sus inquietudes y desvelos en términos que certifican su natural modestia, y así expresa: “Si la pequeñez de mi mérito no fuese sufi- “ ciente para dar el valor correspondiente a una expresión que no “ merezco, la alta y respetable autoridad que me distingue, com- “ promete mi corazón a la más sincera gratitud. Amante por sis- “ tema de la felicidad de mis semejantes, no he hecho hasta ahora

“ otra cosa que llenar los votos de la razón y la naturaleza, trabajando cuanto ha estado a mi alcance por la libertad de esta parte del Nuevo Mundo.”

Después de este extraordinario aporte a la causa de la emancipación, por hechos y motivos que no es del caso explicar, Brown se alejó del Plata como corsario y puso proa al Pacífico. Al referirse al objetivo de esta empresa, a todas luces trascendente, él dice que no era otra “que llevar a cabo una guerra destructora contra los realistas españoles que han inundado de sangre las Provincias Unidas del Río de la Plata, desde el 25 de Mayo de 1810, y tratan de sostenerse con nuevos esfuerzos determinados a todos los horrores de la conquista”.

¿Hubo asentimiento del gobierno para la realización de esta expedición corsaria? Contrariando órdenes de la Superioridad, ¿la emprendió Brown en acto de desobediencia? ¿Embarcóse clandestinamente sin reparar en la obediencia que debía, como militar, a las leyes y el debido respeto al gobierno de que dependía? ¿Recibió comunicaciones para que desistiera de su propósito? Éste es otro pasaje de su vida que merece prolija investigación, para despejar la incógnita que cubre la verdad de lo acontecido en este período del Almirante.

Lánzase a la expedición el 15 de septiembre de 1815, calificada por Mitre de “memorable crucero que en medio de triunfos y reveses mantuvo bien puesto el honor de la bandera argentina, a cuya sombra debían fundarse más tarde tres repúblicas independientes en las costas del Pacífico...”

El Callao y Guayaquil fueron blanco de sus furiosos ataques. Navas españolas perseguidas, otras echadas a pique, unas más apresadas, personajes encumbrados tomados prisioneros, desembarcos osados, reductos, puestos, baluartes sorprendidos, asaltados, dominados y vueltos a sus defensores, pérdidas de hombres, apoderamiento de mercancías, en fin, batida de los mares sembrando alarma y obligando a cambiar de rumbo para no caer en sus manos. Y Brown, siempre vigía, responsabilizándose de aquellos episodios en que con la vida se jugaba la libertad de América.

Prisionero en Guayaquil, obtuvo su libertad porque conquistó al adversario por su delicado trato; se impuso por ése su señorío que sumaba admiradores que reconocían su heroico patriotismo. Suscribió el convenio con el gobernador de Guayaquil, logrando no sólo su libertad y la de sus marineros, sino de su nave *Trinidad*, y se retiró con el prestigio a que se hacía acreedor.

Es menester, y creo que oportuno, recordar en esta exposición,

que tiene por finalidad demostrar la egregia personalidad de este romántico de la libertad, la escena que, con ribetes de fantasía, nos ofrece la entrada de Brown en calidad de prisionero. La anécdota es conmovedora. Pino y Roca, publicista ecuatoriano, nos la relata en estos términos: “El fiero Almirante marchaba con la “ cabeza erguida, los cabellos y barba desgreñados, sin ropa, así “ como fue apresado, envuelto del pecho para abajo en una bandera “ azul y blanca: la de su desgraciado bergantín. ¡Parecía un Nep- “ tuno! Paseaba la mirada con dignidad sobre la multitud apiñada “ a su paso, que no profirió un solo denuesto: tal el respeto que “ inspiraba; tal la hidalguía del pueblo que lo redujera.”

Objetivad con vuestra imaginación, señoras y señores, esta escena, que llamaremos fantasmagórica, y convendréis conmigo en que Brown, entrando por la portada de su cárcel con el ademán y gesto no de un prisionero sino con la fe de un Cruzado, atraía por la majestad de su porte, predisponiendo y aglutinando en su derredor hombres capaces de las más estupendas proezas en el camino de la emancipación.

Poco duró su prisión, como que después de las conferencias celebradas entre sus representantes y los del gobernador de Guayaquil, se subscribieron las actas respectivas el 16 de febrero de 1816. Libre, reembarcóse en su *Trinidad*, vistiendo rico uniforme: chaqueta azul oscura, recamada de oro, pantalón blanco y gorra de hule galoneada, llevando colgada al brazo aquella bandera azul y blanca que entre sus pliegues albergaba el latir del corazón de aquel bravo.

Pero hay, en los minutos que preceden a su partida, un documento que honra a Brown, y en el que se exterioriza su nobleza de sentimientos: es la carta fechada en Puná el 18 de febrero de 1816, dirigida al gobernador y que está concebida en estos términos: “Excelentísimo señor: Suplico de enterarse S. E. que el tratado “ relativo a la desgracia sucedida a la Escuadra de mi mando está “ enteramente concluido por mi parte, por lo que me lisonjeo per- “ mitirá S. E. el regreso del doctor Hanford. La humana y gene- “ rosa conducta de Su Excelencia, en esta ocasión, ha sido igual a “ su carácter militar y valor, en defensa del país y sus habitantes, “ bajo el mando de Su Excelencia. Y como la gratitud es una “ deuda que debe reconocer todo hombre, suplico a Su Excelencia “ admita la justa deuda de los sinceros y humildes agradecimientos “ de —excelentísimo señor— su más humilde obediente servidor, “ *Guillermo Brown*”

Así se alejó de la zona de su infructuosa victoria, y si desde

el punto de vista militar su expedición no tuvo los éxitos por él cifrados, en cambio, la siembra de su idealismo que era, es y será por siempre el de la libertad, fructificó porque se esparció en tierras ávidas de gozar tan bellos beneficios.

Si partió para esta cruzada no exenta de fundado optimismo y con derroche de coraje y audacia, las vicisitudes padecidas en su larga, cruenta y accidentada travesía; la captura de su *Hércules* a su llegada a las islas Barbadas, que luego de penoso proceso le fue restituida; el fallo adverso a sus derechos pronunciado por la Corte del Vicealmirantazgo de la Antigua; el pleito que mantuvo en la Corte del Almirantazgo; el embargo de las mercaderías tomadas durante el curso y otras contrariedades que amenazaban minar su organismo y espíritu, llevaron a un estado de abatimiento y depresión física del que sólo escapó por su virilidad de hombre hecho para las más horrendas tempestades.

Vivía con su esposa y sus hijos en Londres, en libertad y a la espera de fallo justiciero, cuando resuelve dirigirse a Buenos Aires para que se le juzgue de los delitos de traidor y pirata de que es acusado. No rehuye el encuentro con sus enemigos. El uniforme que viste sabrá llevarlo con dignidad. No teme las iras de sus detractores; no busca ocultarse ni piensa en la impunidad del silencio. Atraviesa el mar, resuelto a defenderse, porque confía en que se le hará justicia. Apenas desembarcado, se le procesa y encarcela en un cuartel hasta que termina la causa que se ventila en Consejo de guerra. La sentencia, dictada el 28 de mayo de 1819, le hacía perder sus despachos y empleos, con el agravante de tener que indemnizar al erario de los gastos del equipo de su expedición.

Esta sentencia, con gran dosis de pasionismo en contra de su persona, como que el Tribunal lo compusieron jueces que le negaron méritos, servicios y virtudes, tuvo sin embargo su revocación. El auditor general, doctor Juan José Paso, en dictamen en que hizo resaltar los servicios prestados por Brown, en quien veía capacidad y lealtad al principio de la libertad, se expidió en el sentido de que se sobreseyera y archivase el proceso, restableciendo sin nota al coronel a su libertad, empleo y prerrogativas, dictamen que llevado al director supremo fue aprobado en todas sus partes, expidiéndole, por la Secretaría de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, cédula de retiro absoluto del servicio en su favor con sólo goce de fuero y uniforme.

El gobierno lo absuelve sin entrar al fondo del asunto, pero lo manda al retiro, mas su aureola alcanzada en sacrificios y ponderados servicios a la libertad no lo condenará al ostracismo, del

que salió para nuevas proezas y actos transcendentales. Las armas de la Independencia lo esperaban en aguas del Plata, y en este estuario que lo vio agigantarse en combates mortíferos, volvió a demostrar el amor a la patria y sus fibras revolucionarias.

Otra vez, pues, aparece en el teatro de sus famosas operaciones. De nuevo el cañonear de sus naves y el abordaje de sus tripulaciones causarán espanto y admiración; es que nuestro Almirante ha hecho de sus hombres un tipo especial de combatientes, inmunes a los dolores, que olvidan en su presencia. Brown sabía infundirles valor, luchaba a la par de ellos y los conducía a la muerte con el mismo desapego a la vida que él sentía. Su sola presencia bastaba para que aquellos hombres, aun en trances sumamente dolorosos, se olvidaran de sí para glorificarlo.

Sobre este particular circula una anécdota más que lo ennoblece y lo populariza. Entra Brown a la sala de un hospital de sangre, en el preciso momento en que a uno de sus marineros va a amputársele una pierna. El dolor, es presumible pensar, domina a aquel hombre todo coraje a bordo, todo bravura en el combate y todo sufrimiento en el lecho de enfermo; quizá está por exhalar un quejido, buscando en este desahogo alivio a su dolor, mas éste se detiene a flor de labios ante la presencia del Almirante, y transformando una imperceptible mueca de angustia por una expresión de alegría prorrumpe en un Viva la Patria! ¡ Viva Brown!”

La guerra con el Brasil le dará ocasión para reeditar sus condiciones de estratega. La Colonia y Montevideo, plazas fuertes y bases de las naves brasileñas, fueron el objeto de su extraordinaria empresa.

“La Colonia y las fuerzas brasileñas en el Río de la Plata “ deben caer o yo ir a una prisión. El honor nacional requiere un “ esfuerzo. El jefe de la escuadra debe hacer y hará su deber; si “ el éxito es favorable, todo irá bien, pero si es desgraciado, suplico “ se salve mi nombre y el honor de mi familia”, dice en nota al gobierno el 4 de marzo de 1826. Breve, conciso es su lenguaje. “El jefe de la escuadra debe hacer y hará su deber”, sentencia que nos lo pinta con esa decisión inquebrantable que puso en todos sus actos y que dieron lustre a su nombre.

La Colonia, como Montevideo, tenían, pues, que ser el teatro de sus operaciones que afirmaron su ya acreditada fama. Bajo sus órdenes y vigilancia estrecha y pertinaz, la escuadra nacional disputó las aguas del río, quedando dueño y señor de ellas.

Los combates revistieron caracteres de épicos encuentros, en

que la heroicidad no tuvo límites. Provocaciones sistemáticas; ataques nocturnos; sorpresas insospechadas; abordajes espeluznantes; cañoneos incesantes; maniobras hábil e inteligentemente planeadas y dirigidas; fugas, persecuciones y actos de arrojo hasta entonces desconocidos, pusieron en evidencia el temple de Brown y el de los hombres que le obedecían ciegamente confiados en su pericia y valor. La muerte no respetó ni nombres ni graduaciones. Cayeron durante cuatro meses de continuo combatir jefes dignos de las memorables jornadas y marineros dignos de aquellos jefes, que aprendieron de labios del Almirante sabias lecciones, que aplicaron con desprecio de su propia conservación en el terreno del diario batallar.

Si los ataques a la Colonia fueron infructuosos y produjeron pérdidas de naves y de vidas, la preparación para volver sobre el enemigo se redobló con ardor. Aquel crucero había facilitado el transporte a la costa uruguaya, y con destino al ejército argentino en campaña, tropas, artillería, municiones y víveres, y con aquella responsabilidad se consagró a armar las naves con las que batiría al enemigo, y a capacitar a las tripulaciones en los diversos roles de a bordo, al mismo tiempo que les formaba ese espíritu combativo que honraron glorificándose.

Cuando la fuerza naval estuvo en condiciones de combatir contra el enemigo, superior en naves y hombres, que se paseaba altivo frente a Buenos Aires incitándolo al combate, fue a él.

“Marinos y soldados de la República: ¿veis esa gran montaña flotante?; son 31 buques enemigos. Mas 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.” Leída la proclama, izó la capitana aquella señal que retumbó como un espaldarazo: “¡Fuego rasante, que el pueblo nos contempla!”, grito de guerra que electrizó a esos valientes, cuya consigna era irse a pique antes que rendirse.

Sólo la confianza y la estrategia serían los factores que incidirían en el triunfo. Brown, que todo lo había previsto, fondeó en Los Pozos y allí esperó ser atacado. “Para combatir con ella era menester una de estas dos cosas: o sacarla de su fondeadero, y ganarse en él, o colocar la escuadrilla republicana entre dos fuegos”, escribe Ratto. Es de notoriedad que la división imperial no intentó vigorosamente el ataque, por el contrario, se colocó fuera del alcance de la artillería patriota. “Si en la decisión de luchar está puesta de manifiesto la superioridad moral del Almi-

“ rante republicano, en la feliz utilización de ese fondeadero, verdadero pozo, por su mayor profundidad, está su chispa genial”, dice Ratto; y fue esa chispa genial que le dio el triunfo de patriótica resonancia.

La victoria del 11 de junio coronó sus afanes y desvelos, y el pueblo de Buenos Aires lo premió, agradecido y admirado. La corona del triunfo orló, simbólicamente, su cabeza. Bien pudo, al recibir la bandera de Los Pozos con que se le honró en la Sala Argentina, de manos de Mariquita Sánchez y la señora madre del coronel Ventura Vázquez, sentirse emocionado, emoción que se vio en su palabra cuando tres días después, en el Colegio de Ciencias Morales, mostró a la juventud el sagrado pabellón bordado por damas porteñas, diciéndole a la autoridad del Colegio: “Señor rector: Ruego quiera mostrar a los jóvenes educandos la bandera con que han sido premiados los sentimientos que abrigo por este país, tan distinguido en el mundo civilizado, para que se estimulen en el cumplimiento de sus deberes, y se exciten a ser eternos defensores de la libertad e independencia de esta nación generosa y liberal.”

No sería justo silenciar la palabra del señor rector, don Manuel de Irigoyen, con que se dirigió a los alumnos; ella, también, trasunta patriotismo santo y noble. He aquí su breve oración: “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 estaban 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 solo es el terror 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 más dulce del mundo. Para conseguirla, imitad sus virtudes: sea Brown vuestro modelo y así, esta ciudad será la patria exclusiva de los héroes.”

Los combates que siguieron, de Quilmes y Juncal, pusieron la nota álgida en materia de estrategia y heroicidad. Y con esos combates épicos justo derecho tenía el Almirante al retiro, ya que había coronado su desinteresada carrera dando a la República y a la causa de la emancipación su más caro idealismo.

Es casi la mitad de noviembre de 1828, cuando el ministro de Guerra y Marina, general Juan Ramón Balcarce, le remite sus despachos de brigadier general, grado el más elevado del escalafón militar. Van acompañados esos despachos de una nota conceptuo-

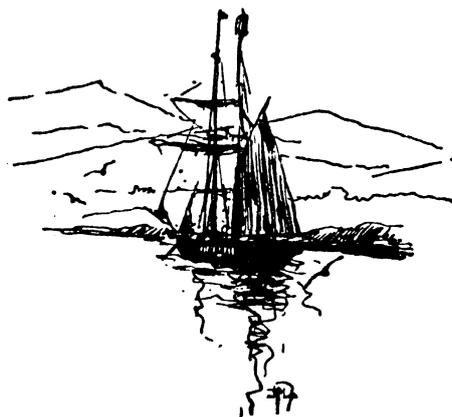
sísima, a la que Brown contesta agradeciendo y poniendo de manifiesto su ya señalada modestia. Dice en uno de sus párrafos: “...que desde que él se alistó bajo las banderas de este digno país que ha elegido como propio, sus deseos han sido colmados al ser recibido entre sus ciudadanos; que aquellos que han obtenido ese privilegio deben estar orgullosos de pertenecer al país de los libres, cuna del valor, que si ha tenido la afortunada suerte de haber participado en pequeña parte en hacer que el pabellón de la Nación fuera respetado, estaba recompensado por completo.”

Da término a esta nota, que lo honra por el patriotismo y moral que contiene, diciendo: “Habiendo terminado la guerra y, en consecuencia, debiendo recibir la fuerza naval una nueva forma, el Almirante cree que sus servicios personales ya no son necesarios y por consiguiente renuncia al servicio activo; al mismo tiempo hace presente que su vida está siempre a disposición del país y si en otra ocasión fuera llamado se apresuraría a unirse a sus valientes compañeros de armas. Al retirarse a la vida privada será una gracia para él contemplar las glorias del país, el goce de sus libertades e instituciones y educar a sus hijos en una forma que, penetrados del amor al país y la generosidad de su gobierno, puedan ser útiles un día y cumplir así un deseo de su padre.”

Si posteriormente intervino, por accidente, en materia política, como si volvió a colocarse frente a la escuadra, extraviándose de la resolución que se había trazado, y actuando en un período que ensombreció a la Nación, en su disculpa atengámonos al proverbio “errare humanum est”, ya que, sabiendo lo que hizo por la libertad de nuestra patria, debemos creer en su palabra cuando, haciéndose eco de las mordaces críticas que se le hicieron por comandar las fuerzas navales de la Confederación, dijo, con el pensamiento en la tierra de los argentinos, que no veía “más que la bandera de su adopción y otra que le era contraria”.

Señoras, señores: Brown ha entrado en el período de la ancianidad. Su salud va resquebrajándose en forma alarmante. Ha escrito sus Memorias y se dispone a aceptar la voluntad de Dios cristianamente. Desapareció con él una gloria argentina. Pero pensemos que, a medida que el tiempo más nos separa de él, él está más cerca de nosotros. Esto se os ocurrirá paradójal, mas si meditáis, convendréis conmigo que esta paradoja tiene mucho de realidad y mucho de ilusión; y así es. Ved su imagen y reconoceréis que su vida espiritual de hombre de guerra, de ciudadano, de irían-

dés agradecido, lejos de disminuirse, se ensancha, porque mirándolo desde uno de los ángulos de nuestra posición lo admiramos por lo que hizo, por lo que la marina de guerra y la patria le deben y por la escuela que fundó entre sus compañeros de armas. Con esta aureola se adentró en la Inmortalidad, velando desde ella por la marina de guerra de nuestra República. Es que, como muy bien lo dijo aquel gran estadista que se llamó Carlos Pellegrini, en la inauguración de la estatua de nuestro Almirante en Adrogué, el 3 de febrero de 1886, “la tumba es un crisol, y al pasar por ella, “ quedan olvidados, junto con el polvo de nuestras flaquezas, todos “ los errores que fueron humanos, y resurge a la vida todo lo que “ de puro, de noble y de grande tenía el espíritu inmortal que animó “ la criatura humana”.



Demarcación de límites con Chile en la región austral

**Designación de las subcomisiones. Estado del territorio
fueguino al realizarse la demarcación. Los trabajos en
el terreno. (*)**

Por el Almirante Juan A. Martín

Después de algunos incidentes y de muchas discusiones, se llegó con Chile al Tratado de 1881 que definía cuál sería la frontera entre los dos países y por protocolo de 20 de agosto de 1888 (José Evaristo Uriburu - Demetrio Lastarria), quedó convenida la forma de llevar a cabo la demarcación en el terreno, para lo cual cada país nombraría un perito demarcador con el personal de ayudantes que fuera necesario.

Para dar cumplimiento a esto, en el mes de abril del año 1890, se designó por el Ministerio de Relaciones Exteriores perito al ingeniero Octavio Pico y algún personal (ingeniero militar teniente coronel Sandalio Sosa, capitán de fragata Carlos Moyano y teniente de navío Santiago J. Albarracín) para reunir antecedentes; en noviembre se designaron como ayudantes del perito, comisarios demarcadores a los agrimensores Julio V. Díaz y Valentín Virasoro, jefes de las comisiones del norte y del sud, para llevar

(*) La información contenida en este artículo, en su mayoría ha sido escrita con recuerdos personales de mi actuación en ese tiempo y documentación de mi archivo, en el que tengo anotaciones, borradores de oficios pasados al perito y autoridades superiores, en los períodos en que había quedado a cargo de la Comisión, algunas veces accidentalmente y otras por designación oficial; también con las autoridades de Marina, en lo que se refería a los buques de la armada que estaban al servicio de la Subcomisión.

En aquel tiempo no existía la Oficina de Límites Internacionales. En la actual oficina, que estaba a cargo del ingeniero Sánchez, en 1908 se publicó un libro: **“La frontera entre Argentina y Chile”**, en dos tomos de unas 500 páginas cada uno, conteniendo el texto de los tratados y protocolos que hubo, actas de la colocación de hitos y descripción de los trabajos que realizaron las subcomisiones; en los capítulos 29 y 39 del tomo I, se publica en extenso lo que se refiere a la demarcación en Tierra del Fuego.

a cabo la demarcación en compañía de personal equivalente nombrado en Chile; se designó un ingeniero militar (Luis J. Dellepiane) como segundo del ingeniero Díaz y a mí como segundo del ingeniero Virasoro, para actuar esta subcomisión en Tierra del Fuego.

Mientras los peritos, reunidos en la ciudad de Concepción (Chile) y posteriormente en Santiago, convenían las instrucciones a dar a las subcomisiones, en Buenos Aires éstas hacían sus preparativos. En la fecha de esta organización yo me encontraba en la corbeta "*La Argentina*", en el sud, y recibí la comunicación pertinente a fines de enero de 1891, al regresar "*La Argentina*" a Bahía Blanca. Terminados mis informes, cartas, planos, etc., como oficial de derrota del buque y profesor de los guardiamarinas, se me comunicó mi nombramiento, llegando de regreso a Buenos Aires en febrero de ese año. El oficio del comandante me impresionó vivamente por sus conceptos sobre mis servicios a bordo y el alto significado que le atribuía a la designación que me había conferido el Superior Gobierno.

Incorporado a la comisión me fue grato actuar con el señor Virasoro, con quien había estado cinco años antes en Misiones, en la Comisión de Límites con Brasil. Estando en esas actividades, en Chile estalló una revolución que depuso al presidente Balmaceda después de algunos violentos combates y se aplazó la partida de las subcomisiones, pero se continuaron los preparativos previéndose que en breve tiempo terminaría esa perturbación.

Durante esta demora en la partida, tuve alguna actividad en marina, en la División de Torpedos, organizando la sección de estudios hidrográficos del Río de la Plata y, en octubre, al pasar el capitán de fragata Domecq García al acorazado "*Almirante Brown*", el capitán de navío Rivadavia solicitó mi nombramiento como segundo comandante de "*La Argentina*" en un viaje de representación al Uruguay que duró hasta fin de noviembre y, al regreso a Buenos Aires, terminada la revolución en Chile, ocupé mi puesto como segundo del ingeniero Virasoro.

El capitán Rivadavia pasó a ocupar el mando del crucero "*25 de Mayo*", designándose comandante de "*La Argentina*" al capitán de navío Edelmiro Correa, que debía preparar inmediatamente el buque para llevar a nuestra comisión hasta Punta Arenas, donde debíamos reunimos con la subcomisión chilena en el mes de enero de 1892. A la comisión del sud se incorporó el teniente de fragata Federico Erdmann y el alférez de navío José Moneta; como Jefe de Administración el capitán de infantería José M. Castro Sund-

blad, quien fue encargado de adquirir caballada que se embarcó en el transporte “*Villarino*”, en Bahía Blanca, siguiendo viaje a Puerto Madryn para embarcar tropas de mulas cargueras; no llevábamos escolta militar alguna, pero sí una buena peonada, arrieros mendocinos, hombres de campo y de monte, algunos que ya habían servido conmigo en las selvas de Misiones.

La comisión se embarcó en “*La Argentina*” llegando a Punta Arenas a principios de enero, donde nos informaron que la subcomisión chilena posiblemente tardaría en llegar algunas semanas más, por lo que el señor Virasoro resolvió ir a esperar a los colegas en San Sebastián, donde pudimos desembarcar sin inconvenientes, como así la carga y caballada del “*Villarino*”.

La Isla Grande de Tierra del Fuego -1892.

Correspondía a las subcomisiones del sud efectuar en el terreno la demarcación del límite prescripto en el artículo 3° del Tratado de Límites, cuyo texto es el siguiente:

“Artículo III. — En La Tierra del Fuego se trazará una línea que, partiendo del punto denominado Cabo del Espíritu Santo en la latitud 52°.40', se prolongará hacia el sur, coincidiendo con el meridiano occidental de Greenwich, 68°. 34', hasta tocar el Canal de Beagle. La Tierra del Fuego, dividida de esta manera, será chilena en la parte occidental y argentina en la parte oriental. En cuanto a las islas, pertenecerán a la República Argentina la isla de los Estados, los islotes próximamente inmediatos a ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico al oriente de la Tierra del Fuego y costas orientales de la Patagonia; y pertenecerán a Chile todas las islas al sud del Canal Beagle hasta el Cabo de Hornos y las que haya al occidente de la Tierra del Fuego.”

La Isla Grande de Tierra del Fuego es una extensión de tierra similar a la del extremo sur de la Patagonia, de la que está cortada por el Estrecho de Magallanes, que en su región del sudoeste presenta las mismas características que la región lacustre patagónica y entrecortada por ramales de la Cordillera de Los Andes; algunos de éstos en la parte sur se extienden hacia el este, bordeando el Seno del Almirantazgo, el Lago Fagnano y más al sur el Canal Beagle. La región del este bañada por el Océano Atlántico tiene en su parte norte similitud con las barrancas de Santa Cruz y de Gallegos, apareciendo como en el Estrecho de Magallanes al sur de Punta Arenas, ramales de serranías cubiertas de bosques que se prolongan hasta el Estrecho de Lemaire.

Existía en esta isla una población indígena, los onas; éstos eran altos y fornidos, nómades, no tenían caballos, vivían de la caza y sus armas eran simples flechas; con la población europea que empezó a establecerse en la costa del estrecho salida desde Punta Arenas, los indios fueron retirándose hacia el centro y sudeste de la isla. La cría de ovejas, que se iniciaba, obligaba a los pobladores a cuidar su hacienda y a perseguir a los indios; también se descubrió oro en muchos parajes, en arroyos y en algunas playas de arenas magnéticas, constituyendo grupos de gentes que también los perseguía.

Autoridades.

Después del Tratado de 1881, por el año 1883, se creó la prefectura marítima en Ushuaia; el año 1895 la gobernación, otra prefectura en Buen Suceso y más adelante comisaría de policía en San Sebastián, que quedaba prácticamente independiente, porque no había medios de comunicarse por tierra con la gobernación. No existía aún población civil, salvo pequeños comercios que se instalaban alrededor de la gobernación.

Primera empresa industrial en el territorio.

Una asociación argentina organizada y dirigida por el ingeniero rumano Julio Popper, titulada "Los Lavaderos de Oro del Sur", autorizada por ley y decreto nacionales de 1889, durante la presidencia del Dr. Miguel Juárez Celman, instaló en San Sebastián, cercano a Punta Nombre, su oficina principal con elementos modernos, laboratorios, máquinas, tren de Decauville y bastante peonada, que recogía las arenas auríferas para lavarlas sobre planchas de cobre acerado. El ingeniero Popper hizo excursiones de estudio explorando el territorio, publicó un mapa con sus accidentes, que si bien no tenía precisión matemática contenía bastantes detalles del terreno y de carácter general; hizo también observaciones meteorológicas y describió la climatología. Tenía título de ingeniero de minas de la Universidad de París, había viajado por Europa y Norte América; inteligente y emprendedor, tuvo aventuras diversas de luchas con los indios o con cuadrillas de mineros chilenos que venían por tierra desde el estrecho invadiendo las pertenencias de sus Lavaderos; publicó en Buenos Aires relatos periodísticos, folletos y libros, y dio algunas conferencias en el Instituto Geográfico Argentino. Como rumano que era, recordando su país, dio muchos nombres a parajes o ríos de la región que visitaba.

El progreso de la región magallánica se debió en principio a las pesquerías, caza de lobos y ballenas que atraían el comercio marítimo internacional, pero con el ejemplo de las Malvinas se desarrollaba una nueva industria, la cría de ovejas y ganadería, con rápido aumento de los pobladores. Popper, encontrando que los campos de Tierra del Fuego ofrecían mejores condiciones que los de la Patagonia, para ese objeto, obtuvo concesión del gobierno para colonizar varias leguas en sitios que eligió convenientemente; esto ocurría en época cercana al año 1890, sin que pudiera darse principio a la operación por cuanto, a raíz de la revolución, el nuevo gobierno la anuló conjuntamente con varias otras.

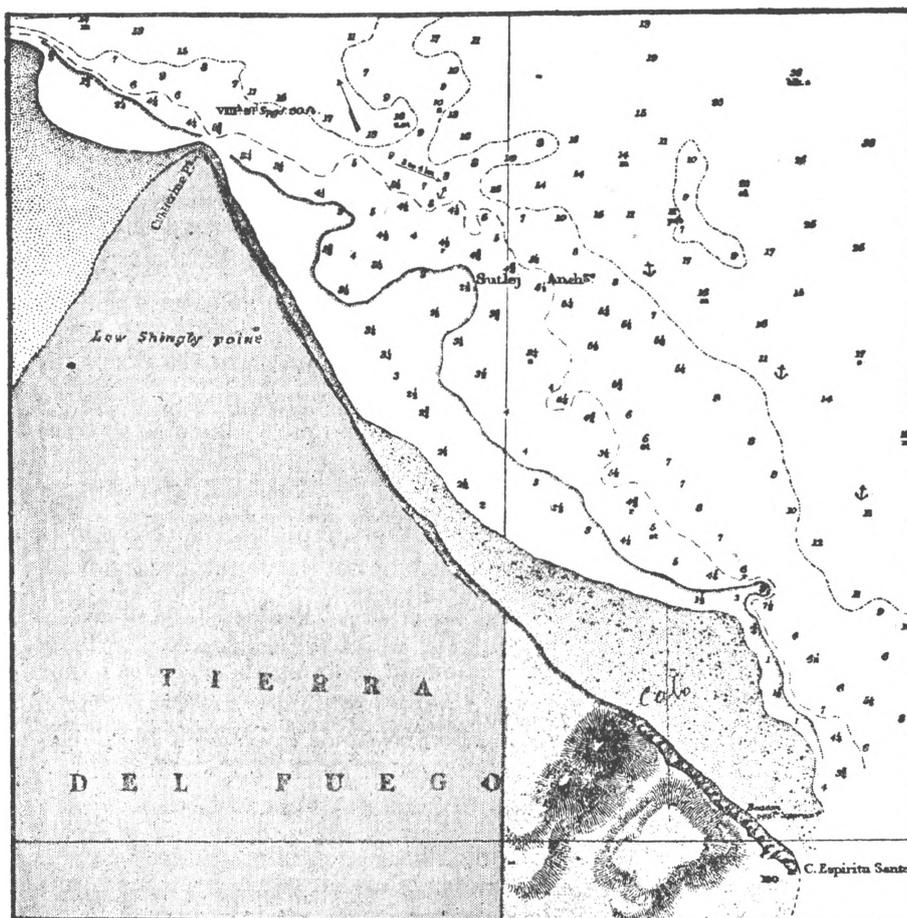
“El Páramo”, centro industrial.

Las oficinas de “El Páramo” eran el centro de las actividades industriales y comerciales de la compañía de los Lavaderos; allí se abastecían todos de provisiones que la Compañía traía por mar en sus barcos desde Punta Arenas o del Río de la Plata; no había casas de comercio y, aparte de nuestro papel moneda, las peonadas hacían transacciones con la empresa con gramos de oro en polvo que Popper substituyó con monedas de un gramo y de cinco gramos de oro, al principio acuñadas allí y poco después en la Casa de Moneda de Buenos Aires, tenían la leyenda “Tierra del Fuego - Popper”. También hizo imprimir una estampilla de correo con la misma leyenda para la correspondencia del personal, creando allí una oficina de correos en sus escritorios, con un buzón colorado como los de aquí de la Capital, cuya existencia nos había llamado la atención cuando llegamos; moneda, estampilla y correo que, creados sin autorización oficial, fueron prohibidos por decretos del año 1890, pero cuya existencia comprobamos que había tenido lugar antes de nuestra llegada.

En el año 1892, cuando desembarcamos con la comisión en San Sebastián, las oficinas de Popper en “El Páramo” nos ofrecieron hospitalidad, alojándose en ellas el señor Virasoro, y en las inmediaciones del edificio los oficiales armamos nuestras carpas para organizar nuestros trabajos; el campamento general de peones y caballada se instaló pocos kilómetros más al norte, en el cañadón que Popper llamara del Río Cullen, que nos resultó inmejorable por sus condiciones como centro para todos los trabajos que hicimos en esa temporada.

Con la comodidad que ofrecía “El Páramo” instalamos nuestro observatorio meteorológico y los cronómetros que teníamos, iniciando observaciones astronómicas, latitud y azimutes, encar-

gándome el señor Virasoro que hiciera el levantamiento del terreno desde el Cabo Espíritu Santo hasta la bahía y entre el probable límite con Chile y el mar; llevé como ayudante al alférez Moneta. Nos fueron útiles los datos del “mapa” de Popper y las informaciones del comisario de policía Ramón Cortés y realicé una triangulación del terreno, marcando bien la línea de la barranca sobre

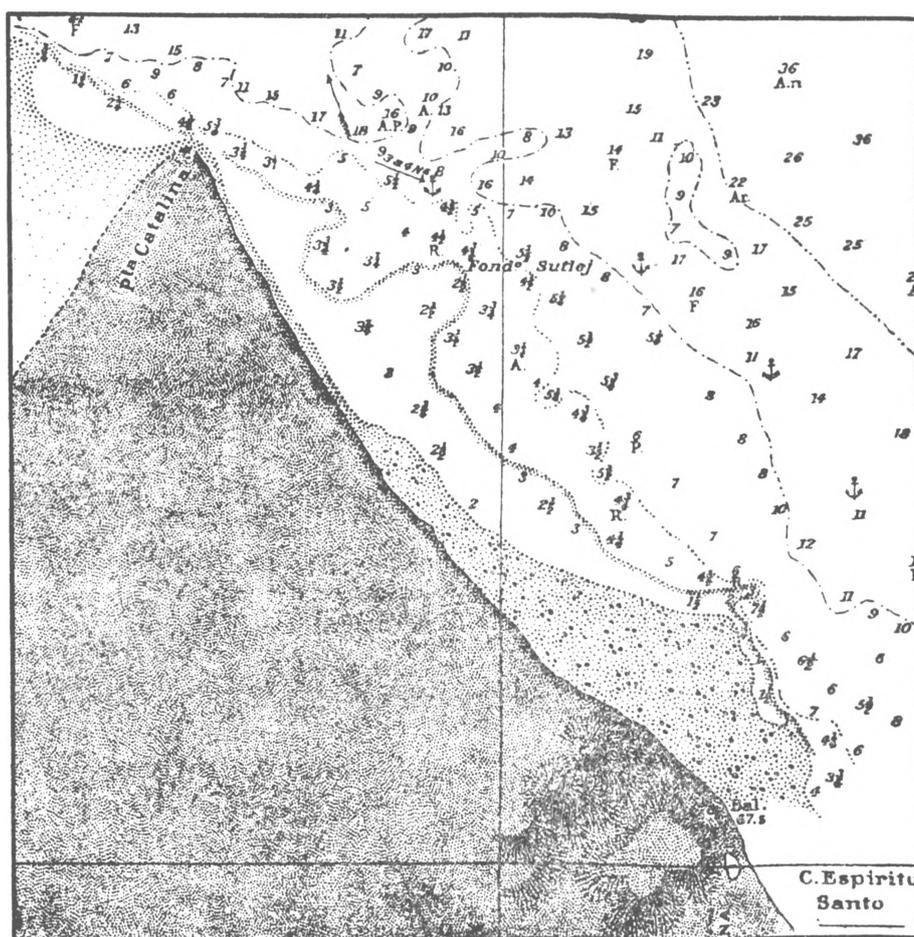


Cabo Espíritu Santo, según la carta inglesa del estrecho (1869), que sirvió para el tratado de límites.

el mar y pudiendo apreciar, en las mareas bajas, la extensión de restinga que despedían las barrancas, y realizando un trazado en el terreno del meridiano del Cabo Espíritu Santo hasta cruzar la zona de tierras altas y barrancas que se extendían desde el estrecho hasta Bahía San Sebastián.

El Cabo Espíritu Santo.

La boca oriental del Estrecho de Magallanes queda entre dos puntos notables: Cabo Virgenes al norte, extremo S. E. de las tierras firmes del continente, y Cabo Espíritu Santo, extremo N. O. de tierras altas de la Isla Grande de Tierra del Fuego, prolongadas ambas por una pequeña planicie hasta Punta Dungeness en dirección al centro del estrecho, por tierras bajas llanas hasta Punta Catalina en dirección N. O. desde Cabo Espíritu Santo. Des-



El cabo según nuestra Comisión de Límites, adoptado para la demarcación.

de cierto punto del estrecho los veleros antiguos y barcos de poco porte veían solamente los dos cabos con barrancas a pique avanzando hacia el mar; recién al acercarse a uno u otro, se comprobaba aquella extensión de tierra baja.

Los derroteros españoles antiguos expresaban que a 7½ leguas al S. O. queda el Cabo Espíritu Santo; la carta inglesa del año 1869 de la boca del estrecho, que probablemente se tuvo en vista para redactar las cláusulas del Tratado de 1881, señala la costa sud del estrecho con una línea de tierras bajas desde Punta Catalina hacia afuera, en cierta parte dibujan barrancas a pique (que son las que se extienden hasta Bahía San Sebastián) y en un punto donde no hay salientes de la tierra, la carta tiene el nombre de Cabo Espíritu Santo, interrumpiéndose poco más al sud el dibujo del terreno. La coordenadas geográficas que expresa el Tratado en el art. 3°, 52°.40' y 68°.34' para el Cabo Espíritu Santo, se cortan en el mar fuera de la costa. En realidad, por el trabajo que yo realicé y los posteriores y definitivos realizados por las dos comisiones de límites en conjunto y después por los trabajos hidrográficos de nuestra marina, el cabo citado es el extremo N. O. de las tierras altas con barrancas a pique sobre el mar que se extienden desde Punta Nombre al norte.

Al realizar la triangulación de esa parte del terreno se hizo también el trazado del meridiano a partir desde el punto más alto cercano a la costa, llevando la línea del límite probable hasta las barrancas de Filaret al pie de las cuales se extendía la Pampa de San Sebastián, que limita por el oeste con el fondo de la bahía. Desde la última estación sobre las barrancas, la prolongación de la línea hacia el sur pasaba a tres o cuatro kilómetros del fondo de la bahía; la longitud 68°.34' que da el Tratado para el cabo, hubiera cortado el fondo de la bahía, con lo que habría quedado puerto chileno en el Atlántico.

Reunión de las subcomisiones.

En el mes de marzo llegó la subcomisión chilena en la “*Maggallanes*”, reuniéndose en seguida con nosotros; la presidía el capitán de navío Vicente Merino Jarpa, que había estado actuando como secretario de don Diego Barros Arana, acompañándolo los ingenieros Alberto Larenas y Carlos Sosa Bruno y el teniente W. Pacheco, y poco después entramos a considerar nuestra misión con las instrucciones de los peritos y el examen de los trabajos a hacer en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° del Tratado. Les presentamos el estudio hecho en el terreno que difería en su configuración con la carta inglesa de aquella época que había servido para la confección del Tratado; nuestra opinión era que el punto designado Cabo Espíritu Santo de los descubridores españoles era el extremo norte de las barrancas a pique de la costa y no el punto designado en la carta inglesa con ese nombre y que, por lo tanto,

correspondía tomarlo como punto de origen de la línea límite, cualquiera que resultara después su situación geográfica, pues las coordenadas citadas en el Tratado para el cabo eran erróneas. La subcomisión chilena, sin contradecir lo expuesto, opinó que debía tomarse como punto de origen el que en la costa indicada por la carta inglesa cortaba la tierra en el meridiano $68^{\circ}.34'$, sin que se pudiera llegar a un acuerdo, por lo cual se resolvió labrar el acta (abril 16) en que constaba la disidencia, para llevar el caso ante los peritos. Al terminar el acta, el capitán Merino Jarpa comentó el hecho, expresando que el señor Barros Arana iba a tener una gran contrariedad por la disidencia habida.

La subcomisión chilena partió en la "*Magallanes*" y nosotros, después de dejar arreglado todo el campamento, material y caballada, nos embarcamos en el transporte "*Villarino*", que había quedado a nuestro servicio bajo el mando del capitán de navío Edelmiro Correa; hicimos escala en Río Gallegos, donde recogimos informaciones sobre las condiciones del terreno en que probablemente pasaría la línea límite en esa parte de la Patagonia, llegando a Buenos Aires en mayo.

La noticia de la divergencia causó impresión en Buenos Aires, porque ella se agregaba a la conocida divergencia sobre el hito del Paso de San Francisco, con lo que la proyectada demarcación de límites con Chile se inauguraba con un completo desacuerdo de las subcomisiones y en un momento en que en toda la República se procedía con actividad al escrutinio de la reciente elección electoral para la nueva presidencia de la República, de la que se conocía ya el resultado previo del triunfo de la fórmula Dr. Luis Sáenz Peña - Dr. José Evaristo Uriburu, en contra de la candidatura radical del Dr. Bernardo de Irigoyen, cuyo partido recibía el resultado con vivas protestas, pero terminados todos los trámites, el nuevo gobierno entró a actuar en la fecha constitucional del 12 de octubre.

El gobierno del Dr. Pellegrini terminaba normalmente su mandato; en la armada se recibían con complacencia las noticias de las fiestas del centenario de Colón en las que nos representaban el "*Brown*" y el "*25 de Mayo*", se había adquirido el crucero "*9 de Julio*" y se cerraba el ejercicio con un ascenso general en las fuerzas armadas, en el que se incluía el de 16 oficiales egresados de la Escuela Naval a la categoría de jefes, tenientes de navío (hoy capitanes de corbeta), los 8 de mi promoción (la VIII^a), 5 de la VII^a y 3 de la VI^a, que llevábamos ya cuatro años de antigüedad.

Al finalizar el invierno, los peritos Pico y Barros Arana se reunieron en Chile para considerar los asuntos de la demarcación iniciada ese año con tan poco éxito.

En la comisión del norte, que debía iniciar sus trabajos a la altura del Paso de San Francisco, hubo también desacuerdo (aunque las subcomisiones tomaran como punto de partida el llamado Portezuelo o Paso de San Francisco en un cordón casi en el extremo oriental de ese camino) iniciándose la divergencia al llegar el informe a nuestro perito el ingeniero Pico.

La interpretación del Tratado y la demarcación se iniciaba con desacuerdos de las subcomisiones, debiendo los peritos estudiarlas en sus reuniones del año 1892; en esas circunstancias falló nuestro perito, quedando interrumpidos esos asuntos hasta septiembre de 1892, en que fue designado el ingeniero Valentín Virasoro, reiniciándose los estudios en Chile, donde entró a actuar como nuestro representante oficial el Dr. Quirno Costa. Yo fui nombrado jefe de la Comisión Sud en reemplazo de Virasoro y quedé accidentalmente a cargo de la comisión en las oficinas de Buenos Aires durante el resto de ese año y el de 1893.

Las discusiones en Chile - Año 1893.

Aparte del examen de los puntos en divergencia, el señor Virasoro llevaba el propósito de proponer a su colega la creación de más subcomisiones para acelerar los trabajos de demarcación, pero para una y otra cosa encontró una pasividad extraordinaria en los miembros de la comisión chilena, sin poderse explicar la causa de ello, salvo que, según versiones recibidas, fuera debido a la presión que ejercía cierta prensa antiargentina de Chile, que habría criticado cualquier concesión, y el señor Virasoro veía que el tiempo transcurría sin que las comisiones pudieran salir a trabajar. Enterado el Dr. Quirno Costa de esa situación, conversó con los hombres de gobierno con quienes estaba estrechamente vinculado, para conocer su criterio sobre algunos de los puntos en divergencia y, encontrando ambiente favorable, los estudió con el ministro de Relaciones Exteriores y finalmente el gobierno de Chile designó a don Isidoro Errázuriz, ministro de Guerra y Marina chileno, como representante ad-hoc para que examinara con el Dr. Quirno Costa los puntos en divergencia. Ambos ministros llegaron a un completo acuerdo en todos los puntos, lo que se consignó en el llamado protocolo Errázuriz - Quirno Costa, del 1° de mayo de 1893.

En síntesis, el protocolo referido establece: 1°) Revisión del asunto hito de San Francisco por una subcomisión mixta, agregando los chilenos que aceptaban la ampliación de estudios a pesar de creer que el primitivo punto elegido estaba bien. 2°) Para la Tierra del Fuego se aceptaron por completo los estudios y proposiciones que hiciera la subcomisión argentina del sud (Virasoro-Martin). 3°) Aumentar a cinco las subcomisiones, la 2ª, 3ª y 4ª para continuar la demarcación en la parte central de la cordillera hasta el paralelo 40, ejecutando estudios previos en el terreno antes de designar sitio para los hitos. 4°) En la región al sud del paralelo 40 se había hecho público que existían rupturas en la cordillera, formadas por ramales que se extendían a uno y otro lado; algunos ríos tenían nacimiento o cursos fuera de la cordillera, en la Patagonia, y por las rupturas mencionadas pasaban a caer al Pacífico, con beneficio para Chile, por cuya razón propiciaba que la línea límite coincidiera con la división continental de las aguas. No se conocía caso alguno en sentido contrario, a nuestro favor, y el protocolo estableció que esos ríos se cortarían por la línea divisoria de la cordillera principal. 5°) El protocolo establecía en la región del paralelo 52, “que si los demarcadores al trazar la “ línea límite encontraran que la cordillera se interna entre los canales que allí existen, trazarían una línea para dejar a Chile la “ costa de esos canales”. Entre otras consideraciones el protocolo expresa que de esa manera la Argentina no tendrá puertos en el Pacífico y Chile ningún punto hacia el Atlántico.

El Dr. Quirno Costa mantenía al gobierno enterado de sus negociaciones y por fin del proyecto total, los que el ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Tomás Anchorena estudiaba, informando de ello al presidente Dr. Luis Sáenz Peña; en algunos casos el ministro requirió informes míos, única fuente posible aquí, porque entonces no existía la “Oficina de Límites Internacionales” actual, y especialmente me llamó por indicación del subsecretario del Ministerio para los casos 4° y 5°. Cuando le expliqué con los mapas a la vista el significado de las cosas, me hizo esperarlo en su despacho mientras él iba al del Presidente para informarlo del asunto; en breves minutos regresó con el Presidente mismo, que quería recibir personalmente la información. Después de mi informe, especialmente de lo referente a las “Llanuras de Diana” y los senos “Obstruction” y “Última Esperanza”, expresó que al fin había entendido estas cosas, preguntándome si tenía eso escrito en algún informe. Como le dijera que sólo eran borradores de estudios míos o datos recogidos personalmente en el sud de pobla-

dores de allá, pero que podía arreglarlos en un par de días, dispuso que así lo hiciera, diciéndome que sería llamado al acuerdo de ministros que se celebraría en esa misma semana en el que se trataría el asunto (fines de febrero o principios de marzo de 1893).

Asistí a ese acuerdo, en el cual acompañaban al Dr. Sáenz Peña los ministros Dr. Tomás Anchorena, de Relaciones Exteriores; general don Benjamín Victorica, de Guerra y Marina; Dr. Wenceslao Escalante, del Interior, Dr. Juan José Romero; de Hacienda; y Dr. Calixto de la Torre, de Justicia e Instrucción Públicas. Mis informaciones fueron verbales, versando sobre cada artículo del proyecto de protocolo que se leía, o contestando a preguntas complementarias, especialmente en lo referente a los puntos 4° y 5°, asuntos sobre los que no había mucho conocimiento público, mapas geográficos o cartas marinas. Un ministro preguntó, referente al punto 5°, si no habría algún canal que saliera al Atlántico y que los chilenos nos cortaran la Patagonia, prueba evidente de que la geografía de aquella región marítima o terrestre no era muy conocida. Hubo comprensión general y el gobierno pudo contestar favorablemente al Dr. Quirno Costa dando su aprobación al proyecto, siendo firmado el protocolo en Santiago de Chile el 1° de mayo; como prueba de su satisfacción, en la Capital argentina las campanas de las iglesias fueron echadas a vuelo en esa misma fecha, y se dio el nombre de "*1° de Mayo*" a un transporte para la armada que se estaba construyendo en Alemania.

Con la firma del protocolo, el Dr. Quirno Costa y el Sr. Virasoro regresaron a Buenos Aires, hallándose con que el ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Anchorena, había renunciado a su cargo, "posiblemente estimando que en el punto referente a los "canales de la Patagonia se hacían demasiadas concesiones a Chile". Coincidió esto con las agitaciones políticas conocidas y la intentona revolucionaria fracasada, que obligó al Dr. Sáenz Peña a reemplazar a algunos ministros, los que duraron pocos días (en Guerra y Marina, general Viejobueno y Aristóbulo del Valle; y en Relaciones Exteriores, Miguel Cané y Quirno Costa). A partir de mediados de julio mejoró algo la situación política, entrando como ministro de Relaciones Exteriores el ingeniero Virasoro y en Guerra y Marina el general Luis María Campos; Virasoro quedó hasta fin de año como ministro, renunciando por haber sido elegido gobernador de la provincia de Corrientes. Lo reemplazó el Dr. Eduardo Costa, antiguo procurador general de la Nación, funcionario altamente considerado en el país y que actuó durante todo el año 1894 hasta la renuncia del Dr. Sáenz Peña, en enero de 1895.

Como había cosas nuevas trascendentales en las disposiciones del protocolo, el asunto debió tratarse en los Congresos de los dos países para su aprobación; nuestra prensa le fue favorable y en el parlamento y en los diarios algunos diputados, senadores y hombres eminentes recalcaron la expresión de que la Argentina no tenía interés en tener puertos en el Pacífico ni intervenir en las cuestiones políticas de esa región.

Organización de las nuevas subcomisiones.

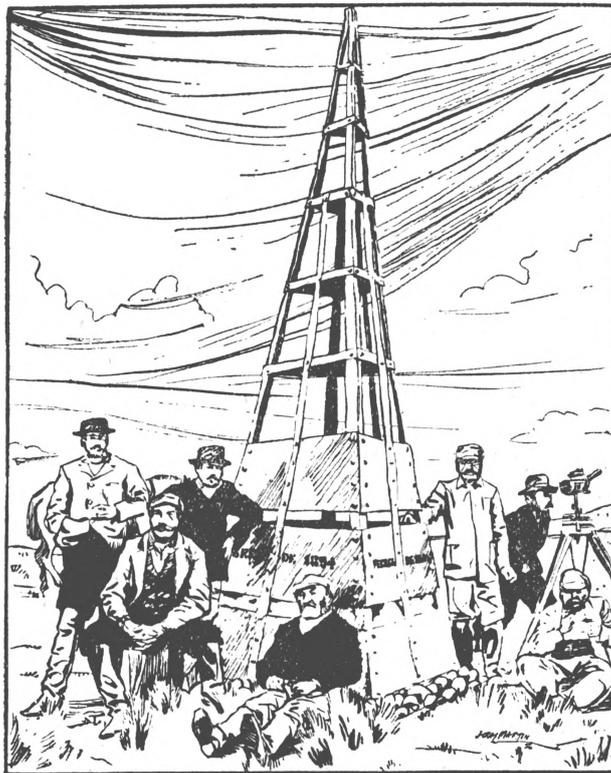
Durante los meses siguientes a la aprobación del protocolo, se organizaron nuestras nuevas subcomisiones, la primera (hito de San Francisco) a cargo de mi compañero de promoción, teniente de navío Vicente E. Montes, y las tres centrales a cargo del ingeniero civil Pedro Pico y dos ingenieros militares, Luis J. Dellepiane y Salvador Velazco Lugones, las que al principiar el verano, salieron todas a campaña. Yo quedé a cargo de la 5ª con el mismo personal que tuvo desde el principio, y a causa de la falta inmediata de buques, recién pudimos salir en diciembre en el transporte "*Villarino*", desembarcando en Bahía San Sebastián e instalándonos en nuestro antiguo campamento de Río Cullen.

La subcomisión chilena fue reorganizada por completo; al capitán de navío Merino Jarpa lo reemplazó el capitán de fragata Lindor Pérez Gacitúa, que tenía como ayudantes al ingeniero Alvaro Donoso Grille y al teniente de navío Pacheco, quienes con todos sus elementos viajaron en la "*Magallanes*" desde Punta Arenas y desembarcaron en San Sebastián, yendo a reunirse con nosotros en un campamento inmediato en el Río Cullen.

Los trabajos de demarcación.

Tuvimos varias reuniones; los jefes examinamos las instrucciones y concertamos la manera de darle cumplimiento conforme a los términos del último protocolo. Determinado el punto de partida, el trabajo a ejecutar en el terreno era trazar en él el meridiano del cabo, operación de carácter topográfico que no permitía doble interpretación, resolviendo que haríamos un solo trabajo en común: los jefes realizaríamos la operación de marcar la línea, secundados por los ayudantes, ejecutando una triangulación del terreno en toda su extensión; las posiciones geográficas y observaciones astronómicas se harían en conjunto o con resultados intercambiables; y el valor de la longitud se determinaría más adelante, y los hitos serían construidos por el personal auxiliar.

Terminamos de organizar los equipos de las diversas partidas y ya todo listo, fuimos a hacer campamento los operadores al cañadón del Arroyo Alfa, cercano al Cabo Espíritu Santo, donde medimos la primera base para la triangulación del terreno llegando hasta el cabo, en cuyo punto, el 2 de febrero, hicimos nuestra estación de teodolito en el punto determinado por las instrucciones, señalando desde allí el punto correspondiente al segundo hito. No teniendo las coordenadas geográficas en el acta que se labró en ese momento, se hizo constar por líneas de azimu-



El primer hito con que se marcó nuestro límite con Chile (2 de febrero de 1894).

tes verdaderos el arrumbamiento a tres puntos importantes de la costa norte del estrecho, visibles desde allí: Monte Aymond, Monte Dinero y Cabo Vírgenes; desde esa estación se siguió la triangulación hacia el sur, en la forma proyectada, que en líneas generales coincidía o repetía las operaciones que yo realizara allí dos años antes.

Construido el hito de hierro se sacaron fotografías, enviándolas con copia del acta a los peritos con la “*Magallanes*”, vía Punta Arenas, y el paquete del Pacífico que debía partir en esos días. Algún tiempo después supimos, por comunicación de los peritos, que este hito era el primero colocado en la línea de demarcación de los dos países y que ese hecho les había causado una impresión sumamente agradable a ellos y a los dos gobiernos.

Las operaciones en el terreno se siguieron desarrollando sin inconvenientes, sin accidentes, como si fuéramos una sola comisión en trato cordial y ayudándonos mutuamente. Con seis hitos más señalamos la línea hasta la Pampa de San Sebastián; otros cuatro cruzando ésta; dos sobre la Sierra de San Sebastián al sur de la bahía y cinco más, hasta llegar con la línea a Río Grande.

Hasta llegar a la Sierra de San Sebastián, estuvimos en comunicación varias veces con Punta Arenas por medio de la “*Magallanes*” o de la cañonera “*Uruguay*”, buque que nos mandó el Ministerio de Marina para nuestro servicio; en esa parte existía el establecimiento de “El Páramo” y la comisaría de policía nuestra de Filaret; de la Sierra de San Sebastián hacia el sur pasamos al territorio menos conocido, dominio de los indios onas, cuya presencia a la distancia notábamos por el humo que se levantaba de sus campamentos en distintas direcciones al sud y sudeste. Ya en esa región sólo contábamos con nosotros mismos, pero felizmente no nos molestaron los indios y en el terreno encontramos buenos recursos para la alimentación, como ser carne fresca de guanaco, que resultó de inmejorable calidad; abundaban las tropillas y su cacería era fácil. Clima un tanto fuerte pero no hostil, y sano, no teniendo ningún enfermo durante los trabajos. El territorio al sur de San Sebastián era de campos excelentes, con lomajes y cañadones, como finales de las sierras que existían más al oeste; abundancia de arroyos y pastos excelentes para las cabaladas. En los primeros tiempos teníamos 18 horas de sol diario, que fueron acortándose en los meses de marzo y abril.

Cuando estábamos con el trabajo a la altura de lo que resultó el hito 14, notamos la existencia cercana de indios por varias trampas para cazar avutardas construidas por ellos y que dejamos sin tocar. En el campamento siguiente, al traer los caballos para seguir viaje, se encontró uno flechado por los indios y que tuvimos que sacrificar; no vimos a los causantes y resolvimos no buscarlos, para no tener que entrar en guerra con ellos. En el campamento siguiente se nos presentaron dos indias, cada una con un chico.

visita cuyo objeto no pudimos percibir aunque aparentemente pareció que querían seguir con nosotros; como la guerra con indios o la amistad que parecían buscar, sólo nos ofrecería inconvenientes, las despachamos, sin entendernos mutuamente en el idioma pero



Inams onas, en visita al campamento de la Comisión.

indicándoles el camino hacia el este, a la misión salesiana de la boca del Río Grande.

En el viaje de regreso hacia el estrecho, mientras cazábamos guanacos para nuestro aprovisionamiento, se tiraron algunos tiros y vimos por una loma no lejana muchos indios dispersos que huían hacia el oeste, posiblemente creyendo que los tiros serían contra ellos. Para aclarar el punto fuimos en seguida al cañadón de donde salían, teniendo allí su campamento, donde sólo encontramos mujeres y chicos que nos recibieron con cierto temor, pero que se tranquilizaron al reconocer que no íbamos en son de pelea. Sus casas eran cercos de cuero con un fuego en el medio, alrededor del cual dormían durante la noche; los cueros estaban algo curvados hacia el centro en sus bordes, pero no había techos; mujeres y chicos se cubrían con cueros de guanaco cosidos por ellos, sin ninguna clase de ropa interior. Habría unas 25 ó 30 viviendas y no pudimos sacar fotografías, pero la que sacamos en el campamento, de las dos mujeres, son una muestra de lo que era esa gente y su manera de vivir. Les hice dar carne de los guanacos

que habíamos cazado, y después de hacer retirar los peones volvimos los oficiales a nuestro viaje. Fuimos a acampar cerca de la Sierra de San Sebastián, continuando luego hacia el norte para embarcarnos en Punta Catalina, donde nos esperaban nuestros barcos.

Por medio del capitán Pérez Gacitúa envié comunicaciones al Dr. Quirno Costa, a Santiago de Chile.

En mayo llegamos a Buenos Aires, en donde ocupamos el invierno en los trabajos de gabinete. En la capital ocurrían las mismas perturbaciones políticas habidas el año anterior; grandes discusiones en las cámaras y varios cambios de ministros, pero sin que se perturbaran nuestros trabajos. El Dr. Quirno Costa regresó a Buenos Aires, conservando siempre su doble carácter de ministro argentino en Chile y de perito de la Comisión de Límites, y en esta condición dispuso de nuevo la partida de las subcomisiones, para reanudar los trabajos en el verano.

Terminación de la demarcación en Tierra del Fuego.

Para la nueva campaña de trabajos habíamos conseguido del Ministerio de Marina el remolcador "*Azopardo*", que tenía muchas ventajas sobre la "*Uruguay*"; pudimos llevar en él una tropilla de caballos, realizando el viaje en perfectas condiciones. Desembarcamos en San Sebastián y fuimos al campamento de Río Cullen, donde pocos días después se nos reunieron los chilenos, haciendo la travesía casi unidos hasta Río Grande.

Previendo tener más dificultades en esa parte por los accidentes del terreno, el paso de la cordillera y la existencia al otro lado de un lago cuyas dimensiones no conocíamos, pero que se suponía se extendía bastante hacia el este, dispuse que el "*Azopardo*" fuera al Seno del Almirantazgo, en cuyo extremo había un arroyo de desagüe, ordenando explorar este arroyo, procurando pasar una lancha hasta el lago; hacer un estudio de sus condiciones que hiciera posible todo eso; tenerme una estación de auxilio y víveres como a unas 14 millas al este del fondo del Almirantazgo, todo lo cual me serviría en caso de que a nuestra llegada al lago lo hiciéramos exhaustos. La fecha de nuestra llegada al lago se calculaba para mediados de enero y se realizó en el tiempo y forma proyectados. Como yo había comunicado esta disposición al capitán Pérez Gacitúa, éste ordenó al comandante de la "*Magallanes*" que hiciera lo mismo y la embarcación chilena entró al lago poco después que la nuestra.

La embarcación del “*Azopardo*” venció todos los inconvenientes y fue la primera que navegó sus aguas; lo recorrió totalmente e hizo un levantamiento rápido bastante completo, estableciendo la estación de auxilio en el punto indicado con anticipación a nuestra llegada. El lago se extendía unos 90 kilómetros entre dos cadenas de montañas en dirección al este, con un ancho que al principio tendría de 3 a 5 kms. y al final unos 15 ó 20 kms., lugar en que ya las montañas eran bastante más bajas.



Picada en la línea cercana al lago Fagnano.

En los trabajos del Río Grande al sur encontramos bastantes dificultades por los accidentes del terreno: en algunas partes turbales extensos que las mulas no podían pasar, debiendo hacerse continuos rodeos; después, el aumento de los bosques nos obligaba

a hacer picadas y, en tercer lugar, ramales y falda de la sierra principal también cubiertos de bosques. Pero con todo se realizó el estudio del terreno y su triangulación, llegando a la cumbre de la sierra del norte con cuatro hitos marcadores de la línea límite; la cumbre de la sierra no tenía árboles en la cima y, en partes, había también manchones de nieve aun no derretida. Pero desde el sitio del hito 21 se vio una gran extensión del lago, sus dos orillas en la dirección de la línea y en la costa sur otra sierra análoga a la del norte, pero más elevada y áspera; en el lago pudimos verificar que ya estaba nuestra embarcación y el campamento indicado no muy lejano de la dirección de nuestra línea límite.

Tuvimos inconvenientes en el traslado de los campamentos, buscar caminos, hacer picadas y del lado sud de la cumbre realizar el camino hasta el lago; para esto último tuvimos que hacer campamento en el límite del bosque cerca de la cumbre, durante cuatro días, mientras se abría en descenso hacia el sur picando la piedra en algunos trozos para ensanchar una senda de guanacos que se encontró cercana. Los oficiales de la "*Azopardo*" supieron la llegada de nuestros exploradores a la orilla del lago al hacer éstos algunas fogatas como señales y el 25 de enero nos reunimos todos en la orilla del lago.

Desde la estación de la orilla norte del lago se pudo indicar a los peones señaleros habituados a esa operación, el punto de la cumbre donde iría el hito de la Sierra del Sud; para llegar a él tuvieron que explorar durante dos días el terreno desde el lago a la cumbre, buscando caminos. Alcanzado aproximadamente el punto de la línea, arreglamos con Pérez Gacitúa que él, con Erdman, quedarían en la estación del norte, y yo con el ingeniero Donoso, con peones e instrumental, iríamos a la costa sud a elegir el punto verdadero más conveniente para la línea. Combinamos una cita cercana a las 2 de la tarde, para las operaciones; salimos temprano con Donoso, ascendimos con bastantes dificultades hasta la cumbre con algún descanso intermedio, y nos avistamos mutuamente con los de la otra estación; vimos bien sus señales, dejando determinado el sitio para el hito 22 y mientras los peones preparaban piedras para construir un hito provisorio, desde una altura inmediata, examinamos con Donoso el terreno donde pasaría la línea hacia el sur.

Era un día excepcional de calma y de claridad de la atmósfera. El terreno todo entre el lago y el canal Beagle estaba completamente cubierto por serranías nevadas, glaciares con hielo de varios colores; no se veía vegetación en ninguna parte ni posibi-

lidad de que hubiera por donde pasar, ni pudimos tampoco reconocer algunos de los picos que las cartas inglesas señalaban en algunos puntos del Canal Beagle, pero hicimos la estación de teodolito tomando azimutes a los puntos más notables, tanto del sur como de la Sierra del Norte.

De regreso en el campamento, consideramos el caso con Pérez Gacitúa y quedamos de acuerdo en suspender allí la demarcación, dividir nuestra comisión en dos grupos: uno de los dos jefes para ir por el estrecho a determinar la longitud del Cabo Espíritu Santo y, con conocimiento de sus cifras, empezar en el Canal Beagle en el punto conveniente el trazado de límite hacia el norte; a esa comisión fueron los segundos Erdman y Donoso Grille, los que utilizarían el "*Azopardo*", y los del norte emplearíamos la "*Magallanes*". Distribuidos los equipos de cada grupo, nos trasladamos a los barcos y el elemento auxiliar, peones y caballadas, regresó al norte, a cargo de los jefes administrativos, con orden de enviar hasta Cabo Espíritu Santo un pequeño campamento a nuestra espera.

Existían en la región puntos de situación astronómica exacta, determinados desde el año 1892 por las comisiones de observación del Pasaje de Venus por el disco del sol, una alemana en Punta Arenas y otra francesa en Ushuaia; realizamos el trabajo en el norte utilizando los cronómetros de la "*Magallanes*", empleando varios días de observaciones en cada parte y que promediamos, dándonos por resultado para el cabo una longitud de $68^{\circ}.36'.38''$, cifra que enviamos en seguida al Canal Beagle, donde Erdman y Donoso estaban dando término a la triangulación; el punto correspondiente a la longitud mencionada cortaba el Lago de Lapataia y allí, en su costa norte, se marcó el sitio del hito 23 y en la cumbre de la sierra que separa el lago del Canal Beagle se erigió el hito 24. Todos estos trabajos quedaron terminados a fines de abril.

Al regresar a Punta Arenas en el viaje de la comisión, el "*Azopardo*", que llevaba a bordo como pasajero al señor Tomás Bridges, antiguo misionero inglés en Ushuaia, hizo un reconocimiento en el Paso Chico del Brecknock, que resultaría beneficioso para la navegación local; el barco tuvo la mala suerte de embarrancar en una piedra que le hundió la roda en una extensión de dos metros pero con relativa fortuna, porque la avería no causó daño sino a proa del compartimiento del "pack" que se pudo reparar provisoriamente, siguiendo en su navegación hasta Punta Arenas. Después lo envié a Río Gallegos, donde pudo varar en las

playas, hacer la reparación definitiva en seco y regresar con la comisión a Buenos Aires. El equipo, material y la caballada, a cargo de dos capataces y dos peones, quedó en el campamento del Río Cullen, descansando para los trabajos del año siguiente.

La solución al trazado del límite en su extremo sud que dimos con Pérez Gacitúa no estaba prevista en el texto de las instrucciones que teníamos, pero fue aprobada ese año por los peritos y los gobiernos y, hasta la fecha actual, 60 años después, no ha aparecido necesidad de prolongar la línea hacia el norte del Lago Lapataia; las sierras allí, un poco más bajas y sin nieve, cubiertas de bosques, hubieran exigido hacer grandes picadas para la línea.

El hito del Cabo Espíritu Santo, erigido el 2 de febrero de 1894, resultó ser el primero que se instalara en la línea de frontera de los dos países y la línea demarcada hasta el Canal Beagle, con 25 hitos, en una extensión de 249,7 kms. realiza lo establecido en el artículo 3° del Tratado de 1881. La demarcación y el levantamiento de los terrenos inmediatos llegó a Río Grande con 137 kilómetros, al Lago Fagnano, hito 23, 211 kms.; quedando sin demarcar unos 39 kms. de cordilleras con nieves perpetuas, difíciles de atravesar en aquel momento con los medios que contaban las subcomisiones, demarcándose en el terreno la línea desde el Canal Beagle hasta la costa norte del Lago Lapataia.

La subcomisión argentina, en la parte comprendida entre la línea límite hasta Río Grande y la costa del mar, tuvo a sus órdenes a un agrimensor, a quien se daban todos los datos topográficos, el que, ayudado además por personal de marina, pudo hacer la subdivisión en lotes del terreno por líneas perpendiculares y paralelas a la línea límite, convenientemente distribuidas, lo que constituyó después una mensura perfecta de esas tierras, que fue aprobada por la oficina oficial correspondiente, vendiéndose dos años más tarde en remate público y dando origen a la creación en aquella isla de los más importantes establecimientos ganaderos de toda la Patagonia.

Fue esa otra obra de nuestra marina, que con el estudio y balizamiento de puertos, contribuyó a dar vida y riqueza a esa parte de nuestro territorio hasta entonces despoblado y casi ignorado.

**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 %

Camouflage Naval

Por el Teniente de Navío Laurio H. Destéfani

I. - GENERALIDADES

El ingenio del hombre es un factor imponderable en la batalla que muchas veces resulta decisivo, y es en el camouflage, ⁽¹⁾ rama de la ciencia militar, donde tiene amplias posibilidades de ejercitarse.

El empleo del camouflage, antiguo como la guerra misma, ha adquirido considerable desarrollo en los últimos conflictos mundiales, donde fue aplicado por primera vez, en gran escala y con un criterio científico.

Podemos definir el camouflage naval como el arte de pintar y preparar buques de modo que se oculten confundiendo con el medio ambiente, o que disimulen su apariencia real. De la definición deducimos dos tipos fundamentales de camouflage: el de ocultación, llamado también mimético, y el de engaño. El primero trata de hacer "invisible" al buque, confundándolo con el medio ambiente ; el segundo, de engañar al enemigo sobre su aspecto real, rumbo o velocidad.

El de ocultación requiere dos procedimientos distintos, según se realice en el mar o cerca de la costa. En el primer caso es necesario mimetizar el buque con el cielo y el mar, mientras que en proximidades de costa, donde una unidad deba permanecer cierto tiempo, se debe confundirla con las rocas, los árboles, muelles, construcciones, etcétera.

Intentando una subdivisión del camouflage de engaño, digamos que puede ser:

⁽¹⁾ La palabra castellana que corresponde a *camouflage* es "enmascaramiento", pero el término francés tiene tal difusión, que su uso puede decirse que es universal.

- a) **Dinámico:** Que intenta confundir al adversario sobre el rumbo o velocidad de la unidad;
- b) **Cualitativo:** Que trata de hacer aparecer un buque con distintas cualidades o características que las reales. (Se busca el parecido con una unidad de mayor o menor poder bélico);
- c) **Simulativo:** Consistente en simular unidades reales, con artefactos especiales de goma, plástico, madera, etcétera.

El engaño de velocidad se puede lograr mediante el pintado de un falso bigote de espuma en la proa, que para la observación, especialmente periscópica, señala una mayor velocidad que la real.

El engaño sobre el rumbo se ha logrado de diversas formas, ya sea pintando falsas proas, como con figuras rómbicas (llamadas blocks), o con el sistema de “buque dividido”, que consiste en pintarlo de modo que tenga una apariencia de cortado en trozos; todos estos sistemas producen una sensación visual que induce a error sobre el rumbo.

La modificación de la apariencia puede ser fácilmente lograda con artefactos simulados, y uno de los más usados son las chimeneas falsas.

Es de hacer notar, para los distintos tipos de camouflado, que sólo tienen valor para una zona determinada, especialmente los de ocultación, pudiendo ser contraproducentes en otros ambientes.

Con respecto al uso de colores, son preferidos para el camouflagé mimético los colores gris, azul, violeta, mientras que son peligrosos el rojo y el amarillo, muy visibles en el mar.

Cada tipo de buque, de acuerdo a su forma y misión, presenta problemas distintos de camouflagé; así los portaaviones, de siluetas recortadas y con muchas sombras producidas por sus salientes laterales, ofrecen grandes dificultades; acorazados y cruceros han sido enmascarados generalmente con sistemas combinados de ocultación y engaño, y los buques menores, como defensa, normalmente son mimetizados. Finalmente, como una prueba del uso intenso del camouflagé, baste decir que se lo aplicó hasta a algunos submarinos, para sus eventuales salidas a superficie.

La aparición de los sistemas de detección electrónica ha vulnerado algo la efectividad del camouflagé, especialmente el de ocultación; pero la demostración de que mantiene su gran importancia lo confirma su uso amplio y general por los beligerantes al final de la guerra, pese al adelanto del radar para ese entonces.

Con respecto al camouflagé contra aviones, diremos que tiene

gran importancia el de ocultamiento en la cercanía de costas y los de engaño cualitativo y simulativo.

II.-CAMOUFLADO EN LAS DOS ÚLTIMAS GUERRAS MUNDIALES

Diremos primeramente que durante la época de paz, los buques lucen sus pintados normales; después de producidas las declaraciones de guerra se los empieza, con cierta inexplicable inercia, a enmascarar y recién en pleno conflicto se hace un uso general de este recurso bélico.

El ocultamiento o mimesis fue ampliamente utilizado por los mercantes en la primera gran guerra; para ello se pintaban superestructuras claras, para confundirlas con el cielo y cascos más oscuros, azulados, verdosos o grises, para que se esfumaran en el mar.

En la última guerra también se utilizó ese sistema y otros basados en manchas de distintos colores, variables según las zonas: en el Mediterráneo esas manchas eran ocre y azules, de acuerdo a la luminosidad del ambiente; en cambio, los *Liberty* canadienses fueron pintados de gris, claro arriba, oscuro en el casco, a tono con el Atlántico Norte.

Los buques de guerra fueron camouflados casi sin excepción. Citaremos algunos ejemplos del tipo mimético como el *Queen Elizabeth*, el *Howe*, el *Tirpitz*, el *Richelieu* (este último con manchas de bordes difusos), etcétera. Los italianos en 1943 tenían todos sus buques enmascarados y, en general, también con camouflage de ocultación.

De la ocultación sobre costa es un ejemplo interesante el del crucero norteamericano *Minneapolis*, que averiado gravemente por dos torpedos japoneses en la batalla de Tassafaronga (1942), se refugió, bien pegado a la costa, en la isla de Tulagi; allí fue cubierto con árboles y follajes, de modo que para la observación aérea se confundía con la jungla vecina.

En la campaña de Noruega (1940), los alemanes pintaban sus buques de acuerdo a la zona donde estuvieran amarrados o fondeados; simulaban entonces sobre el casco una casa de ladrillos rojos, árboles, un trozo de muelle, césped, etcétera.

Navegando en el Báltico, los tripulantes de un buque-escuela argentino fueron sorprendidos cierta vez por la cercana aparición de un crucero sueco. La sorpresa, objetivo perseguido por el camouflage, se debió a que estaba pintado en forma tal, que se con-

fundía con los islotes cubiertos de verde de las cercanías de Estocolmo.

El tipo de engaño dinámico fue el elegido para el crucero inglés *Belfast*, que presentaba una proa que siempre daba la sensación de mucha velocidad. El acorazado francés *Richelieu*, que sufrió diversos enmascaramientos, tenía pintadas sobre su costado diversas proas falsas, que daban la sensación de ser torpederos navegando en línea de frente y seguramente confundían sobre el rumbo real del buque.

Mercantes y anfibios también fueron provistos de falsos bigotes de espuma, que daban idea de una mayor velocidad.

En las dos guerras fue muy usado, también, el camoufflage de engaño que he denominado cualitativo. Para los corsarios alemanes fue un arma valiosísima y el gran almirante Raeder, como conclusión de sus estudios de la guerra del 14, declaró que la independencia y el engaño son cualidades más útiles en un corsario que la velocidad y la artillería. Una prueba de ello la había dado el crucero *Emdem*, que en 1914 entró al puerto de Penang con una falsa chimenea y hundió a un crucero ruso y a un destructor francés, escapando indemne. Por su parte, los buques de guerra germanos se convertían fácilmente en mercantes de la misma nacionalidad, agregando a sus tres chimeneas una cuarta, que caracterizaba a estos últimos.

Nuevamente, en la última guerra los alemanes volvieron a usar este tipo de camoufflage. Sus corsarios, utilizando experiencia anterior, se disfrazaban con falsas chimeneas, mástiles telescópicos, amuradas, castillos, botes y carga falsos. Su pintado en alta mar era tan frecuente, que los informes de sus colores no eran válidos 24 horas después.

Otro ejemplo notable lo brindaron en la campaña de Noruega, disfrazando los mercantes de la línea *Shaw Laurel* y *Albion* como buques de línea. Semejante fue la treta del minador inglés *Manxman*, que aprovechando su gran tonelaje y encargado de fondear un campo minado entre Córcega e Italia, realizó el viaje de ida y vuelta desde Inglaterra disfrazado como un crucero francés.

El ya citado *Richelieu*, en otro de sus camoufflages presentó una silueta oscura pintada sobre su casco, que complementada con el puente auxiliar, también pintado de oscuro, semejaba un crucero liviano o destructor.

Los norteamericanos usaron también este tipo de camoufflage en el acorazado *Colorado* y cruceros *Alaska*, *Houston* y *Portland*,

entre otros, pintándoles siluetas oscuras más pequeñas, que de lejos parecían destructores; además, las falsas proas engañaban sobre el rumbo.

Otro ejemplo muy conocido es el de los famosos buques *Q* o “buques trampas”, destinados a la caza de submarinos, que presentaban un aspecto inofensivo para atraer los sumergibles e, incluso, cuando eran torpedeados realizaban un zafarrancho de abandono, dejando a bordo una dotación en los cañones, para atacar al enemigo cuando éste se acercaba a su víctima.

El camouflage de engaño que hemos llamado simulativo, puede utilizarse para simular pequeñas embarcaciones con artefactos de goma, material plástico o madera. En la última guerra se han simulado lanchas torpederas, torretas de submarinos y periscopios. Estos últimos introducen la alarma, obligan a cambios de rumbo de los convoyes y el ataque de los escoltas.

III.-EL RADAR. CAMOUFLAGE ELECTRÓNICO

La aparición del radar pareció que, prácticamente, eliminaría al enmascaramiento, pero la eficacia de la maravilla electrónica fue prontamente reducida por varias contramedidas. Además, su fragilidad y su vulnerabilidad ante impactos que cayeran sobre el buque y la necesidad de hacer puntería visual por submarinos o bombarderos, demostraron que el camouflage seguía siendo sumamente útil. Por otra parte, no siempre se cuenta con radares o se los tiene a éstos funcionando permanentemente, ya que delatarían al enemigo, y en esos casos, mediante el camouflage, se puede lograr la sorpresa. Resta decir que en nada afectó la aparición del radar al camouflage de engaño cualitativo o al simulativo y que este último, con el radar, refuerza sus posibilidades de inducir a error.

Debemos considerar ahora un tipo de camouflage que podemos llamar electrónico, porque consiste en hacerse invisible o menos detectable por el radar enemigo. Para lograrlo existen dos métodos: o bien reducir la energía que vuelve a la estación radar, o desviar dicha energía en dirección distinta de la que llegó.

El debilitamiento o absorción de la onda radar se puede lograr mediante el uso de sustancias menos reflectoras que las metálicas, como ser madera, goma, plásticos o sustancias especiales. Así, japoneses y norteamericanos parecen haber intentado, con paja y goma, respectivamente, hacer menos detectables algunas de sus unidades.

Los alemanes, alarmados por sus pérdidas de submarinos detectados por radares de aviones, hicieron experimentos con pinturas o capas esponjosas anti-radar, aplicadas a periscopios, torretas y snorkels. Los resultados no fueron los esperados, pero lograron dificultar la detección.

Otro invento alemán, una malla con retículos sintonizados a la longitud del equipo radar enemigo, que haría invisible al blanco por ella cubierto, resultó impracticable.

La desviación de la onda de energía del radar de su camino de regreso, se trató de lograr dando a los buques forma especial y proveyéndolos de superficies rechazantes. Los forzadores de bloqueo fueron provistos con esos artefactos, pero los resultados prácticos fueron muy poco satisfactorios.

IV.-EL FUTURO DEL CAMOUFLAGE

¿Cuál será el futuro del camouflage? El hecho auspicioso de que al final de la última guerra, cuando los aparatos electrónicos estaban muy desarrollados, su utilización se hiciera en gran escala, parece indicar una continuidad de su gran importancia actual.

Toda defensa contra los terribles explosivos atómicos debe ser examinada a fondo y el camouflage de bases navales y buques surtos en ellas presentará sin duda grandes ventajas, primero para evitar su localización y luego para dificultar la puntería visual.

Otra de las armas del porvenir, los cohetes teleguiados, presentan entre sus varios sistemas de puntería los de visión directa y los de televisión ; en ambos casos, la utilidad del enmascaramiento es obvia. Con el uso de sistemas de puntería electrónicos, ocurrirá como con el radar: serán interferidos y ello hará necesario, finalmente, recurrir a la puntería visual.

*

De las breves consideraciones anteriores surge el convencimiento de que el camouflage naval seguirá manteniendo su importancia, a pesar de las nuevas armas o detectores, y ello se debe a que es un recurso permanente e inalterable de la guerra.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA:

1. *Jane's Fighting Ships*, de los años 1941 a 1947.
2. *El camouflage y los mercantes en la pasada guerra*, por R. GONZÁLEZ ET-CHEGARAY. "Revista General de Marina de España", tomo 133.
3. *Consideraciones sobre el empleo y la organización de radar en una marina de guerra*, por el ingeniero HERST CHRISTOPH VON RENTZELL ("Boletín Técnico Profesional Público" N° 4, 1952, del S. I. N.)

4. *La lucha por Guadalcanal*, de la *Historia de las operaciones navales de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial*, de SAMUEL ELIOT MORISSON.
5. *Ensayo del gran almirante Doenitz sobre la guerra en el mar*. "Revista de Publicaciones Navales" N° 481, 1947.
6. *Camouflado de buques en el mar*. "The Engineer", Revista de Publicaciones Navales N° 474.
7. *Camouflado naval*, por el teniente de navío CHARLES BITTINGER (Reserva Naval Norteamericana). "Revista de Publicaciones Navales" N° 453.
8. *La campaña de minado realizada por los ingleses, de 1939 a 1945*. "Revista de Publicaciones Navales" N° 483.
9. *Los corsarios de los mares en la guerra de 1939 a 1945*, por el capitán de fragata E. V. St. J. MORGAN, D. S. C. "Revista de Publicaciones Navales" N° 494.

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.

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

Acerca del hombre normal

Por el Capitán de Fragata Médico Mario A. Pessagno Espora

El tema del hombre (1), eje eterno de la Filosofía y supremo fin de la Medicina, ha cobrado de nuevo una gran actualidad. Este resurgir ha determinado la reaparición, bajo nuevas facetas, de una rama de especulación: la “Antropología Filosófica”, entre cuyos cultores máximos contamos con orgullo a un argentino, Francisco Romero (2), (3), (4) y el viraje marcado de la Medicina, con su nuevo enfoque psicosomático.

El ser humano, sujeto y objeto de la Historia, presenta una característica que lo separa en forma radical de los demás seres vivos. Es una superestructura que corona su doble faz, biológica y psíquica. Esta facultad, típicamente humana, es la que se denomina el espíritu o el espíritu objetivo. Es, también, la faceta trascendente del hombre, es decir, el aspecto “religioso”. (5)

En la especie humana existe, como en todos los animales, un ente biológico y un ente psíquico. Este último, si bien durante mucho tiempo pretendió considerarse como algo exclusivo del hombre, en la actualidad, luego de las experiencias de los psicólogos de la “Forma”, ya no puede dudarse que le es común con las demás especies animales. El psiquismo, acompaña a la evolución zoológica desde sus comienzos y se superpone en cuatro grados sucesivos: 1° el instinto afectivo; 2° el instinto animal, puesto al servicio de la especie y no del individuo; 3° la memoria asociativa, determinante de la conducta por el hábito, y 4° la inteli-

(1) Advertimos que en esta oportunidad y en las sucesivas, cuando utilizamos el vocablo “hombre” lo empleamos en su sentido de especie o género y no de sexo.

(2) FRANCISCO ROMERO: *Filosofía de la persona*. Ed. Losada, Bs. As. (1944).

(3) FRANCISCO ROMERO: *Papeles para una filosofía*. Ed. Losada, Bs. As. (1945).

(4) FRANCISCO ROMERO: *Teoría del hombre*. Ed. Losada, Bs. As. (1952).

gencia práctica, dirigida hacia la acción y capaz de resolver situaciones nuevas, por medio de las pruebas o ensayos previos.

Esta actividad psíquica existe también en el hombre. Pero en éste se presenta por primera vez el espíritu. Este principio, ajeno a la serie animal, es exclusivo de aquél, lo engloba y lo supera. Las características, según Scheler, ⁽⁵⁾ propias del espíritu, son:

1°) la libertad frente a los lazos y compulsiones de lo orgánico;
2°) la objetividad o facultad de captar el modo íntimo de ser de las cosas, y 3°) la conciencia en sí.

Por la objetividad y la conciencia en sí, es el hombre un ser auténticamente libre. Es capaz de construir y modelar su existencia de acuerdo a su propio criterio. También es capaz de aprehender la esencia de las cosas. Mediante el reconocimiento esencial del mundo puede contemplarlo en sus fundamentales formas del ser, sin la ingerencia de su concreta efectividad, que se le impone de continuo como una resistencia o empuje sobre nuestros sentidos. Al abstraer la esencia de las cosas, es capaz de utilizarlas como verdades supremas, como axiomas, para fundamentar su saber científico y también como ventanales abiertos hacia lo absoluto, hacia la metafísica.

El hombre, por conocerse a sí mismo, realiza su marcha como un replegarse sobre sí, procura siempre ser más dueño de su propio ser. Son privilegios humanos el disponer de la noción de cosa en general, la percepción de un espacio único, libre de las situaciones concretas y singulares, su concepción del tiempo y del espacio vacío, que desembocaría finalmente en la “era de la aperspectiva”, como se ha dado en llamar a los tiempos actuales. La insatisfacción permanente de sus sentidos origina un infinito anhelo sobre él mismo y sobre el mundo circundante, capaz de negarse a sus impulsos vitales, de reprimirlos por la ascesis y de canalizarlos, para colocarlos al servicio del espíritu, todo lo cual ha quedado bien documentado, desde Freud hasta nuestros días.

Este replegarse sobre sí mismo provoca el anhelo ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾ nunca satisfecho de íntima unión y simpatía con los fines cósmicos de lo existente. Esta aspiración no queda recluida en el pensamiento, sino que se exterioriza, constituyendo la raíz de la conducta objetiva del hombre. El afán de superación que involucra, determina

⁽⁵⁾ MAX SCHELLER: *El puesto del hombre en el cosmos*. Ed. Losada, Bs. As. (1938).

⁽⁶⁾ MAX SCHELLER: *El saber y la cultura*. Ed. Ercilla, Chile (1936).

⁽⁷⁾ MAX SCHELLER: *Sociología del saber*. Ed. Ercilla, Chile (1938).

una amplia orientación hacia las “esencias” y los “valores”. Ésta es la actividad cultural. La cultura es, pues, en su aspecto individual, algo que impregna todos los actos del hombre. Bajo su influencia se convierte en un ser integral, libre y noble. Provoca una última consecuencia. El hombre así logrado, es altamente diferenciado. Ha formado su propia escala de valores y sería necio pretender encontrar reunidas en una sola persona las condiciones sobresalientes de un Pasteur, un Kant, un Goethe o un Dostoiewsky.

Estas brevísimas consideraciones sobre la esencia de lo humano nos llevan a afirmar que es muy difícil precisar cuál puede ser considerado el hombre normal. Sin embargo, el punto de partida de cualquier especulación sobre el género humano debiera ser éste. Por desgracia, esta caracterización no existe. Son muchos los criterios de normalidad humana, pero el hombre normal continúa siendo, conforme el expresivo título del libro del Prof. Raitzin,⁽⁸⁾ “otro desconocido”. Agreguemos que el primero de estas series de incógnitas es nada menos que el hombre “ce inconnu”.⁽⁹⁾ Pero no debemos doblegarnos, ni aún ante tamaña dificultad. Tratemos de sortearla.

Veamos primero el auxilio que nos puede proporcionar el estudio del vocablo. El Diccionario de la Real Academia Española nos enseña que NORMAL: “dícese de lo que por su naturaleza, forma o magnitud se ajusta a normas fijadas de antemano” o “que sirve de norma o regla”. Llevadas estas definiciones a nuestro problema, constatamos que no nos reporta ninguna utilidad, por cuanto nos obligan a mantenernos dentro de un círculo vicioso. En efecto, de acuerdo a la primera acepción, debemos tomar como “patrón” al hombre normal fijado de antemano, lo cual, conforme expresamos, aún carece de caracterización indiscutible. Y si recurrimos a la segunda, estamos en que este problemático hombre es el que debe de servir de punto de comparación. Es decir, en buen romance, una petición de principios.

La etimología nos aclara que la palabra “normalidad” deriva del vocablo griego “norma”, lo cual nos lleva a la misma encrucijada.

Estas dificultades han sido consideradas por algunos como insalvables y han terminado postulando el contrasentido de la inexistencia del hombre normal. Todos conocemos la multitud de

⁽⁸⁾ ALEJANDRO RAITZIN: *El hombre normal, ese otro desconocido...* Ed. Joaquín Gil, Bs. As. (1937).

⁽⁹⁾ ALEXIS CARREL: *La incógnita del hombre*. Ed. Joaquín Gil, Bs. As. (1937), cuya traducción francesa ha sido titulada: *L'homme, ce inconnu...*

frases ingeniosas circulantes al respecto. Frente a ellas, si debemos festejarlas como exponentes de brillantes raciocinios, no debemos crearlas ni menos al pie de la letra, por cuanto son tendenciosas y falaces. Detrás de un magnífico oropel, encierran una vacuidad absoluta.

Si nadie duda de la existencia de la normalidad en otra especie zoológica, con la misma razón podemos afirmar, aunque sea más difícil de caracterizar en el "Homo sapiens". Es ésta una realidad biológica innegable.

Colocándonos en un terreno libre de prejuicios, los médicos, como los profanos, de una manera general entienden por un hombre normal a aquel que por su aspecto físico se aproxima al tipo étnico a que pertenece, que en su esfera fisiológica desarrolla su vida con un buen funcionamiento de sus órganos y aparatos y que desde el punto de vista psíquico, procede de acuerdo a la razón.

Así como la enfermedad y la anormalidad poseen sus signos patológicos, por medio de los cuales son susceptibles de poder ser diagnosticados, la normalidad se caracteriza por la ausencia de síntomas de enfermedad y por la presencia de un estado de equilibrio psicofísico.

Dentro de este primer contacto con la normalidad humana, no debemos caer en el error de suponer que este estado se presenta como un estrecho recinto, del cual y permanentemente, se encuentra su ocupante en peligro de salir, sino como una amplia plataforma, donde los seres humanos se mueven con tranquilidad, puesto que cuenta con un amplísimo margen de seguridad. Pero esta normalidad no termina en forma inopinada, sino poco a poco. Sus límites son difusos y a través de ellos, por pequeñísimas variantes, se va perdiendo el estado de equilibrio, propio del hombre normal.

La razón de la negativa de la existencia del hombre normal deriva de la tentativa de fundamentación de éste. Se procura realizarla con la utilización de criterios dispares entre sí. Frente a ellos, lo primero a advertir es que la normalidad humana rebasa y excede a todos ellos. Por otra parte, deduciendo la normalidad con la aplicación parcial de cada uno de estos criterios, arribamos a una solución inesperada y arbitraria: algunos de ellos configuran un ser diametralmente opuesto al que surge de la aplicación de otro criterio.

Estos distintos enfoques, han sido esquematizados por Rait-

zin ⁽¹⁰⁾ y el “hombre normal”, emergente de los mismos, es el siguiente:

1°) Según el criterio *antropológico* ⁽¹¹⁾ : el hombre original y primitivo, el prototipo genérico o específico (en el sentido zoológico) del hombre. Aquel ser sencillo, desnudo y sin malicia, que transitaba en el Edén Bíblico y al cual la civilización lo ha corrompido, según afirmaba Juan Jacobo Rousseau.

2°) Según el criterio *anatomo-fisiológico*: el hombre que presenta una perfecta correlación somatopsíquica. Lo que se deriva del verso mutilado y tergiversado de la Sátira Quinta de Juvenal: “Mens sana in corpore sano” ⁽¹²⁾.

3°) Según el criterio *normativo*: el hombre perfecto, el arquetipo humano. O sea el resumen de todas las cualidades y condiciones propiamente humanas, que conforme ha resumido Pende ⁽¹³⁾ en su fórmula de las cuatro armonías fundamentales son: la de las formas, que es la belleza; la de las funciones, que es la salud; la de los sentimientos, que es la bondad y la de la inteligencia, que es la sabiduría.

4°) Según el criterio *estadístico*: el tipo de hombre más frecuente. La normalidad no es de acuerdo al mismo un índice de perfección, sino una resultante de la cantidad mayor.

5°) Según el criterio *biométrico*: el tipo medio de hombre, o sea la resultante de un balance matemático.

6°) Según el criterio *clínico*: el hombre sano, o mejor dicho, aquel en el cual la observación clínica minuciosa no ha encontrado signos ni síntomas patológicos o de enfermedad.

7°) Según el criterio *constitucionalista*: el hombre de estructura genotípica sana⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁰⁾ ALEJANDRO RAITZIN: *Ob. cit.*, pág. 168.

⁽¹¹⁾ Advertimos que en esta oportunidad empleamos la palabra “antropología” como estudio físico del hombre.

⁽¹²⁾ El texto completo del verso de Juvenal es el siguiente: “*Orandum est ut si mens sana in corpore sano*”; cuya traducción castellana es: “Impe-trando (o rogando) que sea (o que tenga) una mente sana en un cuerpo sano”; es decir, su significado es en absoluto distinto al que se le atribuye con frecuencia.

⁽¹³⁾ NICOLA PENDE: *La ciencia moderna de la persona humana*. Ed. Alfa, Bs. As. (1948).

⁽¹⁴⁾ Se llama *genotipo* al ser cuyas características dependen en forma exclusiva de los agentes de diferenciación intrínsecos recibidos por herencia. Se trata, evidentemente, de una concepción imaginaria, pues es inevitable que los agentes exteriores que constituyen el medio en que se desarrolla y vive el

8°) Según el criterio *tipológico*: el hombre que taxonómicamente corresponde al esquema del supuesto “tipo” normal de hombre.

9°) Según el criterio *psicoanalítico*: todos aquellos hombres en los cuales actúan con eficacia los sistemas represivos del subconsciente.

10°) Según el criterio *sociológico*: el hombre que encarna mejor el tipo convencional que más concuerda con el espíritu y las modalidades del medio ambiente.

11°) Según el criterio *étnico* y *racial*: el hombre que configura en forma más completa los rasgos característicos de su raza o de su pueblo.

12°) Según el criterio *criminológico* y *penal*: el hombre que no incurre en ninguna trasgresión legal.

13°) Según el criterio *médico-legal*: el hombre capaz de dirigir civilmente sus acciones y a quien se puede imputar la responsabilidad de sus actos.

14°) Según el criterio *psicológico*: el hombre armónico.

15°) Según el criterio *ontológico*: una realidad apriorística independiente de todas las contingencias deparadas por la vida.

16°) Según el criterio *racional*: el que aparece como tal en un juicio normativo.

La consideración de estas definiciones parciales nos muestra la normalidad como un poliedro de múltiples facetas irregulares, fraguadas a fuerza de golpes y gastadas por el uso. La normalidad, según el criterio antropológico, es algo que se remonta a la condición natural del hombre primitivo; según el ontológico, una realidad apriorística y casi metafísica; según el estadístico, un abstracto término medio; según el normativo, una perfección teórica; según el sociológico, un ente convencional, adornado con todos los galardones de la mediocridad; según el constitucional, una especial constelación genotípica, fatal como el destino; según el tipológico, un esquema, una especie de mapa de extraña geografía caracterológica; según el médico-legal, un juicio pragmático;

individuo influyan sobre estas cualidades hereditarias y las modifiquen, exteriorizándolas, alterándolas o suprimiéndolas. El individuo, tal como se nos presenta, resulta del efecto combinado de las influencias hereditarias o *genotipo* y de las influencias del ambiente o *ecológicas* y constituye lo que se llama el *fenotipo*. La observación del individuo en sí no nos indica nada sobre sus características hereditarias, las cuales se ponen en evidencia sólo en la descendencia.

según el psicológico, una intuición y finalmente, según el racional o lógico, un teorema. ⁽¹⁵⁾

La aplicación de estos dispares criterios hace emerger de cada uno de ellos a un hombre diferente. No puede haber nada más diferente que el “hombre normal”, de acuerdo a los sistemas estadísticos y el mismo ser, de conformidad con el concepto normativo. Del criterio sociológico surge un ser plebeyo, plebérico de prejuicios, y enfrentando al mismo tenemos al hombre normal, de acuerdo al criterio racional, en el cual son excelsas las propias características humanas.

Otro de los más importantes escollos con que se tropieza al considerar este problema, proviene de la división radical, tan del gusto del pensar esquemático y simplista de muchos, en dos categorías opuestas de los hombres: los sanos y los enfermos.⁽¹⁶⁾ Si bien es cierto, hasta la evidencia, que es posible caracterizar muy bien a los unos y a los otros, no debemos conceptuarlos como dos tipos humanos antagónicos o antinómicos. La separación entre unos y otros no es un corte absoluto. Por de pronto y conforme lo expresara con claridad meridiana Claudio Bernard, “la salud y “ la enfermedad no son dos modos que difieran entre sí esencialmente, como lo creían los antiguos médicos y como lo creen todavía algunos prácticos, pues en realidad no hay entre estas dos maneras de ser, sino diferencias de grado: la exageración, la “ desproporción, la desarmonía de los fenómenos naturales constituye el estado enfermo”. ⁽¹⁷⁾

Es por ello que, si bien los extremos, o sea —para usar las mismas expresiones de Claudio Bernard—, cuando “la exageración, la desproporción o la desarmonía” no existen o son demasiado evidentes, se polarizan bien, no ocurre (ni puede suceder) lo mismo en la zona intermedia, en la cual la alteración de la actividad fisiológica no llega a ser tan objetiva como para oponerla al estado de salud. La existencia de esta zona intermedia, donde los individuos fluctúan entre la salud y la enfermedad, es una realidad indiscutible y por sus límites poco precisos y amplios, ha hecho confundir a muchos, creyendo que todos los seres humanos caben en sus límites.

Pero la aceptación de que la locura y la cordura no revisten

⁽¹⁵⁾ ALEJANDRO RAITZIN: *Ob. cit.*, pág. 169.

⁽¹⁶⁾ J. ROF CARVALLO: *Patología psieosomática*. Ed. Paz Montalvo, Madrid (1955), pág. 155 y siguientes.

⁽¹⁷⁾ CLAUDIO BERNARD: *Leçons sur la chaleur animal*. Cit. por RAITZIN, pág. 114.

características antagónicas y se encuentran edificadas con los mismos materiales, no invalida el concepto de la realidad independiente de una y otra. En cambio, esta circunstancia nos permite comprender perfectamente la razón por la cual, en un alienado existen elementos de cordura mental y por qué, con un poco de sagacidad, es posible encontrar elementos patológicos en una persona de perfecta salud mental. Por ello, también no hay una sola manifestación de la locura que no pueda presentarse también en los cuerdos, y también por qué en todo alienado es posible hallar factores de salud mental. Aunque sean los mismos los materiales de los cuales derivan en un caso la locura y en otro la salud mental, se agrupan en forma diferente, determinando resultados opuestos, en forma similar a cómo con las mismas letras se puede componer un grandioso poema o una blasfemia.

Un elemento muy valioso para juzgar la normalidad de un hombre es su conducta. Cuando un ser humano es capaz de adaptarse, activa y eficazmente, a las modalidades contingentes del medio ambiente que lo rodea, podemos afirmar su normalidad mental. Una de las grandes verdades del Evangelio es, precisamente, aquella que afirma: “por sus frutos conoceréis al árbol”. Una línea de conducta previsible, adaptada a las circunstancias, es uno de los fundamentos más sólidos de la normalidad. Por el contrario, una de las características más salientes de la alienación es la conducta caprichosa de estos enfermos, cuyas reacciones son difíciles de prever o de interpretar. Deriva de esta dificultad de previsión de los actos de un enfermo mental los sentimientos que despiertan entre los profanos: el temor, la curiosidad o la risa.

Otro fundamento firme para avalar la normalidad de una persona es su capacidad de equilibrio. Se trata de un equilibrio inestable, siempre oscilante, alrededor de su base. Cuanto más amplia sea ésta, mayor será la capacidad de permanecer en equilibrio y mayor y más segura la normalidad. Esta impresión es la resultante de un constante juego de acciones y reacciones, en perpetuo dinamismo. Nada más erróneo que considerar la normalidad humana como un ente estable. No hay que olvidar que, en Biología, la quietud es siempre señal o anuncio de muerte, de detención de la actividad vital. Este baluarte de la inestabilidad, siempre abatida, pero constantemente compensada, se transformaría en un panteón mortuorio, si lograra la estabilidad absoluta y permanente.

Dentro de la más ortodoxa normalidad mental figura la infinita gama de matices, los “caracteres” y los “tipos psicológicos”, cuya consideración constituye el objeto de toda una rama de la moderna psicología: la caracterología.

No queremos, pues, penetrar en ella, pero sí recalcar que entre la normalidad mental y la alienación o psicosis se encuentran ubicados una serie de estados intermedios agrupados, sólo para comodidad de su descripción, en dos variedades: las personalidades psicopáticas y las neurosis. Por otra parte, es lo que ocurre en otros campos de la Patología. Entre el perfecto funcionamiento cardíaco y la descompensación total se ubican una gran cantidad de estados, en los cuales se va perdiendo en forma paulatina la capacidad del músculo cardíaco. La escala es constante y progresiva. No presenta saltos ni soluciones de continuidad. Aún más, la presentación en forma escalonada, única posible para su interpretación, como todos los esquemas, encierra una trampa: adultera la verdad, siempre más rica y más compleja, en aras de la simplificación. Existen zonas donde todo se mezcla y se enrieda. Pero en propiedad y admitiendo como imposible de superar esta esquematización, podemos indicar que el espectro se inicia con el equilibrio inestable de la normalidad, de ahí se pasa a la desarmonía de las personalidades psicopáticas, de allí al desequilibrio consciente de las neurosis y, finalmente, al desequilibrio inconsciente de las psicosis.

Loudet⁽¹⁸⁾ presenta el siguiente cuadro del panorama mental:

<i>Normalidad</i>	<i>Predisposición</i>	<i>Fronterizos</i>	<i>Alienados</i>
Oscilaciones caracterológicas	Personalidades psicopáticas	Neurosis	Psicosis

Las “personalidades psicopáticas” son aquellas que presentan una desviación o una acentuación de rasgos psíquicos, combinados en forma definitiva, determinando la presentación de una mentalidad particular, la cual puede caracterizarse con toda nitidez. No se trata aún de ningún proceso patológico, pero es el camino seguido por muchos tipos de psicosis, los cuales sólo constituyen un estado permanente de “personalidad psicopática”, donde se ha perdido la adaptación al medio.

El segundo escalón, las “neurosis”, son padecimientos en los cuales un conjunto de perturbaciones funcionales, psíquicas y somáticas, se instala en ciertas personas predispuestas, por la acción de factores predominantemente psicógenos. “Estas manifestacio-

⁽¹⁸⁾ OSVALDO LOUDET: *¿Qué es la locura?* Ed. Columba, Bs. As. (1956), pág. 39.

“ nes tienden a perdurar y cronificarse, pero no alteran esencialmente la concepción del mundo y la orientación pragmática ante la realidad circundante” (Mira y López).⁽¹⁹⁾

El tercer escalón son las psicosis, alienación mental o locura. De acuerdo a la definición del maestro Nerio Rojas, se trata de “ una alteración global y persistente de las funciones psíquicas cuyo carácter patológico es ignorado o mal comprendido por el enfermo, y que le impide la adaptación lógica y activa a las normas del medio ambiente, sin provecho para sí mismo ni para la sociedad”. ⁽²⁰⁾ Es decir, la enfermedad determina una alteración de su comprensión del medio externo, lo desubica (alienación, proviene del latín “alienus”, “allius”, extraño, otro; es, pues, un alienado, desde el punto de vista etimológico, una persona cuya enfermedad mental lo hace distinto de lo que era anteriormente y extraño a los demás), a la vez que no tiene un conocimiento claro de su enfermedad. Como dice el vulgo, “la locura es una desgracia que se ignora”.

Los psiquiatras han procurado también concretar en una definición al hombre normal. Dentro de las mismas, merece especial consideración la del maestro Nerio Rojas, por su claridad teórica y por sus aplicaciones prácticas: “Dentro de las variaciones individuales y de las oscilaciones fisiológicas en el mismo sujeto, debemos considerar hombre normal mentalmente a aquel que aprecia con exactitud todas las formas accesibles de la realidad para actuar con inteligencia en el medio ambiente, dentro de una adaptación activa, lógica, y útil entre los hechos, cosas y personas. En ese caso, se trata de una normalidad práctica, no de la normalidad o salud ideal, que seguramente no existe. Todo eso se efectúa espontáneamente, dentro de un equilibrio dinámico, variable y natural, sin autoconciencia de su mecanismo, pero con crítica vigilante de sus desviaciones”.⁽²¹⁾

Esta definición de Rojas es de una utilidad casi absoluta, pero creo ya llegada la oportunidad de adentrarnos en la causa de la dificultad de objetivar al hombre normal. Esta causa es imputable a que la normalidad no tiene una existencia objetiva, sino que es, propiamente, lo que se llama en lógica y en filosofía un *concepto*.

⁽¹⁹⁾ ALEJANDRO RAITZIN: *El hombre no es cuerdo*. Ed. El Ateneo, Bs. As. (1955).

⁽²⁰⁾ NERIO ROJAS: *Psiquiatría forense*. Ed. El Ateneo, Bs. As. (1932), pág. 19.

⁽²¹⁾ NERIO ROJAS: *Ob. cit.*, pág. 18.

Para explicar lo que debe entenderse por concepto, seguiremos a otro maestro argentino, don Alejandro Korn ⁽²²⁾, puesto que no tendremos más remedio que internarnos algo en problemas especulativos.

El concepto es una denominación común aplicable a un número indefinido de hechos semejantes, sucesivos o coexistentes. Pero no hay que olvidar que, en realidad, no hay hechos idénticos. Además, hay que evitar la confusión del hecho con el concepto. Sin duda, los conceptos derivan de los hechos, pero por abstracción mental; luego no son el hecho mismo, puesto que a éste lo hemos despojado de sus características propias, para poder encontrar una denominación común.

Pocos términos nos son más familiares que el “*hecho*”. Pero su familiaridad termina cuando pretendemos definirlo. Lo único firme que podemos decir es que no se define, sino que se percibe. Dentro de las definiciones del Diccionario de la Real Academia Española, podemos entresacar como la más adecuada a nuestros propósitos la de “suceso o cosa que sucede”. *Hecho* es aquello que se presenta aquí o ahora. Por lo tanto, es siempre singular y único. De lo cual se puede inferir que cada hecho es distinto uno de otro. A los hechos no se les atribuye existencia: la poseen.

Al hecho se le imputan unidad y estabilidad. Se aísla también del contorno. Todas estas características del hecho no son percibidas, sino ficciones derivadas de la necesidad lógica. La unidad del hecho es relativa y su estabilidad un absurdo. Se eslabonan sin reposo, uno tras otro, en el tiempo. Los hechos nacen y perecen en un devenir continuo. Todos ellos participan de un proceso universal, en el cual aparecen y desaparecen. Su estabilidad es la del torrente.

El aislamiento y la delimitación del hecho es un artificio. No existen hechos aislados. Todos integran, en conflicto recíproco, un conjunto de hechos coexistentes y un nexo liga un hecho al precedente y al consecuente. Aunque los podemos pensar separadamente, no podemos romper sus vínculos reales.

La unidad, la distinción y la estabilidad son procesos mentales con los cuales iniciamos el conocimiento del mundo real. Mediante estos recursos ponemos un primer ordenamiento en el cúmulo de las sensaciones percibidas. Luego enumeramos y denominamos los hechos particulares. Pero ante la multiplicidad de los hechos sin-

⁽²²⁾ ALEJANDRO KORN: *Apuntes filosóficos* en “Obras completas”. Ed. Claridad, Bs. As. (1949), pág. 303 y siguientes.

guiare, esta tarea fracasa. Para dominar este caudal desbordante creamos una denominación común a un número indefinido de hechos semejantes, sucesivos o coexistentes. Esta denominación común, lo repetimos, es un concepto. Pero, en realidad, no hay dos hechos iguales. Dos hojas de un mismo árbol son diferentes. Para nuestro caso, denominamos hombre normal a todo aquel que presenta una estructura dentro de ciertos límites, lo cual dista enormemente de suponer o postular que se trata de hombres iguales, sino simplemente de hombres que se aproximan entre sí.

Pero al incluir en su término a un conjunto de hechos singulares, excluimos a otros. De ahí que no podamos pensar un concepto, sin su opuesto. Si decimos vertebrados, apartamos los invertebrados. Si creamos el concepto de hombre normal, surge en nuestra mente, como oponiéndose a ellos, los hombres anormales. Estos dualismos fluyen de la estructura lógica de nuestro pensamiento, obligado a concebir siempre mellizos, *porque las abstracciones se polarizan en dos términos opuestos*. Al crear un concepto surge espontáneamente el contrario, la afirmación se opone a la negación. Ésta es la razón por la cual nos cuesta concebir siempre una categoría intermedia. Ésta se presenta sólo cuando la consideración más profunda del problema nos muestra los matices comunes y la dificultad de la separación radical. Para nuestro caso particular, ello indica la sutileza del concepto de la consideración de los matices intermedios entre la salud y la enfermedad.

El pensamiento es el acto por medio del cual relacionamos conceptos. Por proceder de abstracciones, el conocimiento organizado por medio de conceptos no puede proporcionar más que un esquema de la realidad. Pero el concepto es el único instrumento que poseemos para obtener una noción adecuada del saber empírico. *La síntesis de la percepción y del concepto constituye el saber empírico, o sea la experiencia*. Por ello, el conocimiento adquirido por medio de la experiencia es siempre fragmentario, siempre trunco, no es nunca un conocimiento definitivo. La experiencia en todo momento se amplía, se ahonda, se rectifica. Por todas estas características, el conocimiento basado en la experiencia es de carácter precario y transitorio. Cada nueva experiencia importa, a la vez, un conocimiento nuevo y un problema nuevo. No obstante, es el único que puede ser transmitido y al final de cuentas, el más exacto de todos.

Este paréntesis filosófico nos aclara el nudo del problema del hombre normal. Éste es un concepto y, por lo tanto, está limitado

por proceder de una abstracción. A su vez, la observación empírica del hombre normal, como síntesis de un concepto y de una percepción, es imperfecta y sujeta a permanente revisión.

Pero es el caso de colocarse en el terreno de la comprobación de un hecho y, para el de la normalidad humana, encontramos que está basado en estas cuatro condiciones: 1°) un cierto grado de *uniformidad* tipológica (uniformidad espacial y de forma, tendencia a la identidad en la forma) ; 2°) un cierto grado de *frecuencia* (uniformidad en el tiempo, ritmo de aparición, constancia relativa del número) ; 3°) un cierto *límite máximo y mínimo de variación*, en las dos condiciones anteriores, y 4°) una cierta *correspondencia* entre el fenómeno, el ambiente en que se manifiesta y el momento o tiempo de su manifestación. (23)

Por todo ello, Raitzin (24), con muy buen criterio, a nuestro juicio, más que definir al hombre normal, enumera una serie de condiciones, que hacemos nuestra, que permiten reconocerlo y caracterizarlo. El hombre normal, en fin, se determina por:

1°) Su aspecto morfológico y anatómico, cuyo desarrollo corresponde a su edad, su sexo, su tipo étnico y racial, y cuyas proporciones oscilan dentro de grados que no alcanzan a los que la clínica y la antropología (25) describen ya como anomalías, atipias, estigmas y signos pertenecientes a los distintos cuadros que ofrece la patología y la teratología humana.

2°) Una actividad fisiológica equilibrada y armónica que deje pasar desapercibida a la cenestesia y cuyas particulares oscilaciones funcionales no adquieran las proporciones de los diferentes signos y síndromes catalogados por la clínica en los cuadros de la semiología y de la propedéutica.

3°) Un desarrollo de la inteligencia apto para la intercomunicación psicológica corriente y suficiente como para resolver satisfactoriamente (dentro de los límites admitidos por los distintos experimentadores) el repertorio de pruebas sintéticas y analíticas de las mismas existentes, y que en las modalidades cualitativas y oscilaciones de su actividad funcional, general y particular, no presente algunos de los signos o síndromes que la psicopatología incluye en sus cuadros nosológicos especiales.

(23) GUSTAVO PITTALUGA: *Temperamento, carácter y personalidad*. Ed. Fondo de Cultura Económica, México, pág. 9.

(24) ALEJANDRO RAITZIN: *Ob. cit.*, pág. 195.

(25) Véase llamada 11, de página 223.

4°) Un suficiente desarrollo de la función y de la capacidad para percibir, discriminar, estimar y formular los juicios correspondientes sobre los distintos valores llamados no sensibles, como por ejemplo, los valores éticos, estéticos, intelectuales, religiosos y matemáticos.

5°) Una tonalidad emotivo-afectiva que, en su tiempo de duración y de recuperación del equilibrio y en sus reacciones y oscilaciones, no pase de los límites corrientemente admitidos y señalados, empírica y experimentalmente, como propios de la generalidad de las personas del mismo medio, expuestas a las mismas situaciones.

6°) Una línea de conducta marcada por una suficiente unidad y continuidad, que no se desvíe demasiado ni desentone con la habitual del medio ambiente y que, en su modo habitual de reaccionar, se manifieste con las oscilaciones potenciales y las variaciones típicas ordinariamente admitidas y previstas en la actividad corriente, para cada una de las circunstancias que la provocan.

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

Compatibilidad entre un retiro militar y una jubilación civil.

Fallo de la Cámara de Apelaciones del Trabajo y antecedentes (*)

RESUMEN: Es compatible el “retiro militar” con la “jubilación ordinaria” concedida de acuerdo a la ley 4.349, con percepción de los haberes de aquél y de ésta, sin limitación alguna de sus montos.

JOLLY A. J. CONTRA INSTITUTO NACIONAL DE PREVISIÓN SOCIAL, SOBRE JUBILACION. (EXPED. N° 14.988, SALA III)

Sentencia N° 13.778 - Causa: Jolly, Armando Juan.

Buenos Aires, a los 23 días del mes de marzo de 1956, reunidos en la sala de acuerdos, bajo la presidencia de su titular, don Electo Santos, los señores vocales doctores Armando D. Machera y Mario E. Videla Morón, a fin de considerar el recurso deducido contra la resolución de fojas 62, se procede a oír las opiniones...

el Dr. Videla Morón dijo:

La Caja Nacional de Jubilaciones para Personal del Estado, en su resolución de fojas 54, declaró incompatibles el retiro militar y la jubilación ordinaria gozadas por el recurrente, capitán de fragata (R) Armando Juan Jolly, hasta el límite máximo fijado por el artículo 92 del decreto-ley 14.535/44, ley 12.921, modificado por el artículo 1° de la ley 13.065, y desestimó al mismo tiempo el pedido del nombrado en cuanto pretendía la percepción total de la referida jubilación civil por ser aplicable el citado artículo 92.

I°) El Instituto Nacional de Previsión Social, a fojas 62, confirmó la mencionada decisión administrativa, y apelada por el interesado la resolución del Instituto en mérito a lo preceptuado

(*) Este fallo y antecedentes nos ha sido remitido para su publicación, dado el interés que ofrece a numerosos oficiales retirados, por nuestro consocio el *Dr. Atilio Malvagni*.

por el artículo 14 de la ley 14.236, le fue otorgado el recurso y elevadas las actuaciones a esta Cámara para su fallo definitivo,

II°) El recurrente, en su escrito de fojas 65/70 hace un profundo e interesantísimo estudio sobre el punto materia del debate y analiza, con acertado espíritu crítico, las diferencias substanciales entre el llamado “retiro militar” y la “jubilación”, dando las notas tipificantes propias del primero y las razones habidas, según su criterio, para ser procedente la compatibilidad del goce de haberes correspondientes a uno y otro beneficio, sin limitación alguna, por ser inaplicable, en el presente caso y análogos, la disposición legal invocada por el órgano administrativo para fundar su denegatoria.

III°) El señor procurador general, en su dictamen de fojas 75, opina en sentido favorable a la tesis sustentada por el actor y se remite a lo ya anteriormente dictaminado por él y resuelto por esta Cámara en sentencia del 19/XII/52, expediente Carranza Lucero Nicanor contra Instituto Nacional de Previsión Social (“Gaceta del Foro”, tomo 209, página 116; “La Ley”, tomo 71, página 711, y Suprema Corte Nacional, tomo 226, página 375), en donde, si bien el pronunciamiento del alto tribunal lo fue sobre otra materia, la Cámara había decidido en cuanto a la compatibilidad aquí discutida, y en este último punto el Instituto consintió el fallo.

IV°) Es necesario establecer, como acertadamente lo señala el recurrente a fojas 65/70, cuál es la naturaleza del “retiro militar” y en su mérito señalar las notas caracterizantes distintas a la de la jubilación, a fin de determinar la diferencia existente entre ambos institutos jurídicos y poder considerarlo excluido, al retiro militar, de la expresa disposición legal aplicada por el Instituto.

En efecto, la ley 13.996 organiza las fuerzas armadas de la Nación y en su articulado señala todo en cuanto atañe al personal militar.

El “retiro militar” significa una situación de revista para el “personal militar” (art. 50, ley citada), el cual puede encontrarse en diferentes situaciones comprendidas: cuadros permanentes, retirados, etcétera (art. 4° , ley citada) y tanto en la actividad como en el retiro goza dicho personal del “estado militar” (art. 4° , ley citada). En razón de este estado militar, está sujeto a un conjunto de deberes y obligaciones, imperativamente impuesto, comprendido en la jurisdicción militar y disciplinaria en lo pertinente a su situación de revista (art. 7° , ley citada) formando parte, cual-

quiera sea esa situación, de las fuerzas armadas (artículos 7, 63 y 65, ley citada). Puede el retirado pasar al “retiro efectivo”, al “retiro activo” y de éste a aquél y retornar nuevamente al primero, lo cual significa su reincorporación a la actividad, en orden a la necesidad del servicio, por imperio de la ley, o por voluntad y petición del interesado (artículos 84 y 85, ley citada) y goza, mientras revista como retirado, de un “*haber de retiro*” y no de *jubilación*, pensión o subsidio (artículo 95, ley citada).

El “retirado militar” mantiene, ya esté en situación de retiro efectivo o activo (artículo 63, ley citada), su “estado militar” y forma parte de las fuerzas armadas de la Nación, debiendo considerarse su “haber de retiro” como un “sueldo de retiro” y no como una “jubilación”, pues puede ascender.

El retirado militar tiene deberes y obligaciones a cumplir aun dentro de su situación de revista, pues prosigue formando parte del “personal militar”, mientras el jubilado civil ha dejado de pertenecer al personal civil de la administración pública y no es más agente civil de la Nación, ni tiene deberes u obligaciones a cumplir en tal carácter, como tampoco las tienen los jubilados, comprendidos en los regímenes nacionales de previsión social, para con sus respectivos patrones, en cuanto fueron sus subordinados.

El “retiro militar” puede producirse en cualquier etapa de la carrera por inhabilitación para ejercerla, en razón de un defecto físico, por calificaciones bajas impidientes de la promoción al grado inmediato superior, por deber producirse vacantes por imperio de la ley (artículo 89, ley citada) y, en cambio, la jubilación ordinaria sólo exige una antigüedad de servicios determinada y la edad mínima tope, siendo un derecho del titular, al cual podrá o no acogerse voluntariamente, según las circunstancias.

El artículo 92 del decreto-ley 14.535/44, modificado en la forma precitada, cuando dice: “...son acumulables entre sí y con cualquier otra *jubilación, pensión* o *subsidio* otorgados por organismos que no sean dirigidos o administrados por el Instituto, sean de carácter nacional, provincial, municipal, *militar* o graciable, hasta la suma de un mil quinientos pesos (\$ 1.500)

La calificación legal dada por la ley ha de hacerse agregando el adjetivo *militar* al sustantivo *jubilación, pensión, subsidio*, según el caso y como bien lo señaló el señor procurador general en su dictamen del citado caso Carranza Lucero Nicanor (“La Ley”, tomo 71, página 711), sólo cabía aceptar como locución substantivada para señalar un beneficio existente dentro de nuestra legislación, las de “pensión militar” o “subsidio militar”, y éstas deri-

van de leyes distintas de la orgánica de las fuerzas armadas, donde la pensión se origina en el “retiro militar” gozado por el causante o al cual tuvo derecho éste, según su estado militar.

Las “pensiones o subsidios militares” previstas en el artículo 92 del decreto-ley son las reconocidas por leyes especiales a los derecho-habientes de los guerreros de la Independencia, del Brasil y del Paraguay y de los expedicionarios al Desierto, como así también las comprendidas en el artículo 4° con respecto a las situaciones previstas por los incisos b) y f) del 3° de la ley 12.821, modificado por el decreto-ley 17.923/44, convalidado por la ley 12.921, y así se declara.

Por lo expuesto y acorde con lo dictaminado por el señor procurador general a fojas 75, voto por la revocación de la resolución de fojas 62 y declaración de compatibilidad entre el retiro militar del cual es titular don Armando Juan Jolly y la jubilación ordinaria concedida a él, de acuerdo a la ley 4.349, con percepción de los haberes de aquél y de ésta sin limitación alguna de sus montos, siendo inaplicable en el presente caso el artículo 92 del decreto-ley 14.535/44, ley 12.921, modificado por el artículo 1° de la ley 13.065.

El Dr. Santos dijo:

Que, compartiendo el voto precedente del vocal preopinante, adhiere al mismo.

El Dr. Machera expresó:

Que compartiendo los fundamentos de hecho y de derecho expuestos por el doctor Videla Morón en su voto, adhiero igualmente al mismo. Así lo declaro.

Por lo que resulta del presente acuerdo, el Tribunal

RESUELVE:

Revocar la resolución de fojas 62, declarar la compatibilidad entre el “retiro militar” del cual es titular don Armando Juan Jolly y la “jubilación ordinaria” concedida a él, de acuerdo a la ley 4.349, con percepción de los haberes de aquél y de ésta, sin limitación alguna de sus montos.

Regístrese, notifíquese y oportunamente devuélvase. — (Firmados) : *Mario Videla Morón*, juez de Cámara; *Armando David Machera*, juez de Cámara; *Electo Santos*, juez de Cámara.

ANTECEDENTES

Buenos Aires, diciembre de 1954.

Sr. Presidente del Instituto Nacional de Previsión Social. — S/D.

El suscripto, capitán de fragata (R) Armando J. Jolly, constituyendo domicilio en Callao 569, se dirige al señor presidente y expone:

Que habiéndose notificado de la resolución recaída en el expediente 175.136 (CE) por nota MGE. 14.786 del 30 de noviembre de 1954, y en virtud de la cual se confirma la resolución de la Caja Nacional de Previsión para el Personal del Estado que desestima el recurso que entabló por habersele negado la acumulación de su retiro militar con la jubilación civil que le corresponde como ex-profesor de la Escuela Nacional de Náutica, sin limitación de monto, viene a entablar el recurso autorizado por el artículo 14 de la ley 14.236 para ante la Cámara Nacional de Apelaciones de la Justicia del Trabajo.

Fundo este recurso, como lo exige dicha disposición, en la forma que lo hago a continuación.

I. — La Caja de Previsión del Personal del Estado y ese Instituto consideran que los retiros militares, si bien son compatibles y acumulables con una jubilación, solamente pueden serlo hasta la suma de mil quinientos pesos ^{m/n} conforme a la limitación general establecida en el artículo 1° de la ley 13.065, que modificó el artículo 92 del decreto-ley 14.535/44, limitación que repite el artículo 1° de la ley 13.076, modificatoria del artículo 38 de la ley 11.110.

II. — En un caso anterior en que se planteó la misma cuestión, la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo estableció que la compatibilidad entre un retiro militar y una jubilación otorgada por alguna de las cajas dependientes del Instituto no tenía limitación de monto (in re Carranza, Lucero Nicanor; “La Ley”, t. 71, p. 711). Me bastaría remitirme al estudio exhaustivo realizado por el señor procurador general del Trabajo en el dictamen publicado en la misma revista y en el cual apoya su fallo la citada Cámara, para dejar bien demostrado mi derecho. Sin embargo, voy a reforzar los referidos fundamentos para que no quede duda alguna al respecto.

III. — Naturaleza del retiro militar. Debo comenzar por dejar bien sentado que desde ningún punto de vista puede equipararse un retiro militar a una jubilación civil. El retiro significa una situación de revista para el personal militar, como lo expresa claramente el artículo 50 de la ley 13.996. Dicho personal puede estar en actividad o en retiro. En ambos casos goza de un estado militar (artículo 4, ley 13.996), lo que significa tener una situación personal especial y distinta de la de los ciudadanos civiles, por cuanto está sometido a un conjunto de deberes y derechos esenciales (art. 5°, ley citada) y a la jurisdicción militar y disciplinaria. Si bien este contenido del estado militar tiene ciertas atenuaciones para el retirado, por su propia situación, en lo esencial, tal estado no varía con respecto al militar en actividad (art. 7°, ley citada).

La ley 13.996 ha precisado con detalles esta condición del militar retirado. Pero ella nunca fue discutida, aun dentro de las deficientes leyes orgánicas militares anteriores, como lo prueban los principios doctrinales que contiene el fallo de la Cámara Federal Cap. recaído en el caso Lauro Lagos (“G. del F.”, t. 168, p. 225); donde, entre otras interesantísimas nociones, se dice que el estado militar comprende tres grados: actividad, inactividad y *retiro*.

No cabe duda que, dentro de la ley 13.996, el retirado forma parte de las fuerzas armadas de la Nación, que está sujeto a una serie de obligaciones (artículos 7, 63, 65), que puede pasar de retiro efectivo a retiro activo, lo que importa una cierta reincorporación a la actividad (artículos 84 y 85) y que goza de un haber de retiro, pero nunca *jubilación, pensión o subsidio* (art. 95), haber que suele llamarse también “sueldo de retiro” o simplemente “retiro”.

IV. — De todo lo que antecede se desprende que en ninguna forma puede compararse la situación del militar retirado con la del jubilado. El primero sigue formando parte de las fuerzas armadas de la Nación y, por consiguiente, del personal del Estado, sujeto a su espado militar, que implica deberes y derechos. El segundo, al jubilarse se desvincula completamente de la admi-

nistración pública, no forma parte de su personal, no tiene deberes con la administración y no goza de otros derechos que el de percibir su jubilación.

V. — El haber de retiro implica una retribución que tiene un concepto distinto del de la jubilación. Ésta prevé, con sus límites básicos de 30 años de servicios y 50 ó 55 años de edad, que el empleado se encuentra en condiciones deficientes para seguir prestando servicios y debe entrar a una inactividad durante la cual percibe la jubilación para poder subsistir.

Si bien el haber de retiro puede tener el mismo significado para el militar que recorrió todo el escalafón, culminando en los altos grados en una edad ya madura, lo que constituye la excepción, en la mayoría de los casos se ve obligado a retirarse en la plenitud de la vida, como consecuencia de algún defecto físico que lo inhabilita para el ejercicio de la profesión, o por calificaciones bajas que impiden su ascenso o porque deben producirse vacantes por imperio de la ley, etc., casos todos previstos en el artículo 89 de la ley 13.996, que reglamenta el “retiro obligatorio”.

El haber de retiro, en estos casos, está representado por un porcentaje del sueldo de actividad, que puede ser bien reducido (artículo 103) y que no tiene otra finalidad que compensar, en parte, la pérdida de la carrera del retirado, compensación a que se considera obligado el Estado, ya que el retiro obligatorio se produce, no por voluntad y en beneficio del retirado, sino por la propia conveniencia de las fuerzas armadas y del Estado, que necesita eliminar los elementos que puedan impedir que esos organismos mantengan la alta eficiencia que requiere la seguridad de la Nación. El Estado, además, con el pago de esa compensación cumple con un deber de justicia, ya que no puede dejar desamparado de la noche a la mañana a quien puso a su servicio los años de juventud, en que otros habitualmente forjan su porvenir estudiando e iniciando una carrera o adquiriendo la experiencia necesaria para defenderse en la lucha por la vida. Más aún cuando los conocimientos adquiridos en la profesión militar tienen escaso valor para prosperar en la vida civil.

Es lógico que en los numerosos casos en que el militar se ve obligado a retirarse en la plenitud de su vida, porque así interesa al Estado, y con un haber de retiro reducido, dedicará sus esfuerzos a completar esta magra retribución con su trabajo en la vida civil. Si, retirado entre los 30 ó 40 años de edad, se inicia en una actividad civil, es muy posible que pueda alcanzar una jubilación reducida de 25 años o la íntegra de 30 años previstas en todas las Cajas. Y es lógico que pueda acumular una y otra, ya que tienen distintas finalidades: una es la compensación por la pérdida de su carrera, y la otra es para que pueda subsistir durante los últimos años de la vida. Retacear o limitar esta acumulación hasta una suma determinada, bien puede significarle restarle, ya totalmente, ya una gran parte, de la compensación a que el Estado está obligado por haberlo eliminado de su carrera, y burlar así el concepto que tiene el haber de retiro dentro de la ley 13.996. O, por el contrario, puede significar que toda su labor civil de 25 ó 30 años no merecen cómputo alguno para el descanso que impone la edad, y que tendrá que seguir trabajando, o «que si no puede hacerlo deberá contentarse con su haber de retiro mínimo otorgado 25 ó 30 años atrás.

VI. — El concepto que acabo de expresar sobre el fundamento lógico y de justicia que permite la acumulación sin limitación de un haber de retiro con una jubilación, ya que ambos tienen un distinto origen y cumplen una distinta finalidad, está reconocido por las mismas leyes jubilatorias para otros casos. Tanto el artículo 38 de la ley 11.110, modificado por la ley 13.076, como el artículo 92 del decreto-ley 14.535/44, modificado por la ley 13.065, permiten la acumulación de los beneficios jubilatorios con los que emergen de las leyes 9.688 y 11.729, sin limitación de monto, precisamente porque éstas tienen una distinta finalidad que los primeros.

Y la Cám. Fed. Cap. sentó claramente el principio que vengo exponiendo en el fallo “La Ley”, t. 18, p. 306: “El retiro militar por invalidez emerge exclusivamente de un hecho, es decir, del accidente sufrido en el servicio, mientras que la jubilación —devolución de aportes en el caso— reclamada de la Caja Nac. Jub. y Pens. Civiles nace de los servicios prestados; por lo tanto, no existe incompatibilidad que impida la acumulación de ambos beneficios”.

VII. — La distinción entre un retiro militar y una jubilación ha sido característica en todo tiempo en los distintos regímenes de previsión social que ha tenido y tiene el país. Así el artículo 58 de la ley 4.349 decía que no se computarán a los efectos de la misma los servicios desempeñados en el ejército cuando son retribuidos con retiro militar, estableciendo una neta separación entre una y otra clase de servicios. Y ha sido siempre la regla general hasta que se dictaron las leyes 13.065 y 13.076, la no acumulación de dos jubilaciones o pensiones (art. 49, ley 4.349; art. 71, ley 11.575; art. 38, ley 11.110; art. 44, ley 10.650) y los tribunales confirmaron en diversos fallos dicha incompatibilidad (“La Ley”, t. 44, p. 622; t. 45, p. 661; “J. A.”, 947-1-315).

Mientras tanto, otro ha sido el principio cuando se ha tratado de acumular un retiro militar con una jubilación, casos en que reiteradamente la justicia ha declarado no existir incompatibilidad. La Corte Suprema de la Nación declaró, en el fallo del 14 de febrero de 1947 (“Fallos”, t. 148, p. 217) y en forma terminante, la compatibilidad de una jubilación civil con un retiro militar en los considerandos que a continuación transcribo: “Que el artículo 58 de la ley 4.349 se halla concebido en estos términos: «no se computarán, a los efectos de esta ley, los servicios prestados a las municipalidades o en las administraciones de las provincias ni los desempeñados en el ejército cuando éstos sean retribuidos con retiro militar». La última parte del texto transcrito admite y autoriza la posibilidad de que simultáneamente o sucesivamente con un servicio civil se desempeñe un cargo militar y establece una total y absoluta separación entre ambos cuando el carácter militar da derecho o contenga la posibilidad de retiro. De ese hecho, del contenido del decreto reglamentario del 19 de octubre de 1904 que reputa «empleados civiles a todos los que figuren en los departamentos de Guerra y Marina sin patente de empleo militar», del silencio guardado sobre el punto por las leyes 4.349 y la militar 4.707, y del principio de que es permitido todo lo que las leyes no prohíben, se infiere la *posibilidad del ejercicio simultáneo de ambas actividades con todos los beneficios y efectos que las leyes les conceden y otorgan*. 3°) Que tanto el decreto del Poder Ejecutivo de fecha 27 de octubre de 1922 como los reconocimientos producidos por la Caja en este juicio, no sólo aceptan aquella conclusión, sino que además, por razones de lógica consecuencia, admiten que *no existe incompatibilidad entre el retiro militar y la jubilación civil*. Esta cuestión ha sido ya resuelta por el Poder Ejecutivo en el caso del mismo Galiano, y tal resolución ha sido aceptada por la Caja, *pagando el importe de dicha jubilación, sin perjuicio del derecho que tenga el actor a cobrar juntamente su cuota de retiro militar*.”

Con anterioridad, el mismo alto tribunal había establecido el mismo concepto (“Fallos”, t. 164, p. 304, 15 de abril de 1932) declarando: “1°) Que el artículo 44 de la ley 10.650 dispone que «no se acumularán dos o más pensiones o jubilaciones en la misma persona. Al interesado le corresponde optar por la que le convenga y, hecha la opción, quedará extinguido el derecho a las otras». 2°) Que esta disposición transcrita, al referirse a pensiones o jubilaciones, alude a las de carácter civil, pues, de otro modo, hubiera especificado que estaban comprendidas en ella las de carácter militar, ya que éstas están previstas en un régimen distinto en cuyas leyes no se encuentra la prohibición de que se trata.”

VIII. — He expuesto así la diferencia sustancial que a través de nuestra legislación y jurisprudencia ha existido entre el concepto de jubilación y el de retiro militar. Esta diferencia no ha sido suprimida en el texto del artículo 92 del decreto 14.535, modificado por ley 13.065, que invoca la Caja para imponerme la limitación de \$ 1.500 contenida en él. De ninguna de sus expresiones “jubilación, pensión, subsidio” puede desprenderse que haya querido referirse a un “retiro militar”, expresión con un significado bien definido que no es mencionado en la disposición. Y si más adelante hace referencia a organismos de carácter militar, como bien lo dice el procurador general del Trabajo en el fallo antes citado (“La Ley”, t. 71, p. 713), la ley ha querido aludir a pensiones militares que se otorgan a deudos de guerreros de la Independencia y de otros hechos de armas, otorgadas por leyes militares que no son leyes de retiro ni se aplican a retirados.

La disposición legal en cuestión ha tenido por finalidad establecer compatibilidades entre distintas jubilaciones y pensiones que antes no existían, pero limitándolas a un monto determinado. Pero no puede referirse a compatibilidades ya existentes que no requieran un reconocimiento legal como es la de una jubilación y un retiro militar. Si tal hubiera sido su intención, lo hubiera establecido en forma inequívoca y expresa, y si no lo ha hecho es porque el legislador no ha podido ni ha querido desconocer la profunda diferencia que media entre una jubilación y un retiro militar.

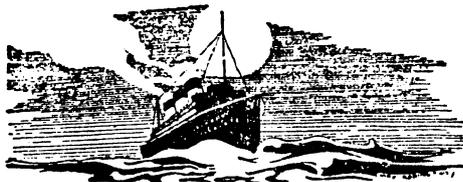
IX. — Cabe argumentar sobre la escasez del monto que significa el límite de \$ 1.500 impuesto a la acumulación, tratándose de militares que por su propia condición de seguir perteneciendo a las fuerzas armadas deben guardar una vida decorosa, por lo que ello constituye un argumento más que demuestra que no estuvo en la mente del legislador imponer a esos servidores del país la referida limitación de carácter general. En estos momentos, la expresada suma de \$ 1.500 es una jubilación común entre personas sobre quienes no pesan las obligaciones sociales propias de quienes *tienen derecho a lucir el uniforme militar*, obligaciones que en parte son impuestas por el mismo Estado.

X. — Por último, debo recordar que existen numerosos antecedentes, ya citados en este expediente, relacionados con oficiales retirados de la Armada Nacional a quienes se ha permitido acumular sus haberes de retiro con sus jubilaciones, sin límite de monto. Tales son los casos del capitán de fragata (R) Alfredo Constante, capitán de fragata (R) Julián de la Pesa, ingeniero maquinista (R) Pedro Costela Pérez y otros que en este momento no recuerdo.

Por todo lo que antecede, solicito al señor presidente que se me conceda el recurso del artículo 14 de la ley 14.236, elevando estos autos a la Cámara de Apelaciones del Trabajo, a fin de que revoque la resolución del Instituto y reconozca mi derecho a acumular mi haber de retiro y mi jubilación civil, sin limitación de monto.

Habiendo invocado un derecho fundado en leyes especiales del Congreso como son las 13.065 y 13.996, queda planteado el caso federal para un ulterior recurso ante la Excm. Corte Suprema de la Nación, de acuerdo a lo previsto en el artículo 14, inciso 3°, de la ley 48, para el caso de que la decisión de la Cámara de Apelaciones del Trabajo fuera contraria a la validez del derecho que invoco.

Saluda al señor presidente muy atte.— (Fdo.) : *Armando Jolly*.



Notas Profesionales

ARGENTINAS

DISCURSO DEL JEFE DEL ESTADO EN LA COMIDA DE CAMARADERÍA DE LAS FUERZAS ARMADAS.

Asociándose a los festejos de la fecha patria, celebróse el 7 de julio por la noche, en el Círculo de Aeronáutica, la tradicional comida de camaradería de las fuerzas armadas, con la presencia del presidente provisional de la República, general de división Pedro Eugenio Aramburu; el vicepresidente, contraalmirante Isaac F. Rojas; ministros secretarios de Estado; el administrador apostólico de la Arquidiócesis de Buenos Aires; altos jefes de las fuerzas armadas, agregados extranjeros de mayor jerarquía acreditados ante nuestro país y otras destacadas personalidades.

Después de haber transcurrido la comida en un ambiente de cordialidad, hizo uso de la palabra el presidente del Círculo de Aeronáutica, brigadier Ángel María Zuloaga, para referirse a la efemérides del 9 de Julio y al significado que en esta oportunidad tenía la reunión de camaradería. Acallados los aplausos con que fueron recibidas las palabras del brigadier Zuloaga, a continuación el general Aramburu leyó su mensaje, que tuvo amplia acogida en todos los ámbitos de la República. Su texto es el siguiente:

Honran esta mesa de camaradería que nos tiende la Aeronáutica las más altas autoridades de la Nación y de la Iglesia y los decanos de los representantes de los países amigos.

Sus presencias, que las Fuerzas Armadas agradecen por mi intermedio, comparamente aún más la voluntad de quienes tenemos la responsabilidad de conducir los destinos del país.

Circunstancias particularísimas dan a esta celebración de 1956 una característica de singular importancia.

El país, convaleciente de viejas y nuevas heridas, se apresta a cumplir un nuevo aniversario de vida independiente.

La Revolución, que es gobierno transitorio, prosigue su obra de bien común buscando paliativo a los dolores, cicatrizantes a las heridas y vigorizantes para la República.

El pueblo, elemento fundamental de la trinidad social: pueblo, territorio y Estado, va despertando a la libertad y a la democracia, debatiéndose entre deseos, inspiraciones, confusiones, intereses y desprendimientos.

Puede decirse que no hay sector de la vida nacional que se mantenga ajeno, en mayor o menor medida, al momento histórico que se vive.

Por eso, y ante la seguridad de que ello satisface la ansiedad nacional, este mensaje de la Revolución Libertadora está dirigido a todos los argentinos sin excepción, cualquiera sea su ideología o ubicación social, y debe ser interpretado como la expresión de las Fuerzas Armadas, que con absoluta responsabilidad, firmeza y confianza rigen los destinos del país, acompañadas por la ciudadanía democrática, que es mayoría.

Y esta voz de las Fuerzas Armadas rinde cuentas, muestra sus inquietudes y marca rumbos con tranquilidad de espíritu, claridad de pensamiento y convicción en sus intenciones, teniendo como única meta el cumplimiento de pactos escritos con sangre y sellados con honor.

I

El Gobierno de la Revolución ha declarado que la Aeronáutica, la Marina y el Ejército, que limpiaron los cielos, el mar y la tierra, enfrentan el juicio de los argentinos mostrando la pasión que los anima y que no es otra que el triunfo completo y absoluto de la Revolución.

Este concepto no es una simple fórmula de oratoria: es una realidad, aunque haya quienes pretendan deformar o comprometer su veracidad profunda.

Y la fuerza de la pasión se afirma en la unión indestructible que nace en la comunidad de ideales.

Esta circunstancia revolucionaria transitoria, que deseamos no vuelva a repetirse, no nos hace olvidar los principios militares puros de la guerra moderna, que muestran a las tres fuerzas armadas formando un sistema único.

Quien pretenda dividir las fuerzas entre ellas por un mal entendido “espíritu de cuerpo” o “espíritu de fuerza” no sólo atenta contra la eficaz cooperación de las mismas en caso de guerra, sino también contra los altos intereses de la Nación en materia de seguridad.

La guerra se hace no sólo con las armas, sino también con la política, la economía y la moral.

En tiempos de paz, la guerra psicológica encuentra un ancho campo de práctica.

La vieja unión de las Fuerzas Armadas ha sido objeto de una verdadera ofensiva psicológica en los últimos tiempos.

Rumores e infundios de toda clase han tratado de socavar la armonía y el cariño que siempre hubo entre ellas, al punto de crear, en algunos, recelos y desconfianzas.

Pero los que aprendemos y conocemos la naturaleza de la lucha humana y de la guerra sabemos que ella se basa no sólo en acciones ofensivas, sino también en las defensivas, y que todo ataque en el terreno psicológico debe ser neutralizado o destruido con la contramedida adecuada.

La mejor contramedida, en nuestro caso particular, se encuentra en la misma inconsistencia e irresponsabilidad del rumor o del infundio.

Sepan los oficiales que el mismo espíritu de sacrificio y la misma inspiración patriótica que anima a los más jóvenes, anima también a los más viejos.

Todos hemos padecido, en mayor o menor grado, las situaciones amargas del régimen superado.

A ello jamás volveremos, no solamente en defensa de nuestra dignidad de hombres o institucional, que sería sentimiento egoísta, sino en salvaguardia de la dignidad nacional, que es la de todos los hombres, mujeres y niños de nuestro pueblo.

Esa responsabilidad democrática trasciende del ámbito nacional para

unirse en lo internacional con quienes conviven en nuestros mismos horizontes de libertad.

El pueblo argentino, que se había alejado de sus fuerzas armadas al confundirlas con elementos del instrumental dictatorial, hoy admite el error y vuelve a volcar su cariño en los aviadores, marinos y soldados, reconociéndolos garantes de la seguridad ciudadana y guardianes del solar patrio.

Sepan los traficantes de tentaciones y ambiciones que las Fuerzas Armadas de la Nación no se han de prestar a maniobras que la democracia repele.

Y sepan también que si algún tentado claudica, ellas mismas sabrán aplicar el condigno castigo a su debilidad o inconsciencia.

II

El Gobierno de la Revolución ha declarado que es imparcial en lo político.

Es prudente aclarar este concepto para que quienes tengan responsabilidad directa o dependan de esas responsabilidades puedan interpretar correctamente el sentido de la afirmación.

Imparcialidad política en la expresión y en su contenido quiere decir que este gobierno transitorio, en cuanto a su poder y en cuanto a su orientación, ha de mantener una absoluta equidistancia con las tendencias que aspiran a conducir al país por los senderos de la democracia y la libertad.

Hemos sido testigos muchas veces, en la escala nacional y aun en menor escala, de cómo los resortes inmensos del gobierno se han usado desvergonzadamente para tutelar a determinados partidos u hombres políticos.

Las predilecciones, demostradas u ocultas, se tradujeron en el uso del favor oficial en las más diversas formas, desde el fraude torpe hasta el fraude perfeccionado y técnico.

Puede decirse, sin temor a caer en una equivocación, que no ha habido forma de favor oficial que no haya sido puesta en práctica.

La Revolución comparte la repugnancia nacional para con el fraude, y como es dueña de los resortes del Estado que pueden hacerlo o pueden evitarlo, manifiesta una vez más, categórica y terminantemente, que no ha de permitir ni tolerar nada que sea atentatorio a la libertad del hombre para elegir a sus representantes.

Esto significa que dentro de la línea democrática todas las tendencias y todos los hombres tendrán iguales posibilidades para exponer sus ideas o para escuchar las ideas de quienes quieran exponerlas.

Las garantías para el acto eleccionario son insuficientes si no son precedidas por las garantías de la etapa preelectoral y las garantías de la ley.

El fraude puede comenzar en los mismos partidos políticos.

Nadie debe permitirlo, y para ello nada mejor que el juego democrático de los debates y polémicas internas, para que la verdad necesaria surja sin retáceos y sin dudas.

Entre tantas responsabilidades, la expresada es quizá la más importante de los partidos.

Así se cumplirá que la democracia, que nace del hombre libre, su familia y sus asociaciones, llegue al gobierno para asegurar la prosperidad espiritual y material de la Nación.

No admitiremos procedimientos regresivos.

La Revolución aspira a la continuidad histórica con el aprovechamiento de todo lo bueno y de todo lo malo y por ello no admite la unión del 43 con el 55.

Ni un solo día de los vividos por este país ha sido perdido.

Ni uno solo de los acontecimientos desde nuestra independencia ha dejado de marcar con su rastro nuestro modo de ser.

Avances y retrocesos, pero siempre adelante. Ésa es nuestra cosecha y nuestro destino.

Lo vivido no puede ni debe ser negado; pero es nuestra obligación irrenunciable corregir los errores cometidos, poniendo todo nuestro empeño para que no vuelva a caerse en ellos o en otros parecidos.

III

El Gobierno de la Revolución ha declarado no ser insensible a lo social.

La evolución social del país ha seguido, desde la época de la colonia, un proceso continuado, adaptándose a las normas más modernas acordes con la dignidad y elevación del hombre.

Las mezquindades, las fórmulas engañosas y los absolutismos están siendo vencidos por la verdad indestructible de los altos ideales que procuran la dignificación.

Es mucho lo que aún hay que hacer y para que esa tarea retome definitivamente el camino que le corresponde se hace necesario, no solamente obra de gobierno, sino también obra ciudadana.

Al decir obra ciudadana nos referimos concretamente al ejercicio responsable de los deberes y derechos sociales de todos y cada uno de los hombres y mujeres que integran nuestro conglomerado social.

Hemos dicho que la Revolución no admite ni oprimidos ni opresores, lo que significa, en otros términos, que la Revolución no se ha hecho para dar libertades a una determinada clase en perjuicio de otras.

Si bien la clase opresora puede no ser siempre la más pudiente, ésta es, sin embargo, la que tiene mayores oportunidades de serlo si se abusa del poder o de las posibilidades que la ubicación jerárquica le permite.

Entendemos en la democracia que quienes tienen mayor poder o mayores posibilidades también tienen mayores deberes.

Evidentemente no todos comprenden la responsabilidad de su ubicación social y esto es muy lamentable.

Quizá sea sorpresa para muchos enterarse que la estadística señala para el momento uno de los niveles más altos de jornadas-hombres aprovechadas.

El dato estadístico, complementado por las voces que piden salarios y precios justos, dice claramente de una realidad social: la clase trabajadora se inclina por el trabajo, la paz y la justicia.

El gobierno observa la situación social con profunda preocupación, comprendiendo en muchos casos las trabas que puedan tener los patrones, pero no aprueba ni admite el revanchismo o el incumplimiento de lo obligado por la ley.

La Revolución pretende el equilibrio social, esto es, capital humanizado con patrones y obreros responsables.

A cada cual lo suyo... y que vuelva a ser verdad aquello de que en este país los hijos de los obreros pueden ser dueños de fábricas.

Para los trabajadores el término "productividad" suele ser sinónimo de "esclavitud", cuando debiera ser sinónimo de "superación".

Esta transformación de significados es una verdadera herencia desgraciada. Nadie puede dudar que un hombre necesita de un salario mínimo vital para sus necesidades más elementales, pero también nadie debe dudar que no puede equipararse el diligente o hábil con el incapaz o haragán.

Esa diferencia, que se traduce en productividad, debe materializarse en mayor ganancia, y esto es lo que la Revolución denomina "salario incentivado".

La mayor productividad, con otros factores, ha de permitir, además, que sea posible contener la inflación que nos persigue, que convierte en pobreza lo que es temporalmente riqueza y transforma en inútil el esfuerzo duro de muchos años.

Reconocemos el alza en el costo de la vida y de ahí que los salarios en algunos casos estén evidentemente atrasados y sea necesario actualizarlos en la medida justa.

La tardanza en las soluciones no responde a propósitos injustos o insensibilidad: responde a detalles técnicos que serán superados con la responsabilidad de las partes.

Los precios serán controlados más estrictamente en aquellos artículos que repercuten primordialmente en el hogar ciudadano o por los mismos productores, con un patriótico autocontrol de sus ganancias, en esos u otros artículos que no sean de primera necesidad.

Y cuando no se vea patriotismo, estará presente el poder del Estado.

En cuanto a las organizaciones del trabajo, están en marcha las medidas previas para la elección de autoridades sindicales. Esas organizaciones, que apoyamos, serán conducidas por los interesados, dándose por terminadas las intervenciones que el Gobierno de la Revolución, atendiendo al bienestar general, se vio en el compromiso de imponer.

Por decreto existen trabajadores inhabilitados en el orden sindical.

Finalizadas ya las investigaciones, el gobierno considera que ha llegado la oportunidad de rever tal d deposición, levantando las inhabilitaciones para las elecciones sindicales en aquellos que no hayan delinquido.

Y los que hayan faltado sufrirán las sanciones que correspondan.

Es nuestro deseo que vuelva la paz a las organizaciones del trabajo y que ellas no reincidan en atarse a las mezquindades de los demagogos.

IV

El Gobierno de la Revolución ha declarado que está dispuesto a dar el gran ejemplo democrático.

En las directivas básicas del 7 de diciembre de 1955 afirmamos que “la finalidad primera y esencial de la Revolución había sido el derrocamiento del régimen de la dictadura”, agregando a continuación que “correspondía suprimir todos los vestigios de totalitarismo para restablecer el imperio de la moral, de la justicia, del derecho, de la libertad y de la democracia”.

“Cumplido ese objetivo —decíamos— y alcanzadas aquellas condiciones que permitan a la ciudadanía expresar su auténtica voluntad, ella decidirá sobre sus destinos.”

Quedó allí definido el sentido histórico de la Revolución Libertadora: destruir el totalitarismo y reconstruir la democracia.

Reflexionando sobre lo hecho y lo por hacer podrá tenerse una idea aproximada de la lucha constante en que estamos empeñados.

La tarea exige aún de mucha dedicación, colaboración, comprensión y sacrificio.

En este momento, por la altura del proceso revolucionario, la solidez de su fuerza y la misma fecha que recordamos es necesario llamar a los argentinos a la concordia y al esfuerzo común.

Este llamado va dirigido a todos los sectores del pueblo donde estén los hombres honrados, honestos y patriotas, que siempre creyeron en el bien del país y en los ideales de la justicia, cualesquiera hayan sido los desengaños y las desviaciones del poder.

Pedimos con profunda sinceridad la unión de los argentinos sobre lo

permanente y con miras al futuro y no sobre un pasado que no puede volver.

Reclamamos la unión, y con ella la paz, para llevar a feliz término nuestra reconstrucción democrática y asegurar en el país un régimen de libertad, hermandad y dignidad.

Y así habrá llegado la oportunidad en que la ciudadanía decidirá sobre sus destinos.

Es decisión del Gobierno de la Revolución:

1) Llamar a elecciones generales en el último trimestre de 1957, fecha en que recién estarán listos los padrones, para autoridades nacionales, provinciales y municipales, incluyéndose entre estas últimas la de miembros del Concejo Deliberante de la Capital Federal, cuerpo que será oportunamente restablecido.

2) Sancionar próximamente el estatuto de los partidos políticos, cuyas bases han sido informadas por la Junta Consultiva Nacional, permitiéndose el reconocimiento y la formación de nuevos partidos democráticos.

3) Considerar la redacción de una ley electoral que reemplace los instrumentos del fraude creados por el régimen depuesto en su beneficio.

4) Estudiar la posibilidad de convocar a una Convención Constituyente para reformar la Constitución Nacional de 1853.

Para estos últimos propósitos el gobierno propicia y espera un amplio debate nacional de todos los sectores de la opinión pública.

Conviene ahora repetir algo ya dicho: Hasta tanto sepa el pueblo esperar haciendo su propia escuela de democracia, sepan los partidos políticos orientar en y para la democracia y sepan los hombres apreciar su valor dentro de la democracia.

Y los que hoy tenemos funciones de gobierno, y todos los militares en las tres Fuerzas Armadas, cumpliremos lo prometido, manteniendo nuestra inhabilitación para cargos electivos y haciendo honor a la más estricta imparcialidad política.

Así culminará nuestro gran ejemplo democrático.

Camaradas de la Marina, Ejército y Aeronáutica:

El militar que hoy ejerce la primera magistratura ha hablado en vuestro nombre, comprometiendo también vuestra responsabilidad.

Ha sido éste el mensaje con que la Revolución Libertadora rinde cuentas al pueblo de donde sale y donde radica su fuerza.

UNIDADES DE LA MARINA DE GUERRA EN PUERTO NUEVO.

Con el propósito de asociarse a los festejos organizados con motivo del nuevo aniversario patrio, el 6 de julio amarraron en las dársenas A y B del Puerto Nuevo, unidades de la Flota de mar, al mando del contraalmirante Adolfo B. Estévez, y de la Fuerza naval del Plata, al mando del capitán de navío Carlos A. Bourel. Las fuerzas de referencia estaban constituidas por las siguientes naves:

Flota de mar: Cruceros *La Argentina* (buque insignia), *25 de Mayo*, *Almirante Brown*, *Nueve de Julio* y *General Belgrano*; torpederos *Misiones*, *Santa Cruz*, *Entre Ríos*, *San Luis* y *Buenos Aires*; fragatas *Hércules*, *Sarandí*, *Heroína* y *Santísima Trinidad*; patrullero *Murature*; buque taller *Ingeniero Iribas*; submarino

Santiago del Estero; buque hidrógrafo *Charrúa*; rompehielos *General San Martín*; buque de desembarco de tanques *I* y cuatro lanchas torpederas.

Fuerza naval del Plata: *Fragata Sarmiento* (buque insignia); torpederos *Garay* y *Mendoza*, y los rastreadores *Parker*, *Robinson*, *Py*, *Seaver* y *Granville*.

El día 7, delegaciones de ambas fuerzas, encabezadas por el contraalmirante Estévez y el capitán de navío Bourel, respectivamente, acompañados de los comandantes de las unidades a su mando, depositaron ofrendas florales en el mausoleo del Libertador y en el monumento que perpetúa la memoria del almirante Brown.

Luego de haber participado en las distintas ceremonias realizadas en esta capital, y de haber sido visitadas por el público, las naves integrantes de la Flota de mar y de la Fuerza naval del Plata, zarparon nuevamente el 13 de julio para reiniciar sus actividades.

(*Periodística.*)

NUEVOS AVIONES.

Con destino a las flotillas de combate de la base aeronaval de Punta de Indio, han llegado al país 10 aviones tipo "Corsaire". Son máquinas para el servicio de caza y ataque, monomotores de 2.800 HP., con velocidad de crucero de 700 kilómetros por hora. Llevan cuatro cañones de 20 mm, ocho cohetes de cinco pulgadas, una bomba de 200 libras o dos de 100 libras, pudiéndosele agregar un cohete de 11,75 pulgadas. Lleva al piloto como único tripulante y es un avión para vuelo en cualquier tiempo.

(*Periodística.*)

CONDECORÓSE A UN AGREGADO NAVAL.

En una sencilla ceremonia realizada en el Ministerio de Marina en la mañana del 20 de julio, el titular de la cartera, contraalmirante Teodoro Hartung, impuso las insignias de la Orden del Mérito, en el grado de oficial, al agregado naval adjunto a la embajada de los Estados Unidos de Norte América, capitán de corbeta Robert M. Casey, quien ha terminado su misión en nuestro país.

Con este motivo el contraalmirante Hartung hizo uso de la palabra, y al destacar la actuación del capitán Casey, dijo: "La vinculación entre la Marina de Guerra de nuestro país y la norteamericana data de más de cincuenta años, cuando los primeros oficiales argentinos embarcaron en las naves de aquel país para realizar estudios y adquirir especializaciones. Desde entonces, la

“ vinculación moral y material entre ellas ha sido estrecha y sólida, tanto que no pudo ser destruida por los diez años de dictadura que soportó el pueblo argentino.”

Durante la ceremonia estuvieron presentes el consejero señor Garret Ackerson; los agregados naval y militar a la misma representación diplomática, capitán de navío Robert Slyle y coronel Thomas Clarking, respectivamente; los agregados aeronáuticos adjuntos, tenientes coroneles aéreos Virgil Nestor y Lowell May; los asesores norteamericanos de la Escuela de Guerra Naval; el comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac Rojas; el jefe del Estado Mayor General Naval, capitán de navío Mario R. Robbio, y altos jefes y oficiales de la armada.

(Periodística.)

RASTREADOR “ROBINSON”.

El rastreador *Robinson* realizó un viaje de confraternidad tocando diversos puertos del Brasil y Uruguay, llegando hasta Corumbá, haciendo a su regreso escalas en Murtinho, Coimbra, Olimpo, Asunción, Pilcomayo, Corrientes y Paraná.

CONFERENCIA INTERNACIONAL ENCARADA POR NUESTRO PAÍS.

En las últimas horas de la tarde del 31 de julio, el subsecretario de Relaciones Exteriores, Dr. Luis S. Castiñeiras, dio a conocer a la prensa una comunicación cursada a los gobiernos del Brasil y del Uruguay, invitándolos a una reunión para promover la defensa del Atlántico Sur y la seguridad continental. El texto de esta comunicación es el siguiente:

Con el fin de preservar la seguridad del continente americano, el Gobierno Provisional de la Nación Argentina —inspirado en la tradicional trayectoria pacifista del país y teniendo en cuenta el espíritu que animó la concertación del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca firmado el 2 de septiembre de 1947 en la ciudad de Río de Janeiro, así como las recomendaciones de la Junta Interamericana de Defensa— estima que ha llegado el momento de estudiar las bases para organizar la defensa del Atlántico Sur.

Con ese objeto, y sin que ello signifique que más adelante no puedan incorporarse al sistema defensivo otros Estados, el Gobierno Provisional de la Nación Argentina invita a las naciones hermanas de los Estados Unidos del Brasil y la República Oriental del Uruguay, a celebrar una reunión preparatoria tendiente a establecer un acuerdo con respecto a un problema tan importante para esta parte del mundo y la civilización americana.

Para la mencionada conferencia preparatoria, el gobierno argentino sugiere como sede a la ciudad de Buenos Aires, y en vista de las ventajas que le otorga su situación geográfica equidistante, propone como asiento definitivo del organismo por crearse, la ciudad de Montevideo.

Con esta iniciativa, la República Argentina entiende reafirmar en la práctica los propósitos de solidaridad americana sentados en la reciente reunión de presidentes realizada en Panamá, principios que constituyen la expresión de los anhelos más hondos del continente, que aspira a desarrollar su

civilización dentro del imperio de la libertad, las normas democráticas y la vigencia plena de la dignidad humana.

Una comunicación en el sentido expresada fue entregada igualmente a los representantes de los países americanos acreditados en Buenos Aires.

(Periodística.)

DEVOLUCIÓN DE TROFEOS.

La celebración de un nuevo aniversario de la Reconquista tuvo este año mayor significación y resonancia, al ser restituidos a la basílica de Santo Domingo los trofeos que en fecha memorable fueron conquistados por nuestros mayores y que por deseo expreso de los mismos eran objeto de culto hasta que manos sacrilegas los arrancaron de los altares.

El domingo 12 de agosto, con la presencia del presidente de la República, general Aramburu, del vicepresidente de la República, contraalmirante Rojas, y altas autoridades militares nacionales, municipales y eclesiásticas, procedióse a la restitución de los trofeos a sus legítimos custodios.

Con este motivo, el general Aramburu pronunció las siguientes palabras:

La Nación devuelve trofeos sagrados de las campañas de la Reconquista y del Norte a manos de sus legítimos custodios.

Sus paños, testigos silenciosos de jornadas de gloria, han agregado rastros de vejaciones a las cicatrices heroicas y a las huellas del tiempo.

Si la materia se muestra envejecida y dañada, el espíritu que ella representa vive con el mismo vigor que supieron contagiarle quienes se batieron para expulsar al intruso o inmolaron sus vidas para ganar el derecho a la libertad.

Al recinto de Dios, que muestra aún las marcas sacrilegas, vuelven ahora orgullosos los testimonios de la lucha, y las generaciones argentinas que vendrán, al retemplar aquí su fe, comprobarán que tras la pasajera derrota siempre existe la batalla del triunfo.

Por su parte, el Sumo Pontífice envió el siguiente mensaje:

Al devolverse con solemne y digna ceremonia a la basílica de Nuestra Señora del Rosario de esa ciudad de Buenos Aires, en la fiesta de la Reconquista, las históricas banderas, preciados trofeos de la patria que ganados en gloriosas batallas ofrecieron a la Santísima Virgen como testimonio de amor y veneración heroicos soldados, queremos, en esta ocasión en que el pueblo argentino reitera a la Reina de los Cielos sus fieles sentimientos después de la dolorosa prueba, hacer llegar la expresión de nuestra paternal bendición.

Con vivo interés deseamos que este mensaje sea eficaz estímulo para un trabajo constante por continuar las fecundas tradiciones religiosas que fueron siempre para la Nación fuente segura de bienes, a fin de que, unidos, pues, con los vínculos de la solidaridad cristiana y en fraterna concordia, se afiancen y consoliden los altos valores de la justicia y de la paz.

En prenda de estos dones, damos de corazón a las autoridades, al clero y a todos esos amados hijos la bendición apostólica.

(Periodística.)

FUERON INAUGURADOS CURSOS PARA CAPITANES MERCANTES.

Dio lugar a una lucida ceremonia el acto de inauguración de los cursos de capacitación para la conducción de buques mercantes en la guerra y de navegación en convoy en tiempo de guerra, que desarrolla el Estado Mayor General. En la oportunidad, se procedió, además, a la entrega de certificados y distintivos a los capitanes mercantes que ya han cumplido dichos cursos.

El acto dio comienzo a las 10.30 en el salón de actos del Ministerio de Marina, siendo presidido por el comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas, a quien acompañaba el jefe del Estado Mayor General Naval, capitán de navío Mario L. Robbio, como también altas autoridades de la marina de guerra e invitados especiales. Por otra parte, asistió a la ceremonia un numeroso público.

En primer término hizo uso de la palabra el contraalmirante Rojas, quien comenzó expresando su satisfacción al declarar inaugurados los cursos del corriente año para la capacitación de los capitanes mercantes en la conducción de sus naves en tiempo de guerra. Agregó después que la marina de guerra y la marina mercante no pueden estar separadas, puesto que esta última es la garantía de la potencialidad económica de la Nación, y al propio tiempo constituye la razón de ser de la marina de guerra, al tener por objetivo fundamental la protección de aquélla.

Finalizada la breve alocución del comandante de Operaciones Navales, el capitán de navío Mario L. Robbio pronunció el siguiente discurso:

El poder marítimo de una nación es la resultante de dos factores fundamentales: los intereses marítimos, que están configurados por los objetivos económicos, culturales y políticos de la Nación con respecto al mar, y el poder naval, que es el poder militar extendido al mar, el cual está constituido por las fuerzas navales y sus puntos de apoyo y que es necesario, precisamente, en resguardo de los intereses nacionales.

Estos factores de poder deben hallarse en permanente relación recíproca, para facilitar, durante la paz, la conservación del potencial económico nacional, y en la guerra, el logro de la victoria, al evitar que disminuya la producción interna, y al mantener accesibles los mercados extranjeros y aseguradas las comunicaciones marítimas.

Sin suficiente tránsito marítimo, los esfuerzos navales no pueden ser sino negativos; en tales condiciones puede evitarse que el adversario haga uso del mar, pero no llega uno mismo a poder utilizarlo.

La importancia de poseer un adecuado poder marítimo depende fundamentalmente de las circunstancias en que se halle un país y de sus objetivos políticos.

La República Argentina se encuentra ubicada geográficamente en el hemisferio sur, que es el de las aguas, a diferencia del hemisferio norte, que concentra casi toda la masa continental; reúne, además de los caracteres ex-

tremos o periféricos, todas las características —desde el punto de vista de la geografía social— de la insularidad, lo que ha sido y seguirá siendo una de las determinantes más poderosas en todas las manifestaciones de la vida externa argentina.

El mar es, fatalmente, el único nexo de unión de esta isla periférica con los centros de poder económicos y culturales.

Más del 90 % del comercio exterior argentino se efectúa por mar, absorbido el 85 % por el Río de la Plata y el 5 % por otros puertos.

En tiempo de paz, el país importa gran parte de los combustibles líquidos necesarios para subvenir a sus necesidades, y el resto es provisto en su mayor parte por Comodoro Rivadavia, cuyo transporte marítimo converge en el Río de la Plata.

La supresión de un tráfico anual que oscila entre 20 y 30 millones de toneladas de bodega, es un impacto que nuestra economía no podría absorber sin ser llevada a una crisis que seguramente conduciría a la derrota total.

La historia demuestra que nuestra patria ha seguido siempre, excepto en pocas y desafortunadas épocas, en la teoría y en la práctica, una línea de conducta clara y concreta, tendiente a la unidad americana, dentro de la cual cada país conserva su absoluta soberanía, libertad e independencia. Gracias a Dios, hoy el país ha reanudado sin retaceos su política tradicional en este aspecto.

El reconocimiento de ello hace que los vínculos que la unen a los demás Estados vecinos, ligados por su común origen y su unidad histórica, racial y religiosa, sean indisolubles, y si alguna vez hubo sombras que oscurecieron esa hermandad con algunos Estados americanos, hoy más que nunca ellas se han desvanecido por completo y los lazos de unión fraterna se encuentran robustecidos.

El mundo actual se encuentra dividido en dos filosofías en cuanto a lo que concierne a la organización humana; dos filosofías contrapuestas, antagónicas e irreconciliables; si llegase el momento de la lucha, nuestro país ya se ha definido, por imperativo de su historia, la idiosincrasia de su pueblo, sus creencias religiosas, su cultura e intereses generales, y lucharía por América toda y la cultura occidental.

En esta lucha, por la especial posición geográfica argentina, incidirá fundamentalmente el teatro marítimo, recayendo sin duda alguna sobre nosotros, hombres que actuamos en el mar, el mayor peso de la misma.

Ya el mar ha visto, en otros teatros de guerra, cómo sus hombres, sus buques, no sólo los de guerra, sino los mercantes, familiares en tiempo de paz a todos los puertos del mundo por sus elegantes líneas, se transformaban en combatientes, ofrendando gran número de ellos su vida en holocausto de la defensa de la patria.

Alto era siempre el espíritu de los que servían en esos buques; pueden dar fe de ello los innumerables casos de heroísmo, los relatos que han quedado de sus hazañas.

Pero para obtener este elevado espíritu, no basta sólo con el entusiasmo y pasión que anima a esos hombres, sino que no debemos descuidar su adiestramiento, su capacitación.

Por ello, señores, es para mí motivo de una gran satisfacción el hacerles entrega en este acto, de los certificados y distintivos que les acreditan el haber cumplido los cursos de capacitación para la conducción de buques mercantes en la guerra y de navegación en convoy en tiempo de guerra, desarrollados por el Estado Mayor General Naval, y darles la bienvenida a los señores capitanes y oficiales cursantes que inician hoy esos estudios.

La marina de guerra, consciente de su responsabilidad ante la Nación,

en salvaguardia de sus intereses marítimos, se prepara activamente para cumplir esa misión, y es así como ha surgido la necesidad de desarrollar estos cursos para interiorizar a los hombres de nuestra marina mercante en los problemas comunes a que tendremos que hacer frente en la guerra.

Espero que las enseñanzas que en los mismos hayan recogido les sirvan para poder actuar en el futuro con el éxito deseado, como también espero en bien de la patria, que, Dios mediante, ese momento extremo no llegue.

Señores: en estos cursos se descarta la idoneidad profesional de ustedes, ya que está por demás comprobada por las pruebas que brindan a diario; por esta razón, los mismos sólo abarcan aquellos aspectos relacionados con la navegación en tiempo de guerra, aun cuando algunos de ellos son de aplicación o requieren una preocupación permanente y una larga e intensa preparación desde los tiempos de paz. Es por esto que tales cursos han incluido visitas a los centros de instrucción y adiestramiento en Puerto Belgrano, con las limitaciones impuestas por los inconvenientes de la distancia, para interiorizar a ustedes en algunos de los aspectos fundamentales de esa preparación, tales como la prevención de averías e incendios y de los elementos y métodos para hacer frente a esas contingencias. Creo que lo que han visto les será a ustedes de real utilidad y aplicación en todo momento.

El alto interés que por estos cursos han evidenciado y el tiempo que les han dedicado en medio de sus habituales tareas, preocupaciones y sinsabores, obliga, como ya lúe expresado en otra oportunidad, a nuestro reconocimiento, y me permito anticipar que, a no dudar, los hombres de nuestra marina mercante actuarán en la guerra con el mismo acierto y patriotismo con que lo hacen en tiempo de paz.

Señores: en nombre de la marina de guerra, espero que este nuevo vínculo que han iniciado ustedes con nosotros se acreciente y fortalezca para el bien de la patria.

De inmediato se procedió a la entrega de los certificados y distintivos a los capitanes mercantes que ya han cumplido los cursos mencionados, Ello estuvo a cargo del contraalmirante Rojas, capitán de navío Robbio, capitán de navío Julio Foch, administrador general de la Marina Mercante del Estado y del capitán de navío Víctor Civelli, administrador de la Flota de Navegación de Ultramar.

Posteriormente, y ya finalizada la entrega de certificados y distintivos, el jefe del curso, capitán de fragata D. E. Lockart, procedió a dictar la primera clase a los capitanes que asistirán este año al desarrollo de las especialidades ya citadas, que tienen por objeto prever el adiestramiento y la instrucción especial para la preparación del personal de los buques mercantes en la guerra defensiva en el mar y poder mantener así, en caso de conflicto, un flujo incesante de navegación con un mínimo de dislocación y pérdidas.

EL YATE "JUANA", DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR, COMPLETÓ EN PRIMER TÉRMINO LA REGATA TORBAY-LISBOA.

Otra excelente demostración de la pericia de las tripulaciones argentinas en regatas oceánicas, acaba de ofrecer la dotación del

yate “*Juana*”, de la Escuela Naval Militar, que ha completado en primer término la regata Torbay-Lisboa, luchando contra famosos barcos de países diversos.

Esta embarcación, inscrita en la serie B —reservada para veleros de menos de 100 toneladas— de la mencionada regata, organizada por la Sail Training Ship International Race Committee, es comandada por el capitán de corbeta R. Alberto Kolliker Frers y la tripulan oficiales y cadetes de la Escuela Naval Militar.

El “*Juana*”, que conjuntamente con el yacht “*Fortuna*” llevó la representación del Yacht Club Escuela Naval, en regatas de importancia mundial, tales como la Buenos Aires - Río de Janeiro y la de Bermudas, con el éxito que se recuerda, al cruzar el 13 de julio a las 10 horas la línea de llegada, ofreció otra prueba de su capacidad propia y de la aptitud de su tripulación, cualquiera sea el resultado que se anote al efectuarse los cómputos finales, teniendo en cuenta que el “*Juana*” es el “scrach” de la serie y no recibe, por lo tanto, handicap alguno.

La tripulación del “*Juana*” es la siguiente: capitán de corbeta Roald Kolliker Frers, teniente de navío Martín Schwab, teniente de navío Enrique Lange, teniente de fragata Jorge A. Goulu, teniente de fragata Guillermo Dickson, teniente de fragata Alberto Heredia, teniente de fragata Tulio Loza, teniente de corbeta Osvaldo Scuderi, teniente de navío (reserva naval) Rufino de la Torre, cadete de 5° año Miguel A. Castellanos, cadete de 5° año Carlos F. Duperron, suboficial 2° de mar Oscar Medina.

ENTREGARON DESPACHOS EN LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL.

Presidida por el comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas, se realizó el 6 de agosto último, tal como estaba anunciado, la ceremonia de entrega de diplomas en la Escuela de Guerra Naval, a los oficiales alumnos de la marina de guerra que han finalizado el primer turno del curso general que se dicta en esa institución.

Los actos se iniciaron a las 0830, con la lectura del operativo final “Geminis”, la que fue desarrollada en el aula principal de la institución. Posteriormente, a las 1130, en el mismo salón, se procedió a la entrega de los despachos, previo un breve discurso que pronunció el director de la escuela, capitán de navío Horacio A. Esteverena.

Además de los nombrados se encontraban presentes, entre otros, el jefe del Estado Mayor General Naval, capitán de navío

Mario A. Robbio; director de la Escuela Superior de Guerra, general Raúl Tassi, y el coronel Landa, de la misma; director de la Escuela de Comando y Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina, comodoro Roberto García Baltar; comandante de la Fuerza Naval del Plata, capitán de navío Carlos A. Bourel; comandante de la División Destruyores, capitán de navío Moritan Colman; director general de Navegación e Hidrografía, capitán de navío E. Guozden; comandante de la Aviación Naval, capitán de navío Raúl González Vergara; plana mayor, asesores navales, profesores externos y los jefes alumnos del curso general.

Rindieron los honores de reglamento, efectivos de la Escuela de Mecánica de la Armada.

PARTICIPACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA EN LAS ACTIVIDADES DEL AÑO GEOFÍSICO INTERNACIONAL (A.G.I.) 1957-1958.

Con referencia a las actividades previstas para el A. G. I. el Ministerio de Marina ha dado a conocer su plan de acción a desarrollar durante el lapso 1957-1958.

Dicho plan ha sido elaborado de acuerdo a los resultados de las conferencias de París (Antártica) y Bruselas (1955) convocadas por la Unión Geodésica y Geofísica Internacional, entidad patrocinadora del A. G. I. En dichas conferencias, al igual que la recientemente celebrada en Río de Janeiro (Regional Americana) y la que tuvo lugar en París (Antártica) (30 de julio al 3 de agosto), estas dos últimas destinadas a la coordinación de detalles, personal de ese ministerio, ha integrado la representación del país a las mismas.

Del programa de actividades que desarrollará el país durante dicho A. G. I., el mayor porcentaje corresponde a dicho ministerio, derivado ese porcentaje de la importante e ininterrumpida actividad que desde tiempo atrás viene desarrollando en el Sector Antártico Argentino, y por ser el llamado Sexto Continente, al cual pertenece el citado sector, el teatro donde se desarrollarán importantes actividades tendientes a obtener un más acabado conocimiento del mundo, en lo que al aspecto científico se refiere..

El programa de dichas actividades comprende:

Meteorología:

a) Observaciones de rutina.

En esta disciplina está previsto efectuar observaciones de rutina en superficie y altura desde los destacamentos navales "Decepción", "Melchior", "Orcadas", "Esperanza", "Almirante Brown" y "Teniente Cámara". De estos destacamentos, al igual que de las bases General San Martín y General Belgrano (también afectadas a estos servicios), concentrará telegráficamente la

información meteorológica el destacamento naval “Decepción” (estación madre) y la transmitirá a la Central Meteorológica Antártica que EE. UU. de Norte América instalará en Little América, sobre la costa del Mar de Ross. Con motivo del A. G. I., la marina de guerra montará en sus instalaciones de Isla Thule, archipiélago de las Sandwich del Sur, otra estación meteorológica, que integrará la red anterior.

b) *Radiosondeos.*

Se instalarán dos estaciones, una en “Decepción” y otra en Ushuaia, completándose con ellas la red internacional de observaciones a lo largo y en proximidades del meridiano 70° oeste.

También se efectuarán radiosondeos desde el rompehielos “General San Martín”, durante las penetraciones que efectúe al Mar de Weddell.

Oceanografía:

En este aspecto, en el cual el Ministerio de Marina viene realizando importantes estudios de las aguas que cubren nuestra plataforma continental, aguas del estrecho Drake y costas en el Sector Antártico Argentino, la participación comprende:

a) Estudios y determinaciones de ondas de largo período.

b) Estudios y determinaciones de nivel medio del mar.

A este fin y en adición a los mareógrafos ya en actividad en los destacamentos navales “Melchior”, “Almirante Brown” y “Esperanza”, se instalarán otros en los destacamentos “Orcadas” y “Teniente Cámara”; asimismo y durante las temporadas de verano se efectuarán observaciones mareométricas en seis refugios (instalaciones de ocupación transitoria).

c) Determinaciones de la estratificación en áreas inmediatas a los puntos de observación de mareas.

d) Circulación de aguas oceánicas en las siguientes zonas:

I - Litoral atlántico, zona a cubrir por el buque oceanográfico A. R. A. “Bahía Blanca”, realizando determinaciones de oceanografía física, química y biológica y medición de corrientes superficiales y subsuperficiales.

II - En el área comprendida entre los paralelos 45° a 54° sur y los meridianos 25° a 63° oeste.

III - Pasaje Drake. Ambas zonas serán cubiertas por el buque oceanográfico A. R. A. “Capitán Cánepa”, que realizará observaciones similares a las del oceanográfico A. R. A. “Bahía Blanca”. Cabe considerar que el “Capitán Cánepa” está siendo sometido a sustanciales modificaciones en la base naval de Río Santiago y que con el instrumental e instalaciones a dotarlo, se transformará en una moderna y eficiente unidad científica de superficie, destinada a llenar una verdadera necesidad nacional.

IV - Mar de Weddell. Zona que será cubierta por el rompehielos A. R. A. “General San Martín” durante las estaciones estivales.

Glaciología:

La investigación glaciológica comprenderá:

a) Censo de glaciares y campos de nieve.

b) Determinación de zonas de antiguos glaciares y/o retroceso glacial.

c) Ubicación y control de variaciones de la línea de nieve.

d) Instalación de escalas nivómetros.

e) Investigaciones sobre criopedología, geología y geomorfología glacial.

Las bases antárticas General Belgrano, General San Martín y Esperanza, han sido escogidas para estudios glaciológicos.

Comunicaciones radioeléctricas:

Sobre este particular y en atención a la importancia, ya puntualizada, que tendrán las mismas para la coordinación mundial de determinadas observaciones especiales (cielo nocturno y auroras), como así también la concentración y redistribución de informaciones meteorológicas (observaciones trihorarias), se ha preparado un amplio plan de comunicaciones para la zona antártica y coordinado con otras redes internacionales afectadas a las tareas del A. G. I., ello implica introducir modificaciones apreciables a las plantas de poder, antenas y equipos radioeléctricos de los destacamentos navales antárticos y en estaciones que la marina de guerra posee en el territorio metropolitano y que han de actuar como estaciones relay.

Cartografía náutica:

En el temario para la tercera conferencia antártica de París, figura la discusión del problema cartográfico de la Antártida; al respecto y dentro de su sector la República Argentina mantiene la vanguardia en cuanto a cantidad y bondad de cartas para navegación confeccionadas. Durante el corriente año se darán a publicidad otras cartas de ese tipo, con lo cual quedarán abarcadas, prácticamente, toda la costa occidental de la Tierra de San Martín (Tierra de Graham), Bahía Margarita y parcial del Mar de Weddel noroccidental y sur.

Asimismo, y colaborando en el esfuerzo nacional que configura la participación del país en el Año Geofísico Internacional, facilitará la realización de tareas técnicas y científicas de incumbencia de otros organismos nacionales, que deban desarrollarse en la zona antártica donde posee instalaciones.

DONARON UN PABELLÓN AL REGIMIENTO N° 1 DE INFANTERÍA DE MARINA.

Una sencilla, pero emotiva ceremonia, tuvo lugar el día 26 de julio, a las 1600 horas, en el despacho del ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung.

A la hora indicada, se hizo presente una delegación de damas de la provincia de Córdoba, a efectos de entregar al contraalmirante Hartung un pabellón donado en nombre de las aludidas damas, destinado al Regimiento N° 1 de Infantería de Marina, que tiene su asiento en Dársena Norte. En la oportunidad, el contraalmirante Hartung pronunció breves palabras agradeciendo la donación, que hizo efectiva la señorita Gallardo, que encabezaba la delegación cordobesa. Asimismo, se hallaba presente el comandante del Regimiento N° 1 de Infantería de Marina, capitán de navío I. M. Eduardo H. Green.

VISITA DE LA FRAGATA BRITANICA "VERYAN BAY".

La fragata británica "*Veryan Bay*", al mando del capitán de fragata J. Bitmead, D. S. O., ha visitado, durante el mes de agosto, los siguientes puertos: del 10 al 15, Puerto Belgrano; del 16 al 20, Mar del Plata; y del 22 al 27, Rosario. Posteriormente,

en el mes de octubre, visitará los puertos de Río Gallegos y San Julián. Estas visitas tienen el carácter de no oficial.

La "*Veryan Bay*" es una fragata antisubmarina y antiaérea de 2.400 toneladas de desplazamiento, existiendo otras 19 unidades del mismo tipo. Forma parte de la Escuadra Británica de la América e Indias Occidentales.

(Periodística.)

VISITA DEL BUQUE ESCUELA CHILENO "ESMERALDA".

Después de haber recorrido el Atlántico, el Mediterráneo y parte del Pacífico, arribó a nuestro puerto la fragata "*Esmeralda*", de la armada chilena, al mando del capitán de fragata Jorge Swett Madge.

La "*Esmeralda*" realiza un viaje de instrucción con los guardiamarinas de la Escuela Naval, y después de haber visitado diversos países, llegó a Buenos Aires el 15 de agosto, siendo objeto de diversos agasajos.

La nave fue visitada por el presidente de la Nación y los efectivos de la misma rindieron homenajes al general San Martín, al almirante Brown y al general O'Higgins, en el mausoleo de la Catedral, en el monumento de la plazoleta de Cangallo y Leandro N. Alem y en el monumento de la plaza República de Chile, respectivamente.

(Periodística.)

VISITA DEL DESTRUCTOR "ARTIGAS".

Con el propósito de adherirse a la celebración de nuestra fecha patria, en la tarde del 8 de julio llegó a nuestro puerto el destructor "*Artigas*", de la Marina de Guerra del Uruguay, al mando del capitán de navío Rodolfo G. Hernández, conduciendo a su bordo a un grupo de 86 cadetes de la Escuela Naval, que participaron en el desfile del 9 de Julio desplegando la bandera uruguaya y la tricolor de Artigas.

Luego de haber participado en los distintos actos y celebraciones realizadas con motivo de la fecha patria, entre ellos el de haber rendido homenaje a San Martín y a Brown, y haber sido la nave visitada por el presidente de la República, general Aramburu, el "*Artigas*" partió nuevamente rumbo a Montevideo, el día 13 de julio, después de una breve y muy querida estada.

(Periodística.)

EXTRANJERAS

PANAMÁ

En la ciudad de Panamá, en el mismo salón en que se reunió el Congreso de 1826, convocado por Simón Bolívar, procedióse, el 22 de julio, a la firma de una *declaración de principios* donde se afirma que América será “baluarte de la libertad del hombre y de la independencia de las naciones”.

El texto de la declaración firmada por los presidentes de las repúblicas americanas, es el siguiente:

Los presidentes de las repúblicas americanas, al conmemorar, en la noble ciudad de Panamá, la asamblea de los plenipotenciarios de los Estados americanos reunida en 1826 por convocatoria del libertador Simón Bolívar, que constituyó la primera manifestación colectiva del panamericanismo, y reconociendo la validez perenne de los ideales que animaron a los precursores de la solidaridad americana, suscribimos la siguiente declaración:

1. El destino de América es desarrollar una civilización que haga reales y efectivos el concepto de libertad humana, el principio de que el Estado existe para servir y no para dominar al hombre, el anhelo de que la humanidad alcance niveles superiores en su evolución espiritual y material y el postulado de que todas las naciones pueden vivir en paz y con dignidad.

2. La plena realización del destino de América es inseparable del desenvolvimiento económico y social de sus pueblos y, por lo tanto, hace necesaria la intensificación de los esfuerzos nacionales y de cooperación interamericana para procurar la solución de los problemas económicos y elevar las condiciones de vida en el continente.

3. El éxito de la Organización de Estados Americanos, garantía de paz entre los Estados miembros y de seguridad para el continente, demuestra también que se puede obtener, en los distintos aspectos de la vida internacional, una leal cooperación entre naciones soberanas y nos estimula a la decisión de robustecer los organismos interamericanos y sus actividades.

4. En un mundo en que la dignidad de la persona, sus derechos fundamentales y los valores espirituales de la humanidad están gravemente amenazados por las fuerzas totalitarias, ajenas a la tradición de nuestros pueblos y a sus instituciones, América mantiene el designio supremo de su historia: ser baluarte de la libertad del hombre y de la independencia de las naciones.

5. América unida, fuerte y generosa, no sólo ha de promover el bienestar del continente, sino que habrá de contribuir a lograr para el mundo los beneficios de una paz fundada en la justicia y la libertad, que permita a todos los pueblos, sin distinción de raza o credo, trabajar con honor y fe en el porvenir.

(Periodística.)

CANADÁ

DESTRUCTOR “ST. LAURENT”.

El H.M.C.S. “*St. Laurent*”, el escolta destructor antisubmarino más moderno del Canadá, es de trazado nada común y una

de las más modernas naves antisubmarinas a flote. Integra una clase de 14 unidades semejantes que se construyen en el Canadá. El objetivo del “*St. Laurent*” es luchar contra el moderno submarino veloz. Sus poderosas turbinas, que pueden imprimir al buque una velocidad superior a los 25 nudos; sus armas antisubmarinas, que pueden ser dirigidas sobre un blanco con gran precisión mediante sistemas de control de tiro sonar; sus dispositivos electrónicos, que le proveen de “ojos” para operaciones nocturnas y con niebla; sus comodidades y condiciones marineras; todo esto hace que el buque se destaque.

Fue trazado con líneas lisas y una superestructura limpia para que la formación del hielo fuese mínima durante el invierno del Atlántico Norte y para asegurar, en caso necesario, su limpieza rápida de contaminación por productos químicos o radioactivos.

En su construcción se prestó especial atención a la salud, comodidad y eficiencia de la dotación del buque en el mar. Se proveen colchones de espuma de goma y máquinas eléctricas de afeitar. El equipo de cocina cuenta con cortadoras eléctricas de pan, tostadores automáticos, ollas a presión, cafeteras eléctricas, máquinas para lavar platos y eliminadores de residuos. Tiene cámara frigorífica para 90 días de víveres, apreciable aumento comparado con el de 14 días de provisiones de los buques escoltas canadienses construidos durante la Segunda Guerra Mundial.

Conocido en la Real Marina Canadiense como la “maravilla eléctrica”, el “*St. Laurent*” cuenta con sistemas eléctricos y electrónicos más comprensivos y más complejos que los llevados por buques de dos veces su tamaño durante la Segunda Guerra Mundial. Gran parte de este equipo es de diseño canadiense y producido en el Canadá. Tiene cinco generadores capaces de producir 1.400 Kw., equivalentes a la capacidad generadora de un portaaviones de 18.000 toneladas.

El buque fue totalmente trazado y construido en el Canadá mediante una nueva técnica de ingeniería denominada “construcción unidad”. En su interior y superestructura hay mucho aluminio, lo que favorece la disminución en el peso y una mayor velocidad.

El “*St. Laurent*” tiene un desplazamiento de 2.600 toneladas, su eslora máxima es de 366 pies, su manga 42 pies, y su dotación de tiempo de guerra la constituyen 20 oficiales y 270 hombres de tropa. Su costo aproximado fue de 15 millones de dólares.

(“*The Admiralty News Summary*”, junio de 1956.)

ESTADOS UNIDOS

HUNDIMIENTO DEL "ANDREA DORIA".

En la noche del 26 de julio, mientras se encontraban a unas 45 millas al sur de la isla Nantucket y a unas 200 millas al noroeste de Nueva York, chocaron los grandes transatlánticos "Andrea Doria", de matrícula italiana, y el "Stockholm", sueco, en medio de una intensa niebla. La nave italiana hundiéndose posteriormente en aguas profundas, lográndose previamente rescatar a su numeroso pasaje gracias a la rápida ayuda prestada por otros buques que se hallaban en las cercanías.

Este desastre, que podría haber alcanzado proporciones de catástrofe, resulta inexplicable si se tiene en cuenta que ambas naves, por ser modernas, contaban con equipos de radar que les permitía descubrir la presencia de otras naves hasta una distancia de ochenta millas, aun con visibilidad cero.

(Periodística.)

AVIACIÓN COMERCIAL.

Un gigantesco Douglas DC-7C, de la Pan American World Airways, ha realizado con éxito un vuelo sin escala entre Miami (Florida) y París, o sean 7.312 kilómetros, estableciendo un "record" en la aviación comercial. Esta distancia fue cubierta en 14 horas, a una velocidad promedio de 570 kilómetros, llegando a veces hasta los 700 kilómetros favorecido por el viento de cola. Su consumo fue de 27.000 litros de nafta y al aterrizar en el aeródromo de Orly le quedaba una reserva que le permitía volar 640 kilómetros más.

Su largo alcance radica en la construcción de las alas, que son tres metros más largas que la de los aviones DC-7 actualmente en servicio. Es precisamente aquí donde están situados los tanques de combustible de reserva que han aumentado considerablemente su autonomía de vuelo.

Cuatro poderosos motores Wright turbo-compound tipo DA-4 proporcionan a la aeronave 13.600 caballos de fuerza. Este Clipper también tiene otra novedad que resulta altamente beneficiosa para el viajero: sus motores están alejados del fuselaje 1,50 metros más allá de la posición normal, lo que indica menos ruido dentro de la cabina de pasajeros.

El peso máximo del DC-7C en el despegue es de 63.600 kilos y en aterrizaje de 47.700 kilos. Tiene capacidad para transportar con todo lujo y comodidad a 58 pasajeros en servicio de primera

clase, así como 72 en vuelo de clase turista. La cola es 70 cms. más alta, lo que permite mayor estabilidad de vuelo.

Informa la Pan American que la adquisición de 23 unidades DC-7C será la última de aviones propulsados a pistón. A fines de 1958 empezará a recibir la empresa las primeras unidades de retropropulsión DC-8 y Boeing 707, los que se encontrarán en servicio regular a principios de 1959.

(" La Nación", 13 de julio de 1956.)

LA ENSEÑANZA SECUNDARIA Y SUPERIOR PARA EX COMBATIENTES NORTEAMERICANOS.

El más extenso programa de educación superior y de adiestramiento en artes y oficios que se haya emprendido en los Estados Unidos terminó la semana que finalizó el 28 de julio pasado, con la expiración de las disposiciones educativas de la ley llamada "G. I. Bill of Rights", que establecía el derecho de los ex combatientes de la Segunda Guerra Mundial a la instrucción gratuita en las escuelas superiores y universidades, y al aprendizaje, también gratuito, en escuelas de artes y oficios. Alrededor de 8 millones de veteranos, soldados y marineros, participaron en estos cursos gratuitos, preparándose para nuevas, más elevadas y mejor retribuidas posiciones en la vida civil.

El gobierno de los Estados Unidos invirtió 14.500 millones de dólares en la instrucción de los jóvenes ex combatientes, corriendo con los gastos de enseñanza, libros, gastos de preparación teórica y práctica, y asignaciones monetarias para los gastos de los estudiantes durante la temporada lectiva.

La inversión de esa considerable suma es una refutación convincente a ciertas predicciones contrarias a esta ley que se hicieron cuando la promulgó el presidente Roosevelt, en junio de 1944, en plena guerra mundial. En aquel tiempo, algunos educadores, escépticos, advirtieron que las universidades de los Estados Unidos se convertirían en teatros de grescas, y que las normas educativas saldrían perjudicadas en razón del excesivo número de alumnos.

Los pesimistas pronósticos, sin embargo, no se cumplieron. Muy pocos ex soldados y ex marineros se pusieron a holgazanear viviendo de sus asignaciones anuales: 500 dólares para gastos de enseñanza, libros y otros gastos menores relacionados con los estudios, más una asignación de 65 dólares al mes para gastos personales del estudiante. Según el tiempo que habían prestado servicio militar, los veteranos (hombres y mujeres) tenían derecho a 40 meses de enseñanza superior o aprendizaje en fábricas y oficinas

La magnitud que asumiría el programa no fue prevista cuando los primeros soldados comenzaron a regresar de los campos de batalla en 1944 y 1945. Pero al terminar la guerra, cuando los ex soldados comenzaron a incorporarse a la vida civil en número cada vez mayor, las universidades y colegios se vieron inundados por verdaderas olas de jóvenes veteranos, ansiosos de instruirse y prepararse para hacer frente a la vida como civiles.

De un extremo a otro del país, la casi totalidad de los 1.800 planteles de enseñanza superior y universidades de los Estados Unidos es vio colmada por ex soldados de uno y otro sexo, y como la ley permitía cursar los estudios también en el extranjero, numerosos ex combatientes ingresaron en universidades de Europa, América latina y Asia.

Los cálculos previos, de que alrededor de 500.000 veteranos se acogerían a los beneficios de esta ley, fueron sobrepasados en el curso de los acontecimientos. En 1947, que fue el año tope, 1.500.000 jóvenes veteranos se habían matriculado en universidades, y una cantidad mayor aún se matriculó en escuelas para aprendizaje de artes y oficios, en tanto otros se inscribían en centros para la preparación en materias como agricultura, trabajos de oficina y arte de vender.

La Universidad de Columbia, de Nueva York, que atrajo más veteranos que ninguna otra institución de enseñanza de los Estados Unidos, constituye un excelente ejemplo de lo que esta ley significó para los centros de educación superior del país (en 1947 unos 17.773 veteranos representaron un 74 % del cuerpo de educandos del país). La afluencia de estudiantes obligó a muchos centros de enseñanza a ampliar sus medios y a emprender vastos programas de expansión, no sólo en cuanto a edificios sino también en cuerpos docentes, instalaciones de laboratorio, etcétera.

El hecho de que la mayoría de alumnos se componía de jóvenes que pasaban de los veinte años de edad, y que algunos de ellos eran casados y tenían hijos, trajo a las universidades una madurez de espíritu y un sentido de responsabilidad y seriedad de propósitos totalmente nuevos en estas instituciones de enseñanza superior.

Estos factores contribuyeron a la fijación de normas de enseñanza más elevadas, y en cierto modo obligaron a los profesores a hacer frente a nuevos métodos de enseñanza.

La ley para suministrar enseñanza gratuita a los ex soldados ha dejado señales indelebles en la educación del pueblo norteamericano, pero ha dejado también su huella en el país mismo. En

efecto, los 2.200.000 soldados licenciados que asistieron a los cursos universitarios acogidos a los beneficios de esta ley, vinieron a llenar las reservas un tanto exhaustas de profesores y peritos en diversas materias. Entre ellos había 450.000 ingenieros, 238.000 maestros de escuela, 180.000 médicos y enfermeras, 113.000 científicos y 36.000 clérigos.

El programa se hallaba en su apogeo cuando la defensa de Corea de parte de las Naciones Unidas, en 1950, determinó que millares de norteamericanos vistiesen de nuevo el uniforme militar.

Para ellos se promulgó una nueva ley, mejorada, de estudios gratuitos, calculándose que 750.000 ex soldados que sirvieron en la guerra de Corea la aprovecharán en el próximo otoño. La nueva ley promete tener tanto éxito como la pasada y hoy caduca ley para los ex combatientes de la Segunda Guerra Mundial.

(Colaboración de John Kerigan, de " Nota Periodística", de la Embajada de los EE. UU. de Norte América.)

ESPAÑA

MARINA MERCANTE.

Próximamente surcarán las aguas del Atlántico dos modernas naves hispanas llamadas "*Cabo San Roque*" y "*Cabo San Vicente*", construidas en los astilleros de Sestao para la Compañía Ybarra.

Sus características principales son: eslora total, 170 metros; manga, 21 metros; puntal hasta la cubierta superior, 13,60 metros; calado en carga, 8,26 metros; desplazamiento total, 18.000 toneladas; velocidad, 22 nudos; motores propulsores, 14.600 HP.; tripulación, 230 hombres, y pasajeros, 830.

Cuentan asimismo con todas las comodidades propias de los buques de pasajeros y disponen de los últimos adelantos en sus equipos de navegación.

(Periodística.)

APORTE ESPAÑOL A LA DEFENSA ALIADA.

España ha indicado que está dispuesta a asumir un papel más activo en la defensa de Occidente si los Estados Unidos le suministran las armas. Así se informó en fuente autorizada, añadiéndose que esto se trató la semana pasada en una reunión del Estado Mayor con altos jefes militares y representantes del comandante en jefe de las fuerzas norteamericanas en Europa. La conferencia se celebró a petición española.

Las conversaciones terminaron el 15 de julio y se reanudarán con la inclusión de una misión portuguesa, para convenir la integración de la península Ibérica en la defensa de Occidente. Portugal es miembro de la NATO, pero no así España. Ambos países, sin embargo, están aliados en virtud del pacto ibérico de 1940.

Durante las reuniones, los jefes militares españoles demostraron mayor comprensión que la manifestada en el pasado por sus superiores políticos y diplomáticos. Las conferencias implican la inclusión por primera vez de la península Ibérica en los planes norteamericanos de de defensa de Europa occidental, aparte del plan de la NATO.

(“La Nación”, 16 de julio de 1956.)

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.



JUAN GALFRASCOLI

Capitán de Corbeta

Falleció el 8 de julio de 1956

NACIMIENTO: El 17 de abril de 1890, en Goya (Pcia. de Corrientes).

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL MILITAR: El 6 de agosto de 1907.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 17 de marzo de 1914; 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 1° de marzo de 1926.

DESTINOS: Guardacostas "*Belgrano*"; crucero "*9 de Julio*"; fragata "*Sarmiento*"; torpedero "*Entre Ríos*"; acorazado "*Moreno*"; cañonera "*Parraná*"; corbeta "*Uruguay*"; transporte "*Pampa*"; guardacostas "*Gari baldi*".

RETIRO: El 24 de mayo de 1928.



ENRIQUE ORQUIN

Capitán de Navío Contador

Falleció el 23 de julio de 1956

NACIMIENTO: El 15 de julio de 1895, en Lobería (Pcia. de Buenos Aires).

INGRESO A LA MARINA DE GUERRA: El 11 de septiembre de 1918, como auxiliar contador.

ASCENSOS: A contador de 3ª, el 5 de octubre de 1922; a contador de 2ª, el 1º de marzo de 1926; a contador de 1ª, el 1º de julio de 1930; a contador principal, el 31 de diciembre de 1937; a contador subinspector, el 31 de diciembre de 1943; a capitán de navío contador, el 31 de diciembre de 1948.

DESTINOS: Prefectura General de Puertos; acorazados "Rivadavia" y "Moreno"; "M. Ezcurra"; "19 de Mayo"; "V. F. López"; "Piedrabuena"; "Uruguay"; Zona Naval Dársena Norte; Base Naval de Puerto Belgrano; cañonero "Rosario"; Dirección General Administrativa; 1ª Región Naval; Dirección General de Navegación y Comunicaciones; fragata "Sarmiento"; Secretaría del Ministerio; Dirección General del Material Naval; Dirección General de Aviación Naval.

RETIRO: El 25 de enero de 1951.



JOSE GARCÍA MON

Capitán de Fragata Capellán

Falleció el 12 de agosto de 1956

NACIMIENTO: 7 de enero de 1910, en Avellaneda (Pcia. de Buenos Aires).

INGRESO: Como teniente de navío capellán, el 13 de septiembre de 1938.

ASCENSOS: Capitán de corbeta, el 31 de diciembre de 1945; capitán de fragata, el 31 de diciembre de 1952.

DESTINOS: Dirección General del Personal Naval; acorazado "*Moreno*"; isla Martín García; guardacostas "*Pueyrredón*"; crucero "*La Argentina*"; Escuela Naval Militar; Flota de Mar; Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval.

Asuntos Internos

HABILITACIÓN DE “CENTRO NAVAL-ALOJAMIENTOS”.

El 6 de agosto pasado fue habilitado el inmueble sito en la calle Córdoba 350 (ex “Shelton Hotel”), adquirido recientemente para ser destinado a dormitorio para los señores asociados, al que se le ha dado la denominación de “*Centro Naval - Alojamiento*”, cuyos servicios brindarán las comodidades que exige el creciente número de socios.

En las primeras páginas (V a VII) de este Boletín, se inserta un informativo de la C. D. y el Reglamento Provisorio que regirá su funcionamiento.

SERVICIO DE FARMACIA Y ANEXOS DEL CIRCULO MILITAR.

Para conocimiento de los señores socios, se transcribe a continuación el texto de una nota cursada por el señor presidente del Círculo Militar, que dice:

“Tengo el agrado de dirigirme al señor presidente, poniendo “ a disposición de ese Centro y sus asociados, nuestro servicio de “ farmacia, especialidades medicinales, perfumería y anexos, con “ los mismos beneficios de que gozan los afiliados de Obra Social “ del Ejército. Nuestra farmacia se halla ubicada en la avenida “ Santa Fe 702.”

DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES CULTURALES DURANTE LOS MESES DE JULIO Y AGOSTO.

Los actos culturales realizados fueron los siguientes:

a) Recitales folklóricos:

Viernes 6 de julio —ARIEL RAMÍREZ - Conjunto folklórico.

Este recital se realizó en el Teatro Ateneo, mereciendo la más amplia aceptación del público, evidenciada en numerosos aplausos que premiaron la bella labor realizada. Ariel Ramírez, director y pianista del conjunto, refirmó, en colaboración con los demás integrantes, sus brillantes condiciones interpretativas de nuestra música vernácula. Este gran conjunto nos ofreció un repertorio

integrado por danzas particulares de cada una de las regiones de nuestro país.

b) Representaciones teatrales:

Viernes 20 de julio — LOS INDEPENDIENTES — Representación de un drama en 3 actos.

Este conjunto, como todos los teatros independientes, tiene como principal objetivo la realización de espectáculos de gran dignidad artística y su labor fue encomiable, poniendo de manifiesto un alto exponente del ideal dramático. Nos ofrecieron “La dicha impía”, del autor argentino Pablo Palant. En dicho drama, Palant enfoca el conflicto entre padres e hijos desde un nuevo ángulo característico de su estilo tan propio. Se realizó en el Teatro Ateneo.

c) Conciertos:

Lunes 6 de agosto - HENRYK SZERYNG-Violín.

Fue ofrecido en el Salón de Actos del 2° piso de este Centro, contando con una numerosísima concurrencia. Henryk Szeryng, extraordinario concertista, fue consagrado por todos los auditorios del universo como uno de los primeros violinistas del momento actual. Obras de Schubert, Mozart, Bach, Paganini, Bloch y Ravel encontraron una brillante interpretación que el público premió con sostenidos aplausos.

d) Exposiciones:

Del 16 al 27 de julio - ARTES PLÁSTICAS LITERARIAS URUGUAYAS.

Con el patrocinio de la Embajada de la República Oriental del Uruguay y la Dirección General de Cultura del Ministerio de Educación y Justicia, se realizó en los salones del 2° y 4° piso de nuestra institución una muestra de Artes Plásticas Literarias Uruguayas denominada “San Martín-Artigas”, como uno de los actos para celebrar el 126° aniversario de la república hermana. La inauguración de esta exposición contó con la presencia del ministro plenipotenciario de la República Oriental del Uruguay en la República Argentina, señor Mateo Márquez Castro; del embajador argentino en dicho país, doctor Alfredo L. Palacios; del director general de Cultura, profesor Julio César Caillet Bois, y de otras altas autoridades. En el transcurso de la exhibición fueron pronunciadas en el Salón del 2° piso de este Centro tres conferencias los días 20, 24 y 27 de julio.

Del 13 al 17 de mayo - PINTURA MARINISTA.

El Quinto Salón Anual de Pintura Marinista se llevó a cabo en el salón del 4° piso de este Centro. Treinta y cinco artistas

—representados en cincuenta y siete obras— enfocaron bajo distintos aspectos el eterno tema del mar o del río, de las costas, sus escenas marineras y sus distintos tipos de embarcaciones. Después de una rigurosa selección, fue adjudicado el primer premio a la obra “Niebla en el Riachuelo”, correspondiente al autor Armando Raúl Ronchetti.

e) Conferencias:

Viernes 31 de agosto-GUILLERMO THIELE - “La Odisea de un tal Ulises”.

Esta conferencia se realizó en el salón de actos del 2° piso de este Centro. “La Odisea de un tal Ulises”, tema ameno e interesante que sirvió de base a la disertación del profesor Thiele, fue seguido por la concurrencia con evidente interés. El prestigio ganado por el conferencista en sus numerosos trabajos y publicaciones fue ampliamente refirmado ante el numeroso público que colmaba la sala.

**ACTIVIDADES CULTURALES A REALIZARSE DURANTE
LOS MESES DE SEPTIEMBRE Y OCTUBRE.**

Durante los meses de septiembre y octubre se desarrollará el siguiente programa:

Jueves 13 de septiembre, a las 18.45 hs., en el Salón del 2° piso del Centro Naval. Concierto de piano a cargo de *Haydée Helguera*.

Lunes 17 de septiembre, a las 18.45 hs., en el Salón del 4° piso del Centro Naval. Exposición de Pájaros embalsamados y Plantas preparadas. Clausura el miércoles 26, a las 19 hs.

Viernes 28 de septiembre, a las 18.45 hs., en el Salón del 2° piso del Centro Naval. Recital poético a cargo de *Perla Castaño Molina*.

Lunes 8 de octubre, a las 18.45 hs., en el Salón del 4° piso del Centro Naval. Exposición de Pintura para Socios del Centro Naval. Clausura el viernes 12, a las 19 hs. (El acceso a la sala es libre.)

Viernes 26 de octubre, a las 18.45 hs., en el Salón del 2° piso del Centro Naval. Concierto de piano a cargo de *Roberto Caamaño*. (Las entradas deberán retirarse desde el lunes 22, de 14.30 a 19 hs., en este Centro.)

**ADHESIÓN A LOS ACTOS CONMEMORATIVOS DE LA RECONQUISTA
Y DEFENSA DE BUENOS AIRES.**

Con motivo de los actos conmemorativos del 150° aniversario de la Reconquista y Defensa de Buenos Aires, realizados en la

segunda semana de agosto, el Centro Naval se adhirió a los mismos, efectuando una exposición histórica sobre las Invasiones Inglesas, en el salón del 2° piso, y una conferencia sobre “El Marqués de Sobremonte en las Invasiones Inglesas”, dada por el señor escribano Oscar E. Carbone, el día 9 de agosto, siendo presentado el orador por el señor capitán de navío contador Humberto F. Burzio.

HOMENAJE AL GENERAL SAN MARTÍN.

Habiéndose cumplido el 17 de agosto el 106° aniversario del fallecimiento del general D. José de San Martín, una comisión de este Centro depositó una ofrenda floral en el mausoleo de la Catedral, donde descansan sus restos.

VINO DE HONOR.

El 11 de julio se ofreció un vino de honor en homenaje del comandante, plana mayor y cadetes del destructor “*Artigas*”, de la armada de la república hermana del Uruguay, que nos visitara, y al cual fueron invitados los señores socios y señoras.

OBSEQUIO AL CLUB NAVAL URUGUAYO.

Con motivo de la visita hecha al país hermano en oportunidad de celebrarse un nuevo aniversario de la independencia de la República Oriental del Uruguay, el señor vicepresidente 2° de la C. D., capitán de navío Renato Ares, hizo entrega al Club Naval Uruguayo de una réplica del faro que se halla en nuestra sala de conversación, obsequio con que el Centro Naval se adhirió a la fausta fecha patria uruguaya, en un deseo de estrechar aún más los lazos afectivos que unen a los miembros de ambas marinas de guerra.

CARNET FAMILIAR.

La C. D. ha resuelto reactualizar el “Carnet familiar”, haciendo obligatoria su utilización.

RENUNCIA DE UN VOCAL TITULAR DE LA C. D.

Fue aceptada la renuncia presentada por el señor capitán de navío Alejandro C. Bras Harriot, procediéndose a nombrar reemplazante del mismo, conforme con lo que dispone el art. 54, inc. 2° del Estatuto, al señor capitán de fragata Rodolfo Elizalde Pietranera.

SUBCOMISIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.

Ha sido designado presidente de dicha subcomisión, el señor capitán de fragata Luciano C. Pessacq.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Tenientes de navío Daniel L. A. Cánova, Juan Carlos Miranda, Orlando René Pérez y (T) Carlos Torlaschi; teniente de navío farmacéutico Julio Ricardo García; teniente de fragata (T) Jorge Raúl Pique; teniente de fragata contador Benito Eduardo Gilioli; teniente de fragata médico Diego Enrique Block; teniente de fragata farmacéutico Eduardo Jorge Font; tenientes de fragata dentistas Alberto Roque Brossard y Edgardo Yelos; teniente de fragata capellán Domingo R. Camino Mendiberri; tenientes de corbeta Carlos Raúl Ballestero y Oscar Enrique Botta; guardiamarinas Jorge Ronaldo Dawson y Guillermo Juan Tula; y guardiamarinas contadores David Ricardo Barbero, Neddo E. Basterra, Ernesto Ricardo Lerch y Ricardo Toro.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Teniente coronel Joaquín René Correa, teniente coronel auditor Roberto H. H. Carranza, comandante (aeronáutica) Juan Alberto Puig, capitán Atilio Demicheli y capitán médico Lorenzo Héctor Galatto.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS.

Vicealmirante Luis F. Merlo Flores y capitán de navío contador José Rivera.

REINGRESOS.

Contraalmirante Sadí E. Bonnet y capitán de fragata Juan A. P. Castello Rivas.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: Capitán de navío Enrique Orquin, capitán de fragata capellán José García Mon y capitán de corbeta Juan Galfrascoli (vitalicio).

Por aplicación del art. 13, inc. 2º del Estatuto: Ex-teniente de fragata médico Luis Bergero.

Por aplicación del art. 29, inc. 1º del Estatuto: Vicealmirante José Arce, contraalmirante Carlos E. Hollmann, capitán de fragata Guillermo O. Wallbrecher e ingeniero Eduardo I. Rumbo.

BAJA DE SOCIO CONCURRENTE.

Por fallecimiento: Sr. Miguel Guisassola.

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. íd. íd. 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.—

LIBRO DE DISTRIBUCION GRATUITA

- Espera.* Ratto sin cargo

Los libros en venta deben ser retirados de la Oficina del Boletín,
por los interesados o por persona autorizada por éstos.



BOLETIN DEL CENTRO NAVAL BUENOS AIRES

Vol. LXXIV SEPTIEMBRE-OCTUBRE 1956 Núm. 630

SUMARIO

<i>La navegación en los ríos. — Basílico</i>	277
<i>Obligaciones de nuestro país en la defensa del continente. — Capitán "T"</i>	287
<i>El reclutamiento y la formación de los pilotos de caza de la aviación naval. — Eschbach</i>	307
<i>Una cuestión de arterias. — Hargreaves</i>	331
<i>Ordenamiento y enseñanza de las realizacio- nes. — Denax</i>	347
<i>Estereogramas representativos de la inyección. — Chingotto</i>	351
<i>En la adversidad. — Destéfani</i>	367
<i>Notas profesionales</i>	373
<i>Necrología</i>	407
<i>Asuntos internos</i>	423

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:** Lunes y viernes, de 18 a 20.
- 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:** Lunes a viernes, de 18 a 20.
- SASTRERÍA: Local Social:** Lunes a viernes de 8 a 12 y de 16 a 20; sábados de 8 a 12.
Centro Naval - Alojamiento: Lunes a viernes de 8 a 12 y de 15 a 19; sábados, 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 513.471

SEPTIEMBRE - OCTUBRE 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>	Renato V. J. Ares
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan Carlos Boschetti
Tesorero	<i>Cap. de Navío Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Cap. de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Frag. Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
	<i>Capitán de Fragata I.M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermín López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calegari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Recaredo Vázquez
<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Musis Blanca	
<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo	
<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio	
<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson	
<i>Capitán de Corb. (T)</i>	Omar R. Pagani	
<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera	
Vocales suplentes	<i>Capitán de Corbeta</i>	Oscar D. Danglede
	<i>Capitán de Corb. (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Gonzalo Bustamante
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi

Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Luis G. Causone
	<i>Capitán de Fragata</i>	Jorge de Tommaso
Suplentes	<i>Cap. de Corbeta Dentista</i>	Eduardo R. Calero
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

SUMARIO

LA NAVEGACIÓN EN LOS RÍOS	277
<i>Por el Vicealmirante Ernesto Basílico.</i>	
OBLIGACIONES DE NUESTRO PAÍS EN LA DEFENSA DEL CONTINENTE	287
<i>Por Capitán "T".</i>	
EL RECLUTAMIENTO Y LA FORMACIÓN DE LOS PILOTOS DE CAZA DE LA AVIACIÓN NAVAL.....	307
<i>Por el Capitán de Corbeta Jean Eschbach.</i>	
UNA CUESTIÓN DE ARTERIAS	331
<i>Por el Mayor Reginald Hargreaves, M. C.</i>	
ORDENAMIENTO Y ENSEÑANZA DE LAS REALIZACIONES.....	347
<i>Por el Capitán de Fragata (T) Jorge F. Denax.</i>	
ESTEREOGRAMAS REPRESENTATIVOS DE LA INYECCIÓN	351
<i>Por el Teniente de Navío (T) Mario Raúl Chingotto.</i>	
EN LA ADVERSIDAD	367
<i>Por él Teniente de Navío Laurio H. Destéfani.</i>	
NOTAS PROFESIONALES.....	373
NECROLOGÍA.....	407
ASUNTOS INTERNOS	423

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Renato V. J. Ares
Vocales	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani

Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
Vocales	<i>Capitán de Frag. Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
Vocal	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Fernando Esquivel

Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Musis Blanca
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Fragata I.M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermín López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calegari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Recaredo Vázquez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo
	<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera
	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi

Delegación Tigre:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen
Vocales	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharzu
	<i>Teniente de Corbeta</i>	Oswaldo Unger

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	César Poch
------------	---------------------------	------------

Habilitación de

“Centro Naval - Alojamiento”

(Ex “Shelton Hotel”) - Córdoba 350 - Capital

INFORMATIVO

Se pone en conocimiento de los señores socios el Reglamento al que se ajustará el funcionamiento del hotel situado en la calle Córdoba 350 —Capital—, el que ha sido adquirido para reemplazar al Servicio de Dormitorios que estaba a disposición de los socios en el local social. El mismo ha quedado habilitado desde el 6 de agosto del año en curso, con la denominación “CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS”.

En la seguridad de que la Institución ha de brindar en lo sucesivo las comodidades exigidas por el número creciente de sus asociados, se pone en vigencia, con carácter provisorio, el Reglamento del “Centro Naval - Alojamiento”, el que a medida que la experiencia lo aconseje será modificada hasta llegar al definitivo, contando para ello con la opinión valiosa de quienes utilicen sus servicios.

Es indudable que, en un principio, la solución que involucra dicho Reglamento no será perfecta. A ello contribuyen principalmente los siguientes factores:

- a) Falta de experiencia en lo relacionado con la administración de un organismo de la naturaleza del que nos ocupa;
- b) Carencia de información estadística sobre las demandas no satisfechas de alojamiento en el local de Florida 801;
- c) Imposibilidad de calcular, “a priori”, la relación capacidad-demanda que determinará la habilitación del “Centro Naval - Alojamiento”.

La tarifa contribuirá a cubrir en gran parte —según sea la demanda— el presupuesto general de gastos de los alojamientos; su ajuste definitivo será consecuencia de la experiencia que se adquiera.

LA COMISIÓN DIRECTIVA.

CENTRO NAVAL
ALOJAMIENTOS

REGLAMENTO PROVISORIO

Todos los socios tienen derecho a ocupar los dormitorios, de acuerdo con las siguientes disposiciones:

Artículo 1° — Los pedidos de alojamiento serán dirigidos a la Intendencia del Centro Naval-Alojamientos (Córdoba 350, T. E. 32-4811), pudiendo hacerse personal, telefónicamente o por escrito, y serán atendidos por riguroso orden. La Intendencia dejará constancia de la fecha y hora de recepción del pedido a efectos de la asignación del turno.

Art. 2° — Se mantendrán a disposición de la C. D. cuatro dormitorios, para atender compromisos de carácter oficial. Estas habitaciones, mientras no sean requeridas con tal fin, podrán ser habilitadas para los socios con carácter precario.

Art. 3° — Los dormitorios podrán ser ocupados por un período ininterrumpido de 30 días; pasado este límite y siempre que haya alojamientos disponibles, los señores asociados podrán continuar ocupando los mismos, previa solicitud. Este plazo será a su vez renovable por períodos de igual extensión.

Art. 4° — No podrán solicitar alojamiento las personas enfermas; los señores socios que enfermaren estando alojados, lo pondrán en conocimiento de la Intendencia.

Será obligatorio el inmediato desalojo de todo socio que contrajera enfermedad de carácter infecto-contagioso.

Art. 5° — Al socio que hubiera hecho un pedido de alojamiento y no hiciera uso del mismo se lo reservará por el término de tres días, a partir de la fecha inicial del pedido. Pasado dicho plazo, se dejará sin efecto el mismo y se hará efectivo el cobro de los tres días de referencia.

Art. 6° — Ningún socio podrá transferir su alojamiento a otro.

Art. 7° — El socio que ocupe un dormitorio no podrá oponerse a que otro socio ocupe la otra cama, si no ha dejado previa constancia en la Intendencia de su voluntad de alojar solo y abonar la tarifa correspondiente. Tal derecho estará sujeto a las disponibilidades.

Art. 8° — Cuando fuere necesario habilitar los sofá-camas en piezas ya ocupadas, el Intendente requerirá la conformidad de los ocupantes de dichas habitaciones.

Art. 9° — Los señores socios que decidieran dejar las habitaciones deberán comunicarlo con suficiente anticipación a la Intendencia, procediendo a desocuparlas y a retirar el equipaje antes de las 12.00.

Art. 10° — No será permitido en los dormitorios recibir visitas de señoras o niñas, fuera de los casos en que por enfermedad del socio no pudiera hacerlo en la planta baja.

Art. 11° — Las cuentas serán obligatoriamente saldadas semanalmente o en oportunidad de dejar el alojamiento, si la ocupación del mismo fuera por menos tiempo. La Intendencia presentará las cuentas en un vale habilitado por la Tesorería, el que, suscripto por el socio, constituirá un cargo contra sus haberes.

El socio podrá abonar su cuenta mediante la entrega de un cheque a la orden del Centro Naval. Aquel que optara por saldarla en efectivo lo hará en la Tesorería del Centro Naval.

El personal de los alojamientos no está facultado para recibir dinero en efectivo.

Cuando un socio se ausentare omitiendo el cumplimiento de cualquiera de estos requisitos, el Intendente dará cuenta de inmediato al señor Secretario de la C. D., quien sin más trámite procederá a regularizar la situación en la forma más conveniente.

Art. 12° — Los equipajes de los señores socios ocupantes de los dormitorios serán guardados en el depósito, debiendo estar precintados y/o cerrados con llave, o en su defecto vacíos.

Art. 13° — Los señores socios que se ausenten de sus alojamientos deberán dejar las puertas cerradas con llave, entregando la misma en portería.

Art. 14° — Los valores de los señores asociados podrán depositarse en la caja de seguridad a cargo del Intendente, quien otorgará el correspondiente recibo. El Centro Naval no se hace responsable por las pérdidas de los mismos en los dormitorios.

Art. 15° — Por razones de seguridad está absolutamente prohibido utilizar planchas, estufas, calentadores o elementos similares.

Art. 16° — En los dormitorios no será atendido el servicio de cafetería; éste funcionará en planta baja.

Art. 17° — Los deterioros producidos en el mobiliario, enseres, etc., causados por los socios, serán puestos en conocimiento del Intendente y reparados por cuenta del causante, con la debida intervención del señor Secretario de la C. D.

Art. 18° — Entre las 20,00 y 07,00 horas, los pedidos deberán hacerse por teléfono a portería.

Art. 19° — A fin de no perturbar el buen servicio, los camareros y ayudantes no serán utilizados para efectuar comisiones fuera de la casa.

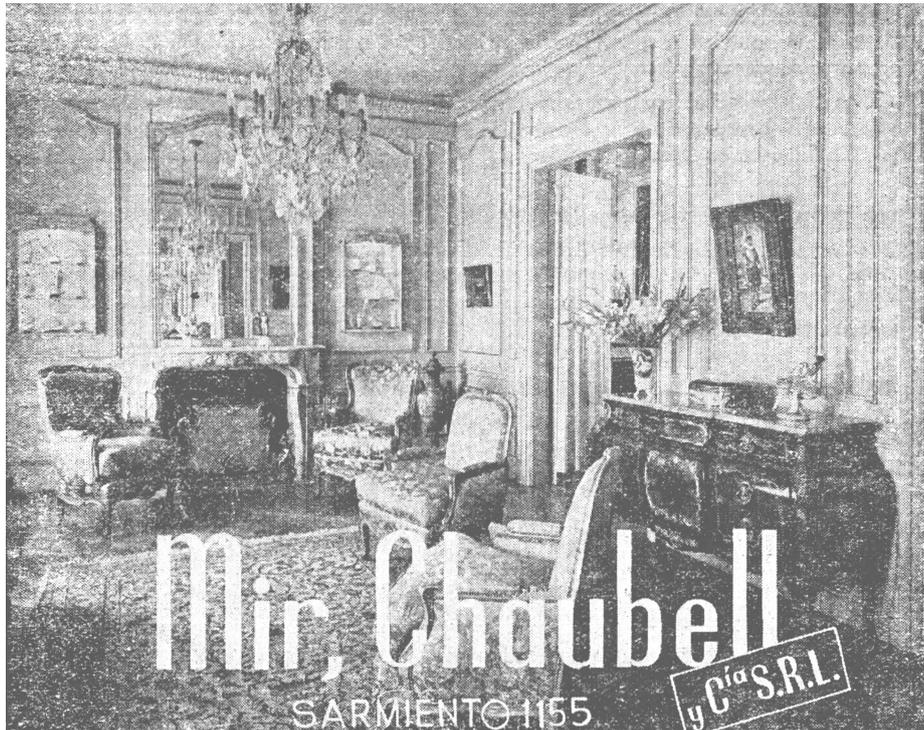
Art. 20° — Los señores socios podrán anotar en el “Libro de Sugerencias”, que estará a disposición de los mismos en la Intendencia, todas las deficiencias que observaren en el servicio, como así también toda iniciativa tendiente a mejorarlo.

Art. 21° — Los señores asociados abonarán la tarifa establecida por la Comisión Directiva.

Aprobado en sesión de C. D. del 30 de julio de 1956.

NOTA: Este Reglamento es provisorio y rige a partir del 6 de agosto de 1956.

En el “CENTRO NAVAL · ALOJAMIENTOS” (Restaurante del Shelton Hotel), Córdoba 350, se efectuará un descuento del 15% sobre los almuerzos, comidas y bebidas (laudo aparte).



CENTRO NAVAL

HORARIO DE CONTADURIA

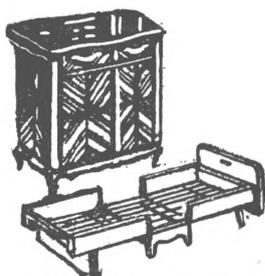
Lunes a Viernes: de 14.30 a 18.30 hs.

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

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

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.

Boletín del Centro Naval

Tomó LXXIV

Septiembre-Octubre 1956

Núm. 630

La navegación en los ríos

Por el Vicealmirante Ernesto Basílico

Aun cuando en las advertencias preliminares del “Reglamento Internacional para Prevenir Colisiones en el Mar” consta que sus disposiciones “serán observadas por todos los buques en alta mar y en las aguas que comuniquen con él, navegables para buques de alta mar”, existe en dicho Reglamento Internacional el Art. 30 que dice lo siguiente: “Tampoco estas reglas serán óbice para la aplicación de los preceptos especiales dictados por la autoridad local, *relativamente a la navegación* en una rada, en un río o en una extensión de agua cualquiera.”

Incorporado a nuestro Digesto Marítimo y Fluvial - 3ª edición, 1947, como Capítulo XXXVIII, se encuentra el “Reglamento para la Navegación de las Costas, Canales, Ríos y Puertos” (Arts. 1466 al 1512), cuyo Art. 1466 *a*) dispone: “*Toda embarcación, en aguas de jurisdicción nacional, se regirá por las disposiciones del Reglamento Internacional para Prevenir Colisiones en el Mar, en cuanto no se opongan a las expresamente establecidas en el Digesto Marítimo y Fluvial.*”

Dicho Reglamento para la Navegación de las Costas, Canales, Ríos y Puertos abarca tres aspectos fundamentales de esta cuestión, a saber:

- 1) Disposiciones generales sobre navegación;
- 2) Reglas de gobierno y maniobras en la navegación de los ríos y canales;

- 3) Disposiciones especiales para la navegación en la Zona de Privilegio y Canal de Punta Indio.

* * *

Existen puertos de mar cuyo acceso se efectúa siguiendo determinados canales; tal es el caso de los situados en la ría de Bahía Blanca. Conviene advertir que la palabra “canales” no está empleada aquí en el sentido restringido propio de las obras de ese carácter que encara la ingeniería hidráulica, sino como vías convenientemente seguras delimitadas con criterio hidrográfico y adecuadas para satisfacer en la medida requerida las verdaderas necesidades de la navegación. Ocasionalmente se recurre al dragado para lograr mantener esa situación.

En un estuario como el del Río de la Plata existen también canales. Este amplísimo espejo de agua, que constituye la puerta principal de acceso a nuestro país, presenta profundidades muy desiguales y está surcado por varios canales de costoso mantenimiento, destinados fundamentalmente a asegurar la navegación de buques de un determinado calado máximo. Como puede advertirse, la razón de ser de esos canales no es otra que la de satisfacer mediante el doble intercambio cultural y comercial necesidades esenciales que impone la vida y el progreso del país. Ahora bien, las dos grandes arterias que dan origen al Río de la Plata, que son los ríos Paraná y Uruguay, constituyen a su vez vías de acceso a numerosos puertos situados a lo largo de su extenso litoral fluvial. En lo que sigue nos proponemos examinar algunas cuestiones relacionadas con la navegación de estos ríos interiores.

* * *

Entre las “Reglas de gobierno y maniobras en la navegación de los ríos y canales” existen las que prescriben los artículos 1483 y 1486, que dicen:

Art. 1483: “Dentro de los canales los buques que naveguen de vuelta encontrada tomarán con tiempo su estribor.”

Art. 1486: “Dos buques que se encuentren de vuelta encontrada dentro del canal, al hallarse a una distancia no menor de una milla, maniobrarán para tomar cada uno su estribor; aquel que tuviese la corriente por estribor, se recostará a la línea de boyas o veril de esta banda, a objeto de facilitar la maniobra del otro. Si uno de los buques no tuviera gobierno completo, hará

“ la señal de «buque sin gobierno», debiendo el otro maniobrar de “ manera de facilitar su paso.”

Teniendo presente lo dispuesto en el citado Art. 1466 a) revisite sumo interés examinar si los buques que navegan por los ríos interiores lo hacen o no dentro de un canal.

En los ríos, la madre o lecho, o sea el terreno por donde ordinariamente corren sus aguas, es el álveo o cauce natural, denominado también “canal maestra”, a estar a la definición que al respecto da el Diccionario de la Real Academia Española. Las fluctuaciones del nivel de las aguas de un río suelen modificar su fisonomía normal, pero es en las grandes bajantes cuando puede reconocerse más fácilmente el verdadero cauce natural o canal maestra. Causas diversas pueden provocar alteraciones en la conformación del cauce natural y llegar a cambiar el curso del río abriéndose un nuevo cauce.

Hemos dicho que las reglas de gobierno y maniobras que estamos considerando deben seguirse en la navegación de los ríos y canales; son evidentemente aplicables mientras se navega en canales en demanda o a la salida de algunos puertos de mar (caso de Bahía Blanca) o del estuario del Plata; y por más que ello no esté dicho expresamente en el texto aunque sí lo diga el encabezamiento de tales reglas, resulta obvio admitir que ellas son válidas y aplicables también en los ríos, en razón de que ninguna duda puede existir de que un río es en rigor un canal natural, y por eso mismo irregular, que posee características propias y que puede o no ser apto para la navegación en todo o en parte. Refiriéndonos a los ríos Paraná y Uruguay cabe decir que esa irregularidad del cauce se advierte claramente, ya que en cada sección de su lecho la profundidad no es uniforme ni sus laderas (taludes) son simétricamente regulares; el curso más o menos serpenteado, su encajonamiento, su anchura, la velocidad de la corriente y la clase del terreno, contribuyen fundamentalmente a mantener o crear esa desigualdad, resultando entonces indispensable conocer a los efectos de la navegación, el trazado práctico de *la ruta* en relación con las sinuosidades del thalweg, por ser la navegación de los buques de mayor porte la que ofrece mejores perspectivas para su debido aprovechamiento económico-comercial. El hecho de que de cuando en cuando haya sido necesario fondear alguna boya para señalar el veril de un banco e indicar así de qué lado queda *el canal de navegación*, constituye la prueba más acabada de que es igualmente posible aprovechar y utilizar con la misma finalidad de servir de guía, las márgenes o costas del río cuando sus carac-

terísticas se corresponden perfectamente con el curso que sigue el canal general de navegación, que es el conocido por los baqueanos y practicado por los buques de más porte. Así, pues, el canal de navegación correspondiente a la ruta de ese canal general existe de hecho como tal, aunque no esté demarcado con boyas a lo largo de todo su curso en el río, y a él se refieren sin lugar a dudas las “Reglas de gobierno y maniobras en la navegación de ríos y canales”.

La expresión “canal” empleada en las reglas transcritas debe pues interpretarse en su sentido más amplio: geográfico, hidrográfico y náutico a los fines de la navegación fluvial. Veamos algo a este respecto.

En el Río de la Plata existen: *a)* el Canal de Punta Indio; *b)* el de acceso a Buenos Aires con sus canales Norte y Sud; *c)* el Canal Nuevo; *d)* el de Infierno; *e)* el Canal Este; *f)* el Canal Principal, y *g)* el Canal Martín García (o Buenos Aires). De éstos, son canales naturales los *d)*, *e)*, *f)* y *g)*, o sea que no requieren trabajos de dragado para su mantenimiento. La particularidad de estos canales naturales es que están constituidos por una verdadera excavación natural semejante a una zanja profunda y ancha, formada en el amplio lecho del río y lejos de las orillas, presentando veriles bien definidos, que de cuando en cuando son demarcados por boyas luminosas o ciegas para facilitar la navegación. El Canal Principal, que es un canal natural de más de mil metros de ancho y de 28,5 kilómetros de largo, se bifurca en los dos brazos que son también canales naturales: el Canal Este y el Canal Martín García; esa bifurcación se produce en el Km. 109,5 y está señalada por una boya de bifurcación de canales. Los otros canales nombrados, más o menos artificiales porque requieren periódicamente algún dragado, están balizados comúnmente con pares de boyas. El Canal de Punta Indio, que es uno de éstos, tiene en su parte recta 500 metros de ancho entre boyas y 300 metros en la zona de El Codillo. Este canal es, según el Art. 1496, la zona del canal general del Río de la Plata comprendida entre el par de boyas N° 30 y el pontón faro Recalada, siguiendo las líneas balizadas para buques de ultramar por el M. O. P. de la Nación.

Es oportuno hacer notar que entre las Zonas de Privilegio que establece el Art. 1495 están, además de las otras dos que mencionaré más adelante, las que con un ancho de 300 metros se extienden a cada lado hacia afuera de las líneas de boyas que señalan el canal de Punta Indio entre los pares N° 30 y N° 1. Los buques que naveguen por dichas Zonas tendrán iguales privilegios que

los que lo hagan por el canal de Punta Indio (Art. 1501). La línea de boyas que separa las otras dos Zonas de Privilegio en el tramo comprendido entre el Km. 57 y el par de boyas N° 30 del canal de Punta Indio representa el eje de un canal virtual de mil metros de ancho sobre la ruta del canal general del Río de la Plata, teniendo cada mano un ancho de 500 metros. El Art. 1504 establece, en efecto, manos en todas las Zonas de Privilegio: la del sud es la correspondiente a los buques que salen del Río de la Plata y la del norte la de los que entran siguiendo la ruta del canal general. Por este motivo no se presenta en ellas el caso de buques que se cruzan dentro de dichas zonas, sino solamente dentro del canal de Punta Indio, dada la obligación que tienen de recorrerlo en toda su extensión en uno u otro sentido los buques de más de 24 pies de calado y eventualmente, según lo aconseje el estado de profundidad del río, los buques de 21 a 24 pies, en tanto que los de 19 a 21 pies de calado sólo podrán navegar entre los pares Nros. 19 y 23 del referido canal, cuando así lo aconseje el estado de profundidad del río.

En el curso inferior del río Uruguay existen también varios canales: *a)* el Canal de Márquez; *b)* el de las Tarantanas; *c)* de los Ingleses; *d)* de la Filomena; *e)* de Garibaldi; *f)* del Medio; *g)* de la Boca Chica; *h)* de San Lorenzo; *i)* del Burro; y *j)* del Chileno, existentes aguas abajo de Concepción del Uruguay. Todos ellos son canales naturales, algunos balizados con boyas luminosas convenientemente distanciadas. La característica de los canales *a)*, *b)* y *c)* es exactamente la misma que la del Canal Principal, del Este, del Infierno y de Martín García existentes en el Río de la Plata y que ya mencionamos, es decir, de cauce ancho y profundo, con veriles bien definidos y que nada tienen que ver con las orillas del río. El Canal de la Filomena es algo distinto de los tres antes citados; separa directamente la Isla del Burro de las islas de la Filomena Grande y de la Filomena Chica y está balizado con tres boyas luminosas y dos balizas de enfilación instaladas en tierra para tomar el paso de la Filomena Medio. Como ya dije, en este canal natural sus veriles son las orillas de las islas nombradas que delimitan su cauce. Los restantes canales *e)*, *f)*, *g)*, *h)*, *i)* y *j)* son todos naturales; no están balizados y separan la costa entrerriana de la Isla de San Lorenzo, o bien diversas islas entre sí, siendo los veriles de estas zanjas las orillas de la costa e islas mencionadas. En la actualidad estos últimos canales son adecuados para pequeñas embarcaciones de cabotaje, pues su profundidad ha ido disminuyendo.

En el curso inferior del Río Paraná propiamente dicho no existe ninguna denominación con la palabra canal. En la zona del Delta existen varios canales artificiales (Coronel Martín Irigoyen, Doctor Leandro N. Alem, Gobernador Arias, Gobernador de la Serna, Gobernador Arana, Canales Nros. 4, 5 y 6) y también está el Canal Honda, que es un canal natural. La Zanja Mercadal, que es en realidad artificial, no ha sido denominada canal, ni tampoco el Pasaje Talavera que es natural. Además de los nombrados, que son todos canales navegables, existen ríos bastante importantes: en primer término el Paraná Guazú y el Paraná Bravo; luego el Paraná de las Palmas, cuyo curso no requiere balizamiento, excepto en la boca; y por último, el Barca Grande, el Paraná Mini, Carabelas Grandes, Luján, Capitán, Tres Bocas, Sarmiento y Urión, que son verdaderos canales, naturales, navegables y que carecen de balizamiento en su curso.

Expresada nuestra opinión con respecto a la interpretación del concepto “dentro del canal”, corresponde examinar el relativo a la “vuelta encontrada”. No figura esta expresión en el Diccionario de la Real Academia Española, pero según la Enciclopedia Espasa dicese así de los buques cuando navegan, aproximadamente, a rumbos opuestos, presentándose los costados del mismo nombre en el momento del cruce.

En realidad, la cuestión es muy distinta según que se considere en mar abierto o dentro de un canal. En mar abierto corresponde aplicar el Art. 18 del Reglamento Internacional para Prevenir Colisiones en el Mar. En este caso, dos buques que se aproximan de noche con rumbos contrarios y cuyas derrotas son casi directamente opuestas, vale decir, que los buques navegan prácticamente sobre una misma línea, ven cada uno por su proa las dos luces de costado del otro buque; la obligación de cada buque es caer a estribor lo necesario como para no mostrar más que la luz roja. Si los rumbos son contrarios y las derrotas apartadas, la navegación es también de vuelta encontrada; los buques estarán entonces presentándose recíprocamente ya sea la luz verde o la luz roja; en tales casos se cruzarán estribor con estribor o babor con babor, respectivamente, sin necesidad de ninguna maniobra.

En cambio, dentro de un canal corresponde aplicar la reglamentación local. En la navegación fluvial el caso es corriente; dichas reglas especifican categóricamente que cada buque debe tomar con tiempo su estribor, y para mayor seguridad y con el fin de evitar cualquier indecisión, agrega el Art. 1486: “aquel que

“ tuviese la corriente por estribor, se recostará a la línea de boyas o veril de esta banda, a objeto de facilitar la maniobra del otro”.

No puede haber ninguna duda de que el cruce debe hacerse en forma normal, es decir, babor con babor. No interesa la anchura del canal; prueba de ello es que en el de Punta Indio, que tiene 500 metros de ancho en su parte recta, los buques deben cruzarse babor con babor, según así lo dispone expresamente el Art. 1499. No se puede navegar a contramano, a pesar de semejante anchura y a pesar de que en ese tramo está permitido que un buque pase a otro si tiene un cierto exceso de velocidad. Aparentemente, cualquiera podría objetar que cuando la anchura del canal es muy considerable esa exigencia reglamentaria restringe la libertad de acción e introduce una innecesaria complicación en la navegación; sin embargo, la verdad es todo lo contrario, porque la fijación de una norma definida conduce incuestionablemente a poner orden y seguridad en la navegación. Así lo han entendido también nuestras autoridades; y los accidentes que ocurren son debidos al incumplimiento de prescripciones reglamentarias.

En los 28,5 kilómetros de largo del anchísimo Canal Principal, comprendido entre el Km. 109,5 y la boca del Paraná Bravo, las boyas fondeadas lo están únicamente en el veril Oeste y espaciadas a veces hasta 7 kilómetros; se puede navegar allí con gran holgura y sin embargo los buques deben atenerse al reglamento. Es pues algo inconcebible, porque significaría un contrasentido, suponer que la misma autoridad que dictó esta norma reglamentaria haya tenido la intención de establecer que en cuanto uno de esos buques vira y entra *al río* Paraná Bravo (o al Paraná Guazú), que son también canales naturales y cuyas bocas están demarcadas por dos boyas luminosas, deberá atenerse a normas distintas. La anarquía sería completa si se considera que a lo largo de estos formidables ríos interiores, donde sobre la ruta del canal general se van encontrando tramos con pares de boyas, boyas solas de veril o carentes de boyas, pretendiera alguien interpretar que lo prescripto en el Art. 1486 se aplicará al comenzar a recorrer un tramo con pares de boyas y que en cuanto se sale de él deberá aplicarse el Reglamento Internacional, como si se tratase de mar abierto.

Cabe destacar que la autoridad marítima ha dispuesto que las embarcaciones que navegan en la zona del Delta quedan obligadas al cumplimiento de las prescripciones del Reglamento para la Navegación de las costas, canales, ríos y puertos (Capítulo XLI, Art. 1550 bis XX). Particular interés reviste asimismo el Art.

1535, que prescribe que *las lanchas a propulsión mecánica que naveguen de vuelta encontrada, deben tomar su derecha.*

Si la obligación de tomar su estribor alcanza hasta a las lanchas que navegan por la zona del Delta, en la cual hay ríos (canales naturales) de anchura y profundidad considerables, es forzoso concluir que el alcance de los Arts. 1483 y 1486 en cuanto se refieren a las maniobras a efectuar durante la navegación de vuelta encontrada dentro del canal, es el de subordinarla a la que corresponde al interés principal, vale decir, que la navegación que efectúan los buques de mayor porte al seguir la ruta del canal general tiene el privilegio de fijar de hecho las zonas o franjas que corresponden a cada mano dentro de dicho canal.

Lo dicho no constituye ninguna novedad. Los ingleses, que son los precursores de la moderna reglamentación de la navegación, tienen establecido en el Art. 33 del Reglamento para la Navegación del Río Támesis: “Todo buque de vapor yendo río arriba “ o río abajo deberá cuando ello sea seguro y practicable mante-
“ nerse en el lado del canal que queda del medio hacia su estribor
“ y cuando dos buques de vapor yendo en direcciones opuestas
“ uno río arriba y el otro río abajo se aproximen uno a otro en
“ forma de implicar un riesgo de colisión deberán pasar presentán-
“ dose el costado de babor, a menos que circunstancias especiales
“ del caso hagan necesario apartarse de este reglamento.” (MARDEN, *Collisions at sea*, 1934, pág. 530.)

* * *

En el libro publicado en 1946 por el doctor Rodolfo J. Clusellas, titulado “El abordaje en el derecho de la navegación comercial argentino”, dice en el párrafo 88 (página 98) textualmente: “Con respecto a la obligación de tomar con tiempo a es-
“ trivor ha sido resuelto, por nuestra jurisprudencia, que «no exis-
“ te ninguna reglamentación que obligue a un buque a navegar
“ sobre una orilla determinada del canal o río; toda embarcación
“ puede seguir la ruta que más le convenga, aprovechando las co-
“ rrientes o configuración de las costas; lo único que no está per-
“ mitido es estorbar con sus maniobras la libre navegación de los
“ demás; la obligación de tomar la derecha es solamente para aque-
“ llos buques que navegan de vuelta encontrada sobre una misma
“ línea, a fin de evitar que lleguen a abordarse; pero cuando se
“ navega sobre líneas paralelas o divergentes, suficientemente dis-
“ tanciadas, cada cual sigue la mano en que navega sin modificar
“ su rumbo. El buque al indicar con su silbato maniobras contra-

“ rias a las que realizó, infringe una de las prescripciones más “ severas del reglamento para prevenir colisiones».”

Fue el almirante Daniel Rojas Torres quien en carácter de árbitro único dictó el 20 de junio de 1927 el laudo arbitral que se le encomendara con motivo del abordaje ocurrido el 6 de setiembre de 1926 en la cancha “El Dorado”, en el *Río Paraná Guazú*, entre el vapor “*Villa Encarnación*” y la chata “*Chajá*”, con el convoy “*Pelicano*” y chatas “*Ibis*” y “*Gavilán*”; fue él quien estableció esa jurisprudencia que menciona el doctor Clusellas. Dicho laudo fue publicado en la Revista de Derecho Comercial, Industrial y Marítimo, tomo VII, pág. 170.

En honor a la verdad debemos manifestar que el árbitro incurrió en un error por falta de información. En efecto, el abordaje ocurrió, como dije, el 6 de setiembre de 1926; pero ya el 31 de mayo de ese mismo año el Poder Ejecutivo nacional había dictado por conducto del Ministerio de Marina un decreto aprobando el “Reglamento para la Navegación de las costas, canales, ríos y puertos” en el que aparecían las disposiciones que he mencionado como correspondientes a los Arts. 1466 a), 1483 y 1486 del actual Digesto Marítimo y Fluvial. Y como dicho decreto dispuso que el Reglamento entraría en vigor el 15 de julio de 1926, es evidente que en la fecha en que ocurrió el referido abordaje regían las disposiciones del Reglamento citado. Por lo tanto, esa jurisprudencia no puede de ningún modo considerarse valedera.

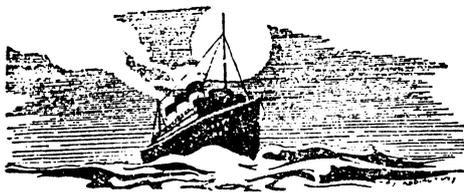
Que el árbitro desconocía la existencia del Reglamento parecería demostrarlo el hecho de que él mismo hacía constar que “ según el M. O. P., en la cancha El Dorado existe una canal con “ una profundidad de 59 pies en un ancho de 400 metros”.

* * *

Resumiendo nuestro pensamiento, queremos dejar bien claro que así como los caminos afirmados que integran la red vial son arterias indispensables para el tránsito de las personas y más especialmente de los grandes medios de transporte motorizado que movilizan e impulsan la riqueza nacional, así también y con idéntica finalidad de servir a las necesidades del intercambio comercial de los diversos puertos existentes a lo largo de su recorrido, las autoridades competentes dedican cuidadosa atención para que la navegación de los principales ríos interiores, verdaderos caminos que andan, sea practicable por los buques de mayor porte siguiendo una determinada ruta, con la única limitación del máximo

calado admisible en cada uno de los tramos en que han subdividido esos ríos.

Es con este concepto, y tal como ocurre con los aludidos caminos, que esos ríos son vías de doble mano, vale decir, que en el tránsito de vuelta encontrada cada cual está obligado a conservar su mano. La separación de cada mano queda de hecho determinada, aunque en forma virtual, por la citada ruta del canal general de navegación, que viene así a representar la línea o raya que suele existir en los caminos afirmados para señalar la divisoria de las zonas o franjas correspondientes a cada mano; de manera que siendo entonces idéntico el servicio que prestan las mencionadas líneas, es evidente que aquel que pretende salir del camino cruzando la otra mano debe prudentemente hacerlo después de haber pasado el que venía aproximándose en sentido contrario y lo hacía correctamente por su mano. Frecuentemente se originan también situaciones que pueden conducir a un abordaje cuando el capitán o patrón de una de las embarcaciones que se aproximan de vuelta encontrada se propone impropriamente navegar a contramano al tomar una vuelta del río para acortar así la distancia a recorrer o para prevenirse contra los efectos de fuertes corrientes.



Obligaciones de nuestro país en la defensa del continente

Por Capitán "T"

Las bases para concertar los acuerdos mutuos que debe compartir nuestro país con otros, a los cuales les incumbe la responsabilidad de la seguridad del Sector Atlántico Sur, surgen de los siguientes compromisos contraídos:

- a) El Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, firmado en Río de Janeiro el 2-IX-47.
- b) La Carta de la Organización de los Estados Americanos y Acta Final de la IX Conferencia Internacional Americana-Resolución XXXIV (Año 1948), y
- c) La Cuarta Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores (Declaración de Washington), firmada el 7-IV-51.

TRATADO INTERAMERICANO DE ASISTENCIA RECÍPROCA

Tuvo su origen en la Resolución VIII de la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y de la Paz, reunida en la ciudad de México, por la cual se recomendaba la celebración de un tratado destinado a “prevenir y reprimir las amenazas y los actos de agresión contra cualquiera de los países de América”.

Las deliberaciones llevadas a cabo en Petrópolis durante el desarrollo de la “Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad del Continente”, que fue inaugurada el 15 de agosto de 1947, cristalizó en el tratado del epígrafe, firmado el 2 de septiembre de 1947.

Su propósito es: “Asegurar la paz y proveer ayuda efectiva recíproca para hacer frente a los ataques armados contra cualquier Estado americano y conjurar las amenazas de agresión contra cualquiera de ellos.”

Este instrumento, destinada a preservar la paz y la seguridad del Continente ante cualquier agresión, responde a la orientación política internacional de nuestro país asentada en principios de repudio a la guerra y afianzamiento de la paz por todos los medios aceptados de convivencia internacional y consagrados por la tradición americana.

Los artículos más importantes del Tratado son los siguientes:

Artículo 1º: “Las Altas Partes Contratantes condenan formalmente la guerra y se obligan 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 Tratada.”

Artículo 2º: “Como consecuencia del principio formulado en el artículo anterior, las Altas Partes Contratantes se comprometen a someter toda controversia que surja entre ellas a los métodos de solución pacífica y a tratar de resolverla entre sí, mediante los procedimientos vigentes en el Sistema Interamericano, antes de referirla a la Asamblea General o al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.”

Responden estos artículos al concepto tradicional de nuestra política internacional que ha orientado nuestros actos de gobierno, es decir:

- a) Solución por medios pacíficos de las controversias que puedan surgir.
- b) Establecer un tratamiento diferencial como justa reconocimiento a la tradicional conducta americana de solucionar las controversias intracontinentales por los medios pacíficos de convivencia.
- c) Admitir el uso de la fuerza, siempre que ella se aplique de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, a la cual se le reconoce legalidad cuando se coloca al servicio de los ideales: Paz y Seguridad.

Artículo 3º: “1. Las Altas Partes Contratantes convienen 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 artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas.

“2. A solicitud del Estado o Estados directamente atacados,

“ y hasta la decisión del Órgano de Consulta del Sistema Interamericano, cada una de las Partes Contratantes podrá determinar las medidas inmediatas que adopte individualmente, en cumplimiento de la obligación de que trata el párrafo precedente 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.

“3. Lo estipulado en este artículo se aplicará en todos los casos de ataque armado que se efectúe dentro de la región descrita en el artículo 4° o dentro del territorio de un Estado americano. Cuando el ataque se efectúe fuera de dichas áreas se aplicará lo estipulado en el artículo 6°.

“4. Podrán aplicarse las medidas de legítima defensa de que trata este artículo en tanto el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas no haya tomado las medidas necesarias para mantener la Paz y la Seguridad internacionales.”

El precedente artículo es posiblemente el de mayor importancia dentro de este instrumento y su concepto responde y está fundamentado :

- 1°) En el Acta de Chapultepec, que coincide con los principios de solidaridad sustentados.
- 2°) En el compromiso de asistirse mutuamente en ayuda, al hacer frente al ataque, como un legítimo derecho de defensa individual o colectiva.
- 3°) En la no automaticidad de las obligaciones, ya que la soberanía del país en modo alguno queda comprometida, al disponer el Estado de por sí las medidas que desee adoptar en la emergencia (empleo de la fuerza) ; otras a tomarse con carácter colectivo y que corresponda aplicar por determinación del Órgano de Consulta, se hará conforme está expresado explícitamente en los artículos 8°, 17° y 20° del Tratado. (Retiro de jefe de misión, ruptura de relaciones diplomáticas, consulares, interrupción parcial o total de las relaciones económicas o de las comunicaciones en general: ferroviarias, marítimas, postales, etc.)
- 4°) En que su aplicación es de rigor dentro de la zona de seguridad establecida (ver Gráfico) o dentro del territorio de un Estado americano; si el caso es distinto no rige dicha aplicación.

- 5º) En que constituye un respeto al derecho de legítima defensa, como así lo reconoce el artículo 51º de la Carta de las Naciones Unidas; que dichas medidas en legítima defensa pueden seguirse aplicando hasta tanto las adoptadas por el Consejo de Seguridad sean efectivas. Este



concepto responde al compromiso contraído por las naciones signatarias de la Carta de las Naciones Unidas a la cual están ligadas todas las Repúblicas que han suscripto el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.

Artículo 6º: “Si la inviolabilidad o la integridad del territorio o la soberanía o la independencia política de cualquier Estado americano fueren afectadas por una agresión que no sea ataque

“ armado, o por un conflicto extracontinental o intracontinental, por cualquier otro hecho o situación que pueda poner en peligro la paz de América, el Órgano de Consulta se reunirá inmediatamente, a fin de acordar las medidas que en caso de agresión se deben tomar en ayuda del agredido o en todo caso las que convenga tomar para la defensa común y para el mantenimiento de la paz y la seguridad del Continente.”

Este artículo tiene aplicación cuando el ataque armado se produce fuera de la zona de seguridad americana y ante cualquier otra forma de agresión que afecte a un Estado americano, casos todos en que es obligatoria la Reunión de Consulta, donde, con representación de los países firmantes del Tratado, se adoptarían las medidas que correspondan.

Se asegura así que sólo puede ser materia de discusión por la Reunión de Consulta un hecho cierto y objetivo, salvándose la situación especial que podría crearse a algunos países signatarios como consecuencia de estar ligados por pactos con naciones europeas.

Consagra este artículo, por otra parte, la diferencia de procedimientos a aplicarse, al considerar por igual la agresión proveniente de un Estado americano o de un Estado extracontinental, que en el primer caso debe diferir del que corresponde al segundo, en que es indudable que peligra en mayor grado la seguridad del Continente.

Artículo 7º: “En caso de conflicto entre dos o más Estados americanos, sin perjuicio del derecho de legítima defensa, de conformidad con el artículo 51º de la Carta de las Naciones Unidas, las Altas Partes Contratantes reunidas en consulta instarán a los Estados contendientes a suspender las hostilidades y a restablecer las cosas al statu quo ante bellum y tomarán, además, todas las otras medidas necesarias para restablecer o mantener la paz y la seguridad interamericanas, y para la solución del conflicto por medios pacíficos. El rechazo de la acción pacífica será considerado para la determinación del agresor y la aplicación inmediata de las medidas que se acuerden en la reunión de consulta.”

Responde al concepto ya expresado de resolver por medios pacíficos las diferencias para el caso de que el “agresor” sea un Estado americano; su aplicación, en el caso de una controversia en que intervenga una potencia extracontinental, sería el ideal a respetar, pero imposible por otra parte, de ser proclamada como obligatoriedad para los países que no forman parte del Tratado.

Artículo 8º: “Para los efectos de este Tratado, las medidas que el Órgano de Consulta acuerde, comprenderán una o más de las siguientes: el retiro de los jefes de misión; la ruptura de las relaciones diplomáticas; la ruptura de las relaciones consulares; la interrupción parcial o total de las relaciones económicas, o de las comunicaciones ferroviarias, marítimas, aéreas, postales, telegráficas, telefónicas, radiotelefónicas o radiotelegráficas, y el empleo de la fuerza armada.”

Las medidas enunciadas se tomarán por el voto de los dos tercios de los Estados signatarios y serán obligatorias para la totalidad de los Estados.

Se exceptúa de esta norma el empleo de la fuerza armada en la cual se requiere el previo consentimiento del país, quien no está obligado a prestar ese medio coercitivo.

Ninguna de estas medidas se dispone automáticamente; será la Reunión de Consulta la que determine por votación, en cada caso, el procedimiento a aplicar.

Artículo 9º: “Además de otros actos que en Reunión de Consulta puedan caracterizarse como de agresión, serán considerados como tales: a) El ataque armado, no provocado, por un Estado, contra el territorio, la población o las fuerzas terrestres, navales o aéreas de otro Estado; b) La invasión por la fuerza armada de un Estado, del territorio de un Estado americano, mediante el traspaso de las fronteras demarcadas de conformidad con un tratado, sentencia judicial, o laudo arbitral, o, a falta de fronteras así demarcadas, la invasión que afecte una región que esté bajo la jurisdicción efectiva de otro Estado.”

En el presente artículo se han expresado los casos “típicos” que deben ser considerados como “agresión”, en lugar de reemplazarlos por una definición que hubiera sido necesario ligarla al tratado de una construcción jurídica, que en determinado momento hubiera podido ser burlado por una nación, que siendo agresora, procurase no aparecer como tal.

El órgano de Consulta, con la representación de todos los países signatarios, determinará para otros casos si existe o no agresión.

Se fundamenta este artículo en la necesidad de que el Tratado firmado contuviera un lenguaje que señalara con exactitud el alcance de las obligaciones a contraerse.

Artículo 20º: “Las decisiones que exijan la aplicación de las medidas mencionadas en el artículo 8º serán obligatorias para

“ todos los Estados signatarios del presente Tratado que lo hayan
“ ratificado, con la sola excepción de que ningún Estado estará
“ obligado a emplear la fuerza armada sin su consentimiento.”

Se salvó el principio de que la decisión de apelar al recurso extremo del empleo de la fuerza armada y que compromete la existencia del mismo Estado, sólo puede responder a un consentimiento propio, previsto por la mayoría de las constituciones que rigen los pueblos de América.

Artículo 25º: “Este Tratado regirá indefinidamente pero podrá ser denunciado por cualquiera de las Altas Partes Contratantes mediante la notificación escrita a la Unión Panamericana, la cual comunicará a todas las otras Altas Partes Contratantes, cada una de las notificaciones de denuncia que reciba. Transcurridos dos años a partir de la fecha en que la Unión Panamericana reciba una notificación de denuncia de cualquiera de las Altas Partes Contratantes, el presente Tratado cesará en sus efectos respecto a dicho Estado, quedando subsistente para todas las demás Altas Partes Contratantes.”

El Tratado puede denunciarse. No se exige para ello ninguna condición o situación especial. El Tratado se denuncia por derecho propio para asegurar una continuidad en la acción y que dicho instrumento no sea anulado en un plazo inmediato por el abandono de uno o más países; se fija un término de dos años, en los cuales subsisten los compromisos contraídos.

A lo expuesto y a modo de síntesis, este instrumento firmado por nuestro país consigna como aspectos más importantes los siguientes :

- a) La solución pacífica, de toda controversia dentro del Continente americano, agotando todos los medios posibles antes de tomar cualquier medida coercitiva.
- b) No automaticidad en la aplicación del Tratado.
- c) Diferencia de procedimientos para el caso de que el “agresor” fuera un Estado americano, y para el caso de una agresión de un país extracontinental, en que es indudable que peligrará en mayor grado la seguridad del Continente.
- d) No obligatoriedad del empleo de fuerzas armadas de ningún Estado, sin el consentimiento previo de sus respectivos gobiernos.
- e) Se concreta los casos típicos de “agresión”, sobre los cuales no hay discrepancias con la doctrina sustentada por principios jurídicos aceptados; ante otras posibles situa-

dones, pero de hecho bien definidas, se le da intervención al Órgano de Consulta con representación de todos los países signatarios.

- f) Se limita una “Zona de Seguridad Americana”, en que la defensa contra la “agresión” responde al mismo concepto como si fuese un ataque armado dentro del territorio de un Estado americano; dicha zona abarca todos los territorios sobre los cuales nuestro país ejerce la correspondiente soberanía.
- g) Se establece la cláusula de denuncia como derecho propio de cada uno de los países signatarios, significando con ello que la solidaridad expresada debe tener una flexibilidad tal que si llegara el caso cabe la denuncia unilateral del Tratado.

CARTA DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS

El documento de referencia fue suscripto en la ciudad de Bogotá el día 30 de abril de 1948 y ha sido redactado ante la necesidad de que el Continente poseyese un instrumento que sistematizara las normas jurídicas que rigen las relaciones de los países que lo integran.

En consecuencia, dicha Carta agrupa el conjunto de normas, dispersas antes en distintos tratados, convenciones, resoluciones, etcétera, que tienden a coordinar los esfuerzos de los países para actuar dentro de una estructura común.

Su propósito es:

- a) Afianzar la paz y seguridad del Continente.
- b) Prevenir las posibles causas de dificultades y asegurar la solución pacífica de las controversias.
- c) Organizar la acción solidaria en casos de agresión.
- d) Procurar la solución de los problemas políticos, jurídicos y económicos que se susciten.
- e) Promover el desarrollo económico, social y cultural.

La Carta está estructurada en capítulos, evidenciando en cada uno de ellos el propósito que ha animado a los Estados signatarios.

Ellos responden a los siguientes conceptos:

Capítulo I.

Establece propósitos de solidaridad, cooperación, paz y justicia.

Capítulo II.

Refirma principios de respeto a la personalidad, soberanía e independencia de los demás Estados.

En concreto y en relación a nuestro tema de defensa del Continente, expresa:

- a) La agresión a un Estado americano constituye una agresión a todos los demás Estados americanos.
- b) Las controversias de carácter internacional que surjan entre dos o más Estados americanos deben ser resueltas por medio de procedimientos pacíficos.

Capítulo III.

Este capítulo ha sido dedicado a los derechos y deberes fundamentales de los Estados y expresa que los mismos son jurídicamente iguales, que disfrutan de iguales derechos y deberes, así como capacidad para ejercerlos; que no existe el derecho de intervención directa, sea cual fuere el motivo, en los asuntos internos intervención directa o indirecta, sea cual fuere el motivo, en los asuntos internos o externos de cualquier Estado.

En particular, sobre lo que es de nuestro tema, concreta:

Artículo 15º: “Ningún Estado o grupo de Estados tiene derecho de intervenir, directa o indirectamente, y sea cual fuere el motivo, en los asuntos internos o externos de cualquier otro. El principio anterior excluye no solamente la fuerza armada, sino también cualquier otra forma de ingerencia o de tendencia atentatoria de la personalidad del Estado, de los elementos políticos, económicos y culturales que lo constituyen.”

Artículo 16º: “El territorio de un Estado es inviolable; no puede ser objeto de ocupación militar ni de otras medidas de fuerza tomadas por otro Estado, directa o indirectamente, cualquiera que fuere el motivo, aun de manera temporal. No se reconocerán las adquisiciones territoriales o las ventajas especiales que se obtengan por la fuerza o por cualquier otro medio de coacción.”

Artículo 18º: “Los Estados americanos se obligan en sus relaciones internacionales a no recurrir al uso de la fuerza, salvo el caso de legítima defensa de conformidad con los tratados vigentes o en cumplimiento de dichos tratados.”

Artículo 19º: “Las medidas que, de acuerdo con los tratados

“ vigentes, se adopten para el mantenimiento de la paz y la seguridad, no constituyen violación de los principios enunciados en los artículos 15° y 17° .”

Capítulo IV.

Establece procedimientos pacíficos para solución de las controversias que puedan surgir.

En particular determina:

Artículo 20°: “Todas las controversias internacionales que surjan entre los Estados americanos serán sometidas a los procedimientos pacíficos señalados en esta Carta, antes de ser llevadas al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.”

Artículo 21°: “Son procedimientos pacíficos: la negociación directa, los buenos oficios, la mediación, la investigación y conciliación, el procedimiento judicial, el arbitraje y los que especialmente acuerden en cualquier momento las partes.”

Artículo 22°: “Cuando entre dos o más Estados americanos se suscite una controversia que en opinión de uno de ellos no pueda ser resuelta por los medios diplomáticos usuales, las Partes deberán convenir en cualquier otro procedimiento pacífico que les permita llegar a una solución.”

Artículo 23°: “Un tratado especial establecerá los medios adecuados para resolver las controversias y determinará los procedimientos pertinentes a cada uno de los medios pacíficos, en forma de no dejar que ninguna controversia que surja entre los Estados americanos pueda quedar sin solución definitiva dentro de un plazo razonable.”

Capítulo V.

Los dos únicos artículos del presente capítulo, que a continuación se transcriben, expresan normas sobre “Seguridad Colectiva”; sus conceptos están perfectamente definidos en el Tratado de Asistencia Recíproca.

Artículo 24°: “Toda agresión de un Estado contra la integridad o la inviolabilidad del territorio o contra la soberanía o la independencia política de un Estado americano, será considerada como un acto de agresión contra los demás Estados americanos.”

Artículo 25°: “Si la inviolabilidad o la integridad del territorio o la soberanía o la independencia política de cualquier Estado americano fueren afectadas por un ataque armado o por

“ una agresión que no sea ataque armado, o por un conflicto extracontinental o por un conflicto entre dos o más Estados americanos o por cualquier otro hecho o situación que pueda poner en peligro la paz de América, los Estados americanos en desarrollo de los principios de la solidaridad continental o de la legítima defensa colectiva, aplicarán las medidas y procedimientos establecidos en los tratados especiales existentes en la materia.”

Como puede observarse, la Carta contiene solamente normas jurídicas; las disposiciones de carácter político-militar fueron aceptadas en el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca anteriormente mencionado, y que es el documento llamado a resolver estas cuestiones.

En suma, la Carta es un pacto regulador de las relaciones entre los países signatarios que constituyen el Sistema Interamericano, resuelto desde el punto de vista jurídico.

Capítulos VI, VII y VIII.

En estos capítulos se establecen normas de cooperación entre sí, con el fin de solucionar problemas comunes y particulares de los países en su relación con los aspectos económicos, sociales y culturales.

Capítulos IX al XVIII.

En los presentes artículos se establecen los órganos del documento y las normas que rigen a los mismos, y que por su intermedio la Organización de los Estados Americanos realiza sus fines.

Dichos órganos son:

- a) La Conferencia Interamericana;
- b) La Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores ;
- c) El Consejo;
- d) La Unión Panamericana;
- e) Las Conferencias Especializadas, y
- f) Los Organismos Especializados.

El Sistema Interamericano tiene como característica fundamental, la práctica de reunir *en conferencias* a los representantes de las Repúblicas americanas para discutir los problemas de *interés común*.

Es así, que la cooperación internacional que se ha logrado materializar, lo ha sido a través de sucesivas conferencias en las que se determina la adopción de *principios* generales que delimitan la política panamericana y se conviene la *dirección* que ha de seguirse; —está previsto que la Conferencia Interamericana sea realizada cada cinco años—.

La *Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores*, que sirve de “Órgano de Consulta”, tiene por objeto el cambio de puntos de vista y “actuar con prontitud en situaciones de “ emergencia, cuando se vean amenazadas la paz, la seguridad o “ la integridad territorial de cualquiera de las Repúblicas americanas sea que el peligro provenga de acontecimientos que se “ desarrollen dentro o fuera del Continente”.

Se establece un “Comité Consultivo de Defensa” integrado con las más altas autoridades militares de los Estados americanos con el objeto de asesorar al “Órgano de Consulta” en los problemas de colaboración militar que puedan suscitarse con motivo de la aplicación de los tratados especiales existentes en materia de seguridad colectiva.

Las *Conferencias Especiales o Técnicas* tienen por fin considerar exclusivamente cuestiones técnicas, con el detenimiento necesario no posible en otras conferencias.

Finalmente, los otros organismos panamericanos complementan y hacen efectiva la labor de las conferencias, dan continuidad al movimiento, aplicando las conclusiones a que éstas arriban.

En definitiva y como síntesis de lo expuesto, la Carta de la Organización de los Estados Americanos es un documento suscrito por nuestro país, no para contraer compromisos políticos militares, sino para sistematizar los ya contraídos, reorganizar, mejorar y fortalecer lo existente, estructurando sobre normas jurídicas como se ha dicho, un convenio regulador de las relaciones de los países del Sistema Interamericano.

IX CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA. RESOLUCIÓN XXXIV

En el artículo 23°, capítulo IV, de la Carta de la Organización de los Estados Americanos, que responde al título de “Solución Pacífica de las Controversias”, está previsto que un tratado especial establecerá los medios y determinará los procedimientos para resolver por medios pacíficos las controversias que puedan surgir.

Con tal motivo, en el denominado “Tratado Americano de Soluciones Pacíficas” (o Pacto de Bogotá) se dio cumplimiento al artículo precitado, y en la IX Conferencia Internacional en que fue firmada por la delegación argentina la Carta de la Organización de los Estados Americanos, se firmó con reservas este nuevo instrumento de carácter jurídico que representa anhelos argentinos empeñosamente sostenidos a través de la vida internacional del país: la negociación directa, los buenos oficios, la mediación, la investigación y la conciliación, el procedimiento judicial y el arbitraje.

La delegación argentina firmó con reservas dicho instrumento, por considerar que la forma en que se habían articulado algunos procedimientos atentaba contra el derecho indeclinable de autodeterminación de los Estados soberanos.

Refiriéndonos ahora, en particular, a la Resolución XXXIV de la IX Conferencia Internacional Americana, corresponde destacar que la misma, al hacer referencia al “Comité Consultivo de Defensa” de la “Carta de la Organización de los Estados Americanos”, destinado a asesorar al “Órgano de Consulta” (Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores), en los problemas de colaboración militar en materia de defensa colectiva, establece:

- a) La conveniencia, a los fines de información por parte de los Estados americanos, de solicitarle a la “Junta Interamericana de Defensa” aquellas medidas tendientes a la seguridad colectiva del Continente.
- b) Que la “Junta Interamericana de Defensa”, continúe actuando como *órgano de preparación para la defensa colectiva contra la agresión*.
- c) Que la “Junta Interamericana de Defensa”, desempeñará las mismas funciones consultivas que pueda delegarle el “Comité Consultivo de Defensa” (órgano asesor del “Órgano de Consulta”).

Junta Interamericana de Defensa.

Relacionado con el tema que tratamos, ha surgido de la exposición llevada a cabo, este organismo que data de fecha anterior a la Carta de la Organización de los Estados Americanos y que, como se ha dicho, tiene por finalidad estudiar las medidas necesarias a la defensa del Continente, y actuar como órgano consultivo del Comité Consultivo de Defensa.

La Junta Interamericana de Defensa tuvo su origen en la Tercera Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas; dicha reunión se llevó a cabo entre el 15 y el 28 de enero de 1942 en la ciudad de Río de Janeiro.

A tal respecto conviene recordar que dicha reunión fue convocada a raíz del ataque de las fuerzas japonesas contra el territorio de los Estados Unidos y justificándose ante la situación que constituía una amenaza a la paz, la seguridad y la independencia futura del Continente americano.

Posteriormente, y como ya se ha dicho, en 1949 dicha Junta fue reorganizada de conformidad con la Resolución XXXIV de la IX Conferencia Internacional Americana.

Este órgano de preparación, destinado a recomendar las medidas que se juzguen necesarias para la defensa del Continente, responde a:

- 1º) Una comisión compuesta de* jefes militares nombrados por cada uno de los gobiernos de los países signatarios.
- 2º) Es dependiente de los gobiernos de los Estados americanos para consulta, preparación y recomendación en materia de defensa colectiva; no forma parte de la Organización de los Estados Americanos.
- 3º) Su propósito responde al desempeño como órgano de preparación y recomendación para la legítima defensa colectiva del Continente americano contra la agresión; realiza, además de las funciones consultivas que le competen, las de la misma índole que pueda delegarle el Comité Consultivo de Defensa establecido en el artículo 44º de las Carta de la Organización de los Estados Americanos, al cual ya nos hemos referido.

En definitiva, este organismo de asesoramiento ha evolucionado hasta constituirse en un órgano de preparación para la defensa continental, y sus funciones estarían condicionadas en cuanto al tiempo, en correspondencia a la tensión político-militar mundial.

Dependiendo dicha Junta de los gobiernos, las recomendaciones que formula deberán ser aprobadas por éstos, a los fines de la consecución de la defensa del Continente.

Resulta obvio mencionar que la tarea de esta Junta es planear la defensa del Continente, estableciendo entre los vecinos adyacen-

tes sectores de responsabilidades en aquellas zonas de interés común ; dichas naciones deberán establecer acuerdos y tomar las medidas preventivas de coordinación para concretar aquellas defensas del Sector Atlántico Sud, que involucra a su vez la protección del tráfico marítimo.

CUARTA REUNIÓN DE CONSULTA DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES

De acuerdo con la Carta de la Organización de los Estados Americanos, se llevó a cabo en Washington entre el 26 de marzo y el 7 de abril del año 1951 la Reunión de los Ministros de Relaciones Exteriores o por excepción sus respectivos delegados especiales.

El programa trazado por el Consejo de la Organización respondía a lo siguiente:

- I) Cooperación política y militar para la defensa de América y para prevenir y rechazar la agresión.
- II) Fortalecimiento de la seguridad interna.
- III) Cooperación económica de emergencia, relacionada con la producción y distribución para fines de defensa, así como los requerimientos de la economía interna de las Naciones americanas y programas de desarrollo económico.

En distintas sesiones, dicha reunión motivó sendas declaraciones; del Acta Final podemos resumir las principales, relacionadas con nuestro tema:

- 1º) Determinación por parte de los Estados americanos de permanecer inquebrantablemente unidos; reiteración de fe en la eficacia de los principios establecidos en la Carta de la Organización de los Estados Americanos.
- 2º) Recomendación de estudiar por parte de cada uno de los países signatarios, sus recursos y determinar las medidas posibles para contribuir a la defensa del Continente; especial atención al mantenimiento y desarrollo dentro de las respectivas fuerzas armadas, de su adiestramiento, organización y equipamiento, a fin de estar disponibles prontamente, no sólo para la defensa continental, sino para prestar servicios como unidad o unidades de las Naciones Unidas.

Con respecto a esta cláusula, nuestro país formuló una reserva, dejando claramente establecido que relacionado al empleo de las fuerzas armadas, ya sea en el orden mundial o en el continental, está condicionado a lo que resuelva el Congreso de la Nación conforme a los preceptos de la Constitución Nacional. Además, se dejó expresa constancia de que el gobierno no tomaría ninguna determinación, sin la expresa consulta y decisión del pueblo.

- 3°) a) Recomendación de la preparación militar de las respectivas naciones con el objeto de incrementar los recursos y refuerzos en aquellas de sus fuerzas armadas que se adapten a la defensa colectiva, como un medio de cooperación militar, en forma tal, sin perjuicio de la legítima defensa y de la seguridad interna, de estar prontamente disponibles para la defensa del Continente.
 - b) Encomendar a la Junta Interamericana de Defensa, que prepare al más breve plazo y mantenga al día en estrecho enlace con los gobiernos el planeamiento militar de la defensa común.
- 4°) Recomendación a los países signatarios, de no omitir esfuerzos para resolver por medio de negociaciones bilaterales directas y en el más breve plazo, las diferencias que amenacen sus relaciones amistosas.
- 5°) Que como aspiración continental de que desaparezca el coloniaje en América, se declara “no reconocer ni aceptar transferencias o intentos de transferir o de adquirir interés o derecho, directa o indirectamente en alguno de los territorios de este Continente bajo jurisdicción de Estados no americanos en favor de otra potencia extracontinental, cualquiera que fuese la forma empleada para realizarlo”.

A tal respecto, cabe agregar que en la Segunda Reunión de Consulta celebrada en La Habana en el mes de julio de 1940, los gobiernos suscribieron el “Acta de La Habana” en la cual se previeron medidas de emergencia para solucionar ante cualquier contingencia que por causa de la Segunda Guerra Mundial pudiera afectar el *status* de posesiones no americanas situadas en este hemisferio.

En la Segunda Reunión fue también suscripta la “Convención sobre Administración Provisional de Colonias y Posesiones Europeas en América”.

Nuestro país, con respecto a esta cláusula, reiteró las reservas que sobre la materia había efectuado en reuniones y conferencias anteriores y dejó expresa constancia de que esta resolución (la de la cláusula) no se refiere ni comprende a las Islas Malvinas, Islas Georgias del Sur, Islas Sandwich del Sur y tierras incluidas dentro del Sector Antártico Argentino, por formar parte del territorio argentino y estar comprendidas en su dominio y su soberanía.

- 6°) *a)* Que como fortalecimiento de la seguridad interna y en contra de la acción del comunismo internacional o de cualquier totalitarismo, se recomienda la adopción de medidas oportunas (leyes y reglamentos) adecuados para contrarrestar en cada país tales actividades subversivas con el fin de ser convenientemente prevenidas y sancionadas; en tal concepto se preverá el tránsito a través de las fronteras internacionales, etc.
- b)* Encomendar a la Unión Panamericana (órgano de la Carta de la Organización de los Estados Americanos) efectuar estudios técnicos sobre la definición, prevención y sanción como delitos del sabotaje y del espionaje; sobre prevención al abuso de la libertad de tránsito dentro del Continente; sobre la integridad y eficacia de los derechos de la persona y del sistema democrático de las instituciones, protegiéndolas de la traición y actos subversivos.

En los sucesivos capítulos, que responden a las distintas sesiones aprobadas en el Acta Final de la Cuarta Reunión, fueron tratados además los siguientes puntos:

- 1°) Medidas relativas a la conscripción militar de estudiantes, personal técnico y especializado.
- 2°) Fortalecimiento y ejercicio efectivo de la democracia, elaboración de proyectos y estudios relacionados con la preservación de la democracia en América; de los derechos y deberes del hombre.
- 3°) Mejoramiento del nivel social, económico y cultural de los pueblos de América, elaboración de planes y programas de acción.
- 4°) Mejoramiento económico y social de la clase trabajadora —recomendación sobre salarios— desempleo y progresiva elevación cultural, y de condiciones higiénicas y sanitarias.
- 5°) Mejoramiento del trabajador americano, recomendación.

- 6°) Desarrollo económico, cooperación financiera y técnica, así como en el suministro de maquinarias, equipos mecánicos, etc., con el propósito de modernizar la agricultura, aumentar la producción de alimentos, incrementar la industrialización, etc., coordinación de los respectivos planes, programas de desarrollo.
- 7°) Aumento de la producción y transformación de materiales básicos y estratégicos, medidas prácticas y aplicables para el aumento de la producción y transformación de materiales básicos y estratégicos.
- 8°) Producción, utilización y distribución de productos esenciales escasos —asignación de prioridades—, precios, controles de seguridad —asignación de prioridades—, grupos de estudios de materias primas escasas.
- 9°) Transportes —necesidad de colaboración— realización de estudios para la formulación, y recomendación en caso de emergencia de utilización equitativa y eficaz de facilidades interamericanas de transporte; estudios sobre fletes —seguros—, ajustes bilaterales y multilaterales para asegurar el movimiento de las exportaciones de los países proveedores de materias primas y productos alimenticios.
- 10°) Liquidación de stocks de emergencia, estudios sobre escasez y distribución de papel para periódico. Plantas de productos sintéticos. Plantas manufactureras y plantaciones de goma.

De todo lo expuesto y en síntesis sobre la Cuarta Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, debemos hacer resaltar:

- a) Que fue materializada ante el peligro creciente de la agresión internacional comunista (ataque armado sufrido por la República de Corea) y con el fin de considerar problemas de carácter urgente y de interés común para los Estados americanos.
- b) Que se establecieron recomendaciones, declaraciones y resoluciones concretas, atinentes a: la cooperación político-militar; a la seguridad interna de los países americanos; y a la cooperación económica de emergencia.
- c) Que ciertas medidas de restricción y de control de emergencia, deben ser tomadas como medidas transitorias exigidas por el esfuerzo de defensa común.

* * *

Con respecto a la cooperación político militar:

- Determina concretamente el apoyo positivo de los Estados americanos para proveer a la defensa colectiva del Continente, así como cooperar dentro de la Organización de las Naciones Unidas para prevenir y suprimir la agresión en otras partes del mundo.
- En tal concepto, impone a los países signatarios la necesidad de desarrollar la capacidad militar de conformidad con el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca y encomienda a la Junta Interamericana de Defensa el planeamiento militar de la defensa común.
- Se recomienda salvar, por arreglos pacíficos, las controversias pendientes mediante negociaciones directas y en el más breve plazo pone de manifiesto la necesidad de re-ver la legislación, relacionada con la conscripción militar, cuando ella afecta al intercambio provechoso de profesionales, técnicos y obreros especializados. Finalmente, se establece como aspiración continental, el que desaparezca el coloniaje en América, a la cual se declara la firme adhesión de las Repúblicas americanas.

* * *

Desde el punto de vista de la seguridad interna, se recomienda cumplir con los preceptos de:

- Mantener y estimular una efectiva política social, respetando los derechos y deberes del hombre.
- Condenar los métodos de todo gobierno que tiendan a suprimir los derechos y libertades políticas y civiles.
- Adoptar los medios necesarios para eliminar todo lo que tienda a subvertir, por la violencia, las instituciones de dichos países, a fomentar el desorden o perturbar en cualquier forma el derecho libre y soberano de los pueblos a gobernarse por sí mismos.

* * *

Con respecto a la cooperación económica de emergencia, se recomienda:

- Crear bases racionales que favorezcan el equilibrio y el desarrollo de las economías de las Repúblicas americanas.

- Establecer medidas aplicables para el aumento de la producción y transformación de materiales básicos y estratégicos.
- Descartar los controles de seguridad que repercutan desfavorablemente en las actividades de entidades privadas situadas en otro país.
- Prever normas, en cuanto a los elementos esenciales para la defensa común, así como las consultas sobre fijación de controles de precios y adaptación al principio de tratamiento nacional y de nación más favorecida.



El reclutamiento y la formación de los pilotos de caza de la aviación naval (*)

Por el Capitán de Corbeta Jean Eschbach

A la iniciación del conflicto mundial de 1939, la formación de los pilotos de la Aviación Naval francesa se hallaba asegurada por la Fuerza Aérea, en virtud de un decreto del año 1936. Después del armisticio de 1940 fueron clausuradas todas las escuelas de aviación, tanto en el territorio metropolitano de Francia como en África del Norte. La liberación de ésta, en 1942, permitió a la Fuerza Aérea volver a abrir sus escuelas, ubicadas en Marruecos. Sin embargo, la capacidad de éstas era sólo limitada, y no pudieron satisfacer solas las considerables necesidades que imponía la época de guerra. Fue entonces cuando Estados Unidos nos abrió las puertas de sus escuelas, y la Fuerza Aérea envió sus alumnos pilotos a los centros de instrucción de la Fuerza Aérea norteamericana, y la Aviación Naval a los de la Marina de Estados Unidos.

Con el establecimiento de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, la Marina pudo definir sus necesidades en materia de pilotos para los próximos años, a fin de obtener los efectivos requeridos por su Aviación Naval, para el cumplimiento de las misiones que le incumbirían tanto dentro del plan de la NATO como en el aspecto nacional.

Sería vano e innecesario explicar las razones por las cuales la Fuerza Aérea no pudo reiniciar entonces la formación de los pilotos de la Marina. Resultaba que las disposiciones del decreto de 1936 habían caducado y que la Marina se halla en la obligación, por una parte, de establecer íntegramente escuelas de aviación de un futuro inseguro, y, por otra, de recurrir a la Marina norte-

(*) De "Revue Maritime", de junio de 1956.

americana para que ésta absorbiera el excedente de alumnos de los establecimientos de instrucción franceses. Esta ayuda nos fue proporcionada dentro del plan del pacto de ayuda militar. En 1951, la Aviación Naval recibió así pilotos provenientes de las escuelas de la Fuerza Aérea y de las de la Marina, como así también de los establecimientos de la Marina norteamericana.

Debido a las diferencias que acusaban tanto los programas como los métodos de instrucción distintos, la formación de los pilotos fue muy desigual, y la capacitación de algunos de ellos dentro de las unidades operativas resultó ser larga y difícil. Esta situación estaba lejos de ser satisfactoria, y un mejoramiento de la misma sólo se podía prever en un futuro lejano e incierto.

Era necesario que la Marina recobrara la facultad de establecer escuelas de aviación según lo requirieran sus exigencias.

Un decreto del 4 de febrero de 1952 le reconoció esta facultad, otorgándole la responsabilidad de la formación completa de sus pilotos en sus propias bases-escuela, en las cuales desarrollaría sus propios programas de instrucción.

Desde ese momento, la Aviación Naval procedió a:

- Definir los programas de instrucción adecuados para el empleo futuro de los pilotos en las unidades operativas.
- Construir, en las bases-escuela que había elegido, la infraestructura necesaria para impartir la instrucción.
- Elegir y destinar los aviones-escuela adecuados para la realización de los programas.

Las necesidades

Las necesidades de la Aviación Naval en materia de pilotos han sido fijadas hasta 1960 en:

- 350 oficiales en actividad;
- 60 oficiales reservistas;
- 80 oficiales del escalafón complementario;
- 450 suboficiales;

o sea, 940 pilotos.

El ritmo de los reemplazos, en tiempos de paz, de este personal ha podido ser fijado con suficiente precisión. Los factores que intervienen en su determinación son los siguientes:

- La falta de capacidad demostrada durante la carrera.
- Los accidentes.

- Las bajas, al final del contrato o de la carrera.
- Los ascensos de suboficiales al grado de oficial.

La cuota de reemplazos, calculada y compensada a la luz de la experiencia, oscila alrededor de un 9 %. Por lo tanto, le corresponde a la Marina la formación de 85 pilotos por año, a saber:

- 25 oficiales en actividad.
- 10 oficiales reservistas.
- 50 suboficiales.

Los oficiales del escalafón complementario no se consideran aquí, puesto que ya han recibido su instrucción profesional como suboficiales.

El reclutamiento

Las escuelas de aviación reciben sus alumnos de tres fuentes de reclutamiento, que son las siguientes:

- El cuerpo de oficiales navales y el personal subalterno de la Marina.
- La escuela de aviación naval del personal subalterno.
- Los liceos y colegios de enseñanza secundaria, las facultades y las escuelas técnicas públicas y privadas.

Los oficiales de servicio activo, destinados a cumplir el curso de pilotos de la Aviación Naval, son elegidos actualmente entre los oficiales navales jóvenes. Una parte de éstos proviene directamente de la Escuela de Aplicación Naval, otros son elegidos entre los oficiales que hayan adquirido una mayor experiencia marítima, obtenida durante un período de servicio embarcado de uno o dos años, después de cumplido su destino a bordo del *Jeanne d'Arc*.

La proporción de oficiales así orientados hacia la Aviación Naval se eleva a un 30 % de las promociones que ingresaron en la Escuela Naval entre 1945 y 1950. Dicha proporción se estabilizará en un 25 % en las promociones siguientes. Ella implica un elevado nivel de vocaciones. Por lo tanto, es más que nunca necesario inculcar a los oficiales navales jóvenes el concepto de la importancia que reviste la Aviación Naval como parte integrante de una Marina moderna, y hacerles comprender, desde la iniciación de su carrera, la estrecha relación que existe entre las funciones del comandante de un avión naval y las del comandante de un buque, la necesidad de una formación inicial común para los unos y los otros, y, finalmente, la obligación, en la época actual y en la

profesión que han elegido, de poseer las condiciones fundamentales para las operaciones aéreas sobre el mar, condiciones éstas que sólo se pueden adquirir en forma efectiva mediante una permanencia más o menos prolongada en las formaciones aéreas operativas de la Aviación Naval.

El personal subalterno de la Marina, por su parte, proporciona todos los años algunos alumnos pilotos. Éstos pertenecen, en su mayoría, al personal contratado, y ya han recibido instrucción en otra escuela especializada; para poder presentar su solicitud como piloto, deben tener, ya sea la edad requerida, o bien poseer el nivel de instrucción general exigido.

La Escuela del Personal Subalterno de la Aviación Naval es una institución de creación reciente que, al igual que las demás escuelas del personal subalterno, pertenece a la categoría de las escuelas preparatorias de la Marina, y cuya finalidad es “proporcionar personal contratado de largo período de servicio, bien adiestrado, y cuadros de suboficiales”.

Esta escuela funciona en la base de Saint Raphael. Al término del año de instrucción, orienta sus alumnos hacia las cuatro especialidades: piloto, navegante aéreo, operador de radar de aeronáutica y contralor de aeronáutica; únicamente las dos primeras implican tareas de vuelo. El reclutamiento de suboficiales pilotos en esta fuente es actualmente muy escaso: alrededor del 15 % de los efectivos de la escuela. Las severas condiciones de capacidad física impuestas en esta especialidad son la causa de la eliminación de una gran cantidad de alumnos.

Finalmente, otra forma más de reclutamiento permite prestar servicios como piloto de aviación en la Marina: se trata del reclutamiento por contrato directo, ya sea como alumno aspirante de reserva, o bien como mariner.

Los alumnos aspirantes de reserva son reclutados dos veces por año, en abril y en octubre, únicamente con títulos universitarios. Los contratados como marineros son reclutados durante todo el año, cíclicamente con las necesidades. La edad mínima es de 18 años, exigiéndose así un nivel de conocimientos generales correspondiente a la primera parte del bachillerato.

La selección

¿A qué se debe esa variedad en las fuentes de reclutamiento? Se justifica por la consideración de que, siendo muchos los que sienten vocación por esta profesión, bien pocos llegan a dedicarse a ella.

El conjunto de cualidades exigidas a un piloto se halla pocas veces reunido en una misma persona.

La primera condición requerida para ser admitido en la Escuela de Aviación es la de ser mayor de 18 años. Antes de esta edad, los jóvenes, que aún se hallan en el desarrollo físico de la adolescencia, no poseen la resistencia física y la estabilidad emotiva que son necesarias para poder someterlos al adiestramiento con buenas probabilidades de éxito. Más allá de los 25 años, disminuye la capacidad de adaptación, y la educación de los reflejos es más difícil. La Marina elige sus pilotos sólo entre los jóvenes que, por principio, no sobrepasan esa edad.

Si se considera que las admisiones a la Escuela Naval consisten, en su gran mayoría, de jóvenes de 19 y 20 años, se comprende que, para satisfacer esta condición, la selección de los futuros oficiales aviadores sólo se puede efectuar cada año en dos o, como máximo, en tres promociones.

La segunda condición exigida a los futuros pilotos es una excelente instrucción, especialmente en las asignaturas científicas. La instrucción teórica, impartida a los pilotos en navegación, aerodinámica, meteorología, transmisiones, el equipo de los aviones, exige, para ser efectivamente asimilada, una sólida instrucción general básica, correspondiente al nivel de la primera parte del bachillerato clásico.

Esta condición no interviene en la selección de los oficiales del servicio activo, y prácticamente no ejerce influencia alguna sobre el reclutamiento de los oficiales reservistas, pero elimina, en un principio, a una gran cantidad de candidatos que, desde su temprana juventud, soñaron con surcar el aire, piloteando un poderoso avión a chorro, pero que se entusiasmaron exclusivamente, y en forma prematura, de las epopeyas de los “caballeros del aire” o de los conceptos de vulgarización de la aviación, a expensas de los cursos de geometría, álgebra y física.

La Escuela de Personal Subalterno permite completar el adiestramiento de parte de éste, una vez que ha finalizado la instrucción de segunda, para llevarlo al nivel de ingreso a la Escuela de Aviación. El límite máximo de edad, fijado en 19½ años para el ingreso a dicha escuela, elimina definitivamente a gran cantidad de postulantes.

A esta preselección por edad y por el nivel de conocimientos generales, se agrega la selección propiamente dicha, a saber, el examen médico. Éste abarca dos aspectos netamente diferentes:

— La conformación física.

— El comportamiento psíquico y el carácter.

La primera prueba que se debe aprobar es la de la aptitud física.

El mejoramiento extraordinario de los aviones de guerra, registrado durante los últimos diez años, los perfeccionamientos de los equipos instalados en los mismos (los equipos de navegación, el armamento), han conducido a una mayor severidad en los exámenes de aptitud física impuestos al personal al que se ha de confiar dichos aviones. Las alturas, las velocidades y las aceleraciones cada vez mayores, someten al cuerpo humano a elevadas cargas, a pesar de los recursos que se han podido desarrollar para atenuar sus efectos (carlingas herméticas, dispositivos antigás). Además, las exigencias físicas a las que debe responder el piloto son particularmente severas.

Los médicos encargados de controlar esta aptitud se hallan tanto en territorio metropolitano francés como en África del Norte, en centros de exámenes del personal navegante. La Marina posee su propio centro en Tolón.

Al examen de aptitudes físicas se agrega otro de aptitud psicológica, tomado por neuropsiquiatras y especialistas psicólogos. Estos exámenes tienen la doble finalidad de:

— Eliminar los candidatos cuyos conocimientos teóricos, frecuentemente adquiridos en cursos acelerados de bachillerato, constituyen un factor limitante, y que por tal razón no se hallan en condiciones de asimilar normalmente los conocimientos teóricos que debe poseer un piloto.

— Eliminar los candidatos cuya emotividad excesiva, incapacidad, falta de voluntad y de perseverancia, insuficiente capacidad de apreciación, permiten prever que no podrán cumplir en forma satisfactoria el adiestramiento, o que aún, tarde o temprano, sufrirán un accidente.

La Marina posee dos centros especializados en la selección particular del personal navegante: uno se encuentra en Tolón, cerca del Centro de Exámenes del Personal Navegante, ya mencionado, y el otro se halla en la base aeronaval de Khouribga, en Marruecos. Este último está encargado muy especialmente del control de la selección inicial, durante la permanencia de los alumnos en las escuelas.

Esta selección psicotécnica, que se basa en la consideración

de la personalidad de los individuos, es muy discutida y tiene adversarios tenaces.

En efecto, pareciera arbitrario cerrar el acceso a una carrera sobre la base de elementos y pruebas que sólo tienen un valor predictivo. Pero los resultados obtenidos confirman que se justifica la adopción del método de selección psicotécnico.

El estudio de la cantidad de egresados de las escuelas de aviación después de la implantación de este método, demuestra una regresión muy definida de la eliminación de alumnos, y justifica, en opinión de la Marina, la selección inicial. Esas eliminaciones, que constituían un 50 % de los contingentes que ingresaban en la escuela de aviación, en el transcurso de 18 meses, sólo alcanzan ahora un 20 % de los alumnos. En cambio, la selección que implica el examen médico elimina actualmente de las escuelas de aviación al:

- 75 % de oficiales y
- 80 % de los otros candidatos examinados.

La formación de los pilotos de la Aviación Naval

De todos los cuerpos especializados que integran la Marina, es el de los pilotos de la Aviación Naval el que, por mucho, requiere el adiestramiento más largo y más oneroso.

La duración total de los cursos es de 20 meses, sin contar las licencias anuales. La formación de un piloto implica un gasto de 20 millones de francos, como mínimo. Estas cantidades justificarían por sí mismas el cuidado con el que se realiza la selección inicial.

Los programas de instrucción han sido preparados a partir de los programas que se hallan en vigencia en la Fuerza Aérea francesa y en la Aviación Naval norteamericana. Aquéllos tienen en cuenta los conocimientos especiales exigidos a los aviadores navales, en materia de navegación aérea sobre el mar, los equipos de detección especiales, las comunicaciones navales, la identificación de buques, las misiones y la organización de la Aviación Naval. La instrucción en tierra y en vuelo son impartidas simultáneamente. Su desarrollo se verifica en cuatro fases:

- La instrucción anterior a las prácticas de vuelo.
- La instrucción de vuelo.
- La instrucción especializada.
- La instrucción de aplicación en aviones de guerra.

La instrucción anterior a la práctica de vuelo

Se observó en los países que poseen escuelas de aviación, que los alumnos sufrían, desde la iniciación de las prácticas de vuelo, una fatiga física y una tensión nerviosa tales que les resultó difícil asimilar al mismo tiempo una instrucción teórica intensa. La solución que halló general aceptación fue la de concentrar en una fase inicial, anterior a las prácticas de vuelo, una gran parte de la instrucción en tierra, a fin de que los alumnos aprovecharan esta instrucción más plenamente.

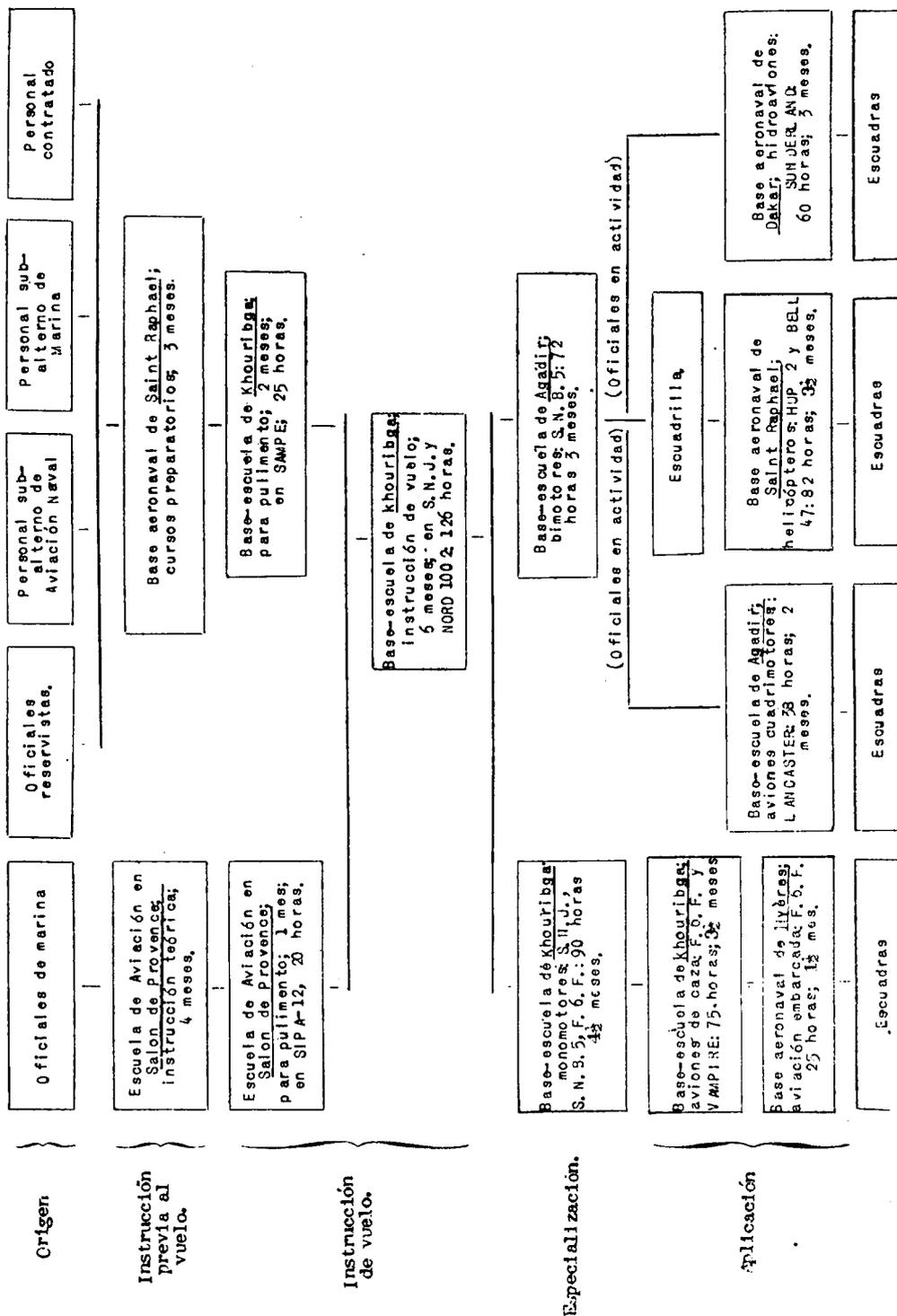
La fase de instrucción anterior a las prácticas de vuelo tiene, en la Aviación Naval, una duración de cuatro meses para los oficiales del servicio activo, y de tres meses para los demás alumnos aviadores.

Los oficiales del servicio activo adquieren durante este período los conocimientos esenciales requeridos para obtener el brevet de oficial de la especialidad. Las asignaturas que integran este período de enseñanza, son las siguientes.

- Aerodinámica.
- Mecánica del vuelo.
- Material: aviones, motores, equipos del avión.
- Equipos de detección instalados en el avión.
- Tiro y bombardeo aéreos.
- Medicina aeronáutica.
- Fotografía aérea.
- Meteorología.
- Idioma inglés, en cuanto a la terminología técnica pertinente.
- Organización de la Aviación Naval y además la de la Fuerza Aérea.
- Reglamentos administrativos y de mantenimiento del material en la Aviación Naval.
- Utilización táctica del material de vuelo.

En total comprende 510 horas de instrucción, distribuidas entre conferencias, trabajos prácticos relativos al material de demostración y visitas a centros de experimentación, fábricas y bases aéreas operativas.

Los aspirantes de la reserva y los alumnos pilotos, que no sean oficiales, tienen, en relación a éstos, la desventaja de no haber recibido antes de su ingreso en la escuela, prácticamente, ningún adiestramiento militar o naval previo, el cual les es im-



partido al mismo tiempo que el adiestramiento puramente aeronáutico, cuyo nivel no puede alcanzar al del proporcionado a los oficiales en actividad. Las materias que se dictan antes de la iniciación de las prácticas de vuelo son las siguientes:

- Navegación.
- Meteorología.
- Aerotecnia (aviones, motores, instrumentos).
- Medicina aeronáutica.
- Mecánica del vuelo.
- Idioma inglés, según métodos de enseñanza acelerada.
- Reglamentos de la Marina y de la Aviación Naval.

Las conferencias y las clases de trabajos prácticos se alternan con clases al aire libre: educación física, adiestramiento con armas individuales y en maniobras en formación cerrada o en campo, adiestramiento en la maniobra de embarcaciones a remo y de vela* Todo ello representa un total de 360 horas de instrucción.

La instrucción de vuelo

En esta fase, el alumno piloto efectúa sus primeros vuelos bajo la supervisión de un instructor. Durante el período que comprende esa fase, cada instructor tiene a su cargo tres alumnos. El avión utilizado es económico y resistente, de reducida o mediana potencia, de escasa carga alar.

Las primeras 25 horas de vuelo constituyen lo que se ha dado en llamar “pulimiento”. El alumno efectúa sus primeros vuelos independientes alrededor del aeródromo, después de haber cumplido de 13 a 20 horas de doble comando. Durante ese período de pulimiento, que se prolonga por espacio de dos meses, se producen alrededor de un 30 % de las eliminaciones. El promedio mensual de 12 a 13 horas de vuelo por alumno permite realizar, en esta fase, una intensa instrucción en tierra.

Le sigue un período de seis meses, durante el cual los alumnos efectúan prácticas de vuelo de un total de 130 horas; de éstas, 25 horas las realizan en vuelos sin acompañante. En esta etapa se desarrollan las diferentes fases de instrucción en el siguiente orden:

- Vuelos diurnos de práctica, realizados con el avión de instrucción, cuando éste no es el avión-escuela utilizado para el “pulimiento”.

- Vuelos de perfeccionamiento.
- Vuelos de acrobacia.
- Vuelos en formación.
- Vuelos a ciegas.
- Prácticas de vuelos nocturnos.
- Vuelos de navegación.

A partir de la fase que comprende los vuelos de acrobacia, se trata de asignar sólo dos alumnos a cada instructor, y la frecuencia de los vuelos pasa a ser de 20 horas mensuales. Los alumnos, que se dedican de lleno a los vuelos y la preparación de éstos, sólo reciben una instrucción en tierra intermitente y orientada más hacia los aspectos prácticos que los teóricos.

Esta instrucción en tierra, impartida durante los ocho meses que abarca la instrucción inicial de vuelo, totaliza 250 horas para los oficiales en actividad y 380 horas para los demás alumnos pilotos. Comprende las siguientes materias:

- Navegación aérea (instrucción teórica complementaria y numerosas clases de trabajos prácticos, sobre cartas).
- Meteorología (instrucción teórica complementaria, aplicación a la aviación, lectura de cuadros sinópticos, determinación de los itinerarios de vuelos en función de las condiciones meteorológicas).
- Mecánica del vuelo (las fuerzas que actúan sobre los aviones durante las diversas posiciones de vuelo, cualidades de vuelo, radios de acción, autonomía).
- Seguridad en el aire.
- Comunicaciones (medios, formas de transmisión de mensajes, reglamentos, trabajos prácticos relacionados con los equipos instalados en los aviones, enseñanza de la interpretación de señales).
- Radionavegación (estudio de la propagación de las ondas, y de las instalaciones radioeléctricas como ayudas de la navegación aérea).
- Control aéreo (la interceptación aérea, reglas de circulación, funcionamiento de los organismos de control).
- Estudio de la terminología técnica inglesa.
- Estudio detallado de los aviones-escuela utilizados.

Las clases de instrucción en el aparato de adiestramiento utilizado para practicar el vuelo a ciegas, preceden los vuelos reales

de esta naturaleza, y permiten a los alumnos asimilar más fácilmente los procedimientos de la radionavegación. Aquellos alumnos que no han recibido un adiestramiento militar antes de ingresar en la Escuela de Aviación, en principio los aspirantes de la reserva y los contratados, complementan su instrucción en este aspecto. Finalmente, todos los alumnos, sean o no oficiales, dedican tres horas semanales a los deportes y la educación física.

Este período inicial, en el que el programa de vuelo es común para todos los alumnos, permite dividir a éstos en dos categorías, de acuerdo con sus capacidades, a saber:

— La categoría “aviación embarcable”, que se especializará en el avión monomotor, y que comprende la aviación de caza y de lucha antisubmarina de portaaviones.

— La categoría “aviación costera”, que se especializará en el avión bimotor, y que comprende la aviación antisubmarina basada en tierra, de mediano y gran radio de acción, los hidroaviones y los helicópteros.

La instrucción especializada

Constituye, en esencia, un período de instrucción de vuelo. Se siguen efectuando algunos cursos teóricos y ejercicios prácticos, con el fin de lograr una mejor asimilación del programa de vuelos, y para complementar los conocimientos aeronáuticos ya adquiridos.

Finalizado este período, los alumnos deben poder cumplir las funciones de comandante de un avión en condiciones de vuelo normales, unos en aviones monomotores de la categoría de los aviones de guerra, y otros en aparatos bimotores del tipo del avión de enlace.

La *especialización en “monomotores”* insume cuatro meses y medio, con veinte horas de vuelo mensuales por alumno. Actualmente comprende:

— Un adiestramiento avanzado en el avión-escuela de instrucción inicial (vuelos en formación, ejercicios de combate aéreo, vuelos a ciegas con ejercicios de irrupción, vuelos de navegación y vuelos nocturnos con mala visibilidad).

— Un adiestramiento en vuelos a ciegas en aviones bimotores livianos, permitiendo la utilización de una extensa gama de ayudas radioeléctricas durante el vuelo y el aterrizaje.

— Un adiestramiento elemental en aviones de guerra mono-plazas.

La *especialización en "bimotores"* insume tres meses. A los vuelos, más frecuentes, corresponde un promedio de 25 horas mensuales por alumno. El programa abarca:

- El adiestramiento en vuelos a ciegas.
- El vuelo nocturno en bimotores.
- El adiestramiento en vuelos nocturnos y diurnos de navegación.

A las horas de vuelo como piloto deben agregarse muchas decenas de horas como navegante en los vuelos realizados con bimotores, sea cual fuere la especialización de los alumnos.

La instrucción impartida en tierra consta de:

- Ejercicios prácticos de navegación.
- Un profundo estudio de los nuevos aviones-escuela utilizados (el motor, los equipos, las cualidades de vuelo, las normas de empleo).
- Ejercicios prácticos de identificación de aviones y de buques.
- Estudio teórico del motor turborreactor y del turbohélice.
- Estudio del armamento del avión.
- Estudio de los principios de maniobra de la aviación de caza o de la aviación antisubmarina, según la especialización (estudio sumario, completado durante el período de instrucción de aplicación).

Finalmente, antes de efectuar los vuelos a ciegas, se imparte instrucción en el aparato de adiestramiento correspondiente.

Los alumnos reciben su brevet de aviador, habiendo aprobado los exámenes que se toman al final de cada uno de los períodos de instrucción precedentes.

La instrucción de los pilotos aún no ha terminado, y lo estará recién cuando se hayan compenetrado de los principios de la maniobra en las operaciones aéreas. Estos conocimientos mencionados en último término los adquieren durante los períodos especiales denominados "de aplicación".

La instrucción de aplicación

Un piloto que acaba de recibirse como tal, con unas 250 horas de vuelo, seguramente podrá prestar ciertos servicios, ya sea en una escuadrilla de aviones auxiliares como aviones blanco, o aviones livianos de enlace, o en una escuadra de aviones pesados, en

calidad de copiloto, para obtener experiencia bajo la dirección de un comandante de avión confirmado; pero, para llegar a ser primer piloto de un avión de guerra, debe aprobar los cursos de una escuela especializada. En Francia existen cinco de éstas:

- La escuela de aplicación de aviones de caza.
- La escuela de aplicación de aviación embarcada.
- La escuela de aplicación de aviones cuatrimotores.
- La escuela de aplicación de hidroaviones.
- La escuela de aplicación de helicópteros.

La *escuela de aplicación de aviones de caza* imparte actualmente una instrucción sobre los aspectos operativos, que es mucho más amplia que la de las demás escuelas de aplicación, ya que el perfeccionamiento en materia de capacidad de vuelo de los alumnos que en ella ingresan, en la mayoría de los casos no es indispensable. Los aviones de caza, aun los más modernos, sean a hélice o a chorro, son aviones cuya conducción es menos compleja y exige menos experiencia que los aviones terrestres o los hidroaviones pesados, o aun los helicópteros medianos. Además, todos los aviadores que se han especializado en aviones que pueden ser embarcados, deben seguir los cursos de la escuela de aplicación de aviones de caza, una vez que han obtenido su brevet.

El adiestramiento comprende ejercicios de interceptación, de ataque, de apoyo aéreo, de tiro de ametralladora y cañón contra objetivos terrestres y blancos remolcados, de lanzamiento de cohetes y de bombardeo en semipicada, algunos vuelos a ciegas, vuelos de patrullaje y ejercicios de navegación sobre el mar, vuelos a gran altura, y nocturnos. Estos vuelos totalizan por alumno: 46 horas en avión de caza a hélice; 28 horas en avión de caza a chorro.

Puede resultar sorprendente la importancia que se ha dado al avión a hélice en este adiestramiento, pero ella se justifica por el hecho de que las escuadrillas de caza y ataque embarcadas que posee la Aviación Naval están aún integradas por aviones de este tipo de propulsión.

Habiendo aprobado los estudios en la escuela de aplicación de aviones de caza, los aviadores pasan a la *escuela de aplicación de aviación embarcada*.

En esta escuela siguen un adiestramiento intensivo en materia de aterrizajes sobre cubiertas simuladas, realizados en tierra. Cada alumno debe efectuar un total de 100 a 180 de estos aterrizajes, para obtener la práctica y adquirir las reacciones automáticas a

las indicaciones del oficial de aterrizaje en cubierta. Este período finaliza con la realización de ocho aterrizajes en la cubierta de un portaaviones.

La *escuela, de aplicación de aviones cuatrimotores* proporciona a los aviadores la capacitación que les permite llegar a ser comandantes de un avión grande.

Los oficiales ingresan a esta escuela después de haber obtenido el brevet de piloto. El personal subalterno, más joven que los oficiales cuando reciben el brevet de piloto, no poseen en ese momento la madurez y el equilibrio espiritual necesarios para la conducción de un avión grande y complejo, cuya tripulación puede llegar a los 12 hombres. Además tampoco pueden ingresar en la escuela de aplicación de aviones cuatrimotores antes de haber prestado servicios durante dos años en una unidad en la que puedan aumentar su experiencia aeronáutica.

La instrucción de vuelo impartida en esta escuela es actualmente, en esencia, una instrucción del piloto. Dentro de poco tiempo comprenderá también una instrucción operativa elemental.

La instrucción teórica se basa en la lucha antisubmarina, en los equipos de detección, en las comunicaciones durante las operaciones. Los alumnos pilotos practican la navegación en un aparato de adiestramiento especial.

La *escuela de aplicación de hidroaviones* utiliza hidroaviones pesados; al igual que la precedente, recibe sus alumnos de entre el personal que tiene una práctica de vuelo de uno a dos años, adquirida después de la obtención del brevet, con la excepción de los oficiales.

Cumple una doble finalidad:

— Adiestrar los pilotos de hidroaviones en los amarajes, los decolajes, y la maniobra sobre el agua, que requieren una técnica especial y también un sentido marineró bien desarrollado.

— Proporcionar a los alumnos las primeras bases para la realización de operaciones aéreas, mediante vuelos sobre el mar, durante los cuales participan en la navegación y en la interpretación de las comunicaciones y del radar.

La instrucción teórica es equivalente a la que se imparte en la instrucción en aviones cuatrimotores.

La última de las *escuelas de aplicación* es aquella en la que se adiestra a ciertos pilotos en el vuelo en helicópteros.

Si bien la conducción de estos aparatos tiene sólo escasa re-

lación con la de los aviones convencionales, la Marina reserva la conducción de helicópteros a los pilotos de aviones que ya han demostrado su capacidad profesional.

Esta selección puede resultar sorprendente. Si la Aviación Naval ha optado por este procedimiento, después de muchos años de vacilaciones, se lo debe a una experiencia que sólo ella posee en toda Francia. Ha quedado demostrado que “si un buen piloto de avión llega a ser rápidamente un buen piloto de helicóptero, un mal piloto de avión jamás podrá ser un piloto regular de helicóptero”.

El término genérico “helicóptero” abarca, en efecto, una gran variedad de aparatos de todos los tamaños. El helicóptero liviano, de ningún valor militar, puede ser considerado avión de turismo; en cambio el helicóptero mediano monorrotor o birrotor, de 2 a 3 toneladas, equipado con un motor de 500 a 600 CV, requiere para un efectivo empleo operativo, un piloto experto y de buena capacidad de apreciación, que haya adquirido un adecuado “sentido del aire”, que sólo se obtiene en el transcurso de numerosas horas de vuelo en el avión convencional. Estos requisitos son aún más acentuados en el caso de los helicópteros pesados.

En la escuela de aplicación de helicópteros, los pilotos son adiestrados en cuatro meses.

El adiestramiento en vuelo se efectúa en helicópteros livianos monorrotores, y en helicópteros medianos birrotores.

Los vuelos realizados se integran de 50 horas de vuelo con doble comando y sin acompañante, en vuelo estacionario, la iniciación de la traslación, las autorrotaciones, etc., y 7 horas se dedican al vuelo nocturno. En un período complementario de instrucción operativa de 30 horas, se estudia el vuelo sobre terreno accidentado, decolajes, amarajes, descenso sobre el agua con flotadores, vuelo con camillas suspendidas a los costados, transporte de cargamentos, salvamento en tierra y en el mar y ascenso vertical.

La instrucción teórica comprende:

- La aeronámica de las paletas giratorias.
- Las misiones de salvamento y de lucha antisubmarina, que deben o habrán de realizar los helicópteros.
- La cooperación entre los helicópteros y los buques de ultramar.

La creación de las Escuelas de Aviación

Todas estas escuelas tienen características especiales, y su creación en el territorio metropolitano y en la Unión francesa se ha verificado según un plan coherente.

La mayoría de ellas se encuentran en Marruecos. En esta región se encuentra también una parte de las escuelas de la Fuerza Aérea. Ello tiene sus razones; en efecto, Marruecos reúne las siguientes ventajas:

- Un clima excepcional, gracias al cual la cantidad de días de vuelo es especialmente elevada;
- una actividad aérea comercial limitada a unas franjas periféricas, de escasa densidad, al sur de Casablanca, dejando extensos espacios aéreos a la entera disposición de los aviones-escuela;
- se halla en una posición apartada, que adquiriría su pleno valor en tiempos de guerra.

La base-escuela de Khouribga es la más importante de todas. Absorbe actualmente el período de instrucción de vuelo, el de instrucción especializada en aviones “monomotores”, y el de aplicación en aviones de caza. En el momento en que se lo permitan sus instalaciones, también se encargará de la instrucción especializada en aviones bimotores. El plan para 1960 prevé, para esta escuela, una cuota anual de 30.000 horas de vuelo.

La base-escuela de Agadir adiestrará, en el período de la aplicación, todos los pilotos destinados a tripular los aviones anti-submarinos, tanto embarcados como costeros. Ha sido elegida en razón de su ubicación costera, que permite la realización de vuelos sobre el mar, tanto de navegación como de adiestramiento táctico.

Los alumnos pilotos se benefician, por otra parte, por los equipos especiales de adiestramiento con los que cuenta para las prácticas de navegación, de detección con radar o por boyas sonoras, los que se han provisto para la formación de especialistas aéreos, no de pilotos, cuya instrucción se realiza igualmente en Agadir.

La base aeronaval de Dakar, centro principal de las unidades de hidroaviones franceses, posee una flotilla operativa y la escuela de aplicación de hidroaviones.

En el sur de Francia, sobre la costa del Mediterráneo, la *base de Hyères*, base tradicional de la aviación de portaaviones, tiene a su cargo la escuela de aplicación para la aviación embarcada.

Finalmente, en la *base de Saint Raphael* se encuentra la escuela de aplicación de helicópteros, la escuela del personal subal-

temo de la Aviación Naval y se dictan los cursos preparatorios para pilotos, navegantes, controles y operadores de radar de aeronáutica. Los jóvenes alumnos de la escuela del personal subalterno y de los cursos preparatorios, viven allí en un ambiente aeronáutica muy favorable para su formación, gracias a la proximidad, en la misma base, de las escuadrillas del Centro de Experimentación que posee modelos de diversos tipos de aviones y helicópteros que la Marina tiene en servicio.

Los oficiales en actividad, aspirantes al brevet de piloto, reciben su instrucción anterior a las prácticas de vuelo en la Escuela de Aviación de Salon-de-Provence. La enseñanza de las asignaturas comunes a la Fuerza Aérea y la Aviación Naval les es impartida por oficiales de aquélla. Los jóvenes oficiales de Marina llegan así también a conocer y a apreciar el personal de un arma con la que en el transcurso de su carrera tendrán frecuentes oportunidades de cooperar.

El material aéreo de escuela

Cuando se definen las necesidades en materia de cantidad y calidad, se pueden trazar los planes y programas en forma armónica para alcanzar los objetivos deseados. También se deben poseer los tipos de aviones que permitan realizar dichos programas, como asimismo disponer de una cantidad suficiente de ellos. Esto no siempre ocurre. Por ello, es necesario hallar una solución conciliatoria entre los programas, los planes y la cantidad de aviones.

Los aviones y los hidroaviones

Los aviones-escuela de la Aviación Naval, que actualmente se hallan en servicio, pueden dividirse en tres grupos:

- Los que han sido diseñados expresamente para las prácticas de vuelo.
- Los que se pueden emplear como aviones-escuela y como aviones de enlace.
- Los que en un principio han sido diseñados como aviones de combate pero que, más o menos anticuados, han sido retirados de las unidades operativas, o lo serán dentro de un futuro próximo.

Al primer grupo pertenecen los siguientes aviones:

El *Stampe*; avión de construcción francesa, destinado a la fase de “pulimiento”, liviano, resistente, provisto de un tren de aterrizaje fijo y un motor de escasa potencia (140 CV). Su ex-

trema simplicidad, y sus limitadas posibilidades no permiten utilizarlo en forma efectiva después de cumplidas las primeras 25 horas de vuelo.

El *S.N.J.* o *T.6*; avión adecuado para las prácticas iniciales de vuelo y de especialización. Ha sido hasta ahora el avión standard utilizado por la Marina y la Fuerza Aérea norteamericanas. Es empleado en numerosas escuelas extranjeras. Posee todas las características de un avión a hélice moderno, está equipado para el vuelo a ciegas y se pueden realizar con él vuelos de acrobacia. Su motor de 550 CV tiene un consumo de combustible relativamente elevado. Además, existe la tendencia de reemplazar este avión en la fase de las prácticas de vuelo iniciales, por otro de potencia menor y, en la fase de especialización, por un avión de mejores cualidades de vuelo y mayor carga por metro cuadrado.

Al segundo grupo pertenecen los siguientes aviones:

El *Nord 1002*; avión de construcción francesa, diseñado como avión de enlace, es de doble comando y tiene los asientos de los pilotos dispuestos uno al lado del otro. De líneas aerodinámicas y alas largas, debe ser piloteado con suavidad y precisión, pero no tiene la resistencia exigida a todo avión-escuela. Su motor de 220 CV tiene escaso consumo de combustible. También se lo utiliza como avión de adiestramiento en el vuelo a ciegas y de navegación, durante la fase de instrucción que comprende las prácticas iniciales de vuelo.

El *S.N.B.5* o *Beechcraft*; se trata de un avión de construcción norteamericana, bimotor, de radio de acción mediano. Puede transportar ocho personas. Ha resultado ser un excelente avión-escuela, y es ampliamente utilizado como tal por la Marina norteamericana. La Aviación Naval francesa lo emplea en el desarrollo de todo el programa de especialización en aviones bimotores, como asimismo en el programa de vuelos a ciegas, correspondiente a la especialización en aviones monomotores. Permite enseñar a los alumnos el ciclo completo de los métodos de la radionavegación y la aproximación con visibilidad escasa, lo que es imposible en un avión monomotor.

El tercer grupo está integrado por los siguientes aviones:

El *F.6-F.* o *Hellcat*; veterano de la guerra del Pacífico y de la guerra en Indochina, es un avión de caza y de ataque, monoplaza, de construcción norteamericana. Fue retirado de las unidades operativas de la Marina norteamericana, y no fue mantenido en servicio en la Aviación Naval, excepto para ciertas necesidades

especiales de la guerra en Indochina. Puede aterrizar en portaaviones y está armado con ametralladoras, bombas y cohetes. Su resistencia y su simplicidad de manejo hacen de él un excelente avión-escuela, que puede ser empleado como tal desde la fase de especialización, y que permite, en la fase de aplicación a la caza, desarrollar todo el programa de ataque, de combate aéreo y de empleo de armas. Es igualmente empleado en la escuela de aplicación a la aviación embarcada, debido a la facilidad con que puede aterrizar en portaaviones.

El *Vampire*; de origen inglés, es el único avión a chorro empleado actualmente en las escuelas de la Marina. Se lo ha descartado como avión de intercepción debido a insuficiencias de techo, de velocidad de ascenso y de velocidad en vuelo horizontal. Si bien es monoplace, permite a los alumnos de la última fase de la aplicación a la caza, realizar vuelos sin haber volado anteriormente en aviones a chorro de doble comando. Los pilotos efectúan con este avión algunos vuelos de combate aéreo, navegación y adiestramiento de armas.

El *Lancaster*; bombardero inglés, cuatrimotor, es un veterano de la Segunda Guerra Mundial. Varias escuadras antisubmarinas francesas están integradas por este avión, provisto de equipos totalmente transformados y modernizados. Ha sido elegido como avión-escuela de aplicación a cuatrimotores debido a la seguridad de sus motores y la resistencia de su tren de aterrizaje.

El *Sunderland*; hidroavión pesado, de origen inglés, integra una escuadra antisubmarina, una escuadrilla auxiliar y además cuenta con él la escuela de aplicación a hidroaviones. Es el único hidroavión que posee la Aviación Naval, a excepción de los aviones anfibios *Grumman Goose*.

Una parte de este material aéreo será renovado antes de 1960. Los nuevos aviones-escuela encargados son idénticos a los que tiene la Fuerza Aérea de nuestro país. La elección ha sido limitada, ya que debía restringirse a los aviones de construcción francesa, por razones económicas imperativas.

Se trata de los siguientes aviones:

El *Morane 733*; avión diseñado para la escuela de aviación, de tren de aterrizaje retráctil, tabs, hélice de paso variable; su motor tiene una potencia de 220 CV. Tiene capacidad para tres personas, dos de ellas pilotos, dispuesto uno al lado del otro. El consumo de combustible es reducido, y su mantenimiento, fácil. Cuenta con los equipos necesarios para el vuelo a ciegas, pero se

halla sujeto a ciertas restricciones en lo que respecta a la ejecución de vuelos de acrobacia.

Este avión será puesto en servicio en Khouribga, durante el año 1957. La incorporación de este avión conducirá a una modificación de los programas de vuelo en la fase de la instrucción de vuelo, y permitirá la eliminación de los *Stampe* y los *Nord 1002*. Los alumnos cumplirán de 100 a 110 horas de vuelo en este avión. Se retendrá al *S.N.J.* para la realización de los vuelos de acrobacia y en formación, que deben totalizar 50 horas, habiéndose el alumno acostumbrado al avión, lo que insumirá un lapso muy breve. Este último será entonces el avión intermediario entre el avión liviano de poca potencia, empleado en las prácticas de vuelo, y el avión de guerra a hélice, o el bimotor mediano.

El *Fouga C.M.170*; avión-escuela a chorro liviano; es el primero de esta clase puesto en servicio en todo el mundo. Precede por poco a su equivalente, el *Jet Provost*.

El *C.M.170* no es, por cierto, el primer avión-escuela a chorro, pero sus predecesores, el *T.33* y el *T.V.2* norteamericanos, y aun el *Vampire* de adiestramiento, inglés, no se le pueden comparar, ya que su peso es el doble del de aquél, su motor tiene una potencia doble o triple, y la carga por metro cuadrado es dos o tres veces mayor. No pueden ser empleados para el adiestramiento de los alumnos de la fase de instrucción correspondiente a las prácticas de vuelo. En cambio el *C.M.170* parece satisfacer a la vez las condiciones exigidas para el avión de adiestramiento de vuelo inicial y el de adiestramiento avanzado.

Sus características son las siguientes: dos puestos de comando en tándem, tren de aterrizaje triciclo, dos motores a chorro, dosados al fuselaje, de 400 kg de empuje cada uno, peso: 2,8 t, carga alar de 120 kg/m² aproximadamente. Su equipo radioeléctrico es idéntico al que llevan los aviones a chorro monoplazas. Se lo puede armar con ametralladoras, bombas o cohetes. Su velocidad en vuelo horizontal es de 700 km/h, y su techo de 10.000 m.

La versión "marine" de este avión será equipada con dispositivos que permitan el aterrizaje en portaaviones.

La Aviación Naval no considera su empleo como avión de adiestramiento de vuelo inicial por la razón siguiente: la proporción de los aviadores navales que se especializan en aviones a chorro es relativamente reducida.

Durante un lapso aún prolongado y difícil de precisar, los aviones antisubmarinos, tanto costeros como embarcados, segui-

rán siendo a hélice, al igual que los aviones de ataque. Sólo los aviones de interceptación son a chorro. Estos aviones jamás exigirán más del 20 % de los pilotos operativos de la Aviación Naval, con la flexibilidad prevista de las escuadrillas de combate. Por lo tanto, aproximadamente el 80 % de los aviadores de la Aviación Naval deben ser adiestrados en aviones a hélice. Sería un error abandonar este tipo de avión en las escuelas, especialmente en la fase inicial. En ésta, las necesidades de la Aviación Naval difieren totalmente de las de la Fuerza Aérea, y por lo tanto es evidente que los programas de vuelo y los teóricos de cada una de ambas armas deben diferir más y más, y que, si bien una fusión de las escuelas bajo una misma dirección sería deseable bajo los planes logísticos o económicos, la formación de los pilotos de la Fuerza Aérea y de los de la Aviación Naval según un mismo molde ya no es concebible.

La Marina norteamericana, cuyas necesidades en materia de pilotos son proporcionalmente las mismas que las de la Aviación Naval francesa, se halla orientada en idéntica forma, y actualmente no considera iniciar el adiestramiento de sus pilotos en aviones a chorro.

El *C.M.170* será utilizado en la Marina en la fase correspondiente a la especialización, a la aplicación al avión de caza y a la aviación embarcada. En la especialización en aviones "monomotores" permitirá desarrollar todo el programa actual del *S.N.J.* Será igualmente utilizado para el adiestramiento en aviones a chorro de los alumnos de la especialización en aviones bimotores. En las fases de aplicación a la caza y a la aviación embarcada, reemplazará al *F.6.F.*

En la categoría de los bimotores, se conservará el *S.N.B.5* hasta su eliminación final, reemplazándolo entonces por otro bimotor de enlace, en lo posible de construcción francesa.

En la categoría de los aviones de guerra, el *F.U.U.7 Corsair* reemplazará al *F.6.F.* en el adiestramiento de ataque.

El *Aquilón* reemplazará al *Vampire* en el adiestramiento de interceptación.

Finalmente, ya que la producción en serie de los *Breguet 1.050* permitirá el reemplazo de los *T.B.M.* en las escuadras antisubmarinas embarcadas, la escuela de aplicación de aviones cuádrimotors será transformada en escuela de aplicación de aviones antisubmarinos, y poseerá *Lancaster* y *T.B.M.*, y un programa de pilotaje y de vuelos operativos elementales, para pilotos.

Los helicópteros

Una breve consideración de los helicópteros que se hallan en servicio en la Marina francesa, pondrá fin a este estudio.

La escuela de aplicación de helicópteros posee para el adiestramiento inicial de sus alumnos el *Bell 47*, norteamericano, aparato liviano, monorrotor, biplaza, de doble comando, equipado ya sea con patines o bien con flotadores. Se trata de un excelente helicóptero para las prácticas de vuelo iniciales, pero, debido al reducido radio de acción y a la escasa capacidad de carga, sólo puede ser utilizado por la Marina como elemento de escuela.

Una vez que los pilotos han cumplido 60 horas de vuelo en el *Bell 47*, pasan al *HUP 2*, helicóptero que pertenece a la dotación de los portaaviones y que integra las escuadrillas auxiliares.

El *HUP 2* es de construcción norteamericana. Pertenece a la categoría mediana, es del tipo birrotor y tiene capacidad para tres pasajeros, además de los dos pilotos.

En este helicóptero, los alumnos reciben el adiestramiento operativo elemental y, en especial, el adiestramiento del salvamento de náufragos. Es ésta la principal misión encomendada al *HUP 2* cuando es destacado a un portaaviones.

Dentro de algunos meses, la Marina recibirá los primeros helicópteros medianos de construcción francesa, los *S.E.3130 Alouette*, de cualidades de vuelo excepcionales. Este aparato monorrotor, propulsado por una turbina de gas *Artouste*, igualmente de diseño y construcción franceses, reemplazará a los *HUP 2*, tanto en las escuadrillas como en los portaaviones.

La escuela de helicópteros recibirá algunos de estos aparatos, sin descartar por completo los *HUP 2*, que seguirán siendo el tipo de transición antes de pasar los alumnos a volar con los helicópteros pesados, que próximamente harán su aparición en el África del Norte.



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.

Una cuestión de arterias (*)

Por el Mayar Reginald Hargreaves, M. C.

“Age is a quality of mind;
If you have left your dreams behind,
If Hope is cold,
If you no longer look ahead,
If your ambition's fires are dead,
Then you are old.”⁽¹⁾

EDWARD TUCK.

Tanto en los Estados Unidos como en Gran Bretaña, los jefes de las fuerzas armadas están, y lo han estado desde largo tiempo, sujetos al retiro obligatorio conforme a una disposición sobre límite de edad virtualmente no susceptible a aquellas excepciones que son aducidas para confirmar la regla. Pero, por rara coincidencia, en ninguno de los dos países existe una reglamentación comparable mediante cuyas disposiciones el político puede ser relevado, en buena hora, de aquello que él mismo tan frecuentemente describe, en tono de la más profunda auto-conmiseración, como “la casi intolerable carga de la función pública”.

Pocos son aquellos contribuyentes del Estado que se dan cuenta que esta irónica paradoja permite a los que traman barrabasadas disfrutar más del dinero de esos contribuyentes (y del país), que el otorgado a aquellos que deben probar y “aguantar” una vez que esas mismas barrabasadas han sido forjadas. Porque es así como son las cosas, como resignadamente confesaba Talleyrand al mariscal Ney: “Cuando mi profesión fracasa, la suya interviene.”

Pero así es el sistema, aunque sería ocioso pretender que el actual método que gobierna los retiros dentro de las fuerzas ar-

(*) De “*United States Naval Institute Proceedings*”, mayo de 1956.

(1) “La edad es una cualidad de la mente; — Si has renunciado a tus sueños, — Si la Esperanza yace fría, — Si ya no piensas en el futuro, — Si las llamas de tu ambición están apagadas — Entonces eres viejo.”

madas no actúa antieconómica y opresivamente en ciertas circunstancias. Lo mejor que puede decirse al respecto, es que es menos injusto que cualquier otro método de contender con los debatidos pero intrincados problemas de retiros y promociones empleados anteriormente.

Las guerras —aun aquellas desarrolladas antes de la introducción del concepto de guerra total— implican una expansión tal de las fuerzas armadas, y la incidencia de tantas promociones temporales, que la reducción de las organizaciones que sigue al “Alto el fuego”, deja un sobrante tal que es imposible tratarlo con algo que se asemeje a equidad. Evidentemente, este desgraciado estado de cosas no mejora si los más viejos se aferran a sus cargos con la desesperada tenacidad de aquel que, no sabiendo nadar, se prende de un salvavidas.

Hasta la introducción de los ejércitos y armadas permanentes, el nombramiento del alto comando era, en gran parte, cuestión de capricho o conveniencia política. En el año de la Armada, Francis Drake, de amplia experiencia y cuarenta y siete años de edad, fue pasado por alto para el comando de la flota inglesa a fin de designar a Lord Howard de Effingham, ligeramente mayor en años al navegante de Devon, pero indudablemente inferior en todos los demás detalles. Wallenstein, al contrario, recibió el comando pasando por encima de subordinados de mucho más edad que él; en 1627, el capitán general contaba cuarenta y cuatro años, mientras que su ayudante principal, Tilly, pasaba los sesenta y siete.

Con la creación de fuerzas armadas permanentes, el problema de ascenso hasta el grado de capitán de navío en la marina de guerra, era esencialmente una cuestión de antigüedad, con cierto tinte de favoritismo; hasta el grado de coronel, era simple y exclusivamente una cuestión de dinero. Porque en el sistema de “adquisición” —que en Inglaterra no fue abandonado hasta 1871— cualquiera que tuviera los medios necesarios, e independientemente de la edad o competencia militar, podía conseguirse un grado de oficial superior en un regimiento mediante el simple arbitrio de comprarlo en el mercado libre.

Pero la “adquisición” no iba más allá del comando de un regimiento. Y si bien la antigüedad ejercía su influencia en el otorgamiento, los ascensos a los grados de almirante y general eran, invariablemente, cuestiones de “interés”, del patrocinio que gozaba un hombre con buenas relaciones partidarias o una irresistible “palanca” familiar, Útiles aun en sus primeros días, estas

condiciones eran de importancia trascendental en cualquier tentativa que se hiciera para formar carrera. (2) Si esta "influencia" podía apoyarse en un poco de talento, tanto mejor; de que no era el "sine qua non" para un paulatino adelanto, lo demuestran los documentos del siglo XVIII con una claridad excesivamente dolorosa. De cualquier manera, una vez "en el baile", la cuestión de la creciente edad del hombre, y por lo tanto su continuada aptitud para seguir ejerciendo el comando, jamás era considerada seriamente. No existía el haber de retiro; y el hecho de que, en sus primeros tiempos, un hombre hubiese pasado infinidad de años en una limosna miserable de media paga, (3) le daba derecho, a juicio de los contemporáneos, al usufructo de todos los emolumentos logrados reunir finalmente, hasta que la gota lo encadenara a su silla o la tumba guardara sus restos.

Es así como Wellington siguió siendo comandante en jefe hasta su muerte, a la edad de ochenta y tres años; mientras que John Jervis, conde de San Vicente, continuó desempeñando el comando de la Flota del Canal hasta dos meses después de haber cumplido su septuagésimo primer aniversario y vivió hasta la madura edad de 88 años. El hecho de que estos dos destacados oficiales retuvieran sus facultades, virtualmente intactas, hasta el final, difícilmente puede considerarse que afectan el principio considerado.

Los ascensos por selección, cuando el principio fue finalmente aceptado debería, según sus defensores, facilitar una solución al problema que no dejara lagunas que dieran lugar a críticas. Pero los acontecimientos conspiraron, con demasiada frecuencia, para demostrar la falacia de una esperanza en que tanto se confiaba. La tradición de que la antigüedad debería, "ipso facto", implicar una competencia superior, persistió en las mentes de aquellos en cuyas manos estaba el otorgamiento de ascensos y

(2) Fracasaron en el caso de John Rodney, hijo del almirante Lord Rodney. A los quince años fue nombrado teniente, y cinco semanas más tarde ascendió a capitán de navío, pero jamás fue más adelante, conservando ese grado sesenta años más tarde.

(3) Media paga, más bien que haber de retiro, es lo que originaba anomalías tales como la de Billy Culver, quien en 1791 era el guardiamarina más antiguo de la marina británica, habiendo prestado servicios en ese grado durante 34 años. El guardiamarina Vallack, canoso y de sesenta y cinco años de edad, aún seguía embarcado en 1822, mientras que de los 48 años de servicio del teniente Michael Turner, solamente 11 lo fueron embarcados con sueldo íntegro. Si los tres hubiesen sido *pensionados*, ellos no hubieran obstruido la producción de hombres mejores, o con más suerte.

selección para el alto comando. Y el hecho de que la antigüedad y una aptitud superior se hallaran frecuentemente en una misma persona, influyeron en forma destacada para reforzar nuestra creencia tradicional que bastaba con que alguien gozara de larga vida para que, automáticamente, gozara de las cualidades de un Aníbal, un Nelson, un Malborough, y de un Napoleón Bonaparte en una sola combinación.

En estos días, si bien la antigüedad ejercerá forzosamente su influencia, la promoción por selección es un principio destinado, sin duda alguna, a adquirir un significado siempre mayor.

No obstante todo esto, el problema de la elección jamás puede ser fácil, y como preliminar a esta tarea siempre molesta y frecuentemente odiosa de la selección, conviene determinar, en la forma más clara y expresa posible, cuáles son las cualidades esenciales que debe tener un hombre para habilitarlo como conductor en la guerra. “Un general (4) —dijo Sócrates— debe saber cómo conseguir las raciones para sus hombres y todos los demás abastecimientos necesarios para la guerra. Debe tener imaginación para crear planes, sentido práctico, y energía para llevarlos a cabo. Debe ser observador, incansable, sagaz; bondadoso y cruel; simple y astuto; ser vigilante y ser ladrón; pródigo y miserable; generoso y tacaño; temerario y conservador. Él debe contar con todas éstas y otras cualidades más, naturales y adquiridas. Debe, además, como algo normal, conocer sus tácticas, por cuanto una muchedumbre desordenada se asemeja tanto a un ejército como un montón de materiales de construcción se parece a un edificio.”

La descripción clásica del “general completo” ha sido puesta al día por los autores (5) de *El general y el presidente*. A juicio de los mismos, “En la actualidad, un general debe ser un diplomático, un político, un estadista industrial, un zar del transporte, un perito en publicidad, todo esto, como así también un estratega.”

Esto es, conscientemente, bastante comprensivo; pero en modo alguno indica la necesidad de una regla rígida respecto al límite de edad mínima en que podría considerarse como adquiridas estas cualidades; ni tampoco la edad máxima límite cuando podría considerarse que las mismas ya se encuentran seriamente afectadas.

(4) En términos generales, lo aplicable a los comandantes militares también es válido para oficiales superiores de la marina y fuerza aérea.

(5) Arthur Schlesinger (h) y Richard H. Rovere.

Onosander, cronista griego del siglo I de nuestra era es, por ilación, mucho más explícito. “Un general —escribió— debe ser “ moderado, sobrio ⁽⁶⁾, frugal, de edad madura, elocuente, un padre de familia y miembro de una casa ilustre, teniendo en cuenta “ que a los soldados no les agrada servir a las órdenes de quien “ no provenga de buena cuna. Además, un general debe ser cortés, “ afable, accesible y sereno.”

La insistencia de Onosander de que un comandante debía ser de buena posición social era cálidamente aplaudida por Philippe de Comines, quien expresó: “Un general debe ser de casa noble y “ distinguida; a nadie le gusta servir a las órdenes de uno que “ provenga de origen humilde.” Sorprendentemente, este mismo sentimiento es repetido por el fusilero Harris, famoso en la Guerra Peninsular, quien escribió: “Por experiencia sé que a los hombres “ de nuestro ejército les agrada ser mandados por caballeros, hom- “ bres cuya educación hace que sus modales sean más bondadosos “ que el del oficial grosero, de origen oscuro, y cuyas maneras son “ brutales y despóticas.” Esto ofrece un interesante comentario acerca de la expresión despreciativa de Napier de que “el soldado “ británico peleaba al amparo de la tenue sombra de la aristocra- “ cia”; como, si es por eso, también lo hicieron los soldados de la Guerra de la Independencia. Porque una de las principales razones para elegir a George Washington como comandante en jefe fue, precisamente, la de que era “un hombre de posición”.

El emperador Leo VI, llamado “El Filósofo” por sus contemporáneos, hace recomendaciones muy similares a las que anteceden; elogiando la capacidad para la elocuencia, exhortando a la prudencia, insistiendo en una facultad para el comercio, y absorto en el hecho de que tan atrayente era la *bon camaraderie* de Alejandro el Grande, de que cuando aparecía entre sus tropas “los “ hombres discutían entre ellos quién debía ser el primero en “ abrazarlo”, aconseja la misma afabilidad tan destacadamente recomendada por Onosander. Agregaba la otra advertencia gélida, muy poco apta para excitar a los *condottieri* tipo John Hawkwood, de que “un general debe ser el modelo de templanza, sobre “ todo en lo referente a las cautivas.” Desgraciadamente, él guardaba silencio en cuanto a las esposas de los comisarios. Esto es una lástima trascendental, por cuanto la importancia del papel

(6) Una consideración que quizás no hubiera interesado mayormente al general Ulysses S. Grant; sin embargo, el presidente Lincoln favorecía francamente que se recomendara el whiskey preferido de aquél a ciertos colaboradores menos emprendedores del comandante federal.

desempeñado por estas odaliscas en la conducción de las operaciones militares, no puede ser motivo de exageración. Combinando invariablemente una belleza sobresaliente con una notable reacción de simpatía ante la presencia de oficiales militares de grado *no menor* a la de mayor-general, su sutil influencia en el curso de los acontecimientos jamás ha sido objeto de atenciones por los historiadores militares —raza desdeñosa y remilgada— que tan evidentemente exige. (7)

Pero fue Polibio —otro historiador griego que se destacó entre 175 y 123 a. de C.— quien por primera vez llamó la atención a un importante atributo para un eficiente generalato, cuando afirmó que “un buen capitán debe conocer las características de “ los generales adversarios suyos, si son prudentes o temerarios; “ si luchan conforme a las reglas o al azar”. Era un punto excesivamente persuasivo, que posteriormente fue motivo de detenido estudio por Vegecio, comentarista militar de la segunda mitad del siglo IV.

En las recomendaciones dadas por estos primeros escritores no existe, por supuesto, más que una tentativa para definir los principios generales en que debe fundarse la selección para el alto comando, con algo más que una insinuación de que hombres con las cualidades necesarias se encontrarán más probablemente entre aquellos de edad madura. ¡Ojalá que la solución del problema fuera regida por una síntesis relativamente tan simple! A decir verdad, el simple tiempo de servicio jamás puede ser algo más que un factor contribuyente, que por sí solo no llega a constituir una cualidad. Existen hombres a quienes millares de experiencias no le permitirán absorber más que una módica experiencia. Tal como decía la sátira de Voltaire: “*Le mulet du Prince Eugène your avoir assiste a plus de trente engagements n'en etait pourtant plus fort en art militaire!*” En otras palabras, es posible llevar a un burro hasta las fuentes del saber, pero no será posible hacerle pensar.

Prescindiendo de toda consideración respecto a edad y servicio, la tarea de la selección debe estar siempre llena de indelebles elementos de duda. “X”, que tan bien se desempeñó en la última campaña, durante los años que siguieron después, ha perdido toda su savia y agilidad mental. “Y” es un teórico de renombre; pero, ¿cómo resultará cuando, en presencia del enemigo, tenga que ma-

(7) Por otra parte, las esposas de los diplomáticos, encabezadas por la Emma de Nelson, han figurado grandemente en las páginas menos reticentes de las *chroniques scandaleuses*.

niobrar realmente con los buques, de los cuales ha mandado un número relativamente reducido, y en esas oportunidades bajo una autoridad superior? “W” es indiscutiblemente una lumbrera, pero es un hombre que vive eternamente en una tensión nerviosa; y el violento esfuerzo sin tregua de una prolongada campaña lo encontraría, probablemente, sin las reservas físicas y psíquicas necesarias, carente de esa “robustez” constitucional e intelectual que el mariscal de campo Lord Wavell incluía entre las cualidades esenciales de un gran capitán, sin las cuales ningún hombre podrá “estar en la brecha”. “S”, un buen tipo, empieza todas sus frases con: “Recuerdo...”, signo seguro de que su proceso mental está demasiado firmemente anclado al pasado para permitir su expansión a la realineación y reajuste exigidos por el presente y el futuro. “T” es lo bastante voluble como para mitigar un Canaë o un Tsushima, o sacarle el brillo a un Trafalgar o al desembarco de Inchon, olvidando el hecho de que una victoria no necesita una explicación y que una derrota no la admite.

Que la cuestión de años, de la antigüedad “per se”, ha desempeñado frecuentemente un papel enteramente secundario en la selección de un hombre para el alto comando, es algo visto tantas veces en la historia, como para eliminar cualquier procedimiento empírico semejante para que sirva de patrón de criterio, como aparentemente parece ser. No hay duda de que los defensores de la edad madura pueden señalar a muchos de los grandes capitanes del mundo, como hombres a quienes indudablemente la juventud había abandonado antes de la fecha en que tuvieron lugar sus más señalados éxitos. El Gengis Khan, cuya vida dependió de su espada desde pequeño, no llegó a sellar su reputación militar hasta cumplir los cincuenta y seis años; y esto en una época en que la duración normal de la vida hacía que un hombre fuese de “edad madura” a los treinta años. Tamerlan tenía sesenta y dos años cuando el sultán Bajazet sufrió tan aplastante derrota en manos del conquistador mongol. Julio César, con arrugas profundas, prematuramente calvo, pero patricio obstinadamente “dandy” de cuarenta y cuatro años cuando partió para la conquista de las Galias, ya había pasado cómodamente medio siglo de vida antes de poder proclamar la terminación de su tarea local, y aún le faltaba la campaña de Bretaña. Pero, en este caso, las tardías fruiciones militares pueden justificarse en parte debido al hecho que, según nos asegura Mommsen, “de todas las victorias él parecía valorar “ más aquellas logradas sobre las mujeres hermosas”. ¡Espectros de Onosander!

Juan Ziska, uno de los más grandes de todos los reformadores militares, ya había cumplido cincuenta y dos años —y ciego— cuando su marca contra el emperador Segismundo era de quince victorias contra una derrota. Suvorov, militar que llevó una vida austera desde su niñez —normalmente dormía sobre un montón de paja, no fumaba ni inhalaba rapé, y, en una época en que se bebía intensamente, él era un modelo de abstemio— era ya septuagenario (1799) cuando cumplió con éxito la campaña de Italia. George Augustus Elliot, barón Heathfield, había cumplido sesenta y cinco años cuando salió airoso de su larga defensa de Gibraltar. Moltke tenía setenta y un años cuando su soberano fue coronado emperador de Alemania en el Salón de los Espejos, en Versailles, el 18 de enero de 1871. Winfield Scott, gordo como un jabalí pero con todo su juicio, se acercaba a los setenta y cinco al estallar la Guerra entre los Estados.

En cuanto a la parte naval, Ricardo, conde de Howe, ya había cumplido sesenta y ocho años cuando derrotó a los franceses en el “glorioso primero de junio”, y estaba en los setenta y dos cuando se trasladó de Londres a Portsmouth para intervenir con magnífico aplomo y confianza, y resolver la difícil cuestión del amotinamiento de Spithead, a entera satisfacción tanto del personal superior como subalterno. George Brydges Rodney tenía setenta y tres años cuando venció a de Grasse en la batalla de “los Santos”, y el almirante George Dewey ya estaba en sus sesenta y cuatro años cuando destruyó a la flota española en la Bahía de Manila.

En el otro extremo de la balanza, vemos que Aníbal tuvo la impertinencia de mofarse de los convencionalismos al conquistar toda España hasta el Ebro cuando recién cumplía los veintiséis años. Por supuesto, como hijo del temible general cartaginés, puede ofrecerse el talento heredado como excusa por un acto de audacia que, de lo contrario, hallarían dificultad en justificar los sabihondos. También Escipión, el Africano, apenas contaba veintisiete años cuando venció a Asdrúbal, apoderándose luego de Nueva Cartago, lo que dio lugar a la subyugación de casi toda la península ibérica. Alejandro el Grande ya se destacó como conquistador del mundo a los veinte años. Jero Jenofonte ya había entrado en los veinticuatro años cuando logró tener un comando aunque limitado.

Que el fenómeno de una sorprendente y exitosa conducción a una edad excepcionalmente joven no era una peculiaridad de las guerras de la antigüedad, lo demuestra el hecho de que Seydlitz

fue designado general de caballería y virtualmente segundo de su soberano a la edad de treinta años. Pero el mismo Federico el Grande ya andaba por los treinta y siete cuando conquistó los primeros triunfos, que luego harían su nombre célebre para siempre. Gustavo Adolfo de Suecia también se acercaba ya a la edad de la “hoja marchita y amarillenta”, antes de que su genio para el comando fuese reconocido en Europa.

Evidentemente, para el ejercicio del comando supremo, la aptitud física general del conductor militar desempeña un papel muy considerable. A nadie mejor que a un almirante sobre cubierta o a un general en campaña, es aplicable aquello de *Mens sana in corpore sano*. No obstante esto, el mariscal Mauricio de Sajonia, hijo natural de Augusto el Fuerte de Sajonia, alumno de Malborough⁽⁸⁾, erudito comentarista militar, *bon viveur* y galán, era víctima de una enfermedad hidrópica tan grave, que a la relativa temprana edad de treinta y nueve años, se vio obligado a dirigir la batalla de Fontenoy desde una litera. Pero aun así obtuvo, por lo menos, un triunfo pírrico, tan grandioso fue el dominio de la mente activa sobre el cuerpo agobiado. Por otro lado, vemos a Napoleón, en el día de la batalla de Waterloo, careciendo lamentablemente de esa “robustez” física y moral que el mariscal de campo Lord Wavell tanto apreciaba. Mártir de la extremadamente dolorosa afección de la estangurria, es casi seguro que aquél también padecía los principios de la cruel enfermedad que eventualmente lo llevó a la tumba. Lánguido, letárgico e indeciso, dejó que la batalla se desarrollara virtualmente por sí sola, y en ningún momento ejerció sobre los acontecimientos aquel control vital que constituye el sello del gran comandante.

La gota es una enfermedad que mueve al espectador más bien hacia el cinismo que hacia la simpatía, pero dista mucho de ser un chiste para quien la padece. El almirante Sir George Rooke fue una víctima de ella en sus últimos años; pero, en 1703, cuando se presentó la oportunidad de apoderarse de cincuenta naves españolas que transportaban tesoros conjuntamente con su escolta francesa y que se habían refugiado en el puerto de Vigo, no dejó que sus debilidades corporales lo disuadieran de su deber. Demasiado enfermo para dirigir personalmente la misión, Rooke planificó la misma hasta en sus menores detalles, mientras supervisaba personalmente todas las disposiciones desde su lecho de

⁽⁸⁾ A los doce años, Mauricio de Sajonia presenció la victoria de Malborough en Malplaquet.

inválido. Como resultado, quince naves de línea fueron puestas fuera de combate, y el botín conquistado fue mayor aún que los logrados por Drake en su apogeo.

Nelson, que cayó a los cuarenta y siete años, fue un hombre que siempre tuvo que luchar con una debilidad congénita, que fue minada aún más con la pérdida de un brazo y una grave lesión sufrida en el ojo derecho ⁽⁹⁾. Fue asimismo una eterna víctima del *mal de mer*. George Washington, con una historia clínica que incluía una temprana tendencia a la tuberculosis, disentería aguda y malaria periódica, hubiera sido rechazado de inmediato para prestar servicios en el ejército si su nombramiento hubiese dependido del veredicto de una junta médica. Felizmente para el destino de América, semejante junta no existía en Virginia en 1751.

Así como el mariscal de Sajonia había sido un neófito a las órdenes de Malborough, así también el “cabo John” había hecho su aprendizaje bajo el sabio y sagaz Turena. En toda forma una figura formidable, él había iniciado sus campañas a la temprana edad de dieciocho años, como el simple alférez Churchill. De ahí en adelante, la espada rara vez estuvo fuera de su mano; y en la batalla de Blenheim era ya un hombre vigoroso de cincuenta años, una edad ya bastante madura para los Standards de esa época. Pero la vida sobria y espartana del “cabo John” le había permitido acumular una reserva suficiente de energías para rechazar la gota, y aquellos dolores de cabeza y fiebres torturantes que el transcurso de los años y las enormes fatigas experimentadas durante las campañas ya realizadas, se combinaban para atacarlo. En la batalla de Blenheim estuvo cabalgando durante diecisiete horas, después de un breve sueño de poco más de tres horas. La tarea del día incluía, además de las graves responsabilidades del comando, los trabajos extraordinarios del artillero práctico y la carga de un cuerpo de caballería llevada personalmente. Sin embargo, con la victoria en sus manos, el “cabo John” se dedicó, sin pausa alguna, a la supervisión de las operaciones de limpieza que constituye la parte no menos inquietante y fatigosa de la batalla.

Y así siguió la tarea incesantemente; porque no fue hasta que cumplió los sesenta y un años, que Malborough pudo envainar su espada para siempre con la firma de la Paz de Utrecht.

⁽⁹⁾ Nelson llevaba un parche sobre su ojo *izquierdo* para protegerlo contra las esquirlas. Incidentalmente, en San Vicente, él había sido ascendido postergándose a varios más antiguos que él, ejemplo destacado de ascenso por selección.

El “pequeño abate”, príncipe Eugenio de Saboya, era, a su vez, quince años más joven que su coadjutor británico. Pequeño, enjuto, pero fuerte y nervioso, la vida austera de su juventud había sido tal que fortaleció más bien que deterioró una constitución formada aparentemente de acero y caucho. Luchando casi hasta el final, llegó hasta cumplir los setenta y dos años; aún perspicaz y de intelecto vivo, y un adversario tan formidable en “piquet” como podría encontrarse en una larga jornada.

Eugenio tenía cuarenta y un años cuando su fama militar llegó a tener valor internacional. George Washington tenía dos años más cuando asumió el comando del enjambre de granjeros y mecánicos de Nueva Inglaterra, reemplazando al obeso y prematuramente senil Artemas Ward.⁽¹⁰⁾

Entre los subordinados inmediatos del “Caballero de Virginia” el de mayor edad, y por mucho, era Israel Putnam, porque en Bunker Hill el viejo guerrero indio se acercaba rápidamente a “las tres veintenas y diez años” otorgados por el Profeta. Pero aún estaba lleno de valor y consejos astutos, como lo demuestra elocuentemente la sabia consigna dada a los reclutas bisoños que lo rodeaban de “tirar contra los chalecos de fantasía”. En esta etapa de los asuntos el versátil y avinagrado Charles Lee —piedra rodante que Washington, en cierta época, temía injustificadamente— tenía cuarenta y cuatro años; Horatio Gates cuarenta y siete; Nathanael Green treinta y cuatro; Philip Schuyler cuarenta y dos; y el “loco” Anthony Wayne, treinta años. El “Benjamín” del séquito era Alexander Hamilton, quien, en 1775, era un simple muchachón de dieciocho años, y ya en esta edad tenía una cabeza vieja sobre hombros jóvenes.

Entre los principales adversarios de Washington se encontraban Thomas Gage, de cincuenta y cuatro años; el “Bonachón Billy” Howe que, en 1775, tenía sus cuarenta y seis bien cumplidos; Henry Clinton, ya entrados los treinta y siete; el marqués Cornwallis, con cuarenta y siete años dudosos, y el “Caballero Johnny” Burgoyne, en el momento de ser derrotado por la “Vieja Abuela Gates”, con sus cincuenta y cinco años bien llevados.

La Guerra Peninsular fue dirigida por un “general cipayo”, expresión despreciativa con que corrientemente se nombraba al futuro duque de Wellington, que tenía treinta y nueve años cuando desembarcó en el Mondego para asumir el comando. “Daddy Hill”,

⁽¹⁰⁾ En los EE. UU. la actual probabilidad de vida, para el hombre, es de 67 años; hace tan sólo cincuenta años no pasaba de los 48,23 años.

la reconocida mano derecha de Wellington durante la campaña, había adquirido su venerable apodo y su aspecto maduro y rosadito, a la relativa temprana edad de treinta y seis años. Pero Thomas Picton, un larguirucho de seis pies, con una figura pesada pero fuerte, coronada con la cara adusta de un carretero cervecero, ya había llegado a los cuarenta y seis, y parecía mucho más viejo.

Del gran adversario de Wellington, es asunto comúnmente aceptado que como Gran Capitán ofrece el ejemplo más destacado de precocidad que puede ofrecernos los tiempos recientes. En Puente de Lodi, Napoleón tenía 27 años —cinco años más joven que Wolfe cuando cayó en las llanuras de Abrahan— y ya entonces su éxito en las armas tuvo resonancia mundial. De sus mariscales mejor conocidos, en la época de su marcha a Moscú en 1812, Bertier había cumplido cincuenta y nueve años; Massena, cincuenta y cuatro; Soult y Ney, cuarenta y tres, y Junot cuarenta y uno.

En la campaña de Crimea hubo un veterano de la Guerra Peninsular que aún ejercía el comando activo; porque el comandante en jefe británico, Lord Raglan, había perdido un brazo en el campo de batalla de Waterloo. La edad promedio de sus generales subordinados era casi de sesenta años; el más anciano de ellos era John Fox Burgoyne, el ingeniero jefe, que ya había pasado los setenta y dos. El comandante galo St. Arnaud, de cincuenta y ocho años, que en el transcurso de su muy matizada vida conoció a Byron en Grecia y a la mayoría de las bellezas elegantes de celebridad europea en sus respectivos boudoirs, murió del corazón, como correspondía, durante el primer año de la campaña. Fue reemplazado por el modesto, bondadoso y diminuto Canrobert, que a la sazón contaba cuarenta y cinco años, y destinado a vivir hasta ser un prisionero de la campaña Franco-Prusiana de 1870-71.

Conforme a los actuales standards de probabilidades de vida, los generales de la Guerra de Secesión podían considerarse como al borde de la edad madura. Ulysses S. Grant, honrado, tenaz y reservado, que ya había visto servicio activo en la guerra contra México, era un hombre de cuarenta y dos años, completo y experimentado, en la época de las operaciones de Vicksburg. Lee, cuando asumió el comando de todas las fuerzas en la zona de Richmond, tenía trece años más que su adversario; Sherman, que no había tenido mayor éxito como comerciante durante los días que precedieron al estallido de la revolución, ya tenía cuarenta y tres años

cuando fue ascendido a brigadier. En Bull Run, la indómita resistencia de Thomas Jonathan Jackson, entonces de treinta y siete años, ganó para el antiguo cadete de West Point el apodo de “Stonewall”⁽¹¹⁾ que, desde entonces, siempre ha ido unido a su nombre. El “Little Phil” Sheridan, que ejerció el comando de la caballería del ejército del Potomac, tenía entonces treinta y tres años; por su parte, David Farragut y David Nixon Porter tenían, al iniciarse la guerra, sesenta y uno y cincuenta y nueve años respectivamente, edades que, ante los ojos de los contemporáneos, significaban estar virtualmente al borde de la tumba.

Cuando terminó la campaña Franco-Prusiana, hubiera sido algo perdonable que el septuagenario Helmuth von Moltke entrara en un estado semi-moribundo. Pero no fue así y veinte años más tarde lo vemos celebrando su cumpleaños, pronunciando un brillante y ameno discursito y besando gustosamente a la donante de un ramo de flores. También Lord Robert estaba más cerca de los setenta que de los sesenta cuando se hizo cargo del comando en Transvaal que era dejado por Redvers Buller, de sesenta y cinco años, y cuyas divagaciones a orillas del río Modder dieron más crédito a su pertinacia que a sus aptitudes tácticas. Las operaciones después de la caída de Pretoria fueron dirigidas esencialmente por el antiguo jefe de Estado Mayor de Roberts, Kitchener de Khartoum, cuya victoria en la campaña de Omdurman aun conservaba su calor. Al iniciarse las hostilidades en 1914, “K. de K.” tenía sesenta y cuatro años y aún prestaba valiosos servicios como ministro de Guerra. Otro veterano igualmente formidable fue “Jacky” Fisher, quien fue llamado para que prestara su inapreciable tarea como Primer Lord del Mar, cargo oneroso para el que fue designado a la notable y vigorosa edad de setenta y tres años.

En 1914, el comandante en jefe británico Sir John French contaba ya con la respetable edad de sesenta y dos años, y en iguales condiciones se hallaba su colega francés, mariscal Joffre. Pero mientras el general Haig declaraba cincuenta y cuatro y su hermano comandante de cuerpo era algo mayor, Ferdinand Foch ya había pasado la marca de los sesenta. En la parte naval, el almirante Jellicoe era otro hombre que se encontraba alrededor de los cincuenta y cinco; David Beatty, su subordinado inmediato, había cumplido los cuarenta y siete. “Black Jack” Pershing, el enérgico y vigoroso comandante que llevó a los primeros norte-

(11) “Muro de piedra”.

americanos al campo de batalla, estaba próximo a los cincuenta y siete.

Correspondió a los alemanes el resucitar y designar jefe de sus ejércitos a un veterano de sesenta y nueve años, en la persona de Paul von Beneckendorff und Hindenburg. Feliz en su retiro y tranquilo en amenas conversaciones con sus camaradas de la *bierkeller* de la localidad, tan poco había meditado él en la probabilidad de tener que retornar a las actividades militares, que la apresurada inserción de un amplio parche en las asentaderas de sus pantalones de servicio, constituyó un preliminar indispensable a la proeza de meterse en el uniforme de campaña apropiado para la asunción de su comando. Su hábil colaborador, Erich von Lüdendorff, era un eupéptico cincuentón.

En la guerra más reciente, si bien hubo excepciones a la regla —el general Mac-Arthur, por ejemplo, se encontraba a una considerable distancia de su primera niñez e indudablemente a igual distancia de la segunda— la tendencia general fue la de entregar las elevadas responsabilidades del comando a hombres que se encontraban alrededor de los cincuenta y cinco años; los alemanes, en general, demostraban mayor libertad a este respecto que los aliados en el bando contrario.

Por supuesto, tomando en consideración la mayor longevidad que un mayor cuidado y conocimiento médico ha otorgado al mundo actual, no sería excesivo afirmar que un marino o soldado de hoy, de cincuenta y cinco años de edad, es comparable en vigor físico, actividad mental, flexibilidad y recursos, como asimismo en sistema nervioso y capacidad de resistencia, con los mejores comandantes que, en los siglos XVII y XVIII, eran diez y más años menores.

Se trata, en resumen, de una cuestión de arterias, y sobre todo de aquello que podríamos llamar las “arterias mentales”. En su tono y condición, su atrofia o elasticidad, puede encontrarse el reflejo del método de vida seguido en los años ya transcurridos. Es la abnegación, rígida auto-disciplina, la flexibilidad de la mente e imaginación cuidadosamente educada, la permanente canalización de todas las facultades hacia el objetivo esencial de la preparación, la rígida adheencia a un régimen espartano pero vigorizante, único que permite al hombre adiestrado para el comando sobrevivir el implacable curso de los años con serenidad y confianza, asegurado de un aumento de energías antes que de una disminución.

Un hombre es viejo cuando empieza a meditar sobre las cargas de una nueva función antes que en sus oportunidades. Un hombre es viejo cuando constata que se encuentra con menos disposición de ánimo conveniente para experimentar con lo nuevo que para abandonar lo ya probado. Un hombre es viejo cuando deja lo dinámico por lo doctrinario. Un hombre es viejo cuando ha perdido la facultad de la auto-crítica.

Es más fácil, pues, establecer un límite exterior que establecer una frontera interior a la edad en que una persona puede ser considerada como capaz de realizar todo aquello que se le exige a un hombre a quien se le ha encomendado un alto comando. En igualdad de condiciones, parecería que los primeros años de la década de los cincuenta constituirían la norma cuando la experiencia se funde con el vigor natural para producir los mejores resultados. A partir de allí, bajo el agotador esfuerzo a que están sometidas, las facultades —muy sensibles, como piano de concierto— muestran cierta tendencia a agotarse rápidamente, y el bastón de mando vacila en la mano que con demasiada frecuencia está mal dispuesta, hasta el punto de constituir un peligro, a cederlo.

“... *Does he feel his title
Hang loose about him like a giant's robe
Upon a dwarfish chief?*” (12)

Si es así, entonces, sin tener en cuenta edad, renombre, orgullo personal o el irritante acicate de la ambición, ha llegado el momento de envainar la espada para siempre, y después suspirar un agradecido *nunc dimittis*.

Tal principio es aplicable por igual tanto al político gastado como al jefe naval o militar cuyo retiro pundonoroso sería en bien de los mejores intereses de la nación a que ha tenido el privilegio de servir. Pero si alguna vez los *políticos* llegaran a comprender esto, entonces evidentemente el milenario estaría próximo.

(12) “...Siente él que su título — Le queda grande como la túnica de un gigante - Sobre un jefe enano?”

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

Libro de distribución gratuita

En la oficina del BOLETIN DEL CENTRO NAVAL
se halla a disposición de los señores socios, el libro ti-
tulado "Espora", del cual es autor el Capitán de Fragata

Héctor R. Ratto.

Ordenamiento y enseñanza de las realizaciones

Por el Capitán de Fragata (T) Jorge F. Denax

Los resultados de las realizaciones y su historia constituyen recursos de indiscutible enseñanza y son factores de perfeccionamiento humano que no siempre tienen en cuenta quienes asumen la responsabilidad de llevar a cabo las actividades que aquellos les conciernen.

La experiencia de quienes han organizado y dirigido tareas de naturaleza compleja, con la responsabilidad y conciencia puestas al servicio de los nobles intereses confiados, aconsejan que tales tipos de tareas deban ser previamente abordadas mediante un cuestionario doctrinario que contemple todas las etapas aclaratorias posibles, desde su concepción hasta su terminación.

Entre tales cuestionarios me permitiré exponer a continuación algunos de ellos, a través de cuyas respuestas y conclusiones podría justipreciarse el correspondiente grado de operancia y, de la experiencia recogida, sacar una provechosa enseñanza.

- 1°) ¿Cuál es el objetivo que se persigue?
- 2°) ¿Quién o quiénes ordenan o disponen lo que se desea hacer?
- 3°) ¿Qué efectos podrían causar en determinados intereses, servicios o actividades, tales realizaciones?
- 4°) ¿Qué es lo que se puede, lo que conviene y lo que se ha resuelto hacer?
- 5°) ¿Cómo debe hacerse y quién o quiénes deben hacerlo?
- 6°) ¿Qué y cuánto es lo que se necesitaría para poder realizar lo propuesto?
- 7°) ¿Qué es lo que conviene prever?

- 8°) ¿Quién o quiénes, cómo, dónde y cuándo, deberán proveerse los recursos y elementos necesarios?
- 9°) ¿Qué estudios técnico-económicos o antecedentes estadísticos existen sobre la naturaleza del problema a abordarse?
- 10°) ¿Cuándo debe empezarse y terminarse lo convenido, ordenado o deseado?
- 11°) ¿Qué es lo que realmente se ha hecho?
- 12°) ¿Cómo debe organizarse su mantenimiento y cuáles serían las correspondientes instrucciones a cumplir y obligaciones a contraer?
- 13°) ¿Cuánto cuesta lo que se ha hecho y cuánto costaría su mantenimiento?
- 14°) ¿Cuáles han sido los resultados favorables y cuáles los desfavorables, o cuánto se ha ganado o perdido?
- 15°) ¿Qué es lo que debiera o no, haberse hecho?
- 16°) ¿Cuál ha sido la experiencia y enseñanza recogidas en los diversos países en materia de explotaciones de servicios públicos, industriales y de fábricas, cuando ellas se han realizado bajo la financiación y dirección estatal en cuanto a eficiencia, suficiencia y ventajas, tanto para el erario y economía pública como para beneficio de sus habitantes, comparadas con aquellas financiadas, administradas y dirigidas por la iniciativa y recursos privados?
- 17°) ¿Cuál sería la mejor forma de evitar los posibles déficits de explotación, deficiencias de organización y la de evitar en lo posible que el estatismo pueda ser utilizado para nutrir posibles favoritismos con fines proselitistas o de beneficio personal?
- 18°) ¿Cuáles han sido las consecuencias económicas, sociales y políticas de los sistemas empleados?

La exclusión de los 9 primeros citados preceptos, antes de proceder a las realizaciones efectivas, podría causar sorpresas desagradables, deficiencias, inoperancias o críticas de lo que se hubiera dispuesto hacer, con los consiguientes perjuicios para

quienes aportaron los recursos o para el prestigio de quienes asumieron la responsabilidad de tales realizaciones.

Si bien la preclara inteligencia de los dirigentes o ejecutores de realizaciones, constituye un ponderable recurso de éxito, la experiencia profesional en la dirección y ejecución de las funciones específicas confiadas, debe conceptuarse como factor justificadamente preferencial, siempre que las realizaciones se cumplan con un meritorio ejemplo de corrección, justicia y probidad.

GUERRA DE PORTA AVIONES

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

**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	

Estereogramas representativos de la inyección

Por el Teniente de Navío (T) Mario Raúl Chingotto

INTRODUCCIÓN

Como es sabido, en los motores Diesel con inyección sólida, el combustible debe ser introducido en el interior de los cilindros en dosis medidas con gran precisión en forma de fina niebla, y con un ritmo periódico. Ello involucra frecuentes puestas en movimiento y detenciones rápidas del flujo de combustible en el sistema. Estos arranques y paradas en el flujo del líquido, dan lugar a la producción de fenómenos que en lo sucesivo denominaremos “transitorios” y que caracterizan en cada instante los distintos estados de evolución del sistema. En general, en sistemas físicos que posean masas y fuerzas, un determinado estado de equilibrio del sistema corresponde a un determinado conjunto de condiciones. Cuando en tal sistema se altere una o varias de estas condiciones iniciales, éste asumirá el estado de equilibrio correspondiente al juego de condiciones alteradas. Aunque el cambio de condiciones se imprima instantáneamente, es una propiedad inherente a los sistemas físicos el hecho de que, para efectuarse tales reajustes, se requiere cierto tiempo. Los varios estados a través de los cuales pasa el sistema en ese intervalo de tiempo, los denominaremos también estados “transitorios”. En el presente trabajo analizaremos en particular los fenómenos transitorios que se producen en los sistemas de inyección de combustible de los motores Diesel, concretando su representación en diagramas tridimensionales o estereogramas.

PLANTEO DEL PROBLEMA

En general, el estado de un fluido queda determinado por sus coordenadas de estado: presión, velocidad y temperatura, cada una de las cuales es función de las tres coordenadas espa-

ciales x , y , z y también del tiempo. En nuestro caso particular, la variación de temperatura puede despreciarse y además el flujo de combustible es lineal, es decir, que la única coordenada espacial que consideraremos es x , pues el estado no varía en los distintos puntos y , z de una misma sección transversal. Los fenómenos transitorios que origina la rápida aceleración y desaceleración del combustible, promovidos por los órganos mecánicos componentes del sistema, ejercen gran influencia en el funcionamiento del mismo.

En un sistema hidráulico, los cambios transitorios de velocidad y presión dependen en primer lugar de las características del sistema, y en segundo lugar, de las características de la perturbación que se introduzca.

Nuestro problema puede plantearse del siguiente modo:

Conociendo: Las dimensiones del sistema, sus condiciones iniciales de equilibrio y las características de la perturbación como función del tiempo.

Determinar: La reacción total del sistema expresada por los valores de velocidad (v) y presión (p) del combustible en cualquier punto (x) del sistema y en cualquier instante (t).

En términos matemáticos, el problema se consideraría resuelto cuando se determine el par de funciones:

$$V = f_1(t, x)$$

$$p = f_2(t, x)$$

En términos gráficos, cada una de estas dos funciones puede representarse por un estereograma con los valores de v (o de p) en el eje vertical levantado perpendicularmente al plano t, x . Nuestro propósito es encontrar con procedimientos gráficos, partiendo de las condiciones conocidas detalladas anteriormente, los datos con los cuales pueda construirse este par de estereogramas. Además, las dos funciones v y p no son independientes entre sí, sino que están ligadas por la ecuación $f_3(v, p) = 0$ representable por un diagrama tridimensional de importancia capital para la construcción de los estereogramas.

ANÁLISIS HIDRÁULICO DE UN SISTEMA DE INYECCIÓN

Un sistema de inyección hidráulicamente puede ser considerado como la combinación del combustible con dos o más de los

siguientes elementos: bomba, tubería, tobera de inyección, depósito y balancín.

Para simplificar nuestro trabajo eliminaremos los dos últimos elementos, es decir, consideraremos al sistema de inyección constituido por combustible, bomba, tubería y tobera de inyección.

A continuación veremos por medio de qué características puede definirse o representarse cada uno de los elementos citados.

1) El combustible se caracteriza por:

- a) Su compresibilidad o elasticidad cúbica; si no fuera por esta propiedad, cualquier cambio de la velocidad del pistón de la bomba sería transmitido instantáneamente al extremo de la tobera y dado que el combustible formaría en el conducto una columna rígida, la presión originada se transmitiría sin modificación alguna. Pero no sucede así y a causa de la elasticidad del combustible y de la inercia, cualquier aumento de presión producido por el movimiento del émbolo de la bomba crea una onda de presión que se propaga en el seno del combustible.

El módulo de elasticidad volumétrica que denominaremos K será:

$$K = V \frac{dp}{dv} \quad (1) \text{ y se expresa en lb/"} \square \text{ o kgr/c}^2.$$

En lo sucesivo denominaremos:

P = presión.

v = velocidad.

$$V = \frac{1}{\rho} = \text{volumen específico.}$$

$$\rho = \frac{w}{g} = \text{densidad.}$$

w = peso específico.

g = aceleración de la gravedad.

- b) Su velocidad acústica "a".

En efecto, como hemos visto, la onda de presión originada por el pistón de la bomba se propaga a través del combustible avanzando a lo largo del tubo y lo hace con

una velocidad que depende del módulo de elasticidad K y de la densidad del combustible ρ .

Además, la velocidad de propagación de esta onda de presión es la misma que tendría el sonido desplazándose en el mismo medio, por lo cual la denominaremos velocidad acústica y será

$$a = \sqrt{KV}$$

y reemplazando el valor de K de la (1)

$$a = \sqrt{V \frac{dp}{dv}} \quad V = V \cdot \sqrt{\frac{dp}{dv}} \quad (2)$$

Dividiendo (1) y (2)

$$\frac{K}{a} = \frac{V \cdot \frac{dp}{dv}}{V \sqrt{\frac{dp}{dv}}} = \sqrt{\frac{dp}{dv}} \quad \text{en definitiva} \quad \frac{K}{a} = \sqrt{\frac{dp}{dv}}$$

La relación $\frac{K}{a}$ es una constante para cada material y

está tabulada para varios de ellos.

Denota este factor de proporcionalidad la relación entre las variaciones de presión y las correspondientes variaciones de velocidad y reúne en sí a todas las propiedades del combustible.

Para un fuel oil normal, la contracción volumétrica es

de $\frac{1}{20.000.000}$, es decir, que sometido a $1 \text{ gr/c}^2 =$ se com-

prime $\frac{1}{20.000.000}$ de su volumen inicial y la velocidad

acústica es de aproximadamente 1.500 m/s.

2) La bomba, representada esquemáticamente en la figura 1, es el mecanismo que provee al sistema de inyección el líquido y su energía.

Se caracteriza por ser su régimen de descarga, representable por la velocidad de su pistón (v_p), una función del tiempo que puede ser constante o variable, dependiendo de las condiciones

particulares de un problema dado, por ejemplo, la forma del camón que acciona el pistón, la velocidad del eje de camones, etc.

$$\text{Caudal} = \text{sección} \times \text{velocidad} \quad \text{Velocidad} = \frac{\text{caudal}}{\text{sección}} = f(t)$$

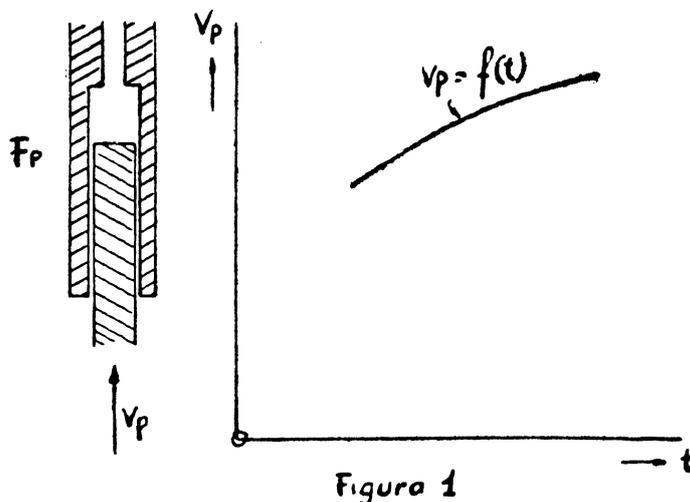


Figura 1

Representación de la bomba en el diagrama velocidad - tiempo

Además, queda establecido que la cantidad de combustible descargado por la bomba es en cada instante igual al caudal que entra en el elemento directamente acoplado a ella, generalmente la tubería.

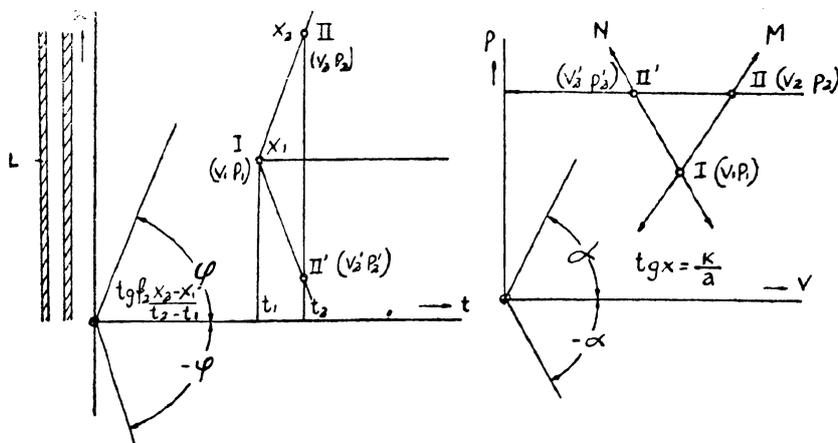


Figura 2a

Figura 2b

Representación de la tubería
a) Diagrama distancia - tiempo
b) Diagrama presión - velocidad

3) **La tubería**, cuya representación esquemática puede observarse en las figuras 2a, y 2b, es un órgano de conexión que se caracteriza principalmente por su longitud (L). En este análisis trabajaremos con tuberías de paredes de gran espesor, de modo que las consideraremos indeformables en el intervalo de presiones en consideración.

Observemos en la figura 2a cómo evoluciona una perturbación originada en un punto cualquiera de la tubería.

El estado inicial en el instante t_1 es el punto I situado en la posición x_1 y sus valores de presión y velocidad son p_1 y v_1

A consecuencia de la perturbación, el estado inicial referido pasa al punto II o II' que en el instante t_2 está situado en x_2 o en x_2' , según que la perturbación se aleje o se acerque a la ordenada $x = 0$.

La evolución de la perturbación puede representarse por dos líneas sobre las cuales se observan los dos puntos II y II' a que puede llegar la perturbación en el instante t_2 . La inclinación de esas líneas, que es igual a la tangente del ángulo que forman con la horizontal, será

$$\operatorname{tg} \phi = \frac{x_2 - x_1}{t_2 - t_1} = a \quad \text{y} \quad \operatorname{tg} (-\phi') = \frac{x_1 - x_2'}{t_2 - t_1} = -a$$

y representan la distancia recorrida por la perturbación dividida por el tiempo empleado en recorrerla, es decir, su valor es de la velocidad acústica de propagación, con el signo que corresponda de acuerdo al sentido de propagación de la perturbación.

Hemos dicho que la tubería tiene una longitud L definida. El tiempo que emplea en recorrerla completa una perturbación,

será igual a $T = \frac{\text{distancia}}{\text{Velocidad}} = \frac{L}{a}$ y se denomina intervalo, siendo un valor muy importante para los cálculos posteriores.

Veamos ahora la misma evolución del estado I al II o II' en el diagrama presión — velocidad.

Partiendo de la ecuación de continuidad del flujo y de la velocidad de propagación que es finita, puede demostrarse después de transformaciones que no se transcriben para simplificar

y resumir que
$$\frac{\Delta p}{\Delta v} = \frac{p_2 - p_1}{v_2 - v_1} = \frac{K}{a} = \operatorname{tg} \alpha$$

Esta fórmula en términos físicos significa que en el interior de una tubería una variación de presión involucra una variación proporcional de velocidad y viceversa, dependiendo el factor de proporcionalidad de la compresibilidad del líquido y de la velocidad acústica de propagación.

Esta fórmula es dimensionalmente correcta, pues los numeradores se expresan en unidades de presión y los denominadores en unidades de velocidad.

En el diagrama presión — velocidad de la figura 2b esta relación puede representarse en general por dos rectas que pasan por el estado inicial I y que se denominan “directrices”, con inclinaciones $\frac{K}{a}$ y $-\frac{K}{a}$.

Si partiendo del estado inicial I caracterizado por una presión p_1 y velocidad imprimimos un cambio a cualquiera de estos dos valores, el otro variará en consecuencia.

Las directrices son M y N , de inclinaciones $\text{tg } \alpha$ y $-\text{tg } \alpha$ respectivamente, y sobre ellas pueden representarse los cuatro casos posibles de variaciones de presiones y velocidades, que son:

$$\left. \begin{array}{l} v_2 > v_1 \text{ y } p_2 > p_1 \\ v_2 < v_1 \text{ y } p_2 < p_1 \end{array} \right\} \text{ sobre directriz } M$$

$$\left. \begin{array}{l} v_2 > v_1 \text{ y } p_2 < p_1 \\ v_2 < v_1 \text{ y } p_2 > p_1 \end{array} \right\} \text{ sobre directriz } N$$

De las figuras 2a y 2b, relacionando los valores de presión y velocidad, con los instantes correspondientes y con su posición

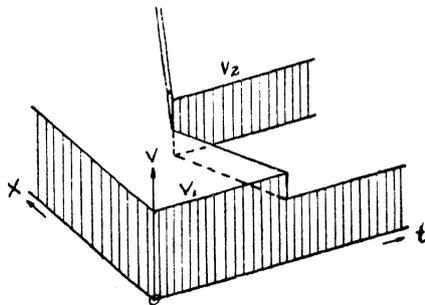


Figura 3a

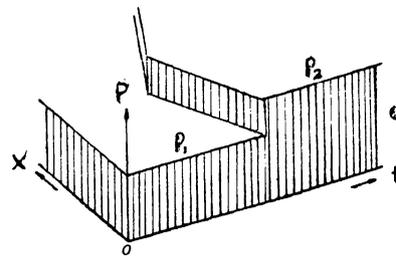


Figura 3b

Estereograma de una perturbación en la tubería

- a) *Estereograma de velocidad*
- b) *Estereograma de presión*

en la tubería, tendremos los elementos necesarios para construir los estereogramas de la perturbación de la tubería representados en forma general en las figuras 3a y 3b y que matemáticamente pueden expresarse como $v = f_1(t, x)$ y $p = f_2(t, x)$ respectivamente.

Más adelante veremos el detalle del método de construcción con un ejemplo concreto.

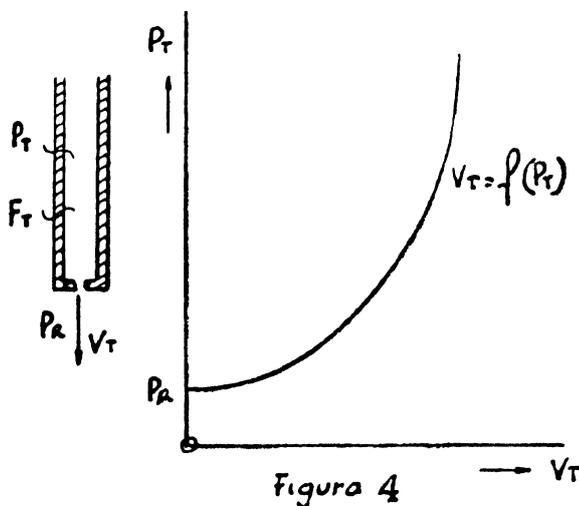
4) **La tobera de inyección** es el órgano de descarga a través del cual el combustible y la energía abandonan el sistema de inyección. Está caracterizada por el régimen de descarga que es función de la presión. Caudal = sección x velocidad.

$$\text{velocidad} = \frac{\text{caudal}}{\text{sección}} = \sqrt{2gh} \quad h = \text{altura de columna}$$

$$\text{y por ser } p = w \cdot h \therefore h = \frac{p}{w} \text{ o sea}$$

$$v = \sqrt{2g \frac{p}{w}} = f_1(p)$$

En la figura 4 se representa esquemáticamente una tobera de inyección, de las del tipo abierto para simplificar, y su curva representativa que parte de un valor P_r de presión residual que es la existente para velocidad en la tobera igual a cero.



Representación de la tobera en el diagrama presión - velocidad

El volumen y longitud de la tobera de inyección son despreciables en relación al volumen y longitud totales del sistema de inyección.

Por esta causa, podremos dejar establecido:

- a) Que el régimen de descarga de una tobera de inyección es igual al régimen de descarga del elemento directamente acoplado a ella, normalmente la tubería.
- b) Que la presión en una tobera de inyección es en cada instante igual a la del elemento directamente acoplado a ella.

Estos hechos simplifican el pasaje de los valores de velocidad y presión de combustible de la tubería a la tobera de inyección.

COMBINACIONES DE ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DE UN SISTEMA DE INYECCIÓN

En el punto anterior hemos visto que: el combustible, la bomba, la tubería y la tobera de inyección, que constituirán nuestro sistema de inyección, pueden representarse por fórmulas o curvas diversas.

En este punto veremos cómo se pueden combinar esos elementos para llegar a la representación final.

En lo sucesivo supondremos, para simplificar: que la velocidad de la bomba es constante ($v_p = cte$) y que la duración de la descarga es un múltiple entero del intervalo

$$(t = n \frac{L}{a}, n = \text{entero}).$$

Como hemos visto anteriormente, la tobera de inyección se caracteriza por su régimen de descarga representado por la velocidad de descarga

$$v = \sqrt{2 g h} = \sqrt{2 g \frac{p}{w}}$$

En caso de existir una presión residual o contrapresión que

tenga que vencer la presión de descarga, ésta se resta de la presión p , es decir:

$$v = \sqrt{2 (P_T - P_R) \frac{g}{w}} \quad \text{donde } P_T = \text{presión en la tobera}$$

$$P_R = \text{presión residual}$$

Además, la diferencia de secciones de pasaje de la tubería y la tobera produce una contracción de la vena de combustible, cuyo efecto reduce la velocidad de descarga afectándola del siguiente modo:

$$V_T = \frac{\text{Area efectiva tobera}}{\text{Area tubería}} \sqrt{2 (P_T - P_R) \frac{g}{w}}$$

Existen en general tres tipos clásicos de toberas de inyección:

- a) Tobera abierta.
- b) Tobera accionada mecánicamente con válvula que abre hacia abajo.
- c) Tobera accionada hidráulicamente con válvula de aguja cargada a resorte que abre hacia arriba.

Caso a) **Tobera abierta.**

Este tipo de tobera es directamente un sencillo tapón con un pequeño orificio central, como puede observarse en la parte superior izquierda de la figura 5b.

En este caso construiremos los diagramas y estereogramas en base a un ejemplo real, con datos concretos.

Trataremos de simplificar al máximo la construcción no omitiendo ningún detalle, más aún, prefiriendo pecar por exceso de explicaciones, pues la total comprensión de esta construcción involucra el completo entendimiento de todo este trabajo.

Así, con los valores prácticos iniciales y con los que se vayan obteniendo en el proceso de construcción, fijaremos objetivamente los conceptos teóricos y definiciones vertidos anteriormente, aclarando dudas que pudieran haberse deslizado por deficiencias en las explicaciones precedentes.

Los datos constructivos del sistema de inyección en análisis son:

$$L = 32 \text{ pulgadas.}$$

Velocidad entrada del flujo en el extremo de la bomba = 25 pies por segundo.

Duración del movimiento del pistón de la bomba =

$$10 \frac{L}{a} = 10 \times \frac{32 \text{ pulgadas}}{4800 \times 12 \frac{\text{pulg.}}{\text{seg.}}} = 0.0056 \text{ seg.}$$

Area tobera

$$\frac{\text{Area tobera}}{\text{Area tubería}} = 40$$

Presión residual = 0

$$K = 266.500 \text{ lb/} \square \text{''}$$

$$a = 4800 \frac{\text{pulg.}}{\text{seg.}}$$

Se aclara que es conveniente que trabajemos con unidades del sistema inglés, pues la mayoría de los datos constructivos, así como los valores del coeficiente de elasticidad cúbica, velocidad acústica, aceleración de la gravedad, peso específico, vienen ya tabulados en esas unidades.

Comenzaremos por construir el diagrama presión — velocidad de figura 5b para luego, trasladando los valores de él obtenidos arriba y abajo del diagrama distancia — tiempo, representar las presiones y velocidades en ambos extremos de la tubería en función del tiempo (figura 5a).

Una vez obtenidos éstos, es inmediata la construcción de los estereogramas.

Para construir el diagrama presión — velocidad de figura 5b fijemos primeramente la forma de la parábola que representa a este tipo de tobera de inyección.

De acuerdo con lo visto será:

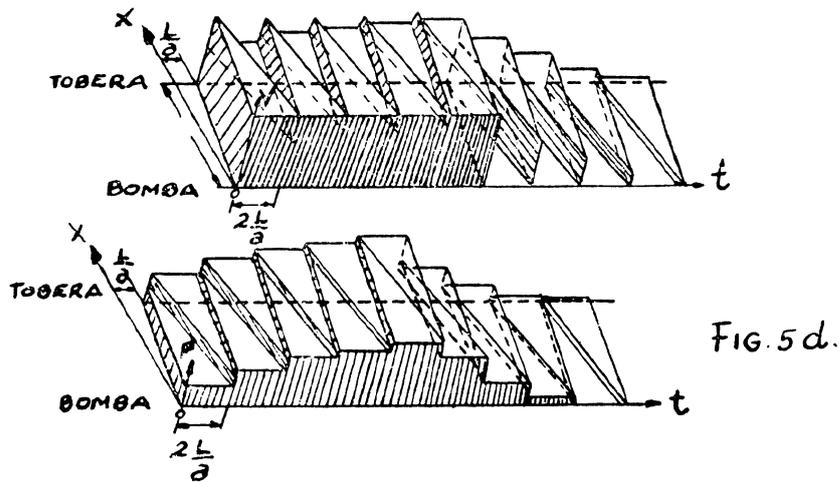
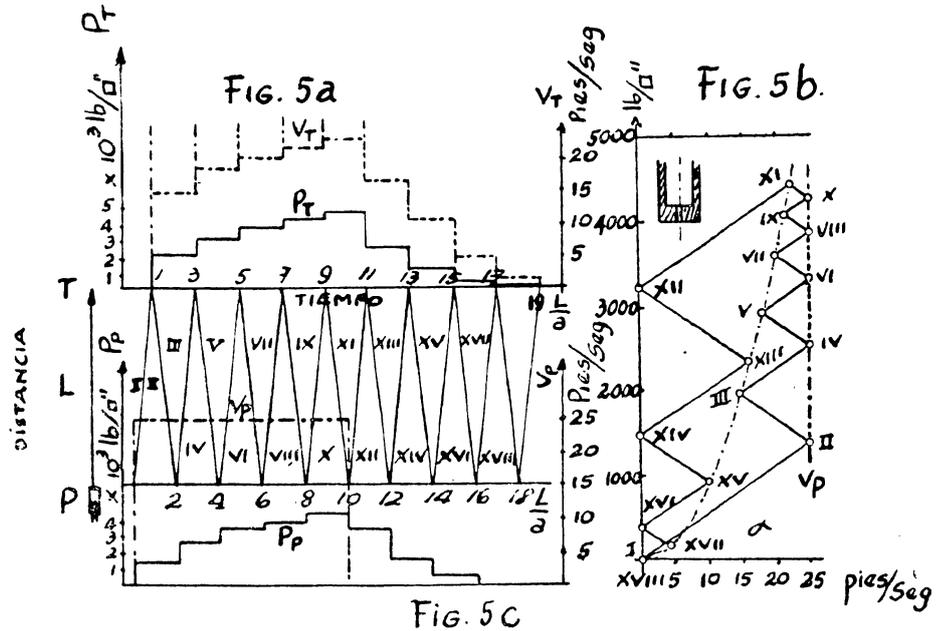
$$v = \frac{\text{Area tobera}}{\text{Area tubería}} \sqrt{2 p \cdot \frac{g}{W}} \text{ y reemplazando valores}$$

$$v = \frac{1}{40} \sqrt{2 p \cdot 33 \frac{\text{pies}}{\text{seg}^2} \times \frac{1}{60} \frac{\text{pies}^3}{\text{Lb}}} \text{ pero,}$$

como la presión la expresaremos en Lb/pulg² y tenemos g y w en pies hagamos:

$$v = \frac{1}{40} \sqrt{2 p \cdot 144 \frac{\text{lb}}{\text{pie}^2} \times 33 \frac{\text{pie}}{\text{seg}^2} \times \frac{1}{60} \frac{\text{pie}^3}{\text{lb}}} = \boxed{0,3 \sqrt{p}} \text{ en } \frac{\text{pies}}{\text{seg.}}$$

Haciendo variar a v entre 0 y 25 pies / seg. obtenemos la parábola dibujada en puntos y rayas.



Construida ya la parábola y sus ejes, calculemos la inclinación de la directriz que señala el camino por el cual debemos avanzar.

La inclinación será de acuerdo a los datos:

$$\frac{K}{a} = \frac{266.500}{4.800} \frac{\text{lb/pulg}^2}{\text{pies/seg}} = 56 \text{ lb/pulg}^2$$

por cada pie por seg de velocidad.

Con este último dato trazamos la directriz partiendo de *I* y aprovechando las escalas existentes.

Ahora comenzamos el trazado de directrices positivas y negativas.

El movimiento del pistón que se inicia en *I* aumenta la velocidad del combustible de 0 a 25 pies/seg y la presión aumenta también hasta el valor correspondiente al punto *II*.

Pero el punto *II* tiene una velocidad superior a la que le correspondería en la parábola de descarga, a igualdad de presión.

Por lo tanto, al llegar a la tobera de inyección la onda es frenada reduciendo su velocidad y consecuentemente elevando su presión (punto *III*) obtenido mediante la intersección de la directriz *II - III* y la parábola de descarga.

Esta onda, al llegar al pistón de la bomba, es otra vez elevada a velocidad 25 pies/seg y a la presión correspondiente al punto *IV*.

Siguiendo este procedimiento obtenemos los puntos *V*, *VI*, *VII*.....*XI*.

Al finalizar el décimo intervalo el pistón se detiene, pues la duración de su movimiento era $10 \frac{L}{a}$. Por lo tanto, cesa la des-

carga de la bomba y la velocidad de la onda reflejada es reducida a 0 (punto *XII*).

Como la columna líquida aún tiene presión, la descarga en la tobera de inyección se efectuará a costa de esa presión y obtenemos así el punto *XIII*.

Continuando con este procedimiento obtenemos los puntos *XIV*, *XV*.....*XVIII* (en el cual prácticamente son *p* y *v* iguales a 0) cada uno de los cuales nos da los valores de presión y velocidad correspondientes a las zonas marcadas con los mismos numerales en el diagrama *X - t*.

Una vez que tenemos construida la parábola y marcados los puntos *I* a *XVIII*, trazamos de inmediato el diagrama *X - t* (fi-

gura 5a central) y lo hacemos tomando en escala sobre las ordenadas el valor $L - 32''$ y sobre las abscisas $18 \frac{L}{a}$.

De este modo y sabiendo que para el tiempo $\frac{L}{a}$ la perturbación recorrió la distancia L (directa o reflejada), obtenemos los triángulos que representan las zonas / a XVIII.

Para construir los diagramas inferior y superior de la figura 5a que representa las variaciones de presión y velocidad en función del tiempo en los extremos de tubería cercanos a la bomba y a la tobera de inyección, procedemos a transportar correlativamente los valores obtenidos del diagrama $p - v$ que los medimos, en sus escalas respectivas a las zonas correspondientes a los mismos numerales marcadas en el $X - t$.

De esta manera, obteniendo los diagramas de la figura 5a y utilizando, como frente: el gráfico de presión y velocidad en el extremo de la bomba en función del tiempo; como fondo: el gráfico de presión y velocidad en el extremo de la tobera de inyección en función del tiempo; y como techo que une a estos frentes, los triángulos del diagrama $X - t$, insertados a la altura que le demanda cada zona, obtenemos definitivamente construidos los estereogramas $p = f_1(t - X)$ y $v = f_2(t - X)$ que nos exhiben objetivamente el proceso completo causado por una perturbación originada por el movimiento del pistón de la bomba.

Los casos correspondientes a los tipos de toberas de inyección mencionados al principio y caracterizados por *b)* y *c)* se resuelven con el mismo procedimiento que el expuesto, salvo que en estos casos la parábola de descarga se trunca en su parte inferior con las rectas representativas de las presiones de abertura y cierre de la válvula de inyección, considerándose el proceso finalizado (inyección terminada) cuando uno de los puntos *I, II, III...* etc. del diagrama presión velocidad, quede ubicado debajo de las rectas representativas de las presiones de apertura de las válvulas de las toberas de inyección.

CONCLUSIÓN

Lo expuesto anteriormente nos permite, dadas ciertas condiciones iniciales de un sistema de inyección, obtener una representación objetiva de las variaciones de presión y velocidad, que a lo

largo de la tubería y en función del tiempo experimenta el flujo de combustible.

Construyendo los estereogramas en modelos sólidos si efectuamos una sección con un plano $X = \text{constante}$ tendremos claramente visualizadas las variaciones de presión y velocidad que experimenta el combustible en un punto fijo de la tubería, en función del tiempo; y si cortamos con un plano $t = \text{constante}$ tendremos objetivados en un instante dado los valores de presión y velocidad existentes en toda la tubería.

El método gráfico expuesto, evita el cálculo laborioso que requiere el procedimiento teórico, razón por la cual en los últimos años se emplea casi exclusivamente el primero aun en sistemas complicados.

El método descrito y los resultados de él obtenidos, adquieren especial importancia en sistemas de inyección no como el *GM* que reúne a bomba e inyector en un solo cuerpo, sino en los sistemas que posean una cierta longitud de tubería, pues las variaciones de presión en ésta gravitan en forma predominante en el funcionamiento del inyector .

Finalmente, es imperioso dejar aclarado que, si bien el método de cálculo gráfico descrito no sería de inmediata y frecuente aplicación a bordo, su entendimiento por parte de oficiales de la Orientación Máquinas durante las clases de la Escuela de Aplicación de Oficiales, o durante cursos de motores que efectúen, les significará la adquisición de un nuevo conocimiento que los proveerá de las nociones elementales para introducirse, a los que estuvieren interesados en ello, en estudios más profundos referentes al mismo tema, dando satisfacción a sus deseos de perfeccionamiento y evolución constantes. Esta es, en síntesis, la limitada pretensión de este modesto trabajo.

BIBLIOGRAFÍA

- DE JOUNASZ: *Transient phenomena, in linear flow*, ASME, Volumen 59.
ANDERSON, J. W.: *Diesel Engineering, a textbook*.
HELDT, P. M.: *High speed Diesel Engines*.

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

“En la adversidad”

Por el Teniente de Navío Laurio H. Destéfani

Ante los adelantos extraordinarios de la técnica, parece ir creciendo una tendencia, que sin dejar de reconocer la importancia del hombre en el combate, le niega su influencia preponderante en el logro de la victoria.

Es propósito fundamental de estas líneas, demostrar que el hombre continúa siendo factor imponderable, capaz de decidir una batalla y a tal fin recordaremos algunos episodios de la Segunda Guerra Mundial, donde ello quedó comprobado.

Por lo demás, para el combatiente de honor que en el mar se ve enfrentado a una lucha desigual, por la superioridad técnica o numérica del adversario, estos ejemplos nos muestran que existen tres caminos: el primero que lleva a la victoria es difícil o inalcanzable; el segundo, más frecuente y factible, le permite sucumbir desgastando al adversario, y finalmente, un tercero siempre abierto, el de caer con honor, dejando como saldo puro a su favor, una lección que dará vigor moral a las generaciones futuras.

Comenzando con los que logran la victoria a pesar de su inferioridad, trasladémonos imaginariamente en el espacio y el tiempo, al sanginario escenario de la lucha por Guadalcanal, en la guerra del Pacífico.

Allí, la noche del 30 de noviembre de 1942, el almirante japonés Tanaka, llamado “El Tenaz” por sus propios adversarios, navegaba en sigilosa hacia Guadalcanal, conduciendo uno de los famosos “Expresos de Tokio”, que esa noche se componía de ocho torpederos, cargados de repuestos y refuerzos destinados a la isla.

Los norteamericanos, que esperaban la operación, enviaron una fuerza de interceptación compuesta de cinco poderosos cruceros y seis destructores al mando del almirante Wright. Además de superioridad numérica contaban con una gran ventaja técnica, el radar, que los japoneses desconocían para entonces.

A 2306 horas el radar del crucero “*Minneapolis*” descubrió

a los ocho buques japoneses navegando al Sud de la isla de Savo, hacia la famosa “Sonda de Hierro”, nombre con que se designó la zona entre la islita mencionada y la de Guadalcanal, por los numerosos hundimientos allí registrados. Tanaka, con siete torpederos en línea de fila y el restante, “*Takanami*”, abierto por su babor, es decir más cercano al enemigo, no tenía el más leve indicio de su presencia.

A 2316 horas y a 7.000 yardas del “*Takanami*”, un destructor norteamericano lanzó varios torpedos sobre el desprevenido buque y antes de que éstos llegasen a destino, los cinco cruceros desde 10.000 yardas abrieron el fuego sobre él. El infortunado “*Takanami*” fue literalmente deshecho.

El resto de las fuerzas japonesas parecía, en verdad, que pronto seguiría el mismo camino, pero aquí interviene el factor invaluable, el hombre, el hombre que había preparado sus buques en repetidas y peligrosas maniobras nocturnas, de modo que sus comandantes se encontraban preparados para una ocasión como esa.

Cumpliendo las precisas instrucciones del jefe japonés, usar torpedos, no abrir fuego de cañón, los siete torpederos, guiados por los fogonazos enemigos, viraron y lanzaron una veintena de torpedos en maniobra admirable; a continuación, siguieron efectuando lanzamientos. El resultado de su coordinación y eficacia no se hizo esperar: el “*Minneapolis*” recibió dos torpedos; el “*New Orleans*” uno, el “*Pensacola*” uno y el “*Northampton*” dos. El “*Honolulu*” era el único crucero indemne. La acción estaba terminada y aprovechando la confusión enemiga, los siete pequeños buques estaban a 0130 horas fuera de la “Sonda de Hierro” y del alcance enemigo. Esta fue la batalla nocturna conocida como *Tas-safaronga*, demostración de lo que puede un intenso adiestramiento, instrucciones precisas y decisión.

Un ejemplo de otro tipo, el uso eficiente de armas muy anticuadas, mantenidas en buen estado y usadas también con decisión, dio un triunfo parcial, aunque momentáneo, a las fuerzas noruegas que lucharon en 1940 contra los invasores alemanes.

Las fortificaciones que defendían Oslo eran muy vetustas, databan de 1890, y sus cañones también eran muy antiguos. Las dos fortificaciones principales en el interior del fiord de acceso eran: Oscarborg, al Este, armada con tres cañones de 280 milímetros, de los cuales sólo dos estaban en servicio y una batería de torpedos, al mando esta última del capitán de corbeta Andersen,

y Horten, al Oeste, enfrente de la primera, con dos piezas de 150 y una de 57 milímetros.

El 9 de abril de 1940 a la madrugada, el grupo V de la fuerza naval invasora entró al fiord esperando capturar fácilmente la capital. Esta fuerza estaba compuesta por el acorazado de bolsillo “*Lutzow*”, de 13.000 toneladas, el crucero pesado “*Blucher*”, de 10.000, el crucero ligero “*Emdem*”, 5 pequeños destructores y 9 rastreadores.

Avisados por el patrullero *Pol 3*, los noruegos alistaron sus viejas armas para la defensa.

Poco después de 0400 horas, las baterías abren fuego sobre la línea de buques enemigos y causan graves daños al “*Blucher*”. Los alemanes contestan sin precisión y al llegar frente a Oscarborg, el capitán Andersen les lanza tres torpedos de los que dos hieren al crucero pesado y lo hunden. El “*Lutzow*” que lo seguía, recibe también varios impactos, da marcha atrás y con él toda la formación alemana que se retira. El intento había sido rechazado y Oscarborg con su jefe, el coronel Erikson, resiste hasta el día siguiente a 1000 hs., a pesar de los intensos bombardeos a que fue sometido. Cuando se arrió el pabellón, se lo hizo cumpliendo órdenes superiores.

Los alemanes fueron excesivamente audaces al penetrar al fiord con los noruegos alertados, pero si éstos no hubieran tenido sus viejas armas listas y se hubieran arreadado por el poderío enemigo, este éxito parcial no se hubiera logrado.

Una lección del relato anterior es la que nos obliga a cuidar y mantener nuestro armamento, por anticuado que sea, y a estar adiestrados para usarlo con eficacia. En la acción pueden ser valiosos medios para desgastar al enemigo y devolvernos así, con creces, el interés que les hemos prestado.

Veamos ahora los que, aplastados al fin por la superioridad enemiga, pudieron sin embargo producirles graves daños.

Dijimos que al penetrar los alemanes al fiord de Oslo los noruegos estaban alertados por el aviso de uno de sus patrulleros, el *Pol 3*. La historia de esta pequeña embarcación encierra uno de los mayores actos de abnegación y de sublime cumplimiento del deber. El 8 de abril a 2300 hs., el *Pol 3*, al mando del teniente de navío Leil Welding Olsen, con una tripulación de 15 hombres, cumplía funciones de patrullado y vigilancia en Skager Rak, cuando se avistaron dos buques que se dirigían al Norte, con luces disimuladas. Después de haberles efectuado las señales de recono-

cimiento y un disparo de advertencia, sin resultando, su comandante da el alerta por radio y resueltamente se precipita sobre uno de los invasores, que resultó ser el destructor alemán "Albatros", lo aborda y se desprende marcha atrás, pero entonces recibe un fuego despiadado, se incendia y se hunde. El heroico teniente Olsen resultó muerto, pero su deber había sido cumplido con creces. Ha alertado las baterías de la costa, ha causado averías al buque alemán y ha dejado un ejemplo que fortalecerá el corazón de sus compatriotas, en otros trances difíciles del futuro.

Acción parecida fue la del destructor inglés "Glorwon", que el 8 de abril de 1940 a 0600 hs. avista un torpedero alemán que junto con tres destructores y el crucero pesado "Hipper", constituyen una de las fuerzas de invasión alemana a Noruega. El buque alemán intenta hacerse pasar por sueco, mientras se acercaba en su ayuda otro torpedero. El "Glorwon" se lanza al ataque, pero un momento después divisa al "Hipper" que viene a destruir al importuno; el comandante inglés, teniente de navío Gerald Roope, ante tan poderoso adversario, finge una huida y para ello produce una cortina de humo ocultándose detrás de ella. El "Hipper", que se lanza en su persecución, tiene la desagradable sorpresa de verlo salir de la cortina, apenas a unos centenares de metros y arrojarse temerariamente sobre él. El "Glorwon" chocó como un ariete contra el gran buque germano y le produjo serias averías; incendiado por el choque y el fuego enemigo, el heroico destructor, antes de hundirse, pudo aún lanzar dos torpedos, que fueron evitados por el crucero. Eran las 0900 hs. Cuatro días después, el "Hipper" regresaba a Alemania a 24 nudos para ser sometido a reparaciones.

Distinto fue el encuentro entre el crucero auxiliar alemán "Kormoran" y el crucero australiano "Sidney", de 7.000 toneladas. El combate tuvo lugar el 19 de noviembre de 1941, a 300 kilómetros de la costa occidental de Australia.

Avistado el corsario por el crucero, intenta hacerse pasar por un mercante holandés, mientras su adversario se acerca confiado hasta unos 1.000 metros y navega a rumbo paralelo.

No pudiendo contestar un pedido de reconocimiento, el comandante del "Kormoran", capitán de fragata Detmers, decide jugarse y abre fuego a quemarropa, con todos los cañones disponibles y al mismo tiempo lanza dos torpedos. El crucero, sorprendido, recibe fuertes averías y después de un momento contesta el fuego, con algunos de sus ocho cañones. El "Kormoran" sigue haciendo un fuego muy eficaz y el "Sidney", herido de muerte,

causa sin embargo, a su vez, graves averías al buque alemán. Finalmente, el crucero se aleja para tratar de ganar la costa, pero se hunde antes. El corsario también debe ser abandonado por su tripulación.

En esta acción, además de valentía y decisión por parte del comando del buque alemán, debe destacarse su serenidad e ingenio para mantener el engaño, hasta el último y propicio momento.

Finalmente, pasemos revista a los que ante el poderío abrumador del enemigo y sin esperanzas de victoria o de causarles graves daños, sucumbieron con valor, combatiendo hasta el fin.

Así, sin esperanzas, fue la lucha librada por la fuerza aliada del Pacífico Occidental, formada por norteamericanos, ingleses y holandeses, durante la brillante ofensiva inicial de los japoneses. Así también, con la visión de la derrota, casi un suicidio, fue la última salida del “*Yamato*” y el resto de la flota japonesa, hundida en su mayor parte por un enjambre aéreo norteamericano, con pérdida de 4 aviones solamente.

El fin del “*Bismarck*”, es también un ejemplo de abnegación y tenacidad en la adversidad. Después de haber hundido al “*Hood*” y de haber soportado un ataque de aviones del “*Victorious*”, que lo alcanzan con un torpedo, el acorazado alemán había conseguido burlar la persecución de sus enemigos, pero buscado por 43 naves británicas y numerosos aviones, el 26 de mayo de 1941 a 1026 hs. un *Catalina* con base terrestre lo avista y entonces su fin es inevitable. En la tarde de ese mismo día, 15 aviones del “*Ark Royal*” lo averían con dos torpedos, uno de los cuales le destroza uno de los timones. Su velocidad queda reducida a 8 nudos. Sin embargo, aún mantiene a raya a sus adversarios y el crucero “*Sheffield*”, que se acerca demasiado, recibe leves averías que le ponen fuera de combate el radar.

Al anochecer, el enorme buque herido recibe el ataque de 5 destructores, a los que mantiene a distancia con sus cañones.

Recién el 27 de mayo a la mañana, el “*Rodney*”, el “*King George V*”, 2 cruceros con cañones de 8 pulgadas y varios destructores lo atacan y van haciendo callar, una a una, sus torres; finalmente, el “*Dorsetshire*” se le acerca y con tres torpedos lo hunde, pero hasta el último momento flamea al tope su pabellón.

Combatiendo también hasta el fin, pereció otro gran buque alemán, el “*Scharnhorst*”, a manos del más poderoso “*Duque of York*”, a fines de 1943.

En todos los ejemplos citados hemos comprobado que el hombre, con su ingenio, su valor, su abnegación, su decisión, su preparación o su entereza, puede torcer el curso de una batalla decisiva, hacerla ardua para el enemigo o dar ejemplo de heroísmo. En todos ellos, el número o la técnica parecían asegurar el triunfo fácilmente a quien lo vio escapar de sus manos o pagó caro su precio.

Los argentinos nos enorgullecemos de un ejemplo histórico de ese tipo, el combate de Quilmes, donde una sola nave, la “*25 de Mayo*”, ayudada por una pequeña goleta de un cañón, la “*Río*”, combatió contra 23 naves imperiales y no pudo ser hundida, ni rendida, aunque recibió serias averías, causándolas a su vez, a varios enemigos.

El valor del hombre sigue y seguirá siendo factor importante en la decisión de una lucha, cualquiera sea el adelanto de la técnica o la superioridad del enemigo.

BIBLIOGRAFÍA

1. *La campaña de Noruega*, por JACQUES MORDAL (Edición Círculo Militar).
2. *La lucha por Guadalcanal*, de “La Historia Naval de la Marina de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial”, de SAMUEL ELIOT MORISON.
3. *La epopeya del “Bismarck”*, por FREDERICK KRAMER, Editor Enrique Signorrs.
4. *La operación “Bismarck”*, por el capitán de fragata R. F. JESSEL. Boletín del Centro Naval, N° 610, mayo-junio 1953.
5. *La flota metropolitana en la guerra*, por el vicealmirante Sir PATRICK BRIND. Revista de Publicaciones Navales, N° 491, de julio y agosto de 1949.
6. *Acorazados y cruceros alemanes*, por QUEROL MULLER. Boletín del Centro Naval, N° 617, julio-agosto de 1954.
7. *El hundimiento del “Sidney”*, por el teniente Von CÖSSELN. Boletín del Centro Naval, N° 610, mayo-junio 1953.
8. *Los corsarios de los mares en la guerra de 1939 a 1945*, por el capitán de fragata V. H. MORGAN. (Artículo publicado en la Revista de Publicaciones Navales.)

Notas Profesionales

NACIONALES

RECORDACIÓN DE LAS ACCIONES DE LA REVOLUCIÓN LIBERTADORA.

Con motivo de las jornadas revolucionarias de setiembre, la Marina de Guerra, el 16 de dicho mes, honró con diversas ceremonias, la memoria de sus caídos en las acciones de la Revolución Libertadora.

La más importante de éstas tuvo lugar en la plaza de armas de la Escuela Naval Militar, en Río Santiago, la que fue presidida por el vicepresidente provisional de la Nación, contraalmirante Isaac F. Rojas. La parte central de la ceremonia consistió en una misa de campaña, a la que asistieron el interventor federal en la provincia de Buenos Aires, coronel Emilio A. Bonnacarrère, los ministros de Obras Públicas y de Hacienda, Economía y Previsión, el comandante de la 2ª División del Ejército, el comandante de la Base Naval y otras altas autoridades provinciales y numerosos representantes de las fuerzas armadas.

Terminada la ceremonia religiosa, el contraalmirante Rojas pronunció el siguiente discurso:

No estamos aquí para celebrar una victoria ni un hecho de armas. Honraremos juntos la memoria de los argentinos que cayeron en las acciones de la Revolución Libertadora por sostener la dignidad de todos sus conciudadanos y el honor de la Nación.

Ellos merecen nuestra gratitud y nuestro respeto, porque no los movió el odio ni el rencor y sí ideales que siempre inspiraron a los hombres de bien, y que quisiéramos siguieran inspirando a todos los argentinos. Algunos de los caídos fueron cadetes de esta Escuela. Su sangre tiñó las aguas del viejo Plata, histórico campo de lucha naval, donde siempre han de producirse los choques bélicos que trasciendan en la marcha de la Nación Argentina.

Sus sufrimientos y sus angustias apuntalaron una causa noble y justa. Su muerte —alcanzada en cumplimiento de órdenes que no discutieron— tiene, pues, un sentido ético y trascendente que servirá como ejemplo de virtudes militares para los que integran hoy e integren mañana esta Marina de Guerra, y particularmente para ustedes sus compañeros de armas que forman el núcleo que ha de tener a su cargo la conducción del

instrumento de combate naval que ha creado la Patria —y que sostienen sus hijos— para asegurar en acción armónica con Ejército y Aeronáutica, la supervivencia nacional, y nunca para sostener déspotas que desprecian las leyes y ofenden el espíritu de libertad de esta tierra.

Ellos, los cadetes Guillochon y Cejas, así como los oficiales, suboficiales, marineros y soldados que murieron, cualquiera fuese el uniforme que vistieron y el lugar donde lucharon, la tierra, el mar o el aire, son los mártires de la Revolución Libertadora. Cuando asoma el desaliento, frente al egoísmo y a la incompreensión, el recuerdo de nuestros muertos se agiganta; el ánimo se fortalece y retempla para continuar cumpliendo con modestia, pero con firme y absoluta determinación, los objetivos que obligaron a esta institución, tan respetuosa de la ley, a acudir al llamado del genio de la raza que pugna por un estilo de vida que tiene sus raíces en Mayo y su confirmación en Caseros.

Hoy, a un año de aquellos graves hechos que estallaron simultáneamente en Córdoba, Puerto Belgrano, Curuzú Cuatiá, Río Santiago y Cuyo, y que marcan el principio de un período que no podrá desandarse, recojamos el pensamiento sobre cosas que nos enorgullecen sin vanidad: la unidad de los cuadros navales, ideales paralelos y coincidentes con los de nuestros hermanos del Ejército y de la Aeronáutica, respeto invariable al pueblo y a sus instituciones democráticas. Por ellas y por otras muchas, murieron nuestros camaradas. Y por ellas enfrentamos al futuro con fe; con fe en el pueblo que espera y con fe en nosotros mismos porque no hay ocultas intenciones. Mientras tanto, siga esta Escuela Naval su tranquila y recta trayectoria. Estudien sus cadetes y los alumnos del Liceo Naya la ciencia que los hará buenos profesionales. Templan su carácter en la escuela de la verdad de la responsabilidad, de la vida sencilla. Sigán teniendo como norte, un servicio naval honorable para proteger al pueblo y servir a la Nación. Manténgase aquí viva la llama del respeto a las leyes y a todo lo que forme el espíritu naval de la Institución que nace en Río Santiago.

Honrados los mártires de la libertad, extendamos nuestro homenaje a todos los argentinos que perdieron la vida en la lucha, cualquiera que haya sido el impulso que armó el brazo. Las violencias, que entonces reclamó la Patria, hemos de lamentarlas por la sangre derramada entre hermanos y por las vidas de ambos bandos que pudieron servir para la paz.

Recojamos la terrible lección que estremeció los campos, los aires y los mares, para aprender definitivamente a vivir como hemos acordado hacerlo al organizarse la República y como lo determinaron los arquitectos de la nacionalidad. Una sola Argentina es nuestra Patria: la que nació en 1810. Una sola la divisa: la bandera de Belgrano. Uno solo el blasón: nuestro viejo escudo. Uno solo el canto con que nos reconocemos: nuestro viejo Himno. Una sola historia: aquella que comienza en Mayo. Uno solo el numen que inspira el genio de nuestra estirpe: las voces de San Martín, Belgrano, Moreno, Rivadavia, Sarmiento resonando desde las oquedades de un pasado que nos enorgullece y nos impulsa hacia un futuro digno, grande, honorable y feliz.

Hoy, 16 de Septiembre de 1956, al cumplirse el primer aniversario del estallido de la Revolución Libertadora, la Marina de Guerra honra la memoria de los que rindieron el supremo sacrificio de sus vidas en defensa de la esencia misma de la nacionalidad. Sus nombres vivirán por siempre en esta Escuela y en las páginas del memorial naval de la República.

Otros oficios religiosos fueron celebrados en la Escuela de Mecánica de la Armada, a la que asistió el ministro de Marina, contra-

almirante Teodoro E. Hartung; en el Regimiento 1 de Infantería de Marina, Isla Martín García, Base Aeronaval Punta Indio, Arsenal de Marina de Zárate, Arsenal Naval Azopardo, Base Naval Puerto Belgrano, Base Naval Mar del Plata y Base Naval Ushuaia.

Terminados los oficios religiosos, depositáronse ofrendas florales en las tumbas de cada uno de los miembros de la Marina muertos en la Revolución Libertadora. Las ceremonias fueron presididas por el contraalmirante Teodoro E. Hartung, en los cementerios de San Isidro, Olivos y Avellaneda; por el contraalmirante Arturo H. Rial, en la base naval de Puerto Belgrano y en Bahía Blanca; y por el contraalmirante Isaac F. Rojas, quien luego de asistir a la misa celebrada en la Escuela Naval Militar, se trasladó a la ciudad de Paraná para presidir allí la ceremonia realizada en el cementerio local y hacer lo propio más tarde en el Panteón Naval de Flores y de la Chacarita.

En otras ceremonias cumplidas en las necrópolis del interior asistieron delegaciones de jefes, oficiales y personal subalterno de la Marina de Guerra.

(Periodística.)

ENTREGA DE LA ENSEÑA PATRIA AL REGIMIENTO DE INFANTERIA DE MARINA N° 1.

Con motivo de celebrar su primer aniversario y de recibir la bandera de guerra que le fuera donada por un grupo de damas cordobesas, realizóse, el 25 de octubre, una emotiva ceremonia en la Dársena Norte, asiento del Regimiento de Infantería N° 1. El acto fue presidido por el presidente de la República, general Pedro Eugenio Aramburu, y asistieron el vicepresidente de la República, contraalmirante Isaac F. Rojas; el ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung; el subsecretario de dicha cartera, contraalmirante Arturo Rial; el comandante en jefe del Ejército, general Francisco José Zerda; el intendente municipal, arquitecto Luis María de la Torre; agregados militares extranjeros; el asesor naval norteamericano de infantería de Marina, coronel Warnes Biggers, y altos jefes de las instituciones armadas y un grupo numeroso de invitados especiales.

La ceremonia se inició con una misa de campaña que ofició el teniente de fragata capellán Raúl C. Mendiberry, quien procedió luego a bendecir la enseña patria, la que seguidamente fue trasladada frente al palco, usando de la palabra la señorita María Silvina Mayorga, para hacer entrega oficial de la bandera en nombre de las damas cordobesas. La oradora resaltó la vincula-

ción de dicha provincia y la marina de guerra en la gesta de septiembre, recordando emocionada los episodios en que participaron los efectivos que más tarde constituirían la unidad que ahora recibía su pabellón de guerra.

Luego agradeció el comandante de la unidad, capitán de navío Enrique H. Green, quien dijo:

Excelentísimo señor Presidente Provisional de la Nación, señor Vicepresidente, señores Ministros, señor Interventor Nacional en la Provincia de Córdoba, señores representantes de las Fuerzas Armadas, señoras, señores, Regimiento uno.

Hace un año, cuando era incierto aún el destino de nuestra patria, cuando en la heroica Córdoba hombres, mujeres, niños y soldados, hombro con hombro, jugaban sus vidas para recobrar la libertad perdida, abordo del Crucero General Belgrano en la noche del 20 de septiembre, por disposición del comandante de la Marina de Guerra en Operaciones contra-almirante Isaac Rojas, se creaba el Regimiento de Infantería de Marina N° 1.

Un mes más tarde el Gobierno Revolucionario, por Decreto N° 1805 de fecha 25 de octubre de 1955, oficializaba la situación de la Unidad y le daba por asiento la ciudad de Buenos Aires.

Hoy, evolucionando firme y serenamente nuestra patria para ocupar el lugar que le corresponde entre las democracias, al cumplir el primer año de vida, tenemos el incomparable honor de recibir de manos de estas niñas cordobesas, este paño ya bendecido en la sagrada ceremonia de la misa, que a partir de este momento constituye el pabellón de Guerra de la Unidad.

No puedo dejar de destacar el gesto de tan gentil embajada, que en representación de la mujer de la orgullosa y señorial Córdoba, cuna de libertad y solar de héroes, han sabido llegar tan profundamente a nuestras fibras más íntimas con la donación que hacen hoy a este mi Regimiento.

Señoras, al regresar a vuestros lares, decid a vuestros comprovincianos, que este presente que aquí dejáis está en buenas manos, pues queda custodiado por hombres que tienen por único afán lograr para sus hijos una patria libre, fuerte, progresista, tal como lo soñaron aquellos que hace 140 años dieron su vida por que así fuera.

Decídes también que la fuerza que se agrupa junto a este tan querido paño, que combatió decididamente a la tiranía, es hoy y será mañana y siempre un escollo inmovible contra el que se estrellará todo intento totalitario.

Personal del Regimiento de Infantería de Marina N° 1: Por primera vez váis a desfilar frente a vuestro pabellón de Guerra.

Miradlo como miran los hombres, franca y decididamente; grabad en lo más profundo de vuestro ser su belleza sin mácula, pues él será vuestro guía.

Comprometo en nombre de los jefes, oficiales, suboficiales y conscriptos del regimiento, la palabra de honor de que flameará por siempre como símbolo de libertad y de justicia y que si cae, será con el cuerpo ya sin vida del último infante de marina del regimiento.

Entregóse después el pabellón al abanderado, desfilando los efectivos del Regimiento frente al mismo, con lo que se dió término a la ceremonia.

CLAUSURA DE CURSOS EN LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL.

Con motivo de la finalización de los estudios del Curso General —primer turno— (ver Boletín del Centro Naval N° 629), el director de la Escuela de Guerra Naval, capitán de navío Horacio A. Esteverena, pronunció las siguientes palabras:

Señores Jefes Alumnos:

Con este sencillo acto se cierra hoy el primer ciclo de nuestro año naval, egresando un grupo de jefes, con la adecuada capacitación para el ejercicio del Comando y la realización de tareas en nuestros Estados Mayores.

La presencia del señor comandante de operaciones navales y de distinguidos representantes del Ejército y de la Fuerza Aérea, conjuntamente con las más altas jerarquías de la Institución, os da una idea cabal de la importancia que se asigna a los estudios que habéis realizado.

Al inaugurar el curso os expresé que el mismo demandaría vuestra máxima dedicación y que el ritmo de trabajo sería intenso: se ha cumplido la palabra empeñada, como habéis podido comprobar durante el desarrollo del mismo. Es para mí, motivo de satisfacción el reconocer públicamente que el hecho de haber mantenido el Curso un alto espíritu de trabajo, ha permitido cumplir el objetivo asignado por mi escalón superior.

Al despediros hoy, quisiera haceros algunas reflexiones, autorizado, no sólo por la jerarquía y función que desempeño, sino también porque la *Escuela de Guerra Naval* dicta hoy la clase final de este curso.

La instrucción impartida ha tenido por objetivo el mostrar los caminos más seguros para el éxito, tratando de unificar criterios en la interpretación y aplicación de la doctrina para la planificación, conducción y sostén de las operaciones navales creando a su vez un sinnúmero de inquietudes cuya solución, durante la conducción práctica, debe ser encarada por vuestro esfuerzo personal; la *Escuela de Guerra Naval* ha dado únicamente las bases para la solución de los múltiples problemas militares que se presentan durante la preparación de los medios de acción del Poder Naval y su utilización en tiempo de guerra.

El éxito de la conducción reside en el acertado empleo del Principio Militar Fundamental, para lo cual es necesario no sólo dominar la técnica de la guerra, sino también los aspectos humanos que impone la conducción militar, pues pese al extraordinario desarrollo científico y tecnológico, sigue en pie el viejo aforismo:

“Pelean los hombres y no los buques”

Todo esto me impulsa a recalcarles la importancia que tienen las cualidades personales del que ejerce el mando, pues ni los juegos de guerra, ni el estudio de las acciones pasadas, que siguen siendo una fuente inagotable de sugerencias, os hará conductores. Bueno es reflexionar sobre los valores morales e intelectuales que impone el mando, de los cuales no se puede prescindir sin riesgo de cometer grandes errores.

En efecto:

- 1°) La conducción es una actividad que se ejerce no sobre el material sino sobre seres humanos, dotados de inteligencia y voluntad, de pasiones y sentimientos. Es por lo tanto, una cuestión psicológica.
- 2°) La conducción abarca la instrucción técnica y general del personal y la educación del mismo en el trabajo, la disciplina, la dig-

nidad y el valor para afrontar responsabilidades y peligros; es por ende, una cuestión educativa o pedagógica.

- 3°) La conducción es una forma de regular las acciones humanas de los subordinados, influyendo en sus actos y en todos los pormenores de su vida; de ahí que sea también una cuestión moral.

El conductor militar debe tender a poseer las siguientes facultades:

Prudencia, que le permite actuar sin precipitación, pesando constantemente el efecto de sus decisiones, no sólo sobre los propósitos perseguidos sino también sobre la moral y aptitud combativa de su potencial humano. Tomada en su acepción militar, la prudencia es la virtud cardinal que nos permite determinar la aceptabilidad de toda operación, medida por las consecuencias en cuanto al costo. De ello surge el concepto de “*riesgo calculado*”.

Justicia, que permite asegurar a cada subordinado el respeto que merece y distribuir los bienes, honores y responsabilidades proporcionalmente al mérito de cada uno; constituye el pilar fundamental para dignificar la jerarquía y afirmar el principio de autoridad.

El conductor que actúe ejercitando la justicia, requiere una cualidad esencial que se llama *Firmeza*; fuerza moral que no se deja dominar ni abatir y que permite obrar con permanente serenidad, sin debilidad ni ondulaciones de carácter, propias de la falta de responsabilidad.

Fortaleza, que permite arrostrar los peligros sin temores ni desfallecimientos. Puede ser física o moral: ambas son cualidades particulares de cada individuo, pero se adquieren mediante la voluntad al servicio de un ideal. El adiestramiento para actuar en situaciones difíciles e inesperadas debe ser impuesto a sí mismo y a los escalones subordinados, capacitándolos para afrontar peligros y responsabilidades. La fe constituye el basamento de esta cualidad y ha permitido al hombre elevarse sobre sus propias miserias substituyendo, al instinto de su “*conservación física*”, por el sublime principio de su “*conservación moral*”

Resolución, en la que se vuelcan todas las virtudes, cualidades, grandezas y miserias del que ejerce la conducción militar. Para llegar a tomar resoluciones correctas, es indispensable aplicar acertadamente el Principio Militar Fundamental y poseer una voluntad y pensamiento organizados.

Capacidad Profesional; el carácter está por encima de la inteligencia pero la inteligencia y su adecuado uso y desarrollo mediante el estudio y el adiestramiento, es muy necesaria para el ejercicio de la conducción, puesto que el que ignora no puede mandar, y si lo hace, corre el riesgo de fracasar en sus propósitos, perder la estimación de los escalones subordinados y destruir su prestigio y el de su Unidad.

La inteligencia del jefe debe ser clara. La acción se acomoda mal a las ideas o a los planes militares confusos.

La claridad es derivada de la detenida reflexión acerca de un asunto y debe privar en todas las directivas navales, puesto que de la confusión de las ideas proviene la inexactitud en el modo de expresarlas.

La inteligencia del que manda debe ser acogedora; esto le permitirá servirse del cerebro de los otros para formar su criterio antes de adoptar una resolución.

Finalmente, la inteligencia del que pretende realizar una eficiente conducción, debe ser rápida, puesto que el tiempo es un factor esencial de toda operación militar.

Estimo adecuado, como síntesis de las normas generales de conducción que he esbozado, citarles este magnífico pensamiento de Balmes:

“Profundo amor de la verdad; acertada elección de actividad; afición al trabajo; atención firme, sostenida y acomodada a los objetos y circunstancias; atinado ejercicio de las diversas facultades del alma, según la materia que nos ocupa; prudencia en el fin y en los medios; conocimiento de las propias fuerzas, sin presunción ni pusilanimidad; dominio de sí mismo, sujetando las pasiones a la voluntad, y la voluntad a la razón y la moral: he aquí los medios para pensar bien, así en lo especulativo como en lo práctico; he aquí resumidas las reglas de la lógica”.

Señores Jefes Alumnos:

Estáis próximos a cumplir funciones directivas y de Comando, en la que seréis directamente responsables. En el desarrollo del curso hemos tratado de poner a vuestra disposición las herramientas que os permitirán alcanzar el éxito dentro de las limitaciones de nuestra humana condición; si en su empleo futuro ponéis todas las dotes morales e intelectuales que caracterizan a un buen conductor, tengo la absoluta fe que contribuiréis acertadamente a asegurar la defensa marítima de la nación y que los grandes ideales que configuran el viejo espíritu de la patria, serán transmitidos a la nueva generación de oficiales navales, cuya formación queda, desde ya, bajo vuestra responsabilidad.

Al hacer este pequeño alto en el camino, deseo agradecer y recalcar muy especialmente:

- a) La ponderable capacidad, vocación y extraordinario espíritu de trabajo del señor jefe del Curso General y de los profesores subordinados.
- b) El eficiente desempeño y la amplia colaboración prestada por los SS. Asesores Navales de la Armada de los EE. UU. Ha sido para la Escuela un alto honor el contar con este distinguido grupo de oficiales superiores y jefes de la gran Marina del Norte, tan compenetrada con la nuestra, en los problemas atinentes a la defensa continental.
- c) La participación en las tareas docentes de los SS. Profesores externos, brillantes exponentes de la civilidad argentina y de las otras dos fuerzas armadas, así como también camaradas de la Marina.
- d) El constante y leal apoyo de mi Plana Mayor y de toda la dotación de esta Escuela.

Todo ello, conjuntamente con la dedicación y entusiasmo de los SS. Jefes Alumnos, ha materializado el éxito que hoy festejamos:

Señor comandante de operaciones navales:

Con vuestra anuencia se procederá a entregar los despachos correspondientes, con lo cual se da por terminado el Curso General (Primer Turno) de esta *Escuela de Guerra Naval*.

VISITA DE NAVES BRASILEÑAS.

Alrededor de las 08,00 del 31 de agosto arribó al puerto de Buenos Aires, al mando del comandante de la flotilla de contratorpederos brasileños contraalmirante Pedro Paulo de Araujo Suzano, el primer escuadrón de los mismos, comandante capitán de mar y tierra Helio de Almeida Azambuja, constituido por las

siguientes unidades: “*Marcilio Díaz*”, comandante capitán de fragata Aureo Dantas Torres; “*Acre*”, comandante capitán de fragata Luis Gonzaga Doring, y “*Apa*”, comandante capitán de fragata José Pablo Guillobel, siendo recibidos por altos oficiales de nuestra Marina en representación del ministro del ramo y otras autoridades navales.

Durante su permanencia en esta capital fueron objeto de diversos agasajos, entre ellos una excursión por el Delta, un almuerzo en las dependencias del Hipódromo de Palermo, y un cocktail en el Centro Naval.

Además, en una significativa ceremonia desarrollada en horas de la mañana del día 5 de septiembre en el despacho del Ministerio de Marina, el titular de dicha secretaría de Estado, contraalmirante Teodoro E. Hartung, con la asistencia del vicepresidente de la República, contraalmirante Isaac F. Rojas, el ministro consejero de la embajada del Brasil, señor Mario Gibson Alves Barbosa, agregados naval y militar de dicha representación, y altas autoridades de la institución, procedió a imponer las siguientes condecoraciones de la Orden del Mérito Naval otorgadas por el gobierno argentino al personal superior de las naves visitantes: insignias en el grado de Gran Oficial al comandante de la fuerza naval, contraalmirante Pedro Paulo de Araujo Suzano y en el grado de Comendador al comandante del primer escuadrón de cazatorpederos, capitán de mar y tierra Helio de Almeida Azambuja; al jefe del Estado Mayor de la Flotilla, capitán de fragata Mauricio Dantas Torres y a los capitanes de fragata Aureo Dantas Torres, Luis Gonzaga Doring y José Pablo Guillobel, comandantes de las naves mencionadas.

La flotilla abandonó nuestro puerto al atardecer del día 5.

REGRESO DEL “BAHÍA THETIS”.

El buque-escuela “*Bahía Thetis*”, al mando del capitán de fragata Alberto M. de Marotte, amarró en la dársena A de Puerto Nuevo, el 19 de octubre, dando término así al viaje de instrucción anual, llevando a su bordo a los cadetes del último año de la Escuela Naval Militar.

El “*Bahía Thetis*” inició su viaje haciendo escalas en los puertos del sur de nuestro país, para luego doblar el Cabo de Hornos y tocar los puertos de Valparaíso, El Callao, Cartagena, Aruba, La Guayra, Madeira, Darmouth, Amberes, Boulogne-sur-Mer, Barcelona, Marsella, Génova, Nápoles, Santa Cruz de Tenerife, Santos y Montevideo.

ENTREGA DE DESPACHOS A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS.

En la Escuela Naval de Río Santiago llevóse a cabo, el 31 de octubre, una brillante ceremonia con motivo de la entrega de sus despachos a los guardiamarinas que recientemente realizaron el viaje final de estudios a bordo del "*Bahía Thetis*".

Ella fué presidida por el presidente provisional de la Nación, general Aramburu, a quien acompañaba el vicepresidente provisional, contraalmirante Rojas, el cual arribó a la Escuela Naval en una embarcación de este instituto, en compañía del interventor federal de la provincia de Buenos Aires, coronel Bonnacarrére, y el subsecretario del Ministerio de Marina, contraalmirante Rial.

A su llegada fueron recibidos por el director de la Escuela, capitán de navío Leandro Maloberti, y el subdirector, capitán de fragata Julio Ques, hallándose también presentes los ministros nacionales de Transportes y Educación, capitán de navío Sadí Bonnet y Dr. Carlos Adrogué; el comandante en jefe del Ejército, y otras autoridades nacionales y provinciales.

A las 10,00 horas aterrizó el helicóptero que condujo desde la Capital Federal al presidente provisional, general Aramburu, el cual realizó el viaje en compañía del ministro de Marina, contraalmirante Hartung.

Posteriormente comenzó la ceremonia central en el patio cubierto de la Escuela, que se encontraba totalmente ocupado por una crecida concurrencia, encontrándose los nuevos guardiamarinas formados en el centro. Terminadas las últimas estrofas de la canción patria el director del instituto, capitán de navío Leandro Maloberti, dirigió la palabra a los nuevos oficiales expresando que la Escuela Naval detenía sus actividades para celebrar la incorporación a los cuadros del personal superior en el grado de guardiamarinas a los cadetes de los distintos escalafones. Destacó la presencia del presidente de la República y de las autoridades, expresó su gratitud a las marinas de Chile, Ecuador y los Estados Unidos y a los ministerios que otorgaron los premios que se distribuyeron en la ceremonia. Finalmente, se dirigió a los guardiamarinas para recordarles sus últimos días en la Escuela Naval donde terminan y la iniciación de sus carreras profesionales.

Finalizado el discurso del capitán de navío Maloberti, dióse lectura a los decretos del Poder Ejecutivo nacional por los cuales se promueve a los cadetes que formaban en cuadro frente al estrado de las autoridades, y acto seguido el general Aramburu inició la entrega de los despachos.

Los guardiamarinas que han recibido sus despachos son los siguientes:

Cuerpo de Comando, escalafón general: Jorge Horacio Moroni, Antonio José Mozzarelli, Miguel Angel Castellano, Félix Rodolfo Bartolomé, Edgardo Obdulio Carnevale, Oscar Carlos Albino, José Luis Horacio Pérez, Jorge Francisco Guidobono, Néstor Antonio Domínguez, Oscar Jorge Calandra, Miguel Roberto Zapata, Alberto Ángel Turdera, Jorge Raúl Taberner, Juan Carlos Burghardt, Juan Miguel Luis Saralegui, José Félix Martínez, Edmundo Rogelio Marot, Juan Andrés Branda, Darío Humberto Oddera, Heberto José Lisa, Rafael Domingo Vicente Feudale, José Rodolfo Leonardo Villalonga, Fortunato Miguel Parera Izaguirre, Ronald Hugo Mocagatta, Carlos Félix Duperrón, Angel Lanzillo, Rubén Santiago Santillán, Juan Carlos Bou, Ernesto Dermidio Galíndez, Carlos Alberto Coli, Carlos Ernesto Zárate, César Antonio Barros, Jorge César Montero, Diego Enrique Roquero, Ricardo Mario Zamora, Raúl Emilio Ceconi, Rafael Carlos De Elía, Mavilio Repetto, Luis Guillermo Baya, Alfredo Rubén Toledo, Carlos Antonio Vattuone, Juan Martín Salaberri, Mateo Ángel Giordano, Alfredo Fariña, Vicente Manuel Federici, Roberto Adolfo Rubio, Oscar Roberto Padilla, Juan Carlos Prósperi, Enrique Alfredo Mac Laughlin, Carlos Alberto Monferrer, Horacio Chiessa, Juan Carlos Cánepa, Ricardo Luis Dávila y Jorge Enrique Villaverde.

Cuerpo de Comando, escalafón de Infantería de Marina: Miguel Ángel Monti, Carlos Federico Ernesto De Luccía, Víctor Mario Grimaldi, Luis Emilio Sosa, Nicolás Viejobueno, Oscar Ramón Gronda, Héctor Edmundo Cima, Enrique Terrizzano, Ricardo Augusto Echagüe, Alberto César González, Pedro Roberto Zacearía y Héctor Máximo Castillo.

Cuerpo Profesional, escalafón Intendencia: Santiago Juan Asalini, Alberto Domingo Longhi, Rubén Rodolfo Barbero, Edwin Jorge King, Jorge Ireneo Almirón, Cecilio Ireston, Salvador Southall, José María Matano, Juan Antonio Halaisi, Jorge Ricardo Sturla y Carlos Alberto Giani.

CREACIÓN DEL COMANDO NAVAL DE TRANSITO MARÍTIMO.

Con fecha 28 de septiembre último el gobierno provisional dio a conocer un decreto creando el Comando Naval de Tránsito Marítimo, subordinado al Comando de Operaciones Navales. Sus funciones serán las siguientes:

En tiempo de paz: Estudiar, planear y formular las previsiones necesarias para la eficiente satisfacción de las responsabilidades.

des que las leyes en vigor asignan a la marina de guerra en tiempo de guerra, en lo que respecta al tráfico y tránsito marítimo mercante nacional y de las naciones amigas en el mar, vías navegables, puertos, zonas de operaciones navales y zonas de guerra.

En tiempo de guerra: A partir del momento en que se decreta la movilización, tomará a su cargo las funciones operativas destinadas a satisfacer las responsabilidades indicadas en el ítem anterior y las de preparar, disponer y dirigir los transportes navales destinados a atender requerimientos de la marina de guerra y de otras fuerzas armadas de la Nación.

En cuanto al cumplimiento de estas tareas, las mismas estarán a cargo, en tiempo de paz, del Comando de Operaciones Navales y, en tiempo de guerra, se designará a un oficial superior. Los ministerios de Transportes y Comercio e Industria facilitarán las unidades que participarán de los ejercicios anuales juntamente con los buques de guerra.

(Periodística.)

SOLICITASE UNA CONCESIÓN BALLENERA.

Financieros argentinos han solicitado autorización al gobierno para establecer una planta ballenera en la Antártida Argentina, que aumentaría las actividades balleneras de las flotas argentinas en esa región. La solicitud está a estudio del Ministerio de Comercio e Industria, y entre las condiciones para el otorgamiento de la concesión figuraría la prohibición de que en la empresa participen capitales extranjeros.

EXTRANJERAS

LA TENSIÓN INTERNACIONAL.

Dos son los acontecimientos que actualmente tienen en suspenso al mundo entero. Ellos son: 1º) Las actividades en el Medio Oriente, y 2º) la revolución en Hungría.

El Medio Oriente.

Desde hace tiempo el Medio Oriente venía siendo objeto de observación tanto por los gobiernos de occidente como de oriente, en virtud del conflicto entablado entre Israel y Egipto, cuestión ésta que se agravó cuando el gobierno de Gamal Abdel Nasser se incautó del Canal de Suez, prendiéndose con ello la mecha de una

bomba que podría perturbar no solamente la paz en el mundo asiático, sino dar origen a una tercera guerra mundial.

Esta bomba ha explotado, pero no precisamente en la forma esperada o sea mediante la iniciación de actividades bélicas por aquellas naciones más afectadas por la nacionalización del Canal de Suez: Gran Bretaña y Francia. El estallido se produjo cuando, en la noche del 29 de octubre, las fuerzas armadas de Israel entraron sorpresivamente en Egipto hacia el Canal de Suez. Según una información dada por el gobierno de Israel, poco después de las 21,00 de la fecha señalada, sus fuerzas habrían ocupado posiciones cerca de la población egipcia de Kuntilla, a unos 65 kilómetros al norte de Akaba, en el golfo del mismo nombre y cerca del empalme ferroviario de Nakhal, que lleva al Canal de Suez y que se encuentra a medio camino, en la Península de Sinaí, entre Akaba y Suez.

Entre tanto, en la noche del 31 de octubre, los ministerios de Defensa de Londres y París, anunciaron oficialmente la iniciación de operaciones aeronavales, bajo un comando conjunto, contra posiciones egipcias en la Zona del Canal de Suez. Poco después, la radioemisora de El Cairo anunciaba que bombarderos de retropropulsión de la Real Fuerza Aérea atacaban a El Cairo, Alejandría, Port Said, Ismailia y Suez.

Por su parte, los egipcios, en un comunicado emitido a las 23,00 horas, hora de Greenwich, del día 29, decían: “Nuestras fuerzas no han encontrado a las fuerzas de Israel hasta las 22 horas de Greenwich”, y al comentar la presencia de los israelitas en Kuntilla, el comentarista decía que se trataba de “una región desierta donde sólo existe un puesto de control”.

Cabe destacar asimismo que, hasta el momento de cerrar este número, no existe declaración oficial de guerra alguna por ninguna de las partes. A este respecto, en un despacho de Tel Aviv, del 29 (A.P.) una alta fuente del gobierno, al comentar la operación de la península de Sinaí, habría dicho: “Es demasiado grande para una represalia y demasiado pequeña para una guerra”. Su único propósito, según la misma fuente, sería una operación de limpieza para eliminar a los guerrilleros que operaban como unidades militares egipcias regulares en la región de referencia.

En cuanto a Gran Bretaña y Francia, estas potencias han afirmado que su acción era necesaria, para salvaguardar esa vital vía de comunicación marítima (canal de Suez).

Cabe destacar aquí que ya en la noche del 28, Israel anunció

una movilización parcial y que fuerzas de la reserva habían ocupado posiciones en las fronteras con los países árabes. Estas medidas fueron debidas, según el comunicado, por la renovación —durante las dos semanas anteriores— de las actividades de los comandos en Egipto, Jordania y Líbano; la concertación de una alianza militar entre Egipto, Jordania y Siria contra Israel; la declaración de Jordania de que su mayor interés era una guerra de exterminio contra Israel; y la movilización de las fuerzas del Irak en la frontera con Jordania. No obstante la movilización de las fuerzas árabes, hasta ahora ninguno de estos países ha ido en ayuda de Egipto, que, por otra parte, se ha visto obligada a retirar sus fuerzas destacadas en la franja de Gaza y en la península de Sinaí, para trasladarlas al Canal de Suez y al delta del Nilo para defenderse contra todo intento de desembarco anglo-francés, hechos estos que han hecho propicio el momento para el ataque de las fuerzas israelíes.

Entre tanto, Estados Unidos y la Unión Soviética, si bien repudian el hecho y ambos estuvieron de acuerdo en solicitar que cesara el fuego, es indudable que estas dos grandes potencias tienen en estos momentos preocupaciones que las afectan más directamente: la primera está en vísperas de elecciones presidenciales, y la segunda tiene sus manos ocupadas con Hungría y Polonia.

Tal es la situación reinante en Medio Oriente a fines de octubre.

Revolución en Hungría.

Hungría es el otro punto crítico que actualmente amenaza la paz del mundo.

A mediados del mes de octubre fueron produciéndose ciertos movimientos estudiantiles de carácter antirruso y el 21 de dicho mes dieron un plazo de 14 días al gobierno para que otorgara mayor libertad y mejores condiciones de vida al pueblo, como asimismo se declarara la absoluta libertad de prensa, supresión de los cursos obligatorios del marxismo-leninismo, etc.

En la noche del 23 se realizan en Budapest una serie de manifestaciones que se inician pacíficamente, pero van degenerando paulatinamente hasta tener las características de una verdadera guerra civil, que origina la caída del gobierno presidido por Andrés Hegedus y se nombra a Imre Nagy, víctima de la depuración comunista, pero este nombramiento no apacigua a los revoltosos,

que exigían que los rusos se retiraran del país. Informes procedentes de Viena dejaron saber que a mediodía del día 24, tanques y tropas rusas atacaban a los sublevados en Budapest y a última hora de ese mismo día, la radioemisora de Budapest decía: “El gobierno es dueño de la situación, aunque el orden no haya sido restablecido en todas partes. La situación va mejorando constantemente, a medida que un número cada vez mayor de contrarrevolucionarios se rinde a las tropas y depone sus armas”. No obstante este comunicado, Viena informa al día siguiente, 26, que en las calles de Budapest sigue la lucha entre tropas soviéticas y húngaras, y los anticomunistas, respaldados por soldados y tanques de Hungría, y que varios miles de húngaros habían perecido durante los tres días de violenta lucha.

Por su parte, el gobierno húngaro anunció cambios políticos radicales y prometió otros para el futuro, tratando en esta forma de restar el apoyo popular al levantamiento. Fue destituido el primer secretario del partido Comunista, Erno Geroe, ardiente stalinista, y reemplazado por Janos Kadar, quien estuvo encarcelado durante muchos meses por considerárselo titista.

En cuanto a la intervención de las fuerzas soviéticas para sofocar la revolución, el ministro de Relaciones Exteriores soviético, señor Dmitri Shepilov, dijo que las mismas habían sido llamadas por el gobierno húngaro para ayudar a dominar las demostraciones y así se hizo.

No obstante las declaraciones del gobierno húngaro, las noticias del día 27, procedentes de Viena, expresaban que la revolución se extendía por toda Hungría occidental hasta la frontera de Austria y que los rebeldes habían rechazado el ultimátum del gobierno comunista húngaro para que depusieran las armas. Otras noticias informaban que tropas rusas habían atacado una manifestación húngara en el pueblito de Magyarorvar, produciendo una verdadera masacre.

El día 28, a pedido de los Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas celebra una sesión de urgencia para considerar la situación de Hungría.

Tan pronto se inicia la sesión, el delegado soviético, señor Arkady A. Soboley, protestó de que el cuerpo se hubiese reunido para considerar la proposición de las tres potencias occidentales, y el representante del gobierno comunista húngaro habría remitido una nota al Consejo expresando que la petición de los países mencionados constituía una interferencia en los asuntos internos de Hungría. En la sesión, Soboley acusó a los países occidentales

de incitar a levantamientos armados del movimiento clandestino reaccionario contra el gobierno de Budapest, calificando a sus dirigentes de elementos fascistas.

El Consejo suspendió el debate hasta una fecha que se decidiría oportunamente.

En esta oportunidad nuestro gobierno se adhirió a la petición de las tres grandes potencias occidentales y en la nota dirigida oportunamente, el ministerio de Relaciones Exteriores dice que “promete su decidido apoyo a cualquier esfuerzo que pueda realizarse para conseguir una rápida terminación de las hostilidades, y en nombre del gobierno de la Revolución Libertadora solicita que se le dé al pueblo húngaro el derecho de determinar su propio destino sin intervención extranjera”.

Mientras tanto, la situación en Hungría sigue sin aclarar, si bien llegan noticias de que las tropas soviéticas han empezado a evacuar Budapest.

El día 29, el alto mando del ejército húngaro anunció que los rebeldes depondrían sus armas a las 09,00 del día siguiente y que las tropas rusas ya habían iniciado la evacuación de la ciudad. Esto, aparentemente, coincide con la declaración del canciller soviético, de que las tropas rusas se retirarían de Budapest “tan pronto como los insurrectos depongan sus armas y no haya ya peligro para los soldados soviéticos”.

No obstante todas estas declaraciones, la situación de Hungría sigue siendo confusa y las noticias que se reciben son contradictorias. Los cambios producidos en el gobierno húngaro no permiten todavía establecer su verdadera orientación, como tampoco es posible determinar si las fuerzas soviéticas se han retirado o no del suelo húngaro.

Entre tanto, el Consejo de las Naciones Unidas sigue estudiando la situación de Hungría, a la que se sumará, probablemente, la del Egipto, con pocas probabilidades de que las mismas sean resueltas, dada la división actual de las grandes potencias respecto a los procedimientos a observarse tanto en Hungría como en Egipto, y el derecho del veto de que gozan todas ellas.

AUSTRALIA

BASE SOVIÉTICA EN LA ANTÁRTIDA.

Ante la pregunta de un diputado de si los preparativos que estaban realizando los rusos en la Antártida eran desproporcio-

nados para una base científica normal, el canciller, señor R. G. Casey, respondió que el gobierno australiano había invitado a los rusos a establecer una base en una isla con motivo del Año Geofísico Internacional. Que se trata de una estación científica muy próxima al continente antártico y que no había motivo alguno para sugerir que la citada estación pueda ser otra cosa que una base científica, ni para creer que los rusos pueden tener designios siniestros para establecerla.

(Periodística.)

BOMBA ATÓMICA EN LA ANTARTIDA.

Durante la reunión celebrada por las 50 naciones que intervendrán en el Año Geofísico Internacional, el profesor Keith Bullen, de la Universidad de Sidney (Australia), propuso que se hiciera estallar una bomba atómica en la Antártida por cuanto "siguiendo el recorrido de la onda sísmica se podrían estudiar los terremotos y sus procesos". El Dr. David Martin, miembro de la Real Sociedad Británica, afirmó que la sugerencia había sido recibida con frialdad y rechazada.

(Periodística.)

CHECOESLOVAQUIA

CONSTRUCCIÓN DE AVIONES.

En la fábrica nacional Galijeczan-Hocenj, se está construyendo el primer lote de aviones L-60 para la Argentina. Este avión es todo metálico y puede servir para pasajeros con cuatro asientos, como ambulancia con dos camillas, o como avión de adiestramiento para paracaidistas. Sirve asimismo para remolque de planeadores o adaptarse para fumigación.

Un grupo de especialistas checoslovacos se trasladarán a la Argentina para impartir el adiestramiento necesario en estos aviones.

(Periodística.)

ESTADOS UNIDOS

LA SEGURIDAD MILITAR EN UN MUNDO CAMBIANTE.

Tras angustiosa reconsideración que actualmente se realiza en Washington respecto a la estrategia militar y las nuevas armas, existe un hecho indiscutible: una preparación total se ha tornado financieramente imposible. En la actualidad la guerra resulta demasiado costosa para que los Estados Unidos se encuentren listos para el combate en todas partes, con todo lo que necesitan, y para

cualquier clase de guerra. El país podrá cumplir con esto durante uno, dos, o tres años, pero no podrá hacerlo durante una, dos, o tres décadas sin ir a la bancarrota. Ante los costos y las necesidades actuales, los Estados Unidos no pueden permitirse el lujo de una seguridad total.

El problema se reduce entonces a determinar qué seguridad puede permitirse durante un período prolongado; cuál es el riesgo calculado más seguro que puede correr. La razón por la cual esta angustiada reconsideración se prolongue tanto tiempo, reside en el hecho de que si bien todo el mundo emite muchas ideas sobre estas cuestiones, nadie cuenta con respuestas de las cuales puedan estar seguros. Y el tiempo ha demostrado, en efecto, que aquellas respuestas que apoyaban ayer son desechadas hoy. Así, por ejemplo, hace más o menos un año, aquellos que abogaban por la represalia en masa con armas atómicas eran los que ejercían mayor influjo y se llegó a pensar que todas nuestras guerras futuras serían irremediamente grandes. Pero últimamente, han ido ganando el apoyo popular y oficial de Washington aquellos que abogan por la “guerra pequeña”. La teoría consiste en que la naturaleza total y destructora de las grandes guerras ha llegado a proscribir tales holocaustos y que en el futuro todas las guerras serán pequeñas.

El mismo cambio e inseguridad caracterizan el argumento sobre las modernas armas —es decir, las armas atómicas— contra las armas convencionales. Pero el tipo de armas que uno emplea depende del tipo de guerra que se está desarrollando. Así, pues, mientras sigue la puja por construir armas termonucleares más grandes y más mortíferas, la importancia de las armas convencionales para luchar en las guerras pequeñas va adquiriendo mayor favor. Lo mismo es válido en cuanto se relaciona con el complejo fuerza aérea-ejército. La teoría que regía hace un año, expresaba que una fuerza aérea todopoderosa hacía de las tropas terrestres algo de importancia secundaria. Ahora, con sentimiento, si no con razón, al argüir por las guerras pequeñas sobre las grandes, existe cierta tendencia a mostrarse bondadoso con las tropas terrestres, las que tendrían que combatir en las guerras pequeñas. Todo esto demuestra la inseguridad que todo el mundo tiene respecto a este problema.

El dinero constituye la base del problema. — La base de toda esta inquietud parece estar radicada en el dinero. El precio de las armas modernas es muchas veces superior al de aquellas de la Segunda Guerra Mundial. El personal militar necesita mucho más

adiestramiento para emplearlas y familiarizarse con ellas. Lo que el país debe buscar, entonces, es una combinación de armas nuevas y armas viejas, de poder aéreo estratégico y poder terrestre local, de planes para guerras grandes y planes para guerras pequeñas, que ofrezcan el máximo de seguridad a precios que resulten tolerables. Pero eso de "precios tolerables" resulta más bien una frase psicológica, antes que científica. Es indudable que el actual presupuesto de treinta mil millones de dólares para la defensa es tolerable; ¿pero lo sería si fueran cuarenta y cinco mil millones? ¿Y cómo repercutirían sesenta mil millones para la defensa sobre la economía de los Estados Unidos? Dado que los funcionarios están tratando con factores imponderables, variables, y hasta desconocidos, uno puede estar en un todo de acuerdo con sus vacilaciones para llegar a una decisión sobre estas cuestiones decisivas. Porque el destino del país pende de las decisiones adoptadas por ellos. Sin embargo, las decisiones deben ser tomadas; hasta la resolución de no tomar decisión inmediata alguna constituye cierta decisión.

Sería embarcarse en un asunto peligroso predecir en qué forma los altos funcionarios y jefes militares responderían a las preguntas que tienen ante sí. Pero, en general, la orientación de sus ideas parece ser la siguiente: el organismo militar de los Estados Unidos debe estar listo para combatir tanto en guerras grandes como en guerras pequeñas, tanto en guerras convencionales como en guerras nucleares; de tener que decidirse entre las nuevas armas y el potencial humano, las nuevas armas son las que reciben la preferencia; las nuevas armas pueden compensar, hasta cierto punto, la falta de potencial humano; el nivel de la defensa no debe ser tan elevado que socave la economía, ni tan bajo que invite al agresor.

Si estas conclusiones mal pueden ser las respuestas que deben ser buscadas, ellas facilitan, al menos, el marco dentro del cual debe encontrarse la respuesta final. Nadie puede envidiar a los jefes militares y civiles que deben luchar con estos problemas casi sin solución. La tarea que se les ha encomendado es una tarea peligrosa, engorrosa y sin precedentes, como jamás ha tenido que encarar la nación. Todo el panorama mundial está cambiando. Las relaciones del poder mundial se están modificando. Las nuevas armas están revolucionando los conceptos militares. Las tareas de las tres fuerzas armadas están cambiando. Sin embargo, el peligro aumenta constantemente y la búsqueda de armas produce nuevos milagros; entre tanto, los aliados de la nación, por

lo menos relativamente, van debilitándose en el equilibrio del poder. Todo esto sirve para explicar la angustia que reina aquí en Washington.

(Colaboración de Neal Stanford, en " Foreign Policy Association", Bulletin Vol. 35 N° 24, 1° de setiembre de 1956.)

COMPRA DE PORTAAVIONES POR BRASIL.

En fuentes militares de Washington, se expresa que la posible compra por Brasil de un portaaviones podría ejercer presión sobre los Estados Unidos para que se venda o arriende naves similares a la Argentina y Chile.

Si el Brasil adquiere un portaaviones, expresaron los informantes, sería el primero puesto en servicio por un país latinoamericano y con ello se alteraría el equilibrio relativo actual del poderío naval en la región meridional de la América del Sur. Tanto la Argentina como Chile, además del Brasil, han insinuado en forma firme —pero infructuosamente— a los Estados Unidos su deseo de adquirir algunos de sus portaaviones de reserva.

Brasil parece ser el primero en renunciar a este propósito en los Estados Unidos y tratar de adquirir una de estas costosas naves en otra parte. Según el Boletín Informativo de la embajada brasileña en Washington, una misión presidida por el almirante Olavo Araujo se hallaría en Londres gestionando la compra de un portaaviones. No obstante esta información, el almirante Araujo habría manifestado en una conferencia de prensa celebrada el día 17 de octubre, que solamente estaba inspeccionando naves británicas colocadas en situación de reserva y que él no realizaba negociación alguna para la compra de naves.

Los observadores militares de Washington destacan que las marinas de guerra de la Argentina, Brasil y Chile son, numéricamente, más o menos iguales y que la adquisición de un portaaviones por el Brasil, además de dos submarinos recientemente arrendados a los Estados Unidos, haría de dicho país la potencia naval más poderosa de la América del Sur. Por este motivo, como asimismo por razones políticas internas, podrían buscar la paridad, y esforzarse más aún para incorporar nuevas unidades a sus flotas, ya provengan ellas de los Estados Unidos o de cualquier otra parte.

La política norteamericana ha sido, en el pasado, la de disuadir a los países latinoamericanos de comprar armamentos, manifestando que antes que armas las mismas deben mejorar sus condiciones educacionales, industriales, etc. En esta política ha influido

el hecho de que las fuerzas de los Estados Unidos han garantizado la seguridad del hemisferio y la proscripción de la agresión entre estados americanos.

Esta política fue atacada recientemente por el representante democrático Porter Hardy, de Virginia, miembro de la Comisión de las Fuerzas Armadas de la Cámara de Representantes, quien habría manifestado que dentro de los recursos de los Estados Unidos debían buscarse los medios para proveer a las naciones latinoamericanas de naves de guerra y aviones a chorro para que las mismas pudieran cumplir eficientemente su papel en la defensa del hemisferio, y que las misiones militares y navales deberían destacar la importancia de la “standardización” y buscar la forma de promover el empleo exclusivo del equipo militar en toda Sudamérica.

Refiriéndose al punto en cuestión sobre la adquisición del Brasil, él dijo que las unidades de la flota actualmente en inactividad “deberían ser alistadas nuevamente y puestas a disposición de los países latinoamericanos ya sea mediante arriendo, préstamo u otra base a fin de asegurar la inmediata disponibilidad de estas unidades en caso de guerra”.

(Periodística.)

LANZAMIENTO DE UN PORTAAVIONES.

En los astilleros de Hampton Roads, Newport News, Virginia, fue botado al agua, el 20 de septiembre, el más poderoso portaaviones de la marina norteamericana, la fortaleza flotante “*Ranger*”, de 60.000 toneladas, “capaz de llevar el más moderno tipo de avión ya existente o en proyecto”.

En un discurso pronunciado por el almirante Arleigh A. Burke, jefe de operaciones navales, manifestó que el “*Ranger*”: “puede penetrar en las defensas de cualquier agresor, sin tener en cuenta qué clase de guerra ha elegido o qué tipo de armas ha decidido emplear”.

El “*Ranger*” es el tercer portaaviones de la clase “*Forrestal*” y fue la señora del almirante Arthur W. Radford, presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor, quien bautizó a la nave mediante la tradicional botella de champagne.

El almirante Burke expresó que el “*Ranger*” —octava unidad de la marina norteamericana en llevar este nombre— cuenta con energía nuclear y no nuclear. Puede emplearse para apoyar los desembarcos anfibios, como punta de lanza en la guerra anti-

submarina atacando las zonas de acecho de los submarinos, los “pens” de éstos y sus bases. Puede resistir las defensas continentales atacando los puestos de lanzamiento de proyectiles y aviones.

“ El “*Ranger*” y sus nuevos aviones —agregó Burke—, ofrecerán a nuestro país un arma extremadamente versátil. Uno de sus nuevos aviones —el A3D Skywarrior— puede transportar más poder destructor que todos los “*Rangers*” de los dos últimos siglos ”

(Periodística.)

AÑO GEOFISICO.

Se anuncia que el Dr. Paul A. Siple será el jefe de la avanzada norteamericana que se establecerá en el macizo antártico, como nuevo eslabón en la cadena de observatorios para el Año Geofísico 1957-58. El presente equipo está constituido por diecisiete científicos y marinos que invernarán en condiciones hasta ahora nunca encaradas por el hombre, para estudiar el tiempo, auroras, la ionosfera, sismología, geomagnetismos y otras cuestiones relativas a esas disciplinas. La base aérea de esta expedición está establecida en Christchurch, Nueva Zelandia, y para fines de octubre se habrían realizado 2300 vuelos.

(Periodística.)

INVESTIGACIÓN CÓSMICA.

Un globo experimental de la marina norteamericana, lanzado el 7 de septiembre por hombres de ciencia de la Universidad de Minnesota, alcanzó una altura de 43.555 metros, superando todas las marcas anteriores para este tipo de globo, descendiendo el 10 del mismo mes en las proximidades de Georgetown, Kentucky, con todos sus instrumentos en buen estado.

Este globo era de forma piramidal, con una longitud de 54 metros y hecho con un nuevo material plástico denominado “mylar”. Su poder ascensional es facilitado por el gas helio. Su instrumental recogió datos interesantes en las capas atmosféricas superiores, para la solución de los problemas de emanaciones cósmicas vinculadas al lanzamiento de satélites artificiales.

(Periodística.)

NUEVO RÉCORD DE VELOCIDAD AÉREA.

El 21 de agosto establecióse una nueva marca aérea norteamericana durante la disputa del trofeo “Thompson”, cuando el capitán de fragata Robert W. Windsor (h.), desarrolló una veloci-

dad de 1.015,428 millas por hora, en un avión Chance Vaught F-8-U Crusader. Esta marca supera notablemente a la anterior marca norteamericana de 822,135, establecida el 20 de agosto del año pasado por el coronel de la Fuerza Aérea Horace A. Hanes, en un F-100 Supersabre, al disputarse el mismo trofeo de referencia.

La marca mundial es retenida por un avión British Fairy Delta, con una velocidad de 1.132 millas por hora.

(Periodística.)

BASES EN ESPAÑA.

Según manifestaciones hechas por el Secretario de Aeronáutica, señor Donald A. Quarles, los Estados Unidos de Norte América invertirían hasta \$ 370.000.000 en la construcción de bases aéreas y navales en España.

(Periodística.)

FRANCIA

EL CRUCERO “DE GRASSE”.

El crucero antiaéreo “*De Grasse*”, de 8.000 toneladas, arribó al puerto de Tolón en la mañana del 3 de septiembre, enarbolando la insignia del contraalmirante Barthelemy, presidente de la Comisión Permanente de Pruebas, después de haber realizado durante la travesía Brest-Tolón, pruebas de gran velocidad con resultados satisfactorios;

Iniciados los trabajos en Lorient en vísperas de la guerra de 1939/1945, el “*De Grasse*” debía ser el primero de tres cruceros algo más pesados que aquellos de la clase anterior, los “*Gloire*”, de los que se diferenciaba esencialmente en el sensible desarrollo de su artillería antiaérea. En cuanto a la artillería principal, ella seguía siendo igual a la del tipo “*Gloire*”, es decir, tres torres triples de 152, dos a proa y una a popa.

Demorado por la guerra, el montaje del casco del “*De Grasse*”, en la gran dársena de construcciones de Lorient, se hallaba bastante avanzado cuando la invasión de 1940 obligó a paralizar todos los trabajos. Por raro azar, el casco de crucero, o lo que existía del mismo, pudo salir casi indemne de los bombardeos aliados contra la ciudad y el Arsenal de Lorient. Hasta fue posible, para aquellos del personal que permanecieron en el lugar, proseguir lentamente con los trabajos de un buque que sabían perfectamente no corría riesgo de prestar servicios al enemigo.

La liberación encontró al “*De Grasse*”, no obstante dos impactos de bombas, algo más adelantado que en 1940.

¿Qué hacer con este casco que sobresalía algo más arriba de la flotación de un buque terminado? ¿Terminar el buque conforme a los planos de antes de la guerra? Ni que pensar en ello. No obstante, su defensa antiaérea tipo 1939 mejorado, el “*De Grasse*” estaba muy mal armado para hacer frente al peligro aéreo.

Diversos proyectos de modernización que conservaban la artillería principal pero mejorando la artillería antiaérea más ligera, fueron rechazados uno tras otro. Entre tanto, el crucero fue botado al agua el 11 de setiembre de 1946, a fin de dejar libre las gradas de construcción que se necesitaban para los cascos de buques mercantes. Pero es recién en 1950 que la marina logra los créditos necesarios para terminar el “*De Grasse*”, pero como crucero antiaéreo y de comando.

Los trabajos para su terminación fueron confiados al Arsenal de Brest, donde el “*De Grasse*” llegó a principios de 1951.

Los planes iniciales fueron grandemente modificados ante la necesidad no solamente de ubicar un material moderno muy embarazoso sino también para la mejor distribución del personal necesario para su manejo. También fue transformada la silueta exterior de la nave; el trípode inicial fue reemplazado por una torre maciza coronada por numerosas antenas de radio y radar.

Para la defensa aérea a distancia corta y media, el “*De Grasse*” cuenta con 20 piezas de 57 en seis afustes dobles y 16 piezas de 127 en ocho torres dobles.

Toda esta artillería es telecomandada a partir de telepointers de seguimiento automático.

Para la defensa aérea a muy grande distancia, su mejor arma la constituye la aviación de caza con base en portaaviones, que puedan servir para la interceptación de incursiones enemigas gracias a tres puestos principales de dirección de cazas por radar.

Dotado de instalaciones de detección y transmisiones muy modernas, que pone en funcionamiento desde puestos centrales bien dispuestos, el “*De Grasse*” será para nuestra escuadra un buque de comando bien provisto y eficaz. El material electrónico, de características muy adelantadas, es de concepción exclusivamente francesa y construido por las grandes casas francesas. Este es el caso, por otra parte, de todo el material de la nave.

Las instalaciones de seguridad han sido cuidadosamente desarrolladas con el propósito no solamente de reaccionar contra las

averías del combate causadas por las armas clásicas sino también contra aquellas provenientes de las armas nucleares. Ya no existen más portillas e instalaciones especiales que permitían el pasaje de nubes radiactivas perjudiciales.

El perfeccionamiento del material totalmente nuevo ha exigido, por supuesto, mucho tiempo y cuidado, y tanto es así que el “*De Grasse*”, primera gran unidad de nuestra nueva Flota, ha servido de plataforma de ensayo para numerosos materiales que no le conciernen directamente pero que hubo necesidad de experimentar para las unidades futuras. Sus características principales son:

Eslora máxima	199,3 m.
Manga máxima	21,5 m.
Manga máxima en la flotación	18,6 m.
Desplazamiento Washington	9.380 Toneladas
Potencia máxima normal	105.000 H.P.
Velocidad máxima normal	33,5 nudos
Radio de acción	5.000 millas náuticas a 18 nudos
Dotación	70 oficiales
	160 suboficiales
	750 hombres

(“*Bulletin D’Information de la Marine Nationale*” - N° 35 - 1956.)

MARINA MERCANTE.

La “*Cié. Générale Transatlantique*” ha solicitado a los “*Chantiers de l’Atlantique Penhoët-Loire*” la construcción del paquebote “*France*”, cuyas características principales son:

Eslora	alrededor de 300 metros
Manga	” ” 33 ”
Puntal	” ” 24 ”
Calado	” ” 10 ”
Desplazamiento en carga	55.000 toneladas
Velocidad de servicio	30 nudos
Potencia en servicio	alrededor de 150.000 H.P.
Pasajeros	” ” 2.000

El casco, que cuenta con 9 cubiertas, será doble y subdividido por 14 mamparos estancos; las condiciones de flotabilidad y estabilidad superarán a las establecidas por la Convención de Londres de 1948, y los más recientes reglamentos franceses relativos a la seguridad.

El dispositivo propulsor estará repartido por mitades en dos grupos de compartimientos completamente independientes uno de otro. Cada uno de los cuatro ejes será accionado por un grupo de turbinas Cem-Penhoet de reducción simple, integrado por una turbina de alta presión, dos de media presión y una de baja pre-

sión. El vapor provendrá de ocho calderas, sellados a 70 kg. efectivos, con vapor sobrecalentado a 480°C.

8.660 toneladas de combustible permitirán al paquebote "*France*" realizar el viaje redondo Le Havre —Nueva York— Le Havre sin reabastecerse. El agua necesaria para las calderas y el servicio de hotel del buque será producida por cuatro baterías de destiladores a baja presión, con un rendimiento unitario de 300 toneladas de agua destilada en 24 horas.

La energía eléctrica total será de 12.000 kw repartidos en dos centrales eléctricas completamente independientes y de corriente alternada, 60 períodos, 440 volts.

El "*France*" contará con dos pares de estabilizadores de rolido Denny Brown, que ya ha sido experimentado con buen éxito por la Cié. Générale Transatlantique en su paquebote "*Ville de Marseille*".

La línea general de esta nueva nave se asemejará a la del "*Normandie*", pero tendrá dos chimeneas solamente.

Podrá llevar 2.000 pasajeros, de los cuales 500 en primera clase y 1.500 en clase turista; todos los camarotes tendrán servicios sanitarios individuales. Entre otros locales comunes, el "*France*" tendrá una enorme sala de espectáculos con entresuelo y pantalla cinemascopio; dos piletas de natación, una interior y otra exterior. Todos los locales, incluidos los de la tripulación, dispondrán de aire acondicionado; tendrá garages que permitirán transportar un centenar de automóviles de los tamaños más grandes actualmente existentes de los Estados Unidos de Norte América.

Las instalaciones, tanto del pasaje como de la tripulación, serán especialmente protegidas contra incendio. La totalidad de los mamparos principales y divisorios será de "*marinite*", material totalmente incombustible. El "*France*" estará, por otra parte, subdividido, sobre la cubierta de compartimentado en un cierto número de trechos autónomos para la ventilación, distribución de corriente y protección contra incendio.

(“Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires et de Machines Marines”, setiembre de 1956.)

GRAN BRETAÑA

LA MARINA DE GUERRA Y EL CANAL DE SUEZ.

El tema más importante de la prensa durante el mes de agosto, ha sido el desarrollo de la situación del canal de Suez creada a

partir del 26 de julio, cuando el presidente de Egipto anunció la nacionalización de la Compañía del Canal de Suez. Los acontecimientos fueron produciéndose rápidamente y, a los pocos días de la actitud asumida por el coronel Nasser, 22 naciones fueron invitadas para reunirse en Londres a mediados de agosto.

La participación de la Real Marina en las medidas de emergencia, adoptadas por el gobierno del Reino Unido en este período, ha sido descrita con cierta amplitud en los periódicos nacionales e informativos extranjeros en todo el mundo. Los movimientos, tanto de personal como de buques, se han realizado sin tropiezo alguno, y se destaca que la movilidad y poder inherentes de la rápida concentración, facilitadas por el mar, son tan importantes hoy como en el pasado.

A fines de julio, el Comando del Mediterráneo estaba constituido por un portaaviones de flota, dos cruceros, un minador veloz, una escuadrilla de unidades tipo "*Daring*" (virtualmente cruceros ligeros), dos escuadrillas de cruceros ligeros, una escuadrilla de fragatas, una escuadrilla de submarinos, una escuadrilla anfibia (tres buques tanques de desembarco, una cantidad de embarcaciones tanques de desembarco y embarcaciones de asalto), una escuadrilla de rastreadores (un buque de altamar para el comando, y una cantidad de rastreadores costeros e interior), buques depósitos y embarcaciones de servicio de la Flota en números adecuados, incluyendo petroleros de la Flota, y una cantidad de unidades, incluyendo un destructor y una fragata, destacadas en Malta y Gibraltar, en reserva operativa. En Chipre, en tareas de seguridad local, se encontraban dos Comandos de la Real Infantería de Marina.

La fuerza naval del Mediterráneo era, como lo ha sido ya durante varios años, una fuerza equilibrada apta para ser empleada en toda clase de operaciones con el apoyo de embarcaciones más pequeñas y diques adecuados a su tamaño, y una organización de comando apropiada.

A partir de fines de julio, los agregados operativos incorporados a esta fuerza son: Un portaaviones ("*Bulwark*"), que ha ido al Mediterráneo abandonando las aguas metropolitanas, y una cantidad de embarcaciones de desembarco, sacadas de la reserva. También se han enviado dos buques sede del comando superior y algunos minadores que se encontraban en el Reino Unido.

Las medidas adoptadas dentro del área del Mediterráneo comprenden la anulación de un programa de visitas al Mediterráneo

Oriental que debían realizar el crucero “*Jamaica*” y el minador veloz “*Manxman*”, disponiéndose que los mismos permanecieran, por el momento, en el Mediterráneo Oriental, en compañía general con otras unidades secundarias que se encuentran en las proximidades de Chipre combatiendo el contrabando. Cuando el presidente Nasser dio a publicidad su determinación, el “*Jamaica*” se encontraba de visita en Alejandría, siendo la misma interrumpida de inmediato. Estos ajustes menores en el programa de la Flota del Mediterráneo fueron los únicos necesarios para el reajuste inmediato de las disposiciones.

Fuera del Mediterráneo se encontraban el crucero “*Kenya*” y el “*Diana*”, de la clase “*Daring*”, que desde la Ciudad del Cabo y el Lejano Oriente se hallaban navegando, respectivamente, rumbo a Malta, y a ambas unidades se les ordenó permanecer en el área del mar Rojo, en las proximidades de Aden hasta nueva orden.

Los movimientos mencionados están relacionados solamente con las unidades operativas; pero la marina ha provisto, además, a los portaaviones no operativos “*Theseus*” y “*Ocean*”, que normalmente constituyen una División de Adiestramiento de alta mar, y el crucero de pruebas “*Cumberland*”, para aumentar el servicio de transporte de tropas. Los portaaviones ya han llevado una tanda al Mediterráneo y actualmente están de regreso en el Reino Unido. Es posible que tengan que hacer otro viaje llevando más tropas.

Como medida de precaución suplementaria, aquellos transportes de tropas que estaban por atravesar el canal de Suez en cumplimiento de sus tareas ordinarias, fueron desviados hacia el Cabo.

También fueron afectadas las actividades, en cierta medida, de unidades que se encuentran en otras áreas, pero las unidades que se encuentran en aguas metropolitanas prosiguen normalmente con la concesión de licencias de verano a su personal. Por supuesto, es posible reforzar la estación del Mediterráneo desde la estación de la metrópoli en pocos días, y si fuera necesario emprender movimientos de carácter preventivo, ello podría cumplirse a la brevedad.

El personal superior y subalterno está expuesto a ser llamado en cualquier momento y algunas licencias ya han sido cortadas, sobre todo para las clases de ciertas categorías donde los mismos escasean. Como es natural, la situación de Suez ha repercutido en los programas de adiestramiento de los establecimientos terrestres, por cuanto ha sido necesario enviar oficiales y tropa a los buques provenientes de la reserva, y a otros buques en aguas de la metrópoli se les ha completado el personal hasta su complemento total

para hacerse a la mar. Estas convocatorias han dado lugar a que la marina retuviera al personal con contratos de 7 años y que, en condiciones normales, hubieran abandonado el servicio efectivo y pasado a la Real Flota de Reserva el 1° de setiembre del corriente año. Alrededor de dos mil hombres quedarán afectados por esta medida entre el 1° de setiembre y fin de este año.

Resumiendo, no obstante los impresionantes cuadros de los periódicos de sombrías naves de guerras grises que al amanecer se deslizan a lo largo del Sund, atestados con tropas y camiones, poco es lo que se ha emprendido en el sentido de suplementar las disponibilidades normales y los diversos movimientos realizados han sido entera y puramente preventivos. Es indudable de que no son provocativos y en vista de las distintas circunstancias para los cuales deben estar listos los comandos (como ser la protección de los nacionales británicos), los mismos no dejan de ser razonables.

Los movimientos, como hemos expuesto más arriba, han tenido cierta repercusión en las actividades diarias, y en la vida privada, de algunos oficiales y hombres. Algunas licencias han tenido que ser postergadas o cortadas, y algunos hombres han sido retenidos en el servicio cuando pensaban salir de baja dentro de poco. Pero todas estas circunstancias de la situación han sido ampliamente explicadas a todos ellos, sus intereses no son olvidados, y la Marina de Guerra —como siempre— ha respondido magníficamente.

(“The Admiralty News Summary” - N°120 - 1° de setiembre de 1956.)

DESTRUCCIÓN DE UN AVIÓN.

Ante la presencia de un grupo de personalidades que había concurrido para darle la bienvenida luego de un viaje de 41.600 kilómetros alrededor del mundo, realizado en 47 horas, 26 minutos, o sea a un promedio de 800 kilómetros por hora, precipitóse envuelto en llamas, el 1° de octubre, a 100 metros del terminal de pasajeros del aeropuerto de Londres, un avión de bombardeo Avro Vulcan, de cuatro motores a retropropulsión y considerado como el orgullo de la Real Fuerza Aérea británica, pereciendo cuatro de sus seis tripulantes. Los que se salvaron fueron el jefe de escuadrilla Donald Howard, piloto, y el mariscal del aire Sir Harry Boradhurst, copiloto, jefe del Comando de Bombardeo de la Real Fuerza Aérea que fueron lanzados al aire por los asientos lanzadores provistos de paracaídas. De los cuatro fallecidos, tres eran jefes de escuadrillas de la R. A. F. y el cuarto era representante técnico de la firma R. V. Roe & Co. Era este el primer avión de la R. A. F. que realizó el viaje con dos escalas solamente, Adén y Singapur.

Hasta ahora no ha sido posible determinar las causas del accidente. En esos instantes el piloto era guiado a la pista de aterrizaje a través de un cielo nublado.

(Periodística.)

EJERCICIO DE DESEMBARCO.

El 6 de setiembre se realizaron en la isla de Malta ejercicios de desembarco de comandos, con los cuales se iniciaron las mayores maniobras navales que se han presenciado en esta isla. Este ejercicio debía realizarse anteriormente, pero la crisis del Canal de Suez obligó a postergarlo hasta el presente y el mismo adquiere mayor importancia precisamente en virtud de esta crisis.

En los ejercicios de la fecha indicada solamente intervinieron tropas británicas si bien el buque de guerra francés "*Georges Leygues*" integraba la flota "atacante".

Los invasores se acercaron al grupo septentrional de las islas maltesas protegidos por la oscuridad y al amanecer fueron atacadas por torpederos y aviones a chorro. Aviones navales de los portaaviones colaboraron en el ataque mientras desembarcaban las tropas y los del portaaviones "*Bulwark*" prestaron cobertura al desembarco. Asimismo aviones navales volaron a baja altura sobre la isla protegiendo a las tropas invasoras. A lo lejos era posible ver portaaviones, cruceros y otras unidades británicas.

(Periodística.)

MUESTRA AÉREA DE FARNBOROUGH.

Durante esta exposición anual donde interviene la industria aeronáutica británica y se realizan demostraciones aéreas destacóse el vuelo de un avión de transporte de tropas "*Blackburn Beverly*". Los camiones llegaron a la pista transportando cien hombres, los que se embarcaron en el avión en un minuto 55 segundos. El avión estuvo en el aire después de recorrer escasamente 450 metros. Al aterrizar, los soldados desembarcaron en un minuto 15 segundos. También se realizaron demostraciones con nuevos motores "turbo-reactores" y "turbo hélice". La novedad más importante fue el caza a reacción "*Hawker-Hunter*", con empuje a la inversa que frena al aparato al aterrizar.

A esta exposición asistió una misión argentina constituida por el subsecretario de aeronáutica, brigadier Federico Ruiz; capitán de navío Raúl González, jefe de la aviación naval; teniente coronel Alberto Solar; coronel Ángel Peluffo, jefe de la Secretaría de Informaciones de la presidencia; coronel Fernando Elizondo, jefe

del Colegio Militar; comandante Juan Arribau, subdirector de Tráfico Aéreo y Aeropuertos, y teniente Hugo Conway, ayudante del subsecretario de Aeronáutica.

(Periodística.)

NUEVO REMOLCADOR.

El 21 de agosto fue botado al agua, en los astilleros de Messrs Yarrow & Co. Ltda., Scotstoun, Glasgow, el remolcador a ruedas eléctrico diesel "*Dexterous*", de la marina de guerra, y segundo de siete de estas unidades ordenadas por el Almirantazgo.

Si bien estos nuevos remolcadores son esencialmente para servicios portuarios, los mismos responden a la Clase 100 A.1 de Lloyd, para servicios de remolque y salvataje. Los remolcadores a rueda han resultado, por experiencia, los más adecuados para mover portaaviones y otros grandes buques de guerra en las aguas restringidas de los diques.

Para permitir maniobrar bajo los costados salientes de los portaaviones, estos remolcadores tienen mástiles a bisagra, como asimismo chimeneas chatas y roda lanzada. La máquina propulsora está constituida por cuatro generadores diesel conectados en serie con dos motores propulsores independientes. Las ruedas son del tipo de paletas articuladas con estrella central dispuesta dentro del casco y sobre el block de la rueda.

Tiene comodidades para seis oficiales y quince tripulantes. Sus dimensiones generales son: eslora 157 pies y manga 60 pies. Desplazamiento, carga 710 toneladas.

(“The Admiralty News Summary - N° 120 - 1° de setiembre de 1956.)

SUBMARINOS RUSOS EN EL MEDITERRANEO.

La Real Marina Británica estaría investigando informaciones según las cuales varios submarinos soviéticos estarían actuando en el Mediterráneo, desde hace algunos días.

Por otra parte, en los Estados Unidos se expresa que actualmente hay seis submarinos soviéticos operando bajo el pabellón egipcio. Se tiene conocimiento que personal egipcio estuvo adiestrándose en la base naval de Odesa, en el Mar Negro.

(Periodística.)

SABOTAGE.

En las oficinas de la United Press, Londres, recibióse a principios de setiembre una revista griega, con el sello postal de Ate-

nas, que constituía un ingenioso artificio para causar daños al ser abierta.

En el interior de las páginas se había esparcido un polvillo químico violento combinado con un dispositivo formado por una banda de caucho, un clip y un botón, que en el momento de abrirse la revista debían echar el polvo en la cara del que abría el paquete. El dispositivo no obró como debía y no tuvo mayores consecuencias.

(Periodística.)

JAPÓN

ESTUDIO DE LA PESCA.

Se anuncia la zarpada del Japón de un buque de relevamiento, el "Tokio Maru", de 1.100 toneladas, llevando a bordo un equipo de 42 peritos para estudiar la pesca en aguas poco conocidas del Atlántico frente al Brasil. Este personal va a invitación del gobierno brasileño y permanecerá alrededor de 10 meses.

Inicialmente este estudio debía realizarse frente a la Argentina, pero los planes fueron modificados con el cambio de gobierno. (La fecha de salida sería el 15 de octubre.)

(Periodística.)

U.R.S.S.

PRUEBAS NUCLEARES.

La Comisión de Energía Atómica, de los Estados Unidos, anunció el 3 de septiembre que los rusos habían realizado la tercera explosión de la serie de pruebas nucleares que llevan a cabo en Siberia.

“ La tercera explosión de la actual serie de pruebas soviéticas “ se produjo ayer, domingo,” anunció el presidente de la comisión, Lewis L. Strauss. “Efectuóse en la misma región y fue de la misma potencia de las dos anteriores.”

El presidente Eisenhower anunció la semana pasada las dos primeras pruebas y los rusos lo confirmaron, diciendo que fueron realizadas el 24 y 30 de agosto “para perfeccionar armas nucleares” destinadas a “armar diferentes clases de formaciones de tropas”. En estas comunicaciones no se estableció si las pruebas eran de armas de hidrógeno o atómicas.

Pero en su comunicación el presidente Eisenhower dijo que los rusos habían detonado “un dispositivo nuclear de una potencia

“ inferior de una megatonelada, o sea de una potencia menor a
“ un millón de toneladas de TNT, y que la segunda explosión ha-
“ bía sido más poderosa que la primera.”

Al aclarar las manifestaciones del señor Strauss, un vocero de la Comisión de la Energía Atómica, manifestó que la última explosión no había sido ni mayor ni menor que las anteriores, no pudiendo decir más nada al respecto.

Asimismo, el presidente Eisenhower, al comunicar la primera explosión, expresó que dicha prueba había tenido lugar en la parte S. O. de Siberia, al norte de la India, Afganistán y Pakistán y al O. de China, y que también han utilizado la zona del mar de Barents (parte del océano Ártico) para sus pruebas nucleares.

(Periodística.)

* * *

El 10 de setiembre, Rusia hizo explotar otra bomba nuclear, la cuarta de una serie de ensayos que se inició el 24 de agosto. El anuncio, hecho con una prontitud sin precedentes, lo efectuó la agencia Tass a los 06,00 (hora rusa), la que hizo una llamada especial a corresponsales occidentales, presumiéndose que en esta forma se quería evitar que fuese Estados Unidos quien diera primeramente la noticia, como ha sucedido con otras explosiones nucleares realizadas en territorio soviético.

En esta oportunidad también confirmó una comunicación anterior de la Comisión de Energía Atómica de la Unión del 3 de setiembre, según la cual se había llevado a efecto otra explosión el día anterior. El 31 de agosto los rusos hicieron saber, también con una premura que no tenía precedentes para ese entonces, que en la víspera habían hecho detonar una bomba nuclear, nueva y diferente, “para ser incluida en el armamento de las diversas clases de tropas”, y que la misma había sido la segunda prueba de una serie que comenzó el 24 de ese mismo mes.

El anuncio hecho el día 10 de setiembre dice: “Los días 2 y
“ 10 del actual se realizó en la Unión Soviética una serie de prue-
“ bas de armas atómicas relacionadas con un programa de inves-
“ tigación científica. Con el objeto de aumentar la seguridad de
“ la población, las explosiones se realizaron, tal como en lo pasado,
“ a una gran altura y lejos de las zonas pobladas.”

No se señaló el tamaño de la bomba ni si ésta había sido atómica o de hidrógeno. La hora del anuncio indicó que la prueba

se había realizado bastante lejos de Moscú, en dirección Este, probablemente en la región asiática central.

(Periodística.)

* * *

Por intermedio de las estaciones meteorológicas, los hombres de ciencia del Japón habrían determinado que las recientes explosiones nucleares se habrían producido en el lago Balkasch, extenso lago del Asia Central rusa, en la república socialista soviética de Kazajstan, a 1.600 km. al E. del lago Aral y a 274 metros sobre el nivel del mar. Su longitud oscila entre los 500 y 700 km. de E. a O. y su ancho oscila entre 20 y 35 km. en su mitad oriental en una zona desértica.

Los japoneses calcularon este lugar en base a las anormales ondas de presión atmosférica y los temblores terrestres experimentados en el Japón, aunque no pueden precisar exactamente si la explosión se produjo sobre el lago o sobre tierra.

En líneas generales, el punto de referencia coincide con el señalado por la Comisión de Energía Atómica de los Estados Unidos.

(Periodística.)

BASE EN EL MEDITERRANEO.

Informaciones provenientes de Viena expresan que ya se encuentra en actividad una base soviética de submarinos cuya construcción se había iniciado en el año 1948. La base estaría ubicada en la Albania comunista y abarca el puerto de Valona (Vione), el cabo Linguete, la pequeña isla de Sasegna y tres aeródromos en los alrededores. Con esto dominaría la estrecha entrada al mar Adriático, y constituiría el "Gibraltar" soviético más próximo al África. Fuentes de Roma, Atenas, Belgrado y Bonn, parecen haber confirmado lo expuesto mediante informes facilitados por refugiados evadidos de Albania. Dicha base se habría empezado en 1948, al interrumpirse las relaciones entre Yugoslavia y la U.R.S.S. La construcción en la estratégica isla de Sacena se habría realizado con materiales traídos desde la Unión Soviética en buques soviéticos y la colaboración de ingenieros de Checoslovaquia y Alemania Oriental.

(Periodística.)

NUEVO ROMPEHIELOS.

Rusia construye actualmente un rompehielos atómico de 16.000 toneladas, cuyo consumo no pasará de las cinco onzas diarias y que podrá navegar durante unos tres años sin reabastecerse.

Su eslora será de 520 pies y sus máquinas tendrán un poder de 44.000 H.P. Según radio Moscú, este rompehielos podrá abrirse camino por entre los hielos más espesos y llegar al polo Norte.

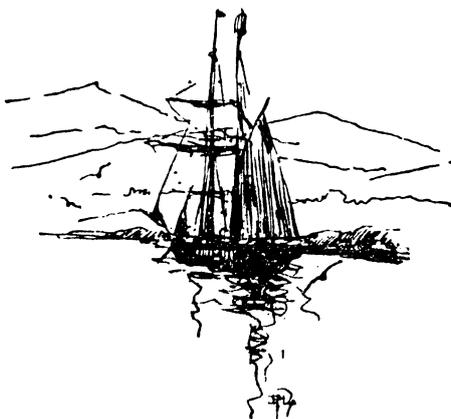
(Periodística.)

URUGUAY

ADQUISICIÓN DE AVIONES "VISCOUNT".

La aerolínea P.L.U.N.A. ha ordenado a la casa Vickers-Armstrong, la construcción de tres aviones "Viscount" a turborreactor. Según la casa constructora, dos de los aviones de la serie 700 D serán entregados en diciembre de 1957.

(Periodística.)





DIEGO GARCÍA
Contraalmirante

Falleció el 24 de agosto de 1956



JUAN MANUEL CACAVELOs
Capitán de Fragata
Falleció el 28 de agosto de 1956



OSVALDO N. RODRÍGUEZ

Capitán de Corbeta Aviador

Falleció el 3 de septiembre de 1956



FAUSTO F. DELGADO

Teniente de Navío

Falleció el 3 de septiembre de 1956



LUIS ROBERT
Capitán de Fragata Ingeniero Maquinista
Falleció el 9 de septiembre de 1956



GUSTAVO ATILIO MOLLO

Guardiamarina

Falleció el 26 de septiembre de 1956



JUAN T. MAIOLA
Capitán de Corbeta Ingeniero Maquinista
Falleció el 30 de septiembre de 1956



HORACIO ESQUIVEL
Capitán de Navío

Falleció el 15 de octubre de 1956

Asuntos Internos

UTILIZACION DEL SALÓN DE FIESTAS DEL CENTRO NAVAL.

De acuerdo con la reglamentación respectiva, el Salón de Fiestas del 2° piso podrá ser utilizado por los señores asociados para:

- a) Su propio casamiento;
- b) Festejar aniversarios de su boda;
- c) Casamiento de sus hijos y hermanos a cargo;
- d) Casamiento de las hijas de un socio, fallecido siendo socio Activo.

En este último caso el Salón deberá ser solicitado por un socio, quien asumirá ante la Comisión Directiva las cargas y responsabilidades derivadas de la obligación de cumplir las disposiciones de esta Reglamentación y las del Reglamento General del Centro.

Para la realización de otros actos es indispensable contar con la autorización expresa de la Comisión Directiva. Por lo tanto, se recuerda a los señores consocios que el pedido correspondiente deberá ser remitido al Centro Naval con una antelación adecuada, a los efectos de ser tratado en reunión de las autoridades.

DESIGNACIONES.

Se designa a los señores consocios, teniente de corbeta Osvaldo Unger para integrar la delegación en el Tigre y capitán de fragata César Gorla, para integrar la subcomisión de "Proyectos y Construcciones".

OBSEQUIOS.

El Centro Naval Uruguayo obsequió al Centro Naval una estatua en bronce de 0,65 mts. de alto, titulada "Un Cadete Naval", con una placa al pie con la siguiente leyenda:

“ El símbolo de la Esperanza
“ del Centro Naval del Uruguay
“ al Centro Naval Argentino
“ 25 de agosto de 1956.”

El señor Enrique Pozar dona una acuarela denominada “Centinelas de la Libertad”, de la cual es autor. La misma es aceptada y enviada a la Delegación de Puerto Belgrano, para su ubicación en dicho lugar.

ADQUISICIÓN DE CUADROS.

Fueron adquiridos los cuadros “Bruma en el Riachuelo” del pintor Alfredo Giglione, Primer Premio en la Exposición de Cuadros del Centro Naval del año 1955, y “Niebla en el Riachuelo”, del pintor Armando Ronchette, Primer Premio en la Exposición del año 1956.

DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES CULTURALES DURANTE LOS MESES DE SEPTIEMBRE Y OCTUBRE.

Los actos culturales realizados fueron los siguientes:

a) *Conciertos:*

Jueves 13 de setiembre: HAYDÉE HELGUERA. *Piano*

Viernes 26 de octubre: ROBERTO CAAMAÑO. *Piano.*

Fueron ofrecidos en el Salón de Actos del 2° piso de nuestra Institución.

En su recital, Haydée Helguera confirmó los elogiosos comentarios de la más alta crítica, que la precedieron con motivo de su última tournée por países europeos. Su actuación constituyó una nota sensacional; obras de Soler, Albéniz, Chopin, Debussy, López Buchardo y Halfter arrancaron en el público sostenidos aplausos, que obligaron a la concertista a culminar su brillante labor con varias obras fuera de programa.

En cuanto a la presentación de Roberto Caamaño, pianista y compositor argentino ampliamente conocido por sus recientes actuaciones en nuestro país y en el extranjero, cabe señalar que su desempeño fue altamente encomiable. Tanto en lo que respecta al estilo como al concepto general de sus interpretaciones, fueron sus versiones muy satisfactorias. Nos ofreció un programa integrado por obras de Mozart, Beethoven, Brahms, Walter Piston, Faure y Albéniz, culminando su recital con Variaciones Gregorianas, página del propio Caamaño.

b) *Exposiciones: (*)*

Del 17 al 26 de setiembre: JUAN CARLOS TREJO LEMA. *Pájaros embalsamados y plantas naturales.*

(*) La Muestra de Arte para socios y familiares del Centro Naval, fue suspendida por no contar con el número de colaboraciones suficiente.

Esta exposición fue realizada en el Salón del 4° piso del Centro Naval. Su éxito fue extraordinario, siendo visitada por más de 2000 personas, que pudieron así apreciar las verdaderas creaciones tomadas de la realidad de las aves, ubicadas en todos los casos en composiciones visuales multicolores y fantásticas. La muestra incluyó aves de todas las partes de la Tierra, situándolas entre elementos de su propio paisaje y en posturas auténticamente naturales.

c) *Recitales:*

Viernes 28 de setiembre: PERLA CASTAÑE MOLINA. Poesía.

Se realizó en el Salón de Actos del 2° piso del Centro Naval. El programa titulado “Lo moderno en la poesía”, lo integraban composiciones líricas de los mejores creadores del continente americano —Manuel del Cabral, Jorge de Lima, Luis Palés Matos, Nicolás Guillén y Emilio Ballagas— que persisten y ostentan, esa corriente poética afroamericana. Perla Castañe Molina, después de crear un clima adecuado a la interpretación de su arte, logró destacarse por el acertado equilibrio estético puesto en cada composición de su programa. Su última interpretación “Primavera de la libertad”, de Maruja Gil Quesada, valoró no sólo el sentimiento vivencial de la composición, sino también puso de manifiesto su fervor por la libertad y por la tierra argentina.

ASAMBLEA ORDINARIA.

Se informa a los señores asociados del Centro Naval que de conformidad con lo establecido en los artículos 41 y 52 del Estatuto social, en el mes de abril próximo deberán renovarse parcialmente la Comisión Directiva y la Comisión Revisora de Cuentas. Los cargos que deberán cubrirse son los siguientes:

- 1 Presidente
- 1 Vicepresidente 1°
- 1 Tesorero
- 10 Vocales Titulares
- 6 Vocales Suplentes
- 1 Revisor de Cuentas Titular
- 2 Revisores de Cuentas Suplentes.

Miembros que cesan en sus funciones:

Presidente:

Contraalmirante Adolfo B. Estévez

Vicepresidente 1°:

Contraalmirante Arturo H. Rial

Tesorero:

Capitán de Navío Contador José S. Cárdenas

Vocales Titulares:

Capitán de Fragata Luciano C. Pessacq
Capitán de Fragata Auditor Enrique R. Burzio
Capitán de Navío (T) Miguel R. Pérez Farías
Capitán de Fragata Méd. Carlos A. E. Sáenz Castex
Capitán de Corb. Ing. Nav. Domingo Torres Posse
Capitán de Navío I. M. Rubén A. Ramírez Mitchell
Capitán de Navío (T) Roberto Latino Córdoba
Capitán de Navío (T) Italo Luciani
Capitán de Corbeta (T) Omar R. Pagani
Capitán de Fragata Rodolfo Elizalde Pietranera

Revisor de Cuentas Titular:

Capitán de Corbeta Contador Luis G. Causone

Al efecto, se deberá confeccionar una lista de candidatos que, además de los nombres que reemplazarán a los “Miembros que cesan en sus funciones”, deberá contener los nombres de 6 candidatos para Vocales Suplentes y 2 candidatos para Revisores de Cuentas Suplentes. Esta lista, propiciada con la firma de 50 socios como mínimo con derecho a voto (un año de antigüedad), deberá ser remitida a la Presidencia del Centro Naval antes del 1° de marzo próximo, con el consentimiento de los candidatos para integrarla y el nombre del socio Apoderado de la misma (artículos 87 y 88 del Estatuto).

Miembros que continúan en sus funciones:

Vicepresidente 2°:

Capitán de Navío Renato V. J. Ares

Protesorero:

Capitán de Corbeta Contador 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

Revisor de Cuentas Titular:

Capitán de Fragata Jorge de Tommaso

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de fragata capellán José María Haub; capitán de corbeta ingeniero naval Marco Aurelio Ortiz; teniente de navío ingeniero especialista Jorge Alberto Jódice; teniente de navío farmacéutico Julio Adolfo Iriarte; tenientes de fragata médicos Arnaldo Emilio Herrera, Pedro Aníbal Pablo Miró y Joaquín Emilio Masferrer; tenientes de fragata dentistas Carlos Malizzia y Clemente Ravaglia; teniente de fragata capellán Manuel Ignacio Ballari; tenientes de corbeta Héctor Lidio Aquino y Julio Aníbal Pabón; teniente de corbeta contador Aldo Néstor Strumia; tenientes de corbeta farmacéuticos Francisco Juan Cárpena, Jorge Ernesto de Grossi y Alberto Eugenio Vallejo; guardiamarinas Carlos Arruti y Jorge Osvaldo Ferrer; guardiamarina infantería de marina Fernando Jorge García Pena y guardiamarinas contadores Elío Félix Taurian y Juan Carlos Herrera.

REINGRESOS.

Capitán de fragata médico Víctor P. J. Robert; capitán de corbeta Antonio Francisco Francia; capitán de corbeta infantería de marina Guillermo E. Castellanos y teniente de fragata Juan José Vico.

CONFIRMACIÓN DE SOCIO ACTIVO.

Ex-teniente de fragata médico Aldo F. Baccigalupo.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por renuncia: Acéptase la renuncia como socio presentada por el contraalmirante Carlos E. Hollmann en fecha 1º de agosto de 1956, dejándose sin efecto la resolución de la C. D. dispuesta en la sesión del 22 de agosto.

Por fallecimiento: Contraalmirante Diego C. García; capitán de navío Horacio Esquivel; capitán de fragata Juan M. Cacavelos;

capitán de fragata técnico Luis Robert; capitán de corbeta aviador Osvaldo N. Rodríguez; capitán de corbeta técnico Juan T. Maiola; teniente de navío Fausto F. Delgado y guardiamarina Gustavo Atilio Mollo.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Teniente 1° Héctor Gil Zavala; señores Carlos Cecilio Palacio, Armando José Piratte, José Ignacio Ramos Rey, Héctor Sáenz y Quesada, Federico Fernández Pita, Alberto Romero, Juan Alberto Lanús, Héctor Bernardo Pineda, Carlos Alfredo Pollitzer, Fernando Gaudy, Paulino Corvalán, Cipriano Ramos, Andrés del Borgia, Enrique Ricardo Aldao y Mario A. Bottaro Castilla.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Por fallecimiento: General de brigada Alonso Baldrich y señor Luis E. Koch.

Por renuncia: Capitán Roberto F. García Tuñón y señor Alberto Aubain Balda.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS.

Con fecha 1° de setiembre: Teniente de navío Miguel A. Tanco.

Con fecha 20 de octubre: Contraalmirante I. M. Jorge C. Schilling; capitán de navío Alberto San Martín; capitanes de fragata: Jorge C. Servetti Reeves, Edelmiro A. Cabello, Américo Cáceres, Silvio J. Leporace, Guillermo Montenegro y Víctor M. Padula; capitanes de corbeta Jorge Luis Lenain, Adolfo Rosner y (T) Joaquín Mainer; tenientes de navío José M. Castro y (T) Ricardo Cepeda.

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

VOLÚMENES EN EXISTENCIA

(LOS DEMÁS VOLÚMENES ESTÁN AGOTADOS)

- 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 DISTRIBUCION GRATUITA

- Espora.* Ratto sin cargo

Los libros en venta deben ser retirados de la Oficina del Boletín,
por los interesados o por persona autorizada por éstos.

SEGURO DE VIDA COLECTIVO

Buenos Aires, noviembre de 1956.

Señor consocio:

LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL ofrece a los socios del Centro Naval un Seguro Colectivo, cuyas características son las siguientes:

OBJETO: Cubre el riesgo de:

- 1º) **Muerte:** de ocurrir por cualquier causa el fallecimiento del asegurado, el capital se abonará de inmediato al beneficiario instituido por aquél o, en su defecto, a los herederos legales del asegurado como si fuese un bien ganancial.
- 2º) **Incapacidad Total y Permanente:** En caso de producirse la incapacidad del asegurado, la Caja abonará el correspondiente capital en 60 cuotas mensuales, a razón de \$ 18.— por cada mil pesos de capital asegurado.

VENTAJAS:

- a) No se exige revisión médica.
- b) Exención de restricciones respecto a viajes, residencia y ocupación.
- c) Póliza que comprende a todos los asegurados.
- d) Cada asegurado designa libremente su beneficiario, que puede sustituir en cualquier momento.
- e) La Caja distribuirá anualmente entre los asegurados el 25% del excedente que arroje este Plan.
- f) Los beneficios de este seguro son inembargables, exentos de impuesto a la herencia y libre de gastos sucesorios.
- g) Puede deducirse el importe total de la prima a los efectos de la liquidación del Impuesto a los Réditos, dado la clase de seguro.

CAPITALES ASEGURADOS: \$ 20.000, 40.000, 60.000, 80.000 y 100.000 pesos. Los mayores de 50 años solamente podrán optar hasta 40 mil pesos.

PRIMA: Se determina en base al promedio de edad del grupo asegurable, pudiendo oscilar de \$ 1.20 a \$ 1.30 mensual por cada mil pesos de capital asegurado.

FORMA DE PAGO: En forma conjunta por medio del Centro Naval; puede ser mensual, trimestral, semestral o anual.

A efectos de pulsar el interés que esta iniciativa podría despertar entre los señores asociados, solicito de usted quiera servirse devolver a vuelta de correo el Talón que corre agregado al pie.

En tal espera, saludo el señor consocio con atenta consideración.

(Fdo.) JUAN CARLOS BOSCHETTI
Capitán de Corbeta
Secretario

(Fdo.) ADOLFO B ESTEVEZ
Contraalmirante
Presidente

Señor Presidente del Centro Naval.

*Tengo interés en el Seguro de Vida Colectivo que propicia el Centro Naval conjuntamente con la Caja Nacional de Ahorro Postal.
Con tal motivo, salúdole atentamente.*

.....
Firma

Seguro por

Pago de la prima: trimestral, semestral o anual (tachar lo que no corresponda).

Edad:

Aclaración grado, nombre y apellido:

.....



BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL
BUENOS AIRES

Vol. LXXIV NOVIEMBRE-DICIEMBRE 1956 Núm. 631

SUMARIO

<i>Reflexiones. — Díaz</i>	433
<i>Sarmiento y la marina de guerra. — Burzio</i> ..	437
<i>Semana de la electricidad y del agua. La electricidad y el agua en la economía y la sociología argentinas. — Rodríguez</i>	453
<i>Interpretación de la expresión "aguas arriba" en la navegación fluvial. — Basílico</i>	471
<i>Demarcación de límites con Chile. Región patagónica. — Martín</i>	481
<i>La oceanografía y su utilización para fines militares. — Casellas</i>	501
<i>Sobre un empleo de la estabilidad dinámica a bordo. — Escalante</i>	513
<i>Ha muerto el teniente Fausto Delgado. — Gelf</i>	521
<i>Notas profesionales</i>	527
<i>Necrología</i>	557
<i>Asuntos internos</i>	571

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:** Lunes y viernes, de 18 a 20.
- 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:** Lunes a viernes, de 18 a 20.
- SASTRERIA: Local Social:** Lunes a viernes de 8 a 12 y de 16 a 20; sábados de 8 a 12.
Centro Naval - Alojamientos: Lunes a viernes de 8 a 12 y de 15 a 19; sábados, de 8 a 12.
- BAÑOS:** Lunes a sábado, de 8 m 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° 513.471

NOVIEMBRE - DICIEMBRE 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>	Renato V. J. Ares
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan Carlos Boschetti
Tesorero	<i>Cap. de Navío Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Cap. de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Frag. Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	italo Luciani
	<i>Capitán de Fragata I. M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fraga</i>	Carlos López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermin López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calegari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Recaredo Vázquez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Musís Blanca
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo
Vocales suplentes	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Corb. (T)</i>	Omar R. Pagani
	<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera
Vocales suplentes	<i>Capitán de Corbeta</i>	Oscar D. Danglade
	<i>Capitán de Corb. (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Gonzalo Bustamante
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi

Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Luis G. Causone
	<i>Capitán de Fragata</i>	Jorge de Tommaso
Suplentes	<i>Cap. de Corbeta Dentista</i>	Eduardo R. Calero
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

SUMARIO

REFLEXIONES	433
<i>Por el Capitán de Navío Emilio L. Díaz.</i>	
SARMIENTO Y LA MARINA DE GUERRA	437
<i>Por el Capitán de Navío Cont. Humberto F. Burzio.</i>	
SEMANA DE LA ELECTRICIDAD Y DEL AGUA. LA ELECTRICIDAD Y EL AGUA EN LA ECONOMÍA Y LA SOCIOLOGÍA ARGENTINAS	453
<i>Por el Ingeniero Hidrógrafo Miguel Rodríguez.</i>	
INTERPRETACIÓN DE LA EXPRESIÓN “AGUAS ARRIBA” EN LA NAVEGACIÓN FLUVIAL.....	471
<i>Por el Vicealmirante Ernesto Basílico.</i>	
DEMARCACIÓN DE LÍMITES CON CHILE. REGIÓN PATAGÓNICA.....	481
<i>Por el Almirante Juan A. Martín.</i>	
LA OCEANOGRAFÍA Y SU UTILIZACIÓN PARA FINES MILITARES	501
<i>Por el Teniente de Fragata Alberto O. Casellas.</i>	
SOBRE UN EMPLEO DE LA ESTABILIDAD DINÁMICA A BORDO	513
<i>Por el Capitán de Corbeta Ing. Naval Guillermo Escalante.</i>	
HA MUERTO EL TENIENTE FAUSTO DELGADO.....	521
<i>Por Gelf.</i>	
NOTAS PROFESIONALES.....	527
NECROLOGÍA.....	557
ASUNTOS INTERNOS	571

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Renato V. J. Ares
Vocales	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani

Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
Vocales	<i>Capitán de Frag. Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
Vocal	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Fernando Esquivel

Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Musís Blanca
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Fragata I. M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermín López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calegari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Recaredo Vázquez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo
	<i>Capitán de Fragata</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera
	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi

Delegación Tigre:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen
Vocales	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharsu
	<i>Teniente de Corbeta</i>	Oswaldo Unger

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	César Poch
------------	---------------------------	------------

Habilitación de

“Centro Naval - Alojamentos”

(Ex “Shelton Hotel”) - Córdoba 350 - Capital

INFORMATIVO

Se pone en conocimiento de los señores socios el Reglamento al que se ajustará el funcionamiento del hotel situado en la calle Córdoba 350 —Capital—, el que ha sido adquirido para reemplazar al Servicio de Dormitorios que estaba a disposición de los socios en el local social. El mismo ha quedado habilitado desde el 6 de agosto del año en curso, con la denominación “CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS”.

En la seguridad de que la Institución ha de brindar en lo sucesivo las comodidades exigidas por el número creciente de sus asociados, se pone en vigencia, con carácter provisorio, el Reglamento del “Centro Naval - Alojamentos”, el que a medida que la experiencia lo aconseje será modificado hasta llegar al definitivo, contando para ello con la opinión valiosa de quienes utilicen sus servicios.

Es indudable que, en un principio, la solución que involucra dicho Reglamento no será perfecta. A ello contribuyen principalmente los siguientes factores:

- a) Falta de experiencia en lo relacionado con la administración de un organismo de la naturaleza del que nos ocupa;
- b) Carencia de información estadística sobre las demandas no satisfechas de alojamiento en el local de Florida 801;
- c) Imposibilidad de calcular, “a priori”, la relación capacidad-demanda que determinará la habilitación del “Centro Naval - Alojamentos”.

La tarifa contribuirá a cubrir en gran parte —según sea la demanda— el presupuesto general de gastos de los alojamentos; su ajuste definitivo será consecuencia de la experiencia que se adquiera.

LA COMISIÓN DIRECTIVA.

CENTRO NAVAL
ALOJAMIENTOS

REGLAMENTO PROVISORIO

Todos los socios tienen derecho a ocupar los dormitorios, de acuerdo con las siguientes disposiciones:

Artículo 1° — Los pedidos de alojamiento serán dirigidos a la Intendencia del Centro Naval-Alojamientos (Córdoba 350, T. E. 32-4811), pudiendo hacerse personal, telefónicamente o por escrito, y serán atendidos por riguroso orden. La Intendencia dejará constancia de la fecha y hora de recepción del pedido a efectos de la asignación del turno.

Art. 2° — Se mantendrán a disposición de la C. D. cuatro dormitorios, para atender compromisos de carácter oficial. Estas habitaciones, mientras no sean requeridas con tal fin, podrán ser habilitadas para los socios con carácter precario.

Art. 3° — Los dormitorios podrán ser ocupados por un período ininterrumpido de 30 días; pasado este límite y siempre que haya alojamientos disponibles, los señores asociados podrán continuar ocupando los mismos, previa solicitud. Este plazo será a su vez renovable por períodos de igual extensión.

Art. 4° — No podrán solicitar alojamiento las personas enfermas; los señores socios que enfermaren estando alojados, lo pondrán en conocimiento de la Intendencia.

Será obligatorio el inmediato desalojo de todo socio que contrajera enfermedad de carácter infecto-contagioso.

Art. 5° — Al socio que hubiera hecho un pedido de alojamiento y no hiciera uso del mismo se lo reservará por el término de tres días, a partir de la fecha inicial del pedido. Pasado dicho plazo, se dejará sin efecto el mismo y se hará efectivo el cobro de los tres días de referencia.

Art. 6° — Ningún socio podrá transferir su alojamiento a otro.

Art. 7° — El socio que ocupe un dormitorio no podrá oponerse a que otro socio ocupe la otra cama, si no ha dejado previa constancia en la Intendencia de su voluntad de alojar solo y abonar la tarifa correspondiente. Tal derecho estará sujeto a las disponibilidades.

Art. 8° — Cuando fuere necesario habilitar los sofá-camas en piezas ya ocupadas, el Intendente requerirá la conformidad de los ocupantes de dichas habitaciones.

Art. 9° — Los señores socios que decidieran dejar las habitaciones deberán comunicarlo con suficiente anticipación a la Intendencia, procediendo a desocuparlas y a retirar el equipaje antes de las 12.00.

Art. 10° — No será permitido en los dormitorios recibir visitas de señoras o niñas, fuera de los casos en que por enfermedad del socio no pudiera hacerlo en la planta baja.

Art. 11° — Las cuentas serán obligatoriamente saldadas semanalmente o en oportunidad de dejar el alojamiento, si la ocupación del mismo fuera por menos tiempo. La Intendencia presentará las cuentas en un vale habilitado por la Tesorería, el que, suscripto por el socio, constituirá un cargo contra sus haberes.

El socio podrá abonar su cuenta mediante la entrega de un cheque a la orden del Centro Naval. Aquel que optara por saldarla en efectivo lo hará en la Tesorería del Centro Naval.

El personal de los alojamientos no está facultado para recibir dinero en efectivo.

Quando un socio se ausentare omitiendo el cumplimiento de cualquiera de estos requisitos, el Intendente dará cuenta de inmediato al señor Secretario de la C. D., quien sin más trámite procederá a regularizar la situación en la forma más conveniente.

Art. 12° — Los equipajes de los señores socios ocupantes de los dormitorios serán guardados en el depósito, debiendo estar precintados y/o cerrados con llave, o en su defecto vacíos.

Art. 13° — Los señores socios que se ausenten de sus alojamientos deberán dejar las puertas cerradas con llave, entregando la misma en portería.

Art. 14° — Los valores de los señores asociados podrán depositarse en la caja de seguridad a cargo del Intendente, quien otorgará el correspondiente recibo. El Centro Naval no se hace responsable por las pérdidas de los mismos en los dormitorios.

Art. 15° — Por razones de seguridad está absolutamente prohibido utilizar planchas, estufas, calentadores o elementos similares.

Art. 16° — En los dormitorios no será atendido el servicio de cafetería; éste funcionará en planta baja.

Art. 17° — Los deterioros producidos en el mobiliario, enseres, etc., causados por los socios, serán puestos en conocimiento del Intendente y reparados por cuenta del causante, con la debida intervención del señor Secretario de la C. D.

Art. 18° — Entre las 20,00 y 07,00 horas, los pedidos deberán hacerse por teléfono a portería.

Art. 19° — A fin de no perturbar el buen servicio, los camareros y ayudantes no serán utilizados para efectuar comisiones fuera de la casa.

Art. 20° — Los señores socios podrán anotar en el “Libro de Sugerencias”, que estará a disposición de los mismos en la Intendencia, todas las deficiencias que observaren en el servicio, como así también toda iniciativa tendiente a mejorarlo.

Art. 21° — Los señores asociados abonarán la tarifa establecida por la Comisión Directiva.

Aprobado en sesión de C. D. del SO de julio de 1956.

NOTA: Este Reglamento es provisorio y rige a partir del 6 de agosto de 1953.

En el “CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS” (Restaurante del Shelton Hotel), Córdoba 350, se efectuará un descuento del 15% sobre los almuerzos, comidas y bebidas (laudo aparte).



CENTRO NAVAL

HORARIO DE CONTADURIA

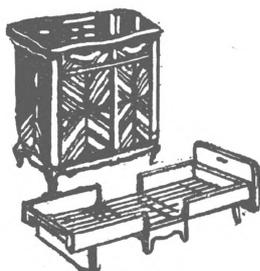
Lunes a Viernes: de 14.30 a 18.30 hs.

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

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

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, v. domicilio.

LA DIRECCIÓN.

Del reglamento para el panteón

ART. 1° El Panteón que el Centro Naval posee en el Cementerio del Oeste está destinado a guardar los restos de los señores oficiales de la Marina de Guerra, sean o no socios de la Institución—siempre que sus familiares lo solicitaren o carecieran de deudos—. Este derecho se extiende a aquellos que, habiendo cesado en su condición de oficiales, hubieran sido confirmados como socios activos por la Comisión Directiva y continuaran siéndolo en el momento de su fallecimiento.

Mientras la capacidad del Panteón lo permita, podrá depositarse restos de familiares en la forma y condiciones que este Reglamento determina.

.....

ART. 8° Se solicitará en la Secretaría del Centro Naval el permiso correspondiente y con la firma del Secretario se entregará al solicitante la autorización por duplicado, una para la Administración del Cementerio y otra para el Encargado del Panteón.

ART. 9° Los socios activos del Centro Naval tienen derecho a inhumar en el Panteón los restos de la esposa, padres a su cargo, hijos menores o incapaces e hijas solteras. La solicitud será presentada por los socios activos o sus familiares supervivientes y se ajustará al procedimiento del artículo anterior, debiendo presentarse documentos justificativos del vínculo familiar.

Este derecho no es extensivo a los oficiales de Marina que no fueran socios de la Institución.

ART. 10° Los oficiales que se incorporen a la Marina de Guerra o ingresen al Centro Naval, no podrán ejercer los derechos que acuerda el artículo 9° con respecto a los restos de familiares fallecidos con anterioridad a la fecha de su incorporación o ingreso.

.....

ART. 12° Los restos de oficiales que al ocurrir su fallecimiento no hubieran sido depositados en el Panteón, podrán ser trasladados al mismo, siempre que sus deudos lo soliciten y cumplan previamente los requisitos establecidos por la Municipalidad.

**Uso de instalaciones y servicios del
Centro Naval, por familiares e invita-
dos de los Señores Socios**

Se recuerda a los señores socios:

- 1º) Que el uso de las instalaciones y servicios del Centro Naval, es derecho exclusivo de los señores socios.
- 2º) Que las personas invitadas o citadas por un socio deberán esperar en el hall de entrada hasta la concurrencia del socio y en caso que esté ausente, podrán permanecer hasta su llegada en el mismo hall o en el saloncito del 4º piso.
- 3º) Que el “carnet familiar” sólo da derecho al libre acceso al local central los domingos y feriados, y al local del Tigre todos los días. Pueden hacer uso del “carnet familiar”: *a)* padres, *b)* esposa, *c)* hijas y hermanas mayores de 15 años, *d)* hijos y hermanos mayores de 18 años.

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIV

Noviembre-Diciembre 1956

Núm. 631

Reflexiones

Por el Capitán de Navío (R. E.) Emilio L. Díaz

Los artículos aparecidos recientemente en la Revista Militar y en el Boletín del Centro Naval, de los cuales son autores el señor teniente general D. Benjamín Rattenbach y el presidente de la institución nombrada, me han inducido a publicar las reflexiones que siguen y que creo pueden contribuir a colocar el problema en una perspectiva clara.

Por un lado tenemos a las instituciones armadas, sujetas a una disciplina rígida, altamente estratificadas en las jerarquías, cuya misión principal se refiere a la seguridad exterior de la Nación y, en segundo término, a la seguridad interior. Esa disciplina y esa estratificación de las jerarquías son unos de los factores más importantes para el poder y eficiencia de las Fuerzas. Ellas son organismos del Estado que sirven a los intereses de la Nación, son herramientas para el cumplimiento de su política, que en nuestro caso argentino es simplemente la protección de lo nuestro.

Por otro lado, tenemos el hecho revolucionario. El poder del gobierno proviene de los ciudadanos que lo eligen. Cuando el gobierno, como ocurrió desgraciadamente en los últimos diez años, conculca las leyes, corrompe, tuerce el cumplimiento de la Constitución y priva, en la práctica, a los ciudadanos de sus derechos y, sobre todo, les impide incluso lograr, por las vías legales previstas, la modificación de tal estado de cosas, sólo queda a los ciudadanos el recurso del derrocamiento violento que, en el fondo, es el ejercicio del derecho de legítima defensa. Ello significa asu-

mir una grave responsabilidad, ya que se viola la ley escrita para ceñirse a un mandato de la conciencia en base a información que en gran parte sólo podrá verificarse “a posteriori”.

Cuando un miembro de las Fuerzas Armadas ejerce tal derecho, lo ejerce en su calidad de ciudadano y no en nombre o como parte de la Fuerza a que pertenece, ya que el poder que se delega en los gobernantes proviene de los ciudadanos y no de las instituciones, corporaciones, etcétera. Esta misma situación es válida para cualquier otro organismo.

Como no existe juez que pueda juzgar si tal derecho de legítima defensa ha sido bien ejercido, la justificación debe buscarse en la revelación de la realidad de los cargos imputados al gobierno derrocado y a sus hombres. Asimismo, plantea una limitación moral en los que se deciden a ejercer tal derecho, la de no poder ser jueces de aquellos que no lo ejercieron, ya que tal ejercicio fluye de una decisión personal y unilateral.

Los componentes de las Fuerzas Armadas, al participar en el acto revolucionario utilizando el total o parte de las armas de la Nación y el total o parte de su personal, se ven en la posición de tener que dejar de lado o aflojar los vínculos normales disciplinarios y dependencias, ya que ello lo exige la índole misma y manera como debe ejecutarse el acto referido.

Logrado el objetivo, la situación disciplinaria de las Fuerzas queda resentida en virtud de lo antes expresado y surge entonces la mayor responsabilidad de los jefes y comandantes: retornar la cadena de comando y las relaciones entre superiores y subalternos al marco disciplinario normal y propio de toda institución militar. Si no lo hacen, debilitan el poder de la Fuerza y disminuyen por lo tanto el grado de seguridad exterior (y también interior) que posee la Nación. Más importantes que los medios materiales son los factores morales; se puede pelear, a veces con probabilidad de éxito, incluso sin armas, pero no sin capacidad, condiciones de comando, disciplina y alta moral.

La famosa frase: “La Revolución no necesita químicos”, pronunciada en ocasión de la condena a muerte de Lavoisier, puede que haya sido cierta para la Revolución Francesa, pero con seguridad que no lo era para Francia. En nuestro país tenemos el de hace poco e infausto: “Alpargatas, sí; libros, no”; es posible que los gobernantes de entonces no necesitaran libros, pero la Argentina sí los necesitaba, los necesita y los necesitará. Traducido a las Fuerzas, esto significa que se deben agotar los medios para impedir una disminución de su poder, en cualquiera de sus facto-

res, y no perder lo que se tiene, en aras de otros intereses que no sean los de la Nación.

Para terminar, deseo expresar que no me parece concebible que los constituyentes del 53 hayan pensado en las Fuerzas Armadas al redactar el artículo 21 de la Constitución; suponer tal cosa implicaría creer que aquellos constituyentes hubieran acordado, implícitamente, a dichas Fuerzas la facultad de decidir cuándo el gobierno habría incurrido en las circunstancias del tercer párrafo de este artículo, lo que no está de acuerdo con nuestro sistema representativo y republicano, ni con la división de poderes, ni con la fuente del poder del gobierno.

Asimismo, estimo peligroso considerar como solución aceptable del problema la aparición de “jefes”, con independencia de las jerarquías. Lo que pasó entre 1943 y 1946 ha demostrado el grave riesgo que se corre y como experiencia es más que suficiente.

Capital Federal, octubre 25 de 1956.



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.

Sarmiento y la marina de guerra (*)

Por el Capitán de Navío Cont. Humberto F. Burzio

Al abordar el tema es necesario destacar los puntos básicos de la obra de Sarmiento en su relación con la marina de guerra y el marítimo en general, puntos que pueden concretarse así: *a)* Creación de la marina de guerra al dotarla de naves modernas; *b)* Creación de la Escuela Naval Militar; *c)* Establecimiento del Arsenal de Marina de Zárate; *d)* Vinculación con la oficialidad de la armada.

Paralelamente con esas creaciones e inquietudes, durante su histórico gobierno se estudiaron, realizaron y fomentaron diversas obras de interés marítimo y fluvial, como ser: *a)* Habilitación de puertos fluviales, como los de San Pedro, Zárate, Campana y Ensenada, y marítimos de Patagones y Bahía Blanca; *b)* Reglamentación de la construcción y servicio de faros y balizas; *c)* Estudios sobre la navegación del Paraná, Uruguay, Bermejo y Pilcomayo; *d)* Concesiones para el establecimiento de diques flotantes, de los que el país carecía totalmente; *e)* Adquisición de un tren de dragado y canalización de ríos; *f)* Adjudicación de tierras en la costa patagónica y declaración de la libre exportación de guano; *g)* Navegaciones en los ríos Negro, Neuquén, Limay y Bermejo para estudiar su practicabilidad; *h)* Acuerdo con el almirantazgo inglés para el relevamiento del Río de la Plata en interés de la navegación mundial; *i)* Estudios continuos sobre este río y del problema del puerto de Buenos Aires.

Pero de todo lo enunciado, su preocupación constante que vemos reflejada en los mensajes al Congreso, en los discursos, en sus cartas y artículos periodísticos, fue la del Río de la Plata y del puerto, problemas que hacía años bullían en su mente que lo

(*) Conferencia leída en el Museo Histórico Sarmiento el 5 de octubre de 1956, con motivo de incorporarse nuestro consocio como miembro de número del Instituto Sarmiento de Sociología e Historia.

llevó a su utópica Argirópolis, nombre que grababa en una roca en la isla Martín García, hacia 1851, su capital ideal para los Estados Unidos de la América del Sud.

En el Mensaje al Congreso de la Nación, al abrir sus sesiones el 1° de mayo de 1869, decía: “Hace cuarenta y cinco años que “ el ilustre Rivadavia tenía sobre el bufete, planos y memorias “ sobre el inseguro puerto de Buenos Aires y sondajes del proce- “ loso e inestable río que nos dá su nombre. Pospuesta cuarenta “ años la realización de los trabajos aconsejados por la ciencia “ moderna, esta demora ha traído para el comercio setenta millo- “ nes de pesos perdidos en suplir con recargo los defectos de la “ naturaleza; y hay que añadir hoy dos millones anuales además, “ en el contrabando y en la defraudación de la renta en el trán- “ sito y depósito de las mercaderías en almacenes esparcidos en “ toda la ciudad.”

Ante la imposibilidad de que la situación económica del país pudiese hacer frente a una obra de tal magnitud, anticipaba a los legisladores el envío para su estudio de la propuesta de una compañía anónima, que se encargaría de la anhelada construcción.

Sabemos que el contrato aprobado por la Cámara de Diputados no tuvo el consentimiento del Senado, como también fracasaron más tarde otras tentativas, lo que lo inducía a decir en su último mensaje presidencial, en tono amargo: “No tenemos “ puerto; he aquí el único hecho conquistado. No lo tendremos “ en cinco años más.” Aunque el vaticinio pecó de cortedad, pudo ver en vida su sueño obsesionante convertido en realidad, cuando Roca promulgara la ley de construcción del puerto, el 27 de octubre de 1882.

Pero al margen de la actividad oficial que reseñamos, estaba la otra, la particular, que lleva la marca de su genio y de su eterna inquietud por el bien público, tal como la carta que le escribiera a Fernando de Lesseps, al que hace partícipe del proyecto del puerto y de la canalización del Río de la Plata, pidiéndole consejo y a la vez, ilustrándolo sobre la naturaleza del problema y sugiriéndole algunas ideas. No nos resistimos a su lectura, pues la consideramos como un ejemplo de la ductilidad de su inteligencia cuando abordaba la solución de cuestiones prácticas. Dice en su carta al célebre constructor del canal de Suez:

“Mi querido y Honorable amigo:

“Si las felicitaciones sinceras de una vieja amistad ganan “ algo para Vd. viniendo del Jefe de la República Argentina, me

es grato y honroso enviaros las mías muy sinceras sobre el éxito espléndido de su grande empresa del canal de Suez.

“No le repetiré lo que estará cansado de oír y dará testimonio su propia conciencia, sobre Sesostris y Alejandro, sus predecesores, sobre el porvenir del mundo y los caminos de la historia humana que acaba V. de reabrir ó cambiar.

“Sólo diré a V. que ha hecho más y mejor que los constructores de pirámides para dejar su marca sobre la tierra. En la misma región histórica ha dado vida al desierto y completado la obra de Dios para bien de los pueblos que marcharán del fondo del África y del Asia a constituir una común humanidad. Había un obstáculo, V. lo ha apartado.

“No quiero en esta carta hacer frases y para demostrárselo aprovecharé para mi país de nuestra antigua amistad y de la autoridad de vuestro nombre. Se trata de abrir en el lecho del Río de la Plata un canal sobre los bancos de arena para establecer un puerto con dársenas y almacenes de depósito. La embocadura de este río es tan ancha que cambiando de lugar las aguas bajo la influencia de la marejada y de los vientos, deja las costas en seco impidiendo la llegada de los buques.

“El fondo del río es compuesto de arena fina y todos los sondeos practicados durante un siglo dan una profundidad uniforme de los mismos lugares. Esto hace esperar que cavando un canal donde mismo existe uno para las embarcaciones pequeñas, puede servir para las más grandes. Falta la autoridad de un gran nombre que diga sí y dar confianza al Congreso para los gastos.

“Si tiene Vd. ocasión de hablar con capitanes *au longcours* conocerá las dificultades que presenta este puerto frecuentado por millares de navios de todas las naciones, ligado al mundo por diez líneas regulares de vapores y donde es necesario desembarcar por medio de carros arrastrados por caballos.

“Si Vd. quiere, pues, venir en mi auxilio, puede aconsejar ó poner uno de sus ingenieros en contacto con el Ministro argentino en París, M. Mariano Balcarce, (5 rué de Berlín); mas como se trata de obra que exigirá gastos considerables, le estaría infinitamente obligado si quisiera ayudarme con su experiencia para completar los estudios. Como dispone Vd. de ingenieros de grandes conocimientos en esa materia, podría Vd. recomendarme alguno que nos diera su opinión visitando los lugares y podríamos saber a que atenernos.

“Lo que necesito y le pido como un favor personal, es acordar la remuneración del ingeniero que Vd. eligiera, sobre la base de que el trabajo preliminar consistirá, estando ya practicados todos los sondeos necesarios con exactitud, en estudiar un solo lugar cerca de la ciudad donde se establecería el puerto, y que un mes bastaría para los estudios necesarios para establecer un juicio.

“Me atrevo a decir que el problema se reduce a los siguientes: Si cavando hasta cierta profundidad y ampliando un canal natural, sin alterar la corriente natural del río que se halla a algunas millas de distancia de la costa, habría riesgo de que las arenas volvieran a llenar el canal en cantidad tal que superase al poder de las grandes máquinas de dragar de que Vd. ha hecho uso. O bien, si en la parte tranquila de las aguas de un río excesivamente ancho (tiene diez leguas frente a Buenos Aires) habría mayor riesgo de llenarse de arena que en las estremidades de dos mares como los que ha ligado Vd. por un canal navegable.

“Cuando hayamos fijado las ideas al respecto, habremos de pensar en los medios de realizar los trabajos que se aconsejaren y entonces será el caso de nuevo reclamar su concurso, sus consejos ó su experiencia.”

En carta autógrafa traducida, el célebre ingeniero le contestó así:

“Mi querido e ilustre amigo:

“De mi última conversación con M. Balcarce resulta que en mi opinión, para lograr el objetivo que Vd. persigue en lo que concierne al puerto de Buenos Aires, lo mejor sería hacer por medio de los últimos estudios y de las personas competentes de que Vd. pueda disponer sobre el lugar, un anteproyecto con presupuesto, mapas, sondeos y planos.

“Luego que Vd. nos envíe este anteproyecto, lo haríamos examinar, aprobar o modificar, sea por el Consejo Superior de Puentes y Exclusas de Francia, sea por la Comisión Científica de los trabajos del Canal de Suez, en la cual los miembros son inspectores generales o ingenieros jefes del cuerpo imperial de Puentes y Exclusas.

“Estoy a vuestra entera disposición y estaría complacido de poderle demostrar como nuestras antiguas relaciones me han dejado recuerdos afectuosos y de alta estima.

“Parto esta tarde para Egipto y calculo estar de vuelta en París dentro de un mes.

“Quisiera agregar, mi querido e ilustre amigo, el homenaje de mis mejores sentimientos.” - *F. Lesseps*.

Esta contestación trasunta el respeto que merecía Sarmiento a Lesseps y el deseo de éste de ayudarlo en su empresa. En el mensaje siguiente, al Congreso de la Nación, recuerda esta iniciativa cuando manifiesta que los estudios hechos no habían sido hasta entonces satisfactorios y que por tal causa, el gobierno había pedido al ingeniero Lesseps el estudio de nuestro río y que había sido designado el ingeniero italiano Gioiá, que con el simpático asentimiento del gobierno italiano haría esos estudios.

La suerte no le fue propicia para Sarmiento; no vio durante su presidencia la solución de la vital cuestión y sólo al año siguiente al de su muerte, el puerto de Buenos Aires era una realidad con la inauguración de su primera sección.

El hombre que hacía de la idea su más poderosa arma de combate, no olvidaba que ella, por justa y buena que sea, no puede desgraciadamente de por sí, mantener la cordialidad entre los individuos y los pueblos.

El progreso del país, que se insinuaba firme y seguro con la explotación racional de sus riquezas, su luminoso renacer espiritual debido a la seguridad de los derechos de la ciudadanía que eran garantizados por la inmortal Constitución del 53, imponía la creación del medio adecuado para asegurarlo en las aguas, elemento de ruta vital que había que vigilar en las proximidades de nuestras costas, ya que era el único medio para el transporte al exterior de la riqueza agropecuaria que año a año cobraba vigoroso impulso.

Cuando Sarmiento asumió la presidencia en plena guerra contra el dictador paraguayo, el estado de nuestra marina de guerra era lastimoso, más bien, era inexistente en su carácter de poder naval, ya que estaba constituida casi exclusivamente por buques transportes, de los cuales, el “*Guardia Nacional*”, poseía una mediana artillería que podríamos llamar de emergencia. La misión principal de todas esas naves era la de transporte de tropas y pertrechos, es decir, que cumplían una misión, que aunque útil y necesaria, no era militar en el sentido específico del vocablo, ya que la pelea no era el objetivo inmediato.

Esa guerra impuesta al país lo sorprendió prácticamente sin marina militar. Los gobiernos que sucedieron a Rosas, tanto los

del Estado de Buenos Aires, como los de la Confederación, empeñados en luchas intestinas, concedieron poca importancia a la marina de guerra, salvo en los casos en que sus propias operaciones exigían su concurso. Siguiendo la estela de sus decretos encontramos a cada paso resoluciones sobre desarme de la escuadra, licenciamiento de tripulaciones, venta de buques, etc. Esto, excusable en los primeros tiempos de la Independencia y durante la dictadura de Rosas, no lo era cuando el país después de Caseros y Pavón entró en el período de la organización y ajuste de todas las ramas de su administración.

Las resoluciones gubernativas siguientes nos darán una idea de las causas por las cuales al estallar el conflicto dependimos casi enteramente de la división naval brasileña de Gomensoro para el traslado de nuestras primeras tropas al teatro de las operaciones, soldados que al mando de Paunero escribieron una hermosa página en nuestra historia militar con el combate de 25 de mayo de 1865, que precedió a la reconquista de Corrientes.

Inmediatamente después de Caseros, un decreto de Urquiza deja cesante a todo el personal de la escuadra, si bien ésta es reorganizada poco después; el decreto de 12 de febrero de 1855 del gobierno de Buenos Aires, considerando que las circunstancias no hacen necesario mantener una marina militar, dispone que la misma se componga de cuatro barcos, el vapor "*General Pintos*", bergantín "*Río Bamba*", bergantín goleta "*Maypú*" y goleta "*Santa Clara*".

El decreto del gobierno de la Confederación, de 23 de diciembre de 1859, considerando que han terminado las operaciones de la escuadra, decreta su desarme, exceptuando el vapor "*9 de Julio*". Por este mismo decreto se entregan al Ministerio del Interior, para ser destinados a la navegación de los ríos, cuatro de sus buques.

El decreto del gobierno de la provincia de Buenos Aires, de 2 de enero de 1860, dispone que la escuadra la formen los buques "*Guardia Nocial*", "*25 de Mayo*" y "*Caaguazú*", se licita la venta de tres y se arriendan cuatro más.

Por el acuerdo de 16 de abril de 1862, teniendo en cuenta razones de economía y la necesidad de reducir los gastos de la administración a los estrictamente indispensables, y *en atención al estado de paz del país, que no requiere mantener una fuerza naval tan considerable*, se dispone se licite la venta de los vapores "*Pampero*", "*Hércules*", "*Gualeguay*", "*Caaguazú*", "*Constitución*", "*Li-*

bertad”, “*Menay*”, “*Salto*”, “*Pavón*” y “*Pintos*”, de los buques a vela, barca “*Concepción*”, bergantín “*Río Bamba*”, bergantín goleta “*Córdoba*”, lugre “*Argos*” y sumaca “*San Juan Bautista*”.

Tres años escasos habían transcurrido desde esta resolución, cuando el sorpresivo ataque paraguayo vino a confirmar una vez más en la historia el viejo y sabido aforismo romano, *Si vis pacem para bellum*, principio que en todos los tiempos se ha consagrado como única, aunque endeble fórmula, para asegurar la paz.

Después de todas esas resoluciones, que redujeron a su mínimo la eficiencia y los elementos de nuestra escuadra, no debe llamar la atención que el estallido de las hostilidades nos sorprendiese prácticamente con tres buques en servicio activo: “*Guardia Nacional*”, “*Gualeguay*” y “*25 de Mayo*”, de los cuales, los dos últimos, quedaron en poder de los paraguayos en el ataque a Corrientes.

En la guerra del Paraguay se luchó con la misma escasez de elementos navales que en las de la Independencia y Brasil. Aún no terminada la campaña, el ministro de Guerra y Marina del gobierno de Sarmiento, coronel Martín de Gainza, comunicaba en su memoria el estado de la armada con las palabras siguientes:

“Siento tener que cumplir con el penoso deber de dar cuenta a VV. HH. que carecemos absolutamente de escuadra. Algunos buques en mal estado y algunos jefes y oficiales, aunque muy dignos, no constituyen una escuadra.”

De haberse contado con una marina medianamente organizada, el Paso de Cuevas no sería con seguridad el único galardón naval de la campaña. El factor hombre representado por Murature, Py y otros que confirmaron con su marcial conducta en nuestras aguas el dicho del almirante americano Farragut, *Dadme hierro en los hombres que poco me importa el hierro de los buques*, hubiera escrito en el Historial de la Marina páginas tan brillantes como la trazada por el “*Guardia Nacional*” en el combate citado.

Es necesario tener presente estos antecedentes para valorar la obra de Sarmiento al dotar al país en sus seis años de gobierno de buques blindados, arsenal y escuela naval, que son consecuencia de esa dolorosa experiencia. Si nos trasladamos a la época y a los recursos económicos y financieros con que se contaba, es obra notable y bien merece el brioso luchador el agradecimiento de los argentinos y, en especial, de los marinos.

La seguridad que debía ofrecer el Río de la Plata y su pro-

lección, crea el problema de la escuadra moderna y su mantenimiento. En este sentido, se dirige al Congreso de la Nación pidiendo la sanción de una ley de adquisiciones navales, que imponía una fuerte erogación fiscal, pues su monto ascendía a cerca de la octava parte del presupuesto de entonces. No obstante esto, al parecer insalvable escollo, la ley se promulgó el 27 de mayo de 1872 y el país, por primera vez en su historia, contó con buques modernos de hierro y a vapor. Se adquirieron así dos *encorazados*, según la denominación de la época, dos cañoneras y cuatro bombarderas. Nuestro personal no poseía mayores conocimientos técnicos para su manejo, pues los buques blindados y artillados llevaban pocos años de incorporación a las marinas más adelantadas del mundo, lo que habla muy en favor de la visión progresista de Sarmiento. En este aspecto, no está demás recordar, que las primeras naves acorazadas que aparecieron en el mundo fueron la francesa "*Gloire*", en 1859, y la inglesa "*Warrior*", en 1860, naves que a las cualidades náuticas y tácticas del navío de línea, que luego de su glorioso pasado de soberano del mar cedía su paso a la ciencia de la guerra naval, unían el formidable poder ofensivo de la batería artillada. A partir de entonces, se contempla la lucha rápida e incesante para mejorar la potencialidad de la artillería, la resistencia de la coraza, la eficiencia en el tiro y la velocidad de la nave.

La guerra de secesión americana trajo la aparición del buque fluvial "*Monitor*", nombre que genéricamente se dio a ese tipo de unidad flotante, cuya característica principal era la renuncia de la obra muerta para dejar libre el campo de tiro a la torre central acorazada que llevaba dos cañones de ánima lisa.

Sobre esta clase de buque se basaron los planos de construcción de nuestros monitores *encorazados* "*El Plata*" y "*Los Andes*", con dos cañones de grueso calibre para entonces y un desplazamiento de aproximadamente 1.500 toneladas. Se observará que la modernización naval propiciada por Sarmiento era realmente efectiva, pues adoptaba como modelo un buque que había salido de la experiencia de un reciente conflicto bélico, ya que debe tenerse presente que el monitor americano de Ericsson, construido por los nordistas, se batió en duelo singular con la fragata blindada confederada "*Merrimac*", en aguas de Hampton Roads, adjudicándose los honores del triunfo, no obstante su pequeñez, acción que tuvo lugar en marzo de 1862, es decir, diez años antes de la previsoramente ley de Sarmiento. La similitud de nuestros dos monitores con el americano citado es notable y con diferencias

pequeñas, su desplazamiento, eslora, manga, puntal, calado, coraza y calibre de los cañones son iguales a los del buque del Norte. La experiencia que dejó esa nave, poderosamente artillada y acorazada en relación a su escaso tamaño, fue que era apta para navegar en aguas tranquilas, no en el mar. Este factor debe haber privado al construirse los similares argentinos y en este sentido debe medirse todo lo audaz que tuvo el rasgo de Avellaneda y de los marinos que lo tripularon, cuando junto con otras naves fueron enviados a Santa Cruz para respaldar nuestros derechos a la Patagonia.

Los nombres dados a los buques adquiridos, que por antonomasia se los conoce con el nombre de "Escuadra de Sarmiento", fueron "El Plata", "Los Andes", "Paraná", "Uruguay", "Pilcomayo", "Bermejo", "República" y "Constitución", nombres todos simbólicos que unían a los accidentes geográficos e hidrográficos más notables del suelo patrio, a la patria misma como definición política, "República", y a su carta fundamental, "Constitución". Aunque ignoramos quién es el autor o autores de la denominación de las naves, no erraríamos si dijéramos que lo fue a sugestión del mismo Sarmiento, tan precisos y categóricos son como afirmación del territorio en sus aspectos físico y político.

Fundamentalmente, Sarmiento concentró el problema marítimo en el Río de la Plata. Para entonces el desierto a las puertas de Buenos Aires era el problema urgente a resolver y la solución estaba en poblar el país a través de sus inmensas arterias fluviales. Los territorios al sur del río Negro, en poder del salvaje, aunque su incorporación a la civilización era de vital necesidad para integrar la heredad patria, era objetivo de función de función, es decir, que primero había que conquistarlos, tarea que hasta entonces sólo se había contemplado en su aspecto defensivo contra los malones.

Conociendo el carácter contradictorio del gran sanjuanino, no nos debe extrañar que a impulsos de la pasión política, no obstante su apoyo a la marina mercante, de guerra, y a la navegación en general, en un artículo publicado en *El Nacional*, el 7 de junio de 1879, arremetiese contra la memoria de Marina, que preconizaba en una de sus partes la necesidad de que debían concentrarse esfuerzos para salir del Río de la Plata y poblar la Patagonia, luego del éxito de la expedición al río Negro, que abría los dilatados territorios patagónicos a la civilización, lo que hacía necesario dotar a la marina de guerra de los elementos y naves para la vigilancia y fomento de las incipientes poblaciones de la costa sud.

En dicho artículo periodístico, Sarmiento se oponía a la idea por prematura, argumentando que nos estaba vedado tener buques de mar por su gran costo, porque el buque de guerra, decía, es “aforrado con plata, no con cobre como el antiguo de vela y clavado con oro. La navegación de los mares es un lujo que no se permiten sino los grandes de la tierra. La naturaleza nos ha indicado nuestros dominios acuáticos, ríos adentro. Todo el arte moderno de blindados, acorazados y proyectiles, que nos imponen silencio y sumisión en el mar, están contrabalanceados en nuestros ríos por el humilde torpedo, que impone respeto a los más osados”. Y aquí lo tenemos a Sarmiento desdiciendo su obra, agarrándose al torpedo, invento reciente a quien los críticos de guerra le auguraban un tremendo porvenir de destructor de escuadras, para salir a flote en su furibundo ataque. No lo culpeamos por esta falta de visión de las cosas del mar, que tenía más de superficie que de fondo y que contradecía en forma evidente las instrucciones que en proyecto se conservan autógrafas, que diera al primer director de la escuela náutica embarcada en el “*General Brown*”, sargento mayor D. Clodomiro Urtubey: “Al abrirse los cursos de la Escuela Náutica el Ministerio de la Marina ha creído que tan importante estudio debía inaugurarse con una excursión marítima á lo largo de nuestras costas, á fin de que las escenas de alta mar muestren á los alumnos la extensión y el teatro de sus futuros trabajos, pues la limitación de la navegación fluvial reduciría el arte de la guerra marítima á movimientos de antemano trazados por el elemento limitado en que han de moverse los buques.”

La contradicción entre el estadista y el político periodista no puede ser más patente y demostración cabal de que, al juzgar algunas de sus actitudes, debemos colocarlo en la postura política o intelectual del momento. El mar va y viene con sus olas imponentes y sus crestas blancas de espuma, irisadas al viento, y así también, el alma de Sarmiento, iba y venía en el choque violento de las polémicas, llevada por el ímpetu de su verbo de titán que aparentemente destruía la propia construcción del día anterior.

A los estadistas que el destino pone al frente de los negocios de un país, no se les debe juzgar únicamente por lo que han hecho, sino también por las ideas que sugeridas por sus colaboradores inmediatos, no supieron aprovechar y llevarlas al terreno práctico.

No le faltaban a Sarmiento ideas propias como gobernante y en el caso de la fundación de la Escuela Naval, conocía las ten-

tativas que en este sentido se habían hecho desde el período hispánico.

Así, cuando el comandante Clodomiro Urtubey; en nombre propio y en el del reducido grupo de oficiales que habían tomado la iniciativa de fundarla, le llevó esa sugerencia, no fue el suyo un trabajo de convencimiento al presidente de la República, como bien lo sabía ese marino al solicitar la audiencia para darle cuenta del proyecto, que tuvo franca e inmediata acogida. Las nuevas unidades de guerra adquiridas por la ley de adquisiciones navales de 1872, imponían al personal encargado de su dirección, manejo y cuidado, conocimientos técnicos de los cuales carecía prácticamente el personal de la marina de entonces, formado y reclutado entre los azares de nuestras guerras exteriores y civiles. El valor personal y el espíritu de sacrificio debían ser complementados con los conocimientos científicos que las nuevas armas exigían; así lo comprendió el gran Educador y la Escuela Naval Militar cumplió desde los primeros años de su existencia el objetivo básico de su creación; las sucesivas promociones reemplazaron poco a poco a los jefes y oficiales que constituían el personal superior de la marina de guerra, que en 1873 estaba formado por un reducido grupo de diversas procedencias: nativos unos, extranjeros otros, con estimables servicios en sus legajos personales.

Esta creación de Sarmiento, la más querida porque dentro de la institución armada era la de una escuela, tuvo en su bautismo en el mar un comienzo que pudo ser fatal. Embarcados los cadetes en su buque escuela, el "*General Broivn*", fondeado en las balizas interiores, se zarpó poniendo proa al sud el 14 de abril de 1873. El tiempo no fue propicio de entrada y durante tres días se capeó un fuerte temporal. Al cuarto día, con viento más arrachado y chubascos y niebla cerrada, el mar se arboló y comenzó a castigar la obra muerta desde la roda a la mesa de guarnición del palo trinquete, arrasando con todo lo que en ella había, trojas de carbón y animales en pie destinados al consumo, que empujaban al buque hacia la costa. El buque comenzó a embarcar agua en abundancia y en la sentina de proa se llegó a marcar siete pies, es decir, más de dos metros. Para colmo de males, las bombas de achique no funcionaban y la arboladura presentaba grandes averías, haciendo más peligrosa la situación por la proximidad del cabo Corrientes. Ante tal situación, el comandante y director de la escuela embarcada, D. Clodomiro Urtubey, decidió la maniobra arriesgada de virar en redondo para regresar a San Clemente del Tuyú a reparar averías, donde una vez cumplida esta tarea, se

zarpó nuevamente en demanda de Carmen de Patagones, adonde se arribó el 17 de mayo, no sin sufrir nuevos contratiempos, fondeando felizmente en la barra del río Negro el día 24, a tiempo para festejar al día siguiente, con salvas y engalanado, la solemne fiesta patria. Más de cuarenta días en el mar y en reparación de averías fue la duración del viaje bautismal del buque escuela. La idea de Sarmiento en el mar encontró adversario temido en la naturaleza, que fue vencido, a igual que su numen inspirador superaba las dificultades en la lucha por el progreso del país.

Si el "*General Brown*" no hubiera tenido éxito en su virada en redondo, llevándose al fondo del mar a su tripulación y con ella a los cadetes embarcados, hubiera significado su hundimiento un contratiempo de incalculables consecuencias entonces y las críticas de los adversarios políticos del presidente, cobrando mayor vuelo, hubieran achacado al mismo la imprevisión del viaje y sus funestos resultados y ya nos parece oírles decir: Vean al loco Sarmiento adonde nos ha llevado.

No es, por lo tanto, una figura literaria lo que expresaba en su mensaje al Congreso cuando, al dar cuenta de las actividades de la marina, expresaba: "Hase instalado la Escuela de Náutica " cuya creación por ley fué ordenada; y á la fecha afrontan los " guardia marinas las tempestades del Océano en el vapor «*Brown*» " que les sirve de Escuela, como ensayo práctico de las nociones " teóricas que empiezan á recibir."

Comenzó así la vida de la escuela naval luchando con su elemento natural, el mar, e interviniendo por la fuerza de las circunstancias en las peripecias de las luchas internas para afianzar las instituciones, como con exactitud lo decía su comandante director a la comisión examinadora de los cadetes: "Comprendo " que vais á hallar muchas deficiencias y que hay mucho que tra- " bajar todavía, para colocar esta escuela á la altura á que debe " llegar; sin embargo, os ruego tengáis presente, que para la plan- " teación de ella ha habido que crear todo, cambiando hasta nues- " tras costumbres; que á su instalación salimos á recorrer nuestras " costas del sud, en donde continuos temporales nos hicieron des- " atender nuestros estudios teóricos, para atender á la conserva- " ción del buque, casi deshecho por las olas, y que a nuestro re- " greso en julio, hemos tenido que alternar también el libro con " el rifle y el cañón, para defender nuestra hermosa *carta* que " pretendía rasgar el último de los caudillos que quedaba en la " República, y que acaba felizmente de ser derrotado por nuestro " bravo y valiente ejército..."

En septiembre de 1874, la revolución de López Jordán obliga a destacar la división naval del Paraná, cuya nave capitana era el “*General Brown*”, en persecución de las naves rebeldes “*Paraná*” y “*Montevideo*”, pero desembarcando previamente a los cadetes. El 4 de octubre, encontrándose el “*General Brown*” en el puerto de la Capital, ocupado su personal en la tarea de desembarcar la escuela, se recibió la visita del presidente de la República. Ante la oportunidad, los cadetes que deseaban correr los riesgos de la campaña que iba a iniciarse, redactaron una solicitud que entregaron al director de la escuela, comandante Urtubey, quien se la leyó a Sarmiento.

Un cronista de marina, el capitán de fragata Luis D. Cabral, que estuvo presente en el acto, refiere en sus *Anales de la Marina de Guerra*, que Sarmiento, visiblemente conmovido, se dirigió a los cadetes y con su verba propia y especial, en alta voz, les dijo:

“Señores cadetes:

“Se tendrá muy en cuenta vuestro generoso ofrecimiento,
“ dándoos las gracias.

“Pero el presidente de la república, os dice: Que no solamente se sirve á la patria y á sus instituciones, exponiendo preciosas
“ vidas y derramando generosamente su sangre; sino también preparándose en las aulas, con el libro, para más tarde, vosotros,
“ jóvenes marinos, en la cubierta de otros barcos y al mando de
“ otras escuadras, lleneis el destino que marcará el porvenir de
“ esta querida patria.”

Los cadetes navales ya convertidos en oficiales, mantuvieron siempre un gran afecto por Sarmiento. En su apacible retiro de Carapachay se complacía con la visita de los futuros guardiamarinas, con quienes departía amigablemente. Cuando, pocos años después, el 4 de mayo de 1882, se fundaba el Centro Naval, el teniente García Mansilla, interpretando el sentir de la oficialidad joven, propuso el nombramiento de presidente honorario del Centro Naval al fundador de la Escuela Naval, el asentimiento fue unánime. Se vinculó así, Sarmiento, con la casa de los marinos, social y espiritualmente, y en carta que les dirigiera en el año víspera de su muerte, recordando aquella fundación, les decía: “Creed
“ que guardo la seguridad que con la Escuela Naval queda garantida la independencia que nos legaron nuestros padres y creado
“ el nuevo vínculo que nos une a todas las otras naciones, por el
“ cultivo de las ciencias y de las artes, que dominan las fuerzas
“ de la naturaleza, enfrenan las olas y contienen la injusticia.”

Gracias a sus esfuerzos el país contaba con Escuela Naval y con una escuadra moderna en construcción. Faltaba el tercer elemento indispensable, el arsenal, que sustentara a los buques en su conservación y aprestos; si no, la obra quedaría incompleta.

El 1° de octubre de 1873, el Congreso de la Nación sancionó la ley de creación de arsenales y depósitos de Marina, autorizando al Poder Ejecutivo para invertir a tal fin hasta la suma de 300.000 pesos fuertes. Sarmiento puso el cúmplase y promulgó la ley el 4 de octubre del mismo año.

Si se examina el problema de la creación de este primer arsenal de marina con el criterio actual, se argüirá que no fue acertada la elección del lugar, pero en materia de crítica histórica no puede prescindirse de la época y sus problemas, de los recursos y de las necesidades del momento. El país salía de la guerra contra el dictador del Paraguay, los caudillos asomaban todavía su anárquica y disociadora cabeza, la paz interna no estaba afianzada y el problema del indio estaba latente. A todo esto, debe agregarse el problema estratégico de la defensa del Río de la Plata, camino de entrada al país en sus grandes rutas fluviales, que ya se contemplaba con el proyecto de adquisición de los monitores, cañoneras y bombarderas.

Una comisión de ingenieros militares, designada por el gobierno, estudió los lugares en que aparentemente podría instalarse el arsenal de marina, y luego de examinar los terrenos de Obligado, San Pedro y Zárate, optó por este último lugar como el más conveniente, dada su altura, para el establecimiento que se proyectaba, concretando el resultado del estudio practicado, con el siguiente juicio: "Zárate ofrece bajo el punto de vista militar " tanta seguridad como se puede desear para la fundación de un " establecimiento de marina... y Que difícilmente se hallará un " terreno más aparente para construir un Arsenal con menos gas- " tos y en menos tiempo."

Este punto de vista fue aceptado por el Poder Ejecutivo que, por decreto de 16 de diciembre de 1873, autorizó su creación y la compra del terreno a la municipalidad de Zárate.

Los que estamos acostumbrados a la lentitud burocrática, no nos deja de llamar la atención la rapidez de la ejecución de la ley del Congreso, que, sancionada el 1° de octubre, es promulgada tres días después. La comisión militar, recibida la orden de estudio del lugar adecuado, produce su informe el 22 de noviembre, informe que es ampliado el 3 de diciembre con otros datos sobre el plano, extensión y situación del terreno, que produce un nuevo

informe el 15 de diciembre, sobre los cuales, el 16 de diciembre de 1873, se decreta la creación del Arsenal de Marina. En poco más de dos meses se había resuelto un problema de trascendencia, sobre una materia en la que no se tenía mayor experiencia. El arsenal continúa aún en funcionamiento para la conservación del material de artillería, y aunque el progreso de la marina de guerra le ha quitado el carácter de único, sus 83 años de servicios continuos prueban que su instalación fue una obra acertada de gobierno.

Privó para esta construcción, por supuesto, la eterna cuestión del Río de la Plata. Pocos días después de descender del sitial presidencial, escribía un artículo en *La Tribuna*, titulado *El río sin agua*. Es un comentario en el que campea el problema y la causticidad tan propia de Sarmiento. Defiende la ubicación de Zárate como ideal para la misión que debía cumplir, agregando que al menos el río respeta allí la conveniencia de la patria, afirmación ésta que tenía fundamento en un episodio que él mismo relata al comienzo de su artículo. Cuenta la zozobra que pasó en la revolución jordanista, cuando la guarnición de Gualeguay teniendo cañones y fusiles, carecía de la munición correspondiente, la que se encontraba en el depósito flotante del "*Emilia*", embarcación que por una bajante del río se encontraba imposibilitada de entregarla al vapor que debía llevarla a destino, lo que hace exclamar a Sarmiento que impaciente veía demorar el vital abastecimiento : "Al Río de la Plata es preciso tenerlo preso, incomunicado y con centinela de vista."

Insta en su comentario a que el gobierno que le ha sucedido preste preferente atención a la construcción comenzada, que la complete, ya que reúne condiciones inmejorables como estación naval, más que Buenos Aires con su rada abierta. Aconseja a las autoridades a que activen la zanja de la fortificación que debe circundar al arsenal con motivo de la presente rebelión y en previsión de futuras. Argumenta las ventajas del lugar por su situación con respecto a los otros desfavorables del Río de la Plata, y al finalizar agrega su dardo político: "El Río de la Plata es "mitrista a todas luces. Se va; se viene, cambia de propósitos y "de amigos. Aunque después de tantas idas y venidas se queda "adonde estuvo siempre."

Una consecuencia posterior debida al impulso que dio Sarmiento a la marina de guerra, con la creación de la escuadra, escuela naval y arsenal de Zárate, fue la Comandancia General de Marina por decreto del presidente Avellaneda e 31 de enero de

1876, que se transformaría en Ministerio de Marina en la reforma constitucional de 1898.

La marina de guerra ha honrado en muchas ocasiones al entusiasta propulsor de su adelanto técnico, al hombre de gobierno que preparó su porvenir, al que le dio el impulso inicial con los buques modernos adquiridos, donde el personal superior completaría, con los conocimientos prácticos de a bordo, los teóricos adquiridos en la escuela de náutica de su fundación. Pero el mayor homenaje que pudo rendirle es el haber dado su nombre a la fragata escuela, aún a flote, que durante casi medio siglo, en largas singladuras por los siete mares hizo popular el nombre de la patria y del gran Civilizador, soportando toda clase de embates, desde las temidas tempestades del cabo de Hornos a los tifones de hórrida fuerza del mar del Japón, o bien, el contraste de las enervantes calmas chichas de la línea equinoccial. Como el alma de Sarmiento, la fragata homónima no se doblegó ante la furia de los elementos desatados. Pudieron los temporales averiar su casco desde la roda al codaste, tronchar su arboladura, rifar sus velas, destrozarse sus jarcias, hacer estallar sus estays y obenques, pero siempre llegó, como Sarmiento, al puerto prefijado de la ruta, para hacer honor al nombre que mostraba como un luminoso símbolo, remachado con letras de bronce en las amuras de su velero casco, que era el de un hombre cuya alma daba vida a la nave.

La muerte doblegó, en 1888, la vida magnífica del gran sanjuanino. Medio siglo más tarde, la fragata “*Sarmiento*” terminaba también su vida de audaces periplos, llegando uno y otra a las aguas tranquilas del descanso eterno, después de cumplido idéntico paso en las borrascosas de la vida y de la naturaleza.

Cómo, entonces, no dedicar también a Sarmiento los versos que Fernández Moreno escribió para el que debió ser el último viaje de nuestra nave velera más querida, si los mismos no son sino en figura prosopopéyica, la representación de una misma vida, de un mismo destino:

*Tu último viaje, tu postrer esfuerzo,
no te exigimos más, vieja fragata,
después de descansar entre nosotros,
te haremos un rincón dentro de casa
donde el viento no sea más que brisa,
suspiro apenas el vaivén del agua.*

Semana de la electricidad y del agua

La electricidad y el agua en la economía y la sociología argentinas

Por el Ingeniera Hidrógrafo Miguel Rodríguez

Sobre un tema de tanta importancia para la situación actual de la República Argentina en materia energética se desarrolló en el Centro Naval, en la semana comprendida entre los días 26 y 30 de noviembre último, un importante ciclo de conferencias, que se cumplió de acuerdo con el siguiente programa:

- I.* Introducción al ciclo de conferencias por el señor vicepresidente del Centro Naval, contraalmirante D. Arturo H. Rial.
- II.* Situación actual y necesidades futuras de la Argentina en materia de electricidad y de agua:
 - a)* “Situación electroenergética del país y demandas previsibles dentro de los próximos diez y de los próximos veinticinco años”, por el ingeniero Ludovico Ivanisevich.
 - b)* “Características de la hidroeconomía argentina y necesidades que deberán atenderse en el futuro”, por el ingeniero Rodolfo Ballester.
 - c)* “Condiciones administrativas, institucionales y políticas para posibilitar la afluencia de nuevas técnicas y recursos financieros, imprescindibles para cubrir las demandas actuales y futuras de electricidad y de agua”, por el doctor Alejandro Wencelblat.
- III.* Recursos y fuentes nacionales que deben desarrollarse para cubrir y prevenir las necesidades de electricidad y de agua:
 - a)* “Recursos humanos, intelectuales y físicos para hacer frente a los grandes programas y realizaciones relacionadas con la electricidad y el agua”, por el ingeniero doctor Manuel F. Castello.
 - b)* “Principales recursos hídricos y energéticos argentinos, y su desarrollo para cubrir las necesidades en materia de electricidad y de agua”, por el ingeniero Carlos Santos Rossell.
 - c)* “Recursos y procedimientos de financiación”, por el ingeniero Juan B. Frigerio.
- IV.* Propositiones para que el país pueda alcanzar el nivel del mundo moderno en materia de electricidad y de agua:
 - a)* “Interpretación moderna y conceptos dominantes para la obtención

- y utilización de la electricidad y del agua”, por el señor H. Carlos Fuldner.
- b) “Posición de los gobiernos ante el problema de la electricidad y del agua, y la acción que les corresponde iniciar”, por el ingeniero Nicolás Wencelblat.
 - c) “Los recursos hidráulicos argentinos como base física fundamental del futuro y de la libertad del país”, por el ingeniero Justiniano Allende Posse.
- V. Conclusiones y clausura del ciclo de conferencias por el ingeniero hidrógrafo Miguel Rodríguez.

Del conjunto de tan importante material, imposible de reproducir in extenso por razones de espacio, extractamos lo siguiente:

EL AGUA Y LA ELECTRICIDAD

Interpretar el agua y la electricidad, los principales factores físicos de la economía y la sociología modernas, significa buscar un punto de vista muy elevado.

Por ahí vemos el curso de una grandiosa evolución, y en ella podemos observar cómo el agua se convierte a través de miles y de miles de millones de años en la madre de toda emancipación biológica y con ello en la esencia de toda emancipación física del hombre.

Julián Huxley expresa en su libro “*Evolution in Action*”, que toda realización es, en el sentido exacto y verdadero, *evolución*.

Para vivir en la realidad, es útil tener plena conciencia de esta evolución. Vemos entonces, cómo su curso sale de las tinieblas de un pasado lejano y cómo entra permanentemente en un futuro desconocido.

De este futuro, quisiéramos eliminar los riesgos, los peligros, los temores, para crear, en cambio, riquezas y asegurar una mayor felicidad para nuestros hijos. Los grandes hombres de la historia han vivido en aquella realidad de la permanente evolución.

Las libertades que ellos conquistaron y los progresos que a ellos les debemos, se adelantaban, como acontecimiento visible y palpable, siempre a la opinión y al criterio de los así llamados *realistas*. En los laboratorios o gabinetes de estudio, en los campos de batalla y en las altas tribunas políticas, vemos siempre el espíritu y la voluntad de aquellos hombres, eliminando riesgos que hacen peligrar el futuro de los suyos o encendiendo luces para iluminar el camino que tenemos por delante.

Con el problema del agua están en juego tales aspectos elementales. Más allá de lo material y de lo inmaterial hay algo que va más allá y que quisiera llamarlo esotérico.

Esa convicción íntima y la visión obtenida desde muy altos niveles, han de servirnos como escala y como axioma cuando encaramos y tratamos los problemas de cada día, las inversiones, las obras, las leyes y las instituciones relacionadas al agua, y, a través de este elemento, también a la energía eléctrica.

De los elementos de la naturaleza fue el primero el hidrógeno. Con un segundo protón en su núcleo, se formó el helio. Ambos, el hidrógeno y el helio, son las sustancias básicas del Sol. El permanente proceso de su fusión nuclear provee a la tierra de calor y de luz.

En la atmósfera terrestre se asociaron, hace muchos miles de millones de años, el hidrógeno y el oxígeno, y así se formó el *agua*.

La luz solar y el agua pudieron dar entonces origen material a la vida biológica que nos rodea y a la cual pertenecemos.

El *Sol*, el “Primum Mobile”, hace trabajar diariamente unos 6.000 millones de HP exclusivamente para evaporar y levantar agua de la superficie de nuestro planeta.

Esta energía mantiene nuestra atmósfera en forma gaseosa y el agua de los océanos en forma líquida. Turbinando agua en las caídas de los ríos, la humanidad recupera actualmente casi el 2 % de esa energía.

La naturaleza ofrece a la República Argentina en su territorio nacional, la posibilidad de recuperar en centrales hidroeléctricas aproximadamente el 0,5 % de esa energía solar que mantiene en movimiento el *ciclo del agua* en nuestra tierra.

Este *ciclo del agua* posibilita el metabolismo de la naturaleza y sus transformaciones fisiológicas entre los organismos con vida y el mundo de los elementos inorgánicos que los rodean.

Cada bosque que cae bajo el hacha para convertirse en pies cuadrados de madera, en papel de diario o en telas de nylon, interrumpe el ciclo, y se atenta contra este metabolismo al no procederse a la inmediata reforestación.

Suelos destruidos, sequías, crecientes torrenciales, migraciones y, finalmente, el hambre, la sed, el desierto y la muerte, caracterizan etapas de un proceso inexorable, experimentado en todos los continentes, al violar el hombre con sus imprevisiones y pretensiones, las leyes naturales con respecto al agua.

La economía moderna del agua es la ciencia y la acción que protege el ciclo del agua y más allá de ello lo favorece mediante medidas sabiamente programadas y coordinadas, extrayéndole el

máximo provecho para el futuro del hombre, de los animales y de las plantas.

En la República Argentina presenciaremos, en los años venideros —sea el corto período de los próximos diez hasta veinticinco años—, una evolución extraordinaria con respecto al agua, en lo que atañe a su legislación, su administración, su distribución, la técnica de su aplicación y la economía de su explotación.

En tal sentido, un “Instituto Nacional del Agua”, científico, investigador, coordinador, daría bases firmes a la acción soberana de nuestros Estados federales, y muy alto vuelo a la iniciativa privada.

Mayores y nuevas demandas, difíciles de satisfacer, y técnicas novedosas tienden a destruir los viejos moldes.

La máquina estatal insensible, desconoció muchas necesidades naturales de los individuos y de la economía. El abandono del agro, el alejamiento, tonto y arrogante, del desarrollo científico y tecnológico internacional, la centralización política y la carencia de intuición de los gobernantes, eran etapas o escalones de un camino artificial y extraño para el país de las grandes planicies, de las cordilleras y de los argentinos.

El agua potable tiene prioridad sobre todas las demás aplicaciones de este elemento. En el problema hidráulico argentino ocupa, el agua potable, Un lugar más importante del que, comúnmente, se le asigna en la práctica de las programaciones, de las previsiones presupuestarias y, consecuentemente, de las realizaciones.

El hombre necesita fisiológicamente dos litros de agua por día. El consumo de agua apta para fines potables en las ciudades, varía de 200 a 300 y aún más litros por cabeza y por día. En muchas ciudades del territorio nacional hay dificultades técnico-económicas para asegurar un suministro de agua que corresponda a las necesidades y exigencias modernas.

En algunas zonas del ámbito centro andino de nuestro país, hay dificultades hasta para asegurar el mínimo diario de dos litros por persona. En Santiago del Estero se ha repetido, en el año 1956, el trágico cuadro de que, pobladores de esta noble provincia, debieron asaltar los trenes para dar de beber a niños y ancianos.

Las industrias modernas exigen un consumo de agua cuyo volumen es cerca de cincuenta veces más grande que el de todas las demás materias primas que necesitan.

Para producir una tonelada de seda artificial, se necesitan casi 700 toneladas de agua, mientras que una tonelada de celulosa se fabrica con 400 toneladas de agua. Una tonelada de amoníaca exige de 60 a 90 toneladas de agua, y una tonelada de acero, también, de 30 a 60 toneladas de agua. La obtención del petróleo, requiere unas 15 a 20 veces más agua que su propio volumen.

Para un país como la República Argentina, que recién inicia el proceso ordenado y en mayor escala de su industrialización, se presenta la oportunidad extraordinaria de poder utilizar gratuitamente las costosas experiencias hechas en otros lugares y a cargo de otras economías.

La radicación de más industrias en lugares como la capital de Córdoba, por ejemplo, debe evitarse o debe ser acompañada con toda una serie de medidas que tiendan a asegurar el crecimiento y el desarrollo de esas producciones, cuidando que el suministro de agua no se convierta en un embudo asfixiante.

Analizando el desarrollo previsible de varias regiones argentinas, y al considerar lo experimentado en otros lugares del mundo, se llega a la conclusión de que dentro de un futuro no muy lejano, es decir de 15 a 25 años, se realizarán *transportes de agua a larga distancia*, y se podrán utilizar, con enormes beneficios, insignificantes porcentajes del caudal del río Paraná, que es de 16.000 metros cúbicos por segundo.

Así, la provincia de Córdoba, varias regiones occidentales de la provincia de Santa Fe, amplias zonas del noroeste de la provincia de Buenos Aires y, muy posiblemente, regiones meridionales del Chaco, y algunos lugares del este santiagueño, podrán recibir agua del río Paraná. El bombeo eléctrico en las horas de menor carga en la futura red de interconexión del sistema eléctrico respectivo, permitirá un transporte económico de agua sobre distancias de hasta 400 kilómetros.

Puede esperarse que la energía eléctrica generada en las centrales del río Paraná, tramo argentino, encontrará a través del aprovechamiento y transporte del agua con fines de bebida para el hombre y el ganado, del agro y de la industria, su verdadera aplicación, más retributiva, con miras a los valores que se agregarán a la economía nacional. Ésta es una muy posible realidad y no muy remota, anterior al año 1980.

El agua para regadío es la utilización que más interesa al tema que se desarrolla; esta aplicación del agua conduce, como se verá en seguida, a la energía y, por varios conductos, conceptos y aplicaciones, directamente a la energía eléctrica.

Sin agua, no hay fotosíntesis, es decir, acumulación de energía solar mediante transformación de materia inorgánica en la principal materia prima de la vida biológica: el almidón y la glucosa.

Cada gramo de glucosa que se forma así en las hojas y células de las plantas, significa aproximadamente 3,7 kgr calorías acumuladas.

Esta energía se libera por los más distintos procesos y transformaciones, y es la fuente que mantiene la temperatura de nuestro cuerpo o el recurso energético para nuestro trabajo físico e intelectual.

La naturaleza acumula como glucosa, anualmente, energía química en sustancia vegetal de unos 300.000 millones de toneladas, es decir, de un volumen aproximadamente 10.000 veces mayor que la cosecha mundial de azúcar.

Los yacimientos de petróleo, de gas natural, y de carbón, son, esencialmente, energía solar así acumulada, almacenada y conservada, desde hace muchos millones de años.

Para la formación de cada gramo de sustancia vegetal, se necesitan unos 250 hasta 1.000 gramos de agua. Cada kilo de pan requiere 4.000 veces su propio peso de agua. Cada kilo de pasto, el alimento de nuestros animales domésticos, requiere 600 kilos de agua y un kilo de follaje de una haya de los bosques patagónicos, aspira en cada período vegetativo unos 750 litros de agua.

El grado de eficacia logrado en la transformación de la energía en el proceso de la fotosíntesis, es muy superior al de cualquier máquina o método ideado por el hombre.

Las plantas transforman en energía química alrededor de un 60 % y en ciertos casos hasta un 85 % de la energía solar que les llega en forma de luz.

Se han comprobado con minuciosos cálculos e investigaciones los siguientes valores promedios muy generales: cada volumen de agua utilizado para la acumulación biológica de energía solar rinde una cantidad de kgr/calorías que corresponde al equivalente energético que se puede extraer del mismo caudal de agua, al utilizarlo en una caída de 5.000 metros de altura. El resultado comercial que se obtendría con la misma acumulación biológica, lógicamente inferior al resultado caracterizado por el equivalente en calorías,

corresponde a la explotación de una caída de agua de unos 1.200 metros de altura.

Para el balance nacional de calorías, rinde más el riego que la extracción de energía hidroeléctrica del mismo caudal de agua, indiferentemente que se trate de calorías para alimentación o combustión, ya que el mismo azúcar, por ejemplo, destinado a comestible, es también un combustible al utilizarlo en forma de alcohol en la turbina de un avión a chorro o en un proceso químico industrial.

Al no oponerse motivos o finalidades específicas, que siempre y para cada aprovechamiento serán diferentes, deberá subordinarse por ello en los aprovechamientos de rendimiento múltiple, en principio, la producción de hidroelectricidad a las necesidades del riego. La armonización de ambas explotaciones, con un máximo de utilidad para cada sector, es una labor compleja y distinguida del ingeniero hidráulico.

Considerando ahora, frente a las futuras demandas internas, al extranjero y a los mercados que nos relacionan con él, nuestro país pertenecía antes al grupo de las naciones más prósperas del mundo.

Con métodos agrarios extensivos cosechaba energía solar en forma de productos muy cotizados, gracias a suelos buenos y a un régimen de lluvias y de temperaturas inmejorables para este tipo de explotación. Con reducidas inversiones de capital y con pocos esfuerzos, en comparación con otras economías, se lograron extraordinarios resultados de cereales, carne, leña, tanino, cueros y otros.

Las cosechas argentinas se vendían fácilmente, pero la posibilidad de absorción de los mercados mundiales compradores de este tipo de mercaderías, al igual que el margen que éstas dejaban a la economía nacional, no aumentaron con el mismo ritmo que la economía mundial y las necesidades argentinas de importación.

Estas circunstancias desfavorables se vieron acrecentadas en sus efectos negativos por omisiones y errores en la conducción política económica, agraria e industrial argentina. La época brillante que duró unos treinta años es hoy, en su herencia, la peor guía de las posibilidades futuras.

Los productos sencillos o fáciles, origen de los frigoríficos, silos, ubicación y tipo de puertos y trazados ferroviarios, y causa del parasitismo que significa el Gran Buenos Aires para la salud y la economía nacionales, no son de suficiente elasticidad, margen

comercial y aceptación progresiva en los mercados, como para poder satisfacer las complejas demandas y crecientes necesidades de una sociedad y economía acostumbradas a la opulencia y al progreso general, alcanzados sin mucho esfuerzo.

La economía del agua es uno de los principales ejes alrededor de los cuales girará necesariamente la transformación de nuestra economía.

Puede considerarse esta tesis, en sus rasgos más esenciales, con respecto a la alimentación, a los combustibles y a las materias primas dependientes del agua.

La población del planeta no podría seguir con el crecimiento rápido de los últimos decenios si no fuera porque la tecnología moderna creará siempre nuevas posibilidades para aumentar la producción de alimentos, combustibles y materias primas. Las dos últimas guerras mundiales no han podido influir en las tendencias generales del desarrollo demográfico.

La técnica renueva la fertilidad de la tierra mediante abonos artificiales; la aplicación de medios mecánicos y químicos mejora la estructura de los suelos, y el fomento biológico de la microfauna multiplica los rendimientos.

De lo mecánico a lo químico, y de lo químico a lo biológico, sobre niveles cada vez más amplios y más altos, se desenvuelve la intervención universal de la ciencia y de la tecnología agrarias.

Pero en todo está siempre de por medio el agua; más abonos equivale a decir más agua; el tratamiento científico de los suelos impone nuevas técnicas para mover, dosificar y aplicar el agua.

Por las publicaciones de la FAO —Organización de Alimentación y Agricultura de las Naciones Unidas— podemos apreciar la situación alimentaria del mundo; los problemas no están únicamente en los aumentos cuantitativos para atender el crecimiento vegetativo de la población mundial, y para satisfacer en mayor escala las necesidades de cientos de millones de personas con regímenes de alimentación inferiores a la mitad en calorías de las que requiere diariamente el hombre.

Las mejoras cualitativas de las dietas, es decir, producir alimentos más ricos en vitaminas, proteínas y minerales, representan la parte más difícil del problema. Estos alimentos protectores, como leche, carne y legumbres, requieren en general un mayor caudal de conocimientos técnicos e inversiones financieras mayores que la producción agraria de otros productos.

La aplicación de métodos científicos en el agro, la decidida

reducción de los costos, el aumento de la producción y la diversificación de los productos cultivados permitirá a la República Argentina intervenir otra vez en el futuro, en forma ventajosa, en los mercados mundiales como suministradora de productos alimentarios.

Los cereales han dejado de ser un producto tan atrayente como antes; la producción de productos más nobles, que requieren riego artificial y que dependen en mayor grado de la economía del agua, pasa al primer plano.

La producción de alfalfa, con riego por aspersión a base de energía eléctrica, para producir, con mayor intensidad, a menor costo y con menos riesgos, carne, grasas y leche, caracteriza, a título de un ejemplo, la evolución que experimentará el campo argentino.

Ni el 8 % de la cosecha mundial de granos cruza hoy los océanos; la tendencia mundial es que cada país trata de llegar a un alto grado de autoabastecimiento y a una situación interna bien armonizada en sus manifestaciones industriales y agrícolas.

Sin embargo, será siempre necesario que algunos países puedan suministrar sus grandes superávits en casos de emergencia y puedan satisfacer las demandas insatisfechas y permanentes de muchos países cuya capacidad de importación marcha en continuo aumento.

Tratando ahora de los combustibles, se puede recordar que en 1944, último año de la guerra, nuestro país ha consumido combustibles vegetales que representaban el 57,4 % del total del consumo calórico del país.

Esta cifra representa la importancia de la leña y de los residuos vegetales, como el bagazo de la caña de azúcar, cáscara de arroz y marlos de maíz, que han permitido mantener en pie a la economía nacional, al paralizarse la importación de petróleo a causa de la guerra.

En el año 1955 los combustibles vegetales representaban aún el 16 % del consumo energético total del país. En el futuro habrá nuevas formas de producción, otros tipos de combustibles vegetales y se aplicarán también otros sistemas y procedimientos para liberar la energía química de la substancia vegetal.

La cosecha vegetal máxima que se puede obtener sobre una hectárea en un año, no sobrepasa los 5.000 kilos; sobre esa misma superficie es, empero, posible cosechar en el agua hasta 120.000 kilos de algas, que aprovechan la luz solar unas cien veces más que

otras plantas para producir, con el ácido carbónico del aire, glucosa y oxígeno. Posiblemente estemos ante una de las materias primas más extraordinarias y dominantes en los últimos decenios de este siglo.

Al agotarse o deber economizarse el petróleo y el carbón como combustibles, es de suponer que la energía solar nos permitirá substituir los hidrocarburos clásicos por otros más recientes y de idéntica calidad; la esencia del desarrollo futuro se verá en el hecho de que 4a sustancia vegetal destinada a combustibles ya no será quemada en locomotoras o en otras calderas de mínimo rendimiento efectivo.

La madera y otras sustancias vegetales dejan de ser combustibles sólidos para convertirse en carburantes líquidos y gaseosos. De cien kilos de madera pueden producirse hoy de 30 a 40 litros de alcohol; hace unos treinta años, no se podían lograr más de 5 a 7 litros.

La importancia de los carburantes vegetales aumentará año por año; este proceso culminará a fines de este siglo con el desplazamiento de los hidrocarburos clásicos por los hidrocarburos obtenidos de materias primas provenientes de grandes plantaciones con cultivos especialmente indicados para fines energéticos y otros fines; la producción actual y el incremento futuro de esta fuente calórica depende, casi exclusivamente, de la economía del agua y de la disponibilidad acertada de este elemento.

Las regiones subtropicales y los trópicos, donde abunda el agua y el sol, serán en el futuro las grandes proveedoras de materias primas y de productos calóricos para las industrias y, esencialmente, para la economía energética continental y mundial.

La República Argentina, por su situación geográfica, deberá perseguir con atención este desarrollo y sentar a tiempo las bases necesarias.

Lo mismo que los hidrocarburos provenientes de grandes plantaciones contribuirán oportunamente a reemplazar a los hidrocarburos fósiles, vemos ya hoy cómo materias primas de origen vegetal y biológico entran en competencia con materiales inorgánicos: el material plástico fabricado, por ejemplo, de madera, de derivados de la leche o de la soja, empieza a substituir metales y cerámica en muchos lugares y en las más diferentes aplicaciones. Del azúcar se fabrican hoy unos 250 productos diferentes, utilizándose los derivados para lacas de pinturas de automóviles o para el lactopren, un caucho sintético. La industria de los hilados y tejidos

artificiales a base de madera pasó a ser, después de la industria pesada, la industria más importante de la economía mundial, llegando a 15.000.000 de toneladas la producción anual de fibras artificiales.

El consumo mundial de madera aumentó en casi 2.000 millones de metros cúbicos por año; la cantidad de madera que crece actualmente en todo el mundo se calcula llega tan sólo a unos 1.200 millones de metros cúbicos por año. Después del aire, de la tierra y del agua, la madera es la materia básica más abundante de que disponemos, la que será requerida año a año en mayor escala y para más aplicaciones y que, además, podemos plantar y cultivar prácticamente en todos los lugares.

El agua, en forma de lluvia o distribuida por riego artificial, es el factor que decide en primer término sobre la producción de todas las materias primas de origen vegetal; la hidroeconomía argentina se encuentra en este aspecto ante uno de sus cometidos futuros más significativos. El agro argentino se orientará de acuerdo a la nueva situación, y deberá hacer frente a nuevas exigencias y a otros tipos de demandas, tanto en el orden interno como en el externo.

A todo ello debe obedecer la economía del agua; ella es, por su naturaleza misma, altamente dinámica y no admite, lo mismo que el agro, ni cambios ni decisiones bruscas. Las obras y realizaciones hidráulicas deben desarrollarse dentro de programas de largo alcance, que abarquen períodos de veinte y de más años; el tradicionalismo no debe necesariamente oponerse a la introducción de las nuevas técnicas y a los objetivos que las reclaman.

Para que el país pueda tener libertad y vida, y conservar sus valores más reales, deberá considerar con valentía que la verdad está en la evolución, y la única realidad en el futuro. Sobre el ingeniero hidráulico y sobre los gobernantes que posibiliten y permitan orientar su labor, pesa hoy una inmensa responsabilidad.

Desde hace unos quince años, nuestro país ha dejado de practicar una de sus antiguas características más clásicas dentro del concierto de las naciones jóvenes: *adelantarse con las obras fundamentales a la demanda futura*, abriendo así el paso a un desarrollo rápido e interesante para el capital y para la iniciativa privada, nacional o extranjera.

Los puertos y los ferrocarriles nacionales fueron en su tiempo obras de magnitud internacional, y más tarde las grandes usinas se adelantaban a la demanda o por lo menos la acompañaban, en

consonancia con su crecimiento. La gran obra de la vialidad nacional y la construcción de los grandes diques, principalmente en la provincia de Córdoba, fueron los últimos acontecimientos y manifestaciones de este orden.

El ingeniero hidráulico argentino ha sido un representante típico de aquel concepto, antes muy argentino, de adelantarse valientemente y con verdadero realismo a la futura demanda. Pero su temperamento no fue siempre comprendido por los gobernantes ni por los políticos, que no supieron utilizar, aprovechar ni integrar en las economías correspondientes a las obras hidráulicas, convirtiéndolas en fuentes inagotables de riqueza y de vida.

La ingeniería hidráulica argentina, previendo la creciente importancia de la economía y de la electricidad de fuentes nacionales imperecederas, estudiaba ya en 1925 los aprovechamientos de las cataratas del Iguazú, de los rápidos del Apipé y el Salto Grande del río Uruguay, publicaba las características extraordinarias del río Tunuyán y compendia un inventario de las fuerzas hidráulicas del país. Alcanzó a realizar aprovechamientos de beneficios múltiples como los diques de San Roque, Escaba, Los Molinos, La Viña, etc., pero no era suficiente la labor del hidráulico si no era complementada con el aporte del economista, del agrónomo, etcétera: el primero ha intervenido en la construcción de cabecera, pero falta todavía su utilización integral, de acuerdo a las intenciones que motivaron su proyección y su ejecución.

Aleccionadoras experiencias reclaman que el ingeniero hidráulico deba contar, desde el comienzo de su labor, con un organismo funcional, hasta ahora inexistente en la República Argentina, que integre todos los sectores de la actividad científica, tecnológica, económica, etc., que asegure a su trabajo específico y a las obras hidráulicas una explotación con alto rendimiento y con segura y rápida amortización.

Examinando las cifras del consumo nacional se ve que en el año 1955 hubo en el país el siguiente cuadro de cifras, comparadas en el respectivo equivalente de toneladas de petróleo:

Carbón nacional e importado.....	1.205.000	tons.	7,70 %
Leña y otros combustibles vegetales	2.595.000	tons.	16,62 %
Derivados del petróleo:			
Importados	7.342.422		
Nacionales.....	3.928.901	11.272.000 tons.	71,62 %
Cas natural	539.000	tons.	3,43 %
Energía hidroeléctrica.....	99.000	tons.	0,63 %
Consumo total de energía	15.710.000	tons.	100,00 %

Esta cifra del consumo total en el equivalente de toneladas de petróleo, incluye la producción de energía eléctrica, que en 1955 fue de 5.600 millones de kWh. La potencia total instalada en explotación es de unos 1.600.000 kW., aproximadamente.

Las características más sobresalientes del comentado consumo de combustibles, de acuerdo con su origen, fueron las siguientes en el año 1955:

De fuentes nacionales imperecederas provino el.....	0,63%
De recursos perecederos de hidrocarburos nacionales provino el.....	29,70%
De combustibles vegetales nacionales provino el.....	16,60%
De la importación provino el.....	53,07%

Las cifras y los valores indicados demuestran la tendencia desfavorable que ha dominado en la política energética nacional y cuyas derivaciones negativas sobre el balance exterior de pagos representan, posiblemente, el elemento más paralizador del desarrollo económico nacional.

La dotación por habitante y por año, en el mundo, para el consumo de energía eléctrica es de 650 kWh, y en la República Argentina es tan sólo de 300 kWh. Esto nos pone sobre la realidad y nos indica claramente que debemos hacer un inmenso esfuerzo económico y realizar grandes obras para recuperar todo lo perdido y abandonado durante la segunda guerra mundial y el régimen totalitario que hemos padecido. Desde hace unos quince años, es decir, durante el tiempo que corresponde a media generación, el país no pudo tener la debida cooperación ni colaboración internacional para resolver su problema y continuar en el mismo ritmo de progreso cultural e incremento económico que le corresponde en el concierto de las naciones.

A medida que nuevos inventos y aplicaciones de la ciencia moderna achican al mundo, se engrandecen las proyecciones de la tecnología. Obras viales, sistemas hidroeconómicos, centros industriales, la transformación de zonas desérticas, etc., demuestran la magnitud y mayor eficacia de una técnica liberada de antiguos prejuicios, concebida con la amplitud de los espacios naturales y aplicada con libertad técnica e intelectual.

La vieja Europa, particularizada en su orden estatal y pulverizada en su vida espiritual, demuestra, con nobles ejemplos de cooperación, como la Interconexión Electroenergética, la Unión del Carbón y del Acero, el Euratom y otras grandes realizaciones, que no debe haber reservas mentales ni localismos cuando se trata

de lograr el bien común, mayores ventajas y más altos niveles de vida para la comunidad.

La revolución tecnológica que se inició hace unos cien años, ha terminado prácticamente con la tracción a sangre. El total de la energía aplicada en la economía mundial, en este aspecto, se distribuye en los cien años comentados en la siguiente forma:

	1850	1950
TRACCIÓN A SANGRE:		
Humana	15 %	3 %
Animal	79 %	3 %
TRACCIÓN MECÁNICA:		
Por combust. y energía eléct.	6 %	94 %

El 6 % de tracción a sangre en 1950 representa, como valor absoluto, un volumen de energía superior al 94 % del año 1850, lo que significa 1.200 billones contra 780 billones de kgr/calorías.

Todos estos valores técnicos y humanos suministran, como datos específicos en promedios mundiales alcanzados, una orientación con respecto a la magnitud y a la urgencia del cometido tecnológico y económico que deben imponerse a sí mismos los países más avanzados y conductores de la América del Sur.

Para poner la situación argentina frente a una realidad demográfica comparativa que contribuya a aclarar conceptos, puede estimarse lo que sucederá muy probablemente a toda Sudamérica, frente a los Estados Unidos.

La población de los Estados Unidos, de 165 millones de habitantes en 1950, llegará a unos 250 millones en el año 1980, con su crecimiento vegetativo del 1,5 % por año.

La América del Sur, cuyo crecimiento vegetativo ha sido de 2,3 %, aunque un poco menor para la Argentina, llegará, de los 160 millones de habitantes que tenía en 1950, a unos 380 millones en 1980; es decir, que ya superará a los Estados Unidos tan sólo dentro de veinte años.

En el año 2000 los Estados Unidos tendrán unos 380 millones de habitantes, y la América del Sur ya tendrá casi 600 millones de habitantes; estas cifras tienen un valor indicativo indiscutible para tratar de alentar cuanto antes la muy urgente y superior planificación tecnológica y geopolítica en nuestro país.

Como el ritmo con que aumenta una población está íntimamente ligado a un igual o mayor ritmo de industrialización y explotación de los recursos básicos, se puede vislumbrar en esa cifra, con mayor claridad, el desarrollo futuro que es dable esperar y las

perentorias exigencias inmediatas que reclaman sus previsiones, como medidas que deben tomarse muy a tiempo.

Los recursos naturales de Sudamérica son evidentemente diferentes, pero no inferiores a los de Estados Unidos, y serán muy probablemente, dentro de una sola generación, superiores en calidad y en cantidad a los de Norteamérica; esto se deberá mucho menos al más rápido consumo que es dable esperar en los Estados Unidos que a la evolución tecnológica misma.

La debilidad económica argentina actual no es un argumento suficientemente fuerte como para reducir las inversiones en materia de energía eléctrica y en las modernas aplicaciones del agua; precisamente esa debilidad debe ser la razón más importante para realizar las inversiones necesarias a cualquier costo; no puede ponerse precio a la única droga que puede salvar la vida de un joven enfermo.

Los Estados Unidos, con una dotación de energía eléctrica por habitante y por año, DIEZ veces superior que la que les corresponde a los argentinos, aumenta su producción energética con un ritmo extraordinario.

La Comisión de Materias Primas —órgano asesor del gobierno de los Estados Unidos— calculaba que, no obstante el grado de electrificación alcanzado, el consumo de corriente eléctrica aumentará entre los años 1950 y 1957, período de 25 años —prudencial para esta clase de producciones— en un 260 %, lo que corresponde casi a una duplicación de la producción cada diez años.

La Federal Power Commission de los Estados Unidos estima que entre 1955 y 1975 deberán instalarse unos 200 millones de kW. En estas condiciones, para llegar al año 1965, sólo dentro de diez años, a una tercera parte del grado de electrificación alcanzado ya en el año 1955 en los Estados Unidos, la República Argentina deberá instalar las siguientes potencias:

aproximadamente unos	4.000.000 de kW hidroeléctricos
y además unos	1.200.000 de kW térmicos
en total unos	5.200.000 de kW

Para que esto se convierta en una realidad, deberán invertirse, incluyendo el costo de las redes de interconexión, unos

840.000.000 de dólares norteamericanos
y además 17.000.000.000 de pesos argentinos

Para que no aparezca esto como un sacrificio imposible, debe mencionarse que la renta pública de la República Argentina, du-

rante el año 1954, ha sido de 110.000 millones de pesos argentinos, es decir, que la suma de gastos por instalaciones anteriormente mencionada es tan sólo el 25 % de esa renta anual.

Más del 50 % de la suma de gastos mencionada beneficiaría a la industria nacional de la construcción, en obras todas a realizarse en el interior del país.

Debemos reaccionar a tiempo; la República Argentina ha perdido el contacto con el mundo moderno en los diez años de obscuridad que ha padecido, y con ello ha perdido la noción de la escala de valores en la relación internacional.

Las medidas que seguramente tomará el gobierno de la Revolución en el orden financiero e impositivo para fortalecer e independizar a las provincias decidirán sobre el federalismo y su desenvolvimiento constructivo. La tecnología y sus realizaciones modernas nos conducen a una nueva situación; ya no caben los viejos moldes que facilitaron el encumbramiento del centralismo totalitario; la imaginación y la capacidad de decisión de la libre iniciativa privada levantarán el nivel del interior del país, si un federalismo moderno y valiente sabe abrirle el paso.

El federalismo político carece de sentido, sin la colaboración de un federalismo económico; y éste a su vez es inalcanzable sin la previa realización de los programas de la alta ingeniería, que están cambiando la fisonomía del mundo que nos rodea, mientras nosotros permanecemos ajenos a ese impulso. El miedo y el temor son manifestaciones clásicas de los momentos actuales, y ellos nunca dejan de ser malos consejeros, aun cuando sólo actúen en la subconciencia. Si logramos establecer una relación más precisa, más concisa y de más confianza entre nuestro futuro inmediato y el futuro lejano, habremos dado el primer paso para vencer el miedo ante lo desconocido que nos espera. Para ello sólo es necesario tener amplia *fe* y amplio convencimiento patriótico del innegable porvenir que espera a nuestra patria.

Es necesario e indispensable crear la conciencia popular de que la investigación y el estudio no son un lujo para un país transitoriamente empobrecido, sino, por el contrario, que ellos contribuirán con gran eficacia a su prosperidad y a su alta valorización intelectual y progresista.

No se ve todavía la suficiente conciencia popular como para vencer los obstáculos que se oponen a una forma más honesta y decidida de trabajar; y el desarrollo de los grandes aprovechamientos hidráulicos y la solución de nuestro problema eléctrico y del agua depende de nuestra capacidad de trabajar.

En este ciclo de conferencias se ha dado amplio lugar a la energía eléctrica, porque si el agua es la llave de la vida, la energía eléctrica es la llave del progreso; difícil resulta cualquier intento de darle más categoría a la electricidad.

Con mucha preocupación debemos pensar en el futuro de la patria; por cada argentino que nace de menos, en relación con los promedios de los países sudamericanos, debe ir por lo menos en la misma proporción un argentino más a la universidad, y con respecto al trabajo físico deben instalarse los correspondientes HP o kW adicionales. Todo esto podrá parecer como algo muy teórico o demasiado lejano; pero el mundo de nuestros hijos no es algo lejano; el futuro de ellos no tiene nada de teórico, y lo que la generación venidera reclama de nosotros no tiene nada de abstracto; a todos nosotros nos espera un gran trabajo; el futuro ya empezó.

CONCLUSIONES

I. — Las dificultades que se oponen a la realización de las grandes obras hidráulicas y eléctricas están, principalmente, en los sectores de carácter inmaterial.

Falta un mecanismo funcional que elimine trabas y permita el desenvolvimiento de la iniciativa privada, en íntima colaboración con los servicios de la administración pública.

Una programación general electroenergética e hidráulica, con permanente actualización, realizada por un cuerpo de especialistas de primerísima categoría, es imprescindible e impostergable.

La inexistencia casi absoluta de los estudios de proyecto y también de anteproyecto para las principales obras hidráulicas, impiden que el Gobierno Provisional pueda poner a los futuros gobiernos electos en condiciones de poder decidir libremente y sin nuevas dilaciones la ejecución o no ejecución de las grandes obras.

Consecuentemente, debe considerarse como medida de la mayor urgencia e importancia la realización e iniciación inmediata de estudios que abarcarían como mínimo centrales, obras y redes, con una potencia no inferior a 5 millones de kW.

II. — La creación de entidades autónomas regionales debe fomentarse y en forma coordinada debe descentralizarse la proyección, construcción y explotación de los grandes cometidos, como por ejemplo el desarrollo del río Negro con su alta cuenca, el aprovechamiento del río Dulce en Santiago del Estero, la realización de las obras del río Bermejo, el desarrollo del río Paraná para pro-

ducción hidroeléctrica, navegación, etc., el aprovechamiento de las mareas patagónicas.

III. — Nueva legislación, nuevos reglamentos y un nuevo espíritu, más dinámico y más emprendedor, son imprescindibles.

Una verdadera sistematización de las fuerzas capacitadas, en forma tal que el país pueda disponer de todo su potencial humano.

IV. — Debería sentar el Superior Gobierno Provisional, a través de una manifestación clara de principios y consiguiente legislación, con la valentía, amplitud y alto patriotismo que caracteriza todos sus actos, las bases muy firmes que permitan la afluencia de capitales y las mejores técnicas y técnicos del mundo.

Auspiciar y apoyar la política crediticia del Banco Industrial de la República Argentina, lo que posibilitaría la realización de las inversiones iniciales y la propia constitución de las entidades autónomas regionales nombradas en II.

V. — El agua, factor inicial y básico de toda producción agraria, se entrega como un producto subvencionado. El canon de riego que ni cubre el costo de la limpieza de los canales es una injusticia económica y social, y un atentado contra la economía del agua en las zonas más necesitadas del precioso elemento. En las nuevas zonas de riego y, si cabe, poco a poco también en las zonas ya servidas, debe venderse el agua por unidad de volumen y a precio que amortice comercialmente las obras.

VI. — Deberían disponerse los fondos necesarios para la creación de un gran laboratorio hidráulico, para determinar la proyección moderna de las obras hidráulicas, de los diques, puertos y de las vías navegables, dotado de todos los elementos modernos y suficientes fondos, debiendo ser administrado con el régimen de una empresa privada.

VII. — Debería estudiarse la posibilidad de crear un Consejo Consultivo de Orientación Científica que, entre otras cosas, asesorara al gobierno de la Nación sobre las deficiencias en los servicios públicos y sobre las necesidades de investigación. Al mismo tiempo debería tratarse de que el país, en caso de una nueva conflagración mundial, esté preparado para afrontar sus contingencias sobre bases que en tiempo de paz contribuyan, además, a la prosperidad y al progreso nacional.

Interpretación de la expresión “aguas arriba” en la navegación fluvial

Por el Vicealmirante Ernesto Basílico

Entre las “Reglas de gobierno y maniobras en la navegación de los ríos y canales” figura el *Art. 1489*, que prescribe lo siguiente: “Cuando dos buques vayan a cruzarse en las vueltas o pasos angostos de los ríos, *el buque que navega aguas arriba* tendrá su marcha hasta que haya pasado el otro, quedando igualmente prohibido pasar a otro en los referidos lugares.” (Capítulo XXXVIII del Digesto Marítimo y Fluvial: “Navegación de las costas, canales, ríos y puertos”).

Ahora bien, por Ordenanza N° 5 de 1955 (Boletín N° 9 - Volante Rectificativo N° 495), la Prefectura Nacional Marítima dio a conocer la interpretación de la expresión “aguas arriba” que figura en dicho Art. 1489. Al respecto dijo lo siguiente: “Algunos profesionales han interpretado erróneamente el sentido de la expresión «aguas arriba», entendiéndolo que ello significaría navegar hacia el nacimiento del río, esto es «remontarlo», con prescindencia del sentido momentáneo de la corriente. Por ello, esta Autoridad Marítima, con el único objeto de prevenir respecto de la aplicación de dicha disposición reglamentaria y con miras a velar por la mayor seguridad en la navegación, se ve precisada a fijar como correcta la siguiente interpretación. La frase «aguas arriba» no tiene otro significado que el de «contra la corriente», independientemente de las variaciones que en el sentido de la misma se produzcan debido a la influencia de agentes meteorológicos o astronómicos, y en consecuencia no se refiere a un sentido determinado general, sino exclusivamente al curso del agua en las circunstancias de aplicación del citado artículo. La disposición tiende a proveer mayor seguridad a las embarcaciones que puedan encontrarse en la situación descripta,

“ siendo obvio destacar el porqué el movimiento de máquinas corresponde al buque que navega contra la corriente.”

Es evidente el loable propósito perseguido por la autoridad marítima al dictar dicha ordenanza. Pero como estamos en desacuerdo con semejante interpretación, hemos considerado necesario estudiar esta cuestión y mostrar que en ciertos casos pueden presentarse dudas e inseguridad en quienes, al ver que se aproxima otro buque navegando de vuelta encontrada, deberán decidir su propia maniobra ateniéndose a la mencionada interpretación. Por lo tanto, creemos firmemente que ésta debe ser modificada cuanto antes.

Sabido es que los *Derroteros* que publica el Ministerio de Marina, tienen carácter oficial; esta circunstancia confiere a dichas publicaciones un muy alto valor y representa una verdadera garantía en cuanto a la seriedad, bondad y amplitud de la información suministrada a los fines de la navegación correcta y segura de nuestros ríos y mares adyacentes de nuestro litoral. Las indicaciones y advertencias que ellos contienen están redactadas con sentido náutico y en términos náuticos; en consecuencia, resulta innecesario extenderse en mayores consideraciones para comprender que constituyen indiscutiblemente la fuente de consulta de más autoridad cuando se desea conocer o fijar la correcta interpretación que corresponde dar en cuestiones de esta índole.

Comenzaremos, pues, por examinar cómo se resuelven esas situaciones en el Río de la Plata; luego, en los canales de acceso a los ríos Paraná y Uruguay; después, en el curso inferior de estos dos ríos y en el Delta; y, finalmente, en los cursos medio y superior de los mismos y sus afluentes navegables.

La navegación comprendida entre el pontón faro Recalada y la boya del Km. 57 a lo largo de la ruta del canal general del Río de la Plata, o sea por el canal Punta Indio y zonas de privilegio, se rige por las “Disposiciones Especiales” contenidas en los artículos 1495 al 1512 del mencionado digesto, con las modificaciones introducidas por Decreto N° 16.894/51 (Ordenanza 25/951, Boletín N° 6 - Volantes Rectificativos Nros. 447 y 448). A este respecto, el *Art. 1499* dispone: “Dos buques que naveguen de vuelta encontrada dentro del canal, al hallarse uno del otro a distancia no menor de una milla, maniobrarán para tomar cada cual su estribor; *aquél que tuviera la corriente por estribor*, se recostará a la línea de boyas de esa banda a objeto de facilitar la maniobra del otro. Si uno de los buques no tuviera gobierno completo, hará la señal correspondiente a buque sin gobierno

“ (Art. 4° del Reglamento Internacional para Prevenir Colisiones
“ en el Mar), debiendo el otro maniobrar en forma de facilitarle
“ el pasaje.” Además, el último párrafo del *Art. 1498* dispone:
“ Si se cree posible que el cruce de dos buques que navegan de
“ vuelta encontrada (dentro del canal), tenga lugar entre los pa-
“ res 7 y 10 o bien 19 y 23, *el buque que sale* reducirá su marcha
“ a fin de que el buque que entra pueda franquear solo dichas
“ zonas.” Agreguemos que, con respecto a los buques que nave-
guen en la misma dirección dentro del canal, el mismo Art. 1498
dispone: “Entre los pares de boyas N° 7 y 10, y N° 19 y 23, queda
“ absolutamente prohibido adelantarse a otro buque cualquiera
“ sea la diferencia de velocidades de cada uno.”

En el *Derrotero Argentino*, Parte I, Río de la Plata, 4ª edición, 1947, en la página 69, consta lo siguiente: “Todas las boyas
“ (del canal Punta Indio) tienen timón, que las hace girar con
“ la corriente; algunas de ellas (4 boyas negras que se indican:
“ la del par 9, la del par 13, la del par 19 y la del par 23, así
“ como la boya negra N° 32 de la Zona de Privilegio) están pro-
“ vistas de una luz auxiliar para señal nocturna, colocada debajo
“ de la luz principal y a 1,70 mts. sobre la línea de flotación, pre-
“ sentando un sector oscuro de 120° a proa, a estribor un sector
“ blanco de 60°, a popa un sector oscuro de 120° y a babor un
“ sector rojo de 60°. Cuando estas boyas proyectan el sector rojo
“ hacia el eje del canal indican «río crece» y cuando proyectan el
“ sector blanco, indican «río baja». *Con fuertes vientos estas in-*
“ *dicaciones pueden ser erróneas.*” En las páginas 73/4 dice, a
propósito de las mareas: “En el Río de la Plata la amplitud de
“ la marea astronómica es muy pequeña. Es de 1,4 pies (0,43 m.)
“ en Montevideo; 2,4 pies (0,73 m.) en Buenos Aires, y 1,0 pies
“ (0,3 m.) en Colonia; pero por la influencia de las acciones me-
“ teorológicas puede elevarse hasta seis veces su propio valor.”
En la zona comprendida entre punta Piedras y Buenos Aires “el
“ efecto en las aguas es casi simultáneo con la acción del viento,
“ siendo muy corto el intervalo entre el instante en que empieza
“ a soplar o cambia de dirección y el instante en que se nota su
“ efecto en las aguas. Cuando soplan vientos del N. al NW. y de
“ 8m. por segundo que en el canal producen una bajante de 1,5
“ pies (0,4m.) aproximadamente, basta una rotación rápida al
“ S. o SE. con la misma velocidad, para que las aguas se eleven
“ unos 3 pies (0,9 m.) en el espacio de una hora. *Durante la cre-*
“ *dente o bajante de la marea astronómica es suficiente un viento*
“ *de 3 metros por segundo del NW. o SE. para detener y aún in-*

“ *vertir el fenómeno.*” En la página 75, al referirse a las corrientes, dice: “En la zona interna del río, en el canal principal, la corriente tira en dirección de su eje; y en el banco Ortiz, cerca del veril sud y en el centro, tira al NW.; próxima a la costa oriental, se inclina hacia el W. La dirección de las corrientes es para las bajantes: sobre el banco Ortiz y en el canal sud, ESE. y SE.; .. .” “Las velocidades son en general de $\frac{3}{4}$ milla por hora en los máximos y aumentan favorecidas por los vientos; los valores mayores observados alcanzan a 1,5 millas por hora; exceptúase el canal principal, en que normalmente la velocidad es de 1,5 millas. *Cuando de golpe sopla un viento duro, o éste cambia de dirección, el cambio de la corriente puede considerarse casi simultáneo.*”

La Carta Argentina N° 5 indica para la zona del Río de la Plata que queda al Este del meridiano que pasa por el par de boyas del Km. 37 y delimitada hacia el Norte por el paralelo de Ja isla Farallón, la velocidad, dirección y sentido de las corrientes debidas a la marea creciente y bajante.

Como puede advertirse, ninguna posibilidad de duda existe en lo que concierne al gobierno y maniobras en la navegación de ese tramo del Río de la Plata. Merece destacarse la forma clara y sencilla con que el Art. 1498 resolvió la situación de espera: *se la impuso al buque que sale.* Responde a un criterio geográfico, que no admite duda.

Cabe hacer notar que en la referida Ordenanza N° 5/1955, la Prefectura Marítima puntualizó en el último párrafo de la misma: “*Tampoco deben considerarse como zonas de aplicación del artículo 1489 los canales de acceso al puerto de Buenos Aires, pues, respecto de la «corriente», la maniobra en caso de navegación por los mismos está prevista en el artículo 1486 del D. M. y F.*” Este artículo 1486 no difiere prácticamente del artículo 1499, que reprodujimos más arriba, y forma parte integrante de las “Reglas de gobierno y maniobras en la navegación de los ríos y canales”.

* * *

Con respecto a la navegación del Río de la Plata (Superior), que se efectúa por el canal Plata Superior, que arranca del Km. 39 y conduce a los accesos a los ríos Paraná y Uruguay, existen en el Capítulo XLVI del Digesto Marítimo y Fluvial dos disposiciones de suma importancia a los fines de nuestro examen. Son las siguientes: *Art. 1610:* “Queda prohibido a todo buque que

“ navegue con un calado mayor de 15 pies, cruzarse o pasarse entre los Km. 47 al 51,500 de la barra del Farallón, entre los Km. 63,5 y 71 de la barra de San Pedro y 84 al 86 y 92 al 93,500 del canal Nuevo.” *Art. 1611*: “Para evitar el cruce, *corresponde al buque que navega aguas arriba* detener con tiempo su marcha o fondear hasta que el otro buque haya pasado.”

Aun cuando la citada Ordenanza N° 5/1955 sólo se refiere a la “interpretación de la expresión «aguas arriba» en el texto del Art. 1489 del D. M. y F.”, consideramos que la autoridad marítima ha omitido involuntariamente incluir también en ella al Art. 1611, porque si bien el Art. 1610 se refiere concretamente a buques de más de 15 pies de calado, el criterio relativo a la maniobra ordenada es exactamente el mismo que el de la prescripta por el Art. 1489.

En este tramo existen la boya de luz blanca del par de Km. 61,2 y la de luz roja de Km. 73, que señalan corriente en la misma forma indicada al referirnos al canal Punta Indio, vale decir, que con buen tiempo la información es oportuna a los fines de la navegación por la barra de San Pedro y nada más. Por otra parte, se trata de un pasaje intermedio entre los otros que menciona el Art. 1610, de modo que un buque que viene navegando para salir del Río de la Plata no tiene, hasta que llega a la boya del Km. 73, una información fidedigna en cuanto a la dirección actual de la corriente. No puede negarse que al pasar cerca de una cualquiera de las tantas boyas que señalan estos canales es posible a veces observar la estela debida a la corriente y por tanto su dirección; el oleaje que levantan vientos fuertes puede hacer imposible esa observación. Debemos destacar todavía algo muy importante; en la zona correspondiente a la barra del Farallón la marea creciente tira en una dirección prácticamente normal al eje del canal; en tal caso, ¿cuál es el buque que navega aguas arriba? Por otra parte, mientras la corriente está parada, ¿cuál es el buque que navega aguas arriba? Las situaciones que motivaron las preguntas que acabamos de formular exigen sin duda una solución clara y simple, fácil y segura para quienes deberán aplicarla, e independientemente de la consideración de factores susceptibles de cambios repentinos y cuya desigual apreciación puede conducir a un accidente de navegación, contrariamente al propósito perseguido, que es el de evitarlo; y esa solución es precisamente, a nuestro juicio, la que la autoridad marítima tachó de errónea en la ordenanza que nos ha llevado al examen que venimos efectuando. La cuestión se resolvió siempre con un cri-

terio simplista derivado del hecho de que el comercio de importación está prácticamente absorbido por el puerto de Buenos Aires; y como la corriente no es allí extraordinariamente fuerte y los buques que se dirigen hacia los puertos de los ríos Paraná y Uruguay lo hacen en su gran mayoría en lastre o casi en lastre, regresando en cambio cargados y en un calado considerable, la prioridad del paso por los lugares señalados en el Art. 1610 le corresponde lógicamente al buque que baja cargado. Así pues, la expresión “aguas arriba” del Art. 1611 referíase al buque que remonta el río hacia la confluencia del Paraná con el Uruguay. Una solución cambiante y dependiente del sentido de la corriente es insegura y por lo tanto muy peligrosa; no debe olvidarse la influencia de la marea meteorológica y sus repentinas alteraciones.

Cabe mencionar aquí que en la publicación oficial del Ministerio de Marina, *Faros y Señales Marítimas*, Parte I, 5ª edición, 1951, consta lo siguiente en la página 127: Boya negra del par de Km. 138 (entrada al río Paraná Bravo) : “*Señala corriente.*” “Provista de una luz auxiliar para señal nocturna colocada al pie de la otra que soporta la luz principal. Esta luz tiene elevación de 1,7 m. desde la línea de flotación hasta el plano focal y presenta los siguientes sectores: a proa de la boya, sector blanco de 60°; a estribor, sector oscuro de 120°; a popa, sector de luz roja de 60°; a babor, sector oscuro de 120°. Cuando esta boya proyecta el sector rojo al Norte (sector blanco al Sur) indica: *río crece*. Cuando proyecta el sector rojo al Este (sector blanco al Oeste) indica: *río baja*. Esta señal es precisa en condiciones de tiempo y río normales.”

Cabe agregar que, en condiciones de tiempo y río normales, esta boya negra del Km. 138 indicará que no hay corriente cuando proyecta el sector rojo al NE. Además, por tratarse de una boya con timón que obedece a la corriente, la indicación *río crece* no solamente informa sobre la dirección de la corriente sino también sobre el hecho de que la altura de las aguas del río aumenta; lo contrario ocurre cuando indica *río baja*. La cuestión varía si se trata de un semáforo.

Con respecto al semáforo de la isla Martín García, conviene llamar la atención sobre lo siguiente: Cuando indica *río baja*, ninguna duda existe de que la altura de las aguas del río disminuye, vale decir, que las aguas corren hacia la desembocadura, que es el sentido natural y propio de un río. En cambio, cuando dicho semáforo indica *río crece*, ello significa que la altura de las aguas

va en aumento, hecho que puede obedecer a la acción conjunta o separada de diversos factores:

- a) Aportes considerables de aguas que vienen bajando de zonas más o menos lejanas.
- b) Atenuación de la corriente natural de bajante por causa de la marea astronómica que experimentan las aguas del estuario, en razón de que durante el período de la marea creciente ésta actúa como un freno de las aguas del río que vienen naturalmente bajando y provoca así una subida del nivel debido a esa disminución de la velocidad de la corriente hacia la desembocadura. El fenómeno depende del estado de crecida del río y de la marea actuante.
- c) Atenuación de la corriente natural de bajante por causas meteorológicas, debido a que fuertes vientos del mar hacen crecer las aguas del estuario y ejercen un efecto análogo al indicado en b).

Digamos que en los casos b) y c) puede originarse una transitoria corriente hacia adentro a lo largo de cierta porción del curso inferior de los ríos Paraná y Uruguay.

En nuestros *Derroteros* figura la expresión “aguas arriba” significando remontar el río hacia sus nacientes, en tanto que la expresión “aguas abajo” está empleada para significar en dirección hacia la desembocadura del río. Como ejemplo, reproduzco lo que dice el citado *Derrotero*, Parte I, en el párrafo de página 183 titulado *Derrota*: “La derrota conveniente para tomar el “ fondeadero de Martín García con buques de más de 18 pies “ (5,5 m.) de calado, es la siguiente: navegando *aguas arriba por “ el canal general* (canal del Este) de buques de gran calado, *que “ conduce al río Paraná*, se llegará hasta la boya de bifurcación “ Km. 109,5; entonces se caerá y se navegará sobre la enfilación “ Km. 109,5 - Km. 76, *aguas abajo*, con el objeto de zafar un bajo- “ fondo que se extiende del S. al SE. y hasta unos 6 cables apro- “ ximadamente de la boya Km. 109,5. Poco antes de llegar a la “ boya Km. 76 se dejará ésta a estribor y se navegará con rumbo “ paralelo a la enfilación Km. 73 - Km. 71 dejándolas de la misma “ banda hasta el fondeadero. Se deberá tener cuidado con los “ efectos de la corriente que salvo en pleamar tira con fuerza “ *aguas abajo*, abatiendo sobre el banco.”

“*Advertencia*. — Es prudente no navegar por ninguno de los “ canales en tiempo brumoso. Aquí, como en cualquier otra parte

“ del Río de la Plata, la altura del agua depende especialmente de
“ la fuerza y dirección del viento; crece de 5 a 6 pies (1,5 a 1,8
“ mts.) con vientos del SE. y S. y baja con los del cuadrante
“ opuesto. Un buque fondeado estará *siempre* con su proa dirigida
“ *aguas arriba.*”

Análogamente, en las *Advertencias* de páginas 30/1 del *Derrotero Argentino*, Parte IV, dice: “c) Es conveniente que toda
“ embarcación que navegue *aguas arriba por el pasaje Talavera,*
“ *al salir del mismo,* aminore su marcha en el caso de divisar un
“ buque *bajando por la vuelta Vizcaíno o por la zanja Mercadal.*”

Estas dos citas alejan cualquier duda con respecto al criterio y sentido náuticos que el Ministerio de Marina ha venido sustentando desde que apareció el primer *Derrotero Argentino*, al usar esas dos expresiones en la navegación fluvial.

* * *

El *Derrotero Argentino*, Parte IV, 1954, dice en la página 6:
“En el curso inferior (del río Paraná), en la zona del delta y pre-
“ delta, el régimen fluvial responde también a las variaciones del
“ nivel de las aguas del estuario del Plata; es decir, que obedece
“ a la influencia de las mareas. El límite de la zona de influencia
“ depende del estado propio del río Paraná y se extiende hasta
“ *aguas arriba de Rosario,* en ocasiones de mareas extraordina-
“ rias.”

En las páginas 159/160, dice: “En el Uruguay Inferior ...
“ influyen con mayor intensidad las mareas y los vientos del Río
“ de la Plata. No estando muy repuntado el Uruguay Medio, se
“ siente la marea diaria hasta Concepción del Uruguay y puede
“ decirse que con cualquier estado del río hasta la zona al Sud de
“ Fray Bentos, aunque con una amplitud que salvo la influencia
“ de los vientos no pasa de 1 a 2 pies (0,3 a 0,6 m.). Con vientos
“ frescos entablados del S. y SE. el Uruguay Inferior puede cre-
“ cer hasta 2 y 3 metros...” “Las mareas del Río de la Plata se
“ hacen sentir en el Uruguay con mayor o menor amplitud y a
“ mayor o menor distancia de la desembocadura, según sea el
“ estado de crecida.” “... en el Uruguay Inferior las corrientes
“ dependen de las mareas y pueden ser hacia adentro o hacia la
“ desembocadura. Sus valores son siempre reducidos y oscilan
“ entre 0,6 y 1,7 millas por hora. Aunque la dirección de las co-
“ rrientes es la del eje del río, es natural que un conocimiento
“ detallado de ellas facilitará a los prácticos y capitanes la con-
“ ducción de las embarcaciones, sea aprovechando los remansos,

al remontar el río, sea buscando lugares de mayor corriente en “ los viajes de agua abajo, sea también para tener debida cuenta “ en el Uruguay Medio, donde las corrientes son mayores, hay “ mayor número de peligros y los canales son más angostos y me- “ nos profundos.”

“*Influencia del viento sobre las corrientes*: Los vientos duros “ pueden tener influencia sensible sobre las corrientes, especial- “ mente en el Uruguay Inferior y en las canchas largas del Uru- “ guay Medio. Los vientos del tercer cuadrante que soplan en di- “ rección contraria a la corriente pueden detenerla y aun invertir- “ la, sobre todo con aguas bajas. Esto es debido, no sólo a la “ acción local sino también a las crecidas del Río de la Plata, que, “ como es sabido, sobrevienen cuando soplan vientos de ese cua- “ drante. Su acción es casi inmediata y casi siempre sensible; por “ el contrario, los vientos del Norte, haciendo bajar el Río de la “ Plata, influyen en el Uruguay, acelerando *las corrientes en el “ sentido de agua abajo*”

* * *

Desde que un río es, por definición, una corriente de agua continua proveniente de deshielos o de lluvias y más o menos caudalosa que buscando su nivel se desplaza sin cesar mientras encuentre en su cauce el desnivel que lo lleve gradualmente a desembocar en otro río o en el mar, parece innecesario decir que más allá de la zona hasta donde llega a hacerse sentir la corriente entrante por la influencia de las mareas crecientes debidas a acciones meteorológicas y/o astronómicas que tienen lugar en el Río de la Plata, sólo existirá la corriente natural del río hacia su desembocadura, vale decir, aguas abajo; en consecuencia, la expresión aguas arriba significará evidentemente remontar el río.

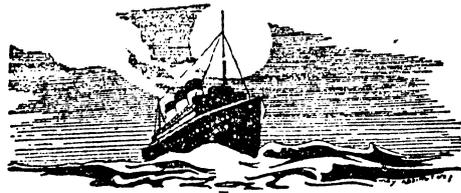
* * *

Cabe hacer notar que en las vueltas de un río se producen cerca de la costa contracorrientes, cuya intensidad aumenta con la velocidad de la corriente natural del río, la que a su vez aumenta si el río está crecido. También suelen producirse remansos y remolinos en los lugares donde el cauce del río es muy irregular. En estos parajes debe tenerse especial cuidado en el gobierno y maniobra del buque. A ello responde el Art. 1489.

Recordando lo que dijimos en nuestro artículo anterior sobre la navegación en los ríos interiores, surge claramente que no pudiendo ser de ningún modo arbitraria la posición de espera del

buque que navega aguas arriba, deberá éste mantenerse en su mano o sea del lado de estribor de la ruta del canal general, representada en forma virtual por la línea que divide las zonas que corresponden a cada mano en la navegación de vuelta encontrada (Art. 1486).

En resumen, puede afirmarse que a los fines de la navegación fluvial el sentido y alcance de las expresiones “remontar el río” y “aguas arriba” es evidentemente de carácter geográfico y denota un desplazamiento en dirección hacia las nacientes del río. Es por ello que creemos firmemente que la mencionada ordenanza debe ser modificada a la mayor brevedad, por apartarse del significado que siempre se le ha dado a dichas expresiones.



Demarcación de límites con Chile.

Región Patagónica

Por el Almirante Juan A. Martín

Los asuntos de límites en el gobierno.

Por renuncia del Dr. Luis Sáenz Peña, desde el 23 de enero de 1895 ejercía la presidencia el Dr. José Evaristo Urriburu, hombre de estado de gran preparación y experiencia; había sido ministro en Bolivia, Perú y Chile, cuya política conocía a fondo. Lo conocí personalmente en este último país el año 1888, cuando la corbeta "*La Argentina*" visitó Chile y el Perú; él regresaba a Buenos Aires después de haber realizado el protocolo del año 88, en el que se reglamentaba la forma de hacer la demarcación y en Valparaíso, cuando se iba a embarcar para su viaje de regreso visitó nuestro buque, primer diplomático nuestro que conocíamos, que nos dejó una grata impresión por sus cualidades. En el Perú estuvo como ministro durante la guerra con Chile y al finalizar a principios de este siglo las comisiones de arbitraje, figuró como miembro del tribunal por parte de nuestro país en el arbitraje de la División de la Puna de Atacama.

En el Ministerio de Guerra y Marina actuó como ministro el coronel Eudoro J. Balza, del 23 de enero al 29 de agosto, siendo luego reemplazado por un ministro civil, el ingeniero Guillermo Villanueva, de cuyas actividades he dado noticias en otro artículo de este Boletín; en el de Relaciones Exteriores, desde el 23 de enero de ese año hasta fin del período presidencial, en octubre de 1898, actuó el Dr. Amando Alcorta (su actuación se prolongó en ese ministerio en la segunda presidencia del Gral. Roca).

A mi llegada del sur di cuenta en Marina y Relaciones Exteriores, en lo que correspondía a cada uno de ellos, de mis trabajos. En la Armada se había publicado en la Orden General

Nº 89, de marzo de 1895, mi nota al perito ponderativa del desempeño de la oficialidad del “*Azopardo*” durante su servicio a mis órdenes y especialmente por la exploración del lago Fagnano; al Dr. Alcorta enteré de todo lo realizado en un duplicado de los informes enviados al perito Dr. Quirno Costa a Chile desde Magallanes. En la oficialidad de la comisión se pasaba en limpio las carpetas de trabajos y se dibujaban los planos del territorio recorrido.

Reinaba paz y orden en el país bajo la nueva administración y en los diversos ministerios se afrontaban las dificultades que aún quedaban como resultado de los disturbios políticos; en Guerra y Marina se mejoraban y activaban los elementos de fuerzas de la defensa nacional, porque a pesar de los arreglos, Chile aumentaba sus armamentos y su escuadra; el Gral. Luis María Campos ejercía el mando de la concentración de Chos-Malal y nuestra marina, además de los ejercicios de la escuadra al mando del almirante Solier, realizaba los estudios para la ubicación del puerto militar (ingeniero Luiggi); la comisión naval en Europa actuaba activamente en Italia.

Consideración de los trabajos de límites realizados.

Los peritos reunidos en Santiago de Chile estudiaban los trabajos realizados en la temporada 1894/95, subsistiendo el desacuerdo sobre el hito de San Francisco; examinaban los trabajos realizados por las comisiones centrales que no ofrecieron dificultad y se iba a seguir con el examen de lo terminado en Tierra del Fuego.

Actividades en nuestra Armada.

El jefe del Estado Mayor de Marina, capitán de navío García Mansilla, a quien al llegar yo había informado que creía terminado mi trabajo en la comisión y que podría volver a Marina, me llamó a su despacho para proponerme mi regreso inmediato al servicio como comandante de uno de los nuevos guardacostas acorazados que estaban al mando de capitanes de navío antiguos; en la nueva organización de las divisiones todos los comandos estarían a cargo de jefes jóvenes egresados de la escuela naval. El ofrecimiento excedía los límites de lo que yo había pensado, siendo aceptado en principio inmediatamente, pero como yo dependía de Relaciones Exteriores no podía tomar resolución por mí mismo, necesitándose al efecto una disposición del gobierno. Encargóse él, entonces, de

hablar con el ministro de Relaciones Exteriores, y en ese trámite encontró una dificultad: el doctor Quirno Costa había pedido al ministro de Relaciones Exteriores que el teniente de navío Montes y yo, jefes de la 1ª y 5ª subcomisiones, fuésemos a Chile de inmediato para asesorarlo en lo actuado ese año y que iban a tratar los peritos. El gobierno resolvió que saliésemos en el primer paquete que fuera a Chile, y mi reintegro al servicio de marina quedó aplazado hasta nuestro regreso.

A poco de llegar a Santiago de Chile se examinó el trabajo de Tierra del Fuego, aprobándose en todas sus partes, con gran satisfacción del gobierno y prensa de Chile y nuestra.

Resolvieron los peritos que las dos subcomisiones que habíamos actuado en Tierra del Fuego continuáramos la demarcación en la región patagónica, debiendo iniciar los trabajos en el más breve plazo, temperamento adoptado por los dos gobiernos; la primera subcomisión (Paso de San Francisco) continuaba en divergencia y al parecer sin advenimiento posible (después quedó para ser resuelto por arbitraje).

Como no había salida inmediata de paquete del Pacífico y además el viaje por mar representaba 20 días de demora, se nos informó que empezaban a iniciarse pasajes de la cordillera en mulas —todavía no había túnel ni ferrocarril— y examinado el caso y los elementos que se nos ofrecía con el ingeniero Pedro Pico, jefe de la 2ª subcomisión que se encontraba allá, resolvimos el regreso por tierra. Los compañeros de la comisión chilena se encargaron de hacer preparar los medios para realizar ese viaje en su territorio, que en parte resultó muy bien.

Con motivo de la aprobación del trabajo de demarcación en Tierra del Fuego se exteriorizó en Santiago en notas periodísticas la satisfacción que causaba ese hecho, lo que tuvo hasta alcance social; el doctor Quirno Costa, que frecuentaba mucho la sociedad de Santiago, me llevó a visitar a la señora Emilia Toro Herrera, dama patricia chilena, cuyo hogar en la época de su juventud se convirtiera en el punto de reunión de los exilados argentinos durante la tiranía (Mitre, Sarmiento, Vicente López, Tejedor, etc.), y que organizó en su mansión una pequeña reunión para agasajar al joven marino argentino que con sus compañeros chilenos habían dado esa nota de buen entendimiento en momentos en que cierta prensa en uno y otro país solían tener alternativas de violentas expresiones.

En la Armada, en Buenos Aires.

Antes de partir de Santiago recibí un telegrama del teniente Erdman, mi segundo en la 5ª subcomisión, comunicándome que por decreto del 30 de septiembre habían sido ascendidos a capitanes de fragata Betbeder, Barraza, Cardozo y Díaz, quedando sin ascenso Montes y yo, pasando los ascendidos a comandos de buques. Esto correspondía al plan de organización y actividades de la Armada trazado por el jefe de Estado Mayor y no me sorprendió la noticia, hecho que yo consideré necesario en la Armada y justificado desde el punto de vista inmediato del servicio militar. Por otra parte, los cuatro ascendidos eran los que me seguían a mí en la lista del escalafón; los tres primeros habían sido de promociones anteriores a la mía que yo había pasado en un ascenso anterior, y el cuarto, Adolfo Díaz, era de mi promoción y con él y Montes habíamos constituido en el servicio un grupo como los tres mejor conceptuados.

El doctor Quirno Costa tuvo conocimiento de ese hecho y aceptó mi explicación del asunto, pero con todo se ocupó confidencialmente en correspondencia privada con el ministro de Relaciones Exteriores, doctor Alcorta (aún no existía la Ley orgánica de la Armada N° 4.856, y para los ascensos en ella regía la ley militar, acápite Infantería).

La travesía de la Cordillera.

Salimos de Santiago por tren normal a los Andes, donde pasamos la noche; tren de obras del ferrocarril hasta Salto del Soldado; continuamos hasta Punta de Rieles en otra máquina más chica tirando dos zorras, y en una galera o diligencia hasta Juncal, donde había ya tropas de mulas, partiendo en éstas para ir a pernoctar esa noche en Laguna del Inca. El viaje en mula empezó a las 5 de la tarde y antes de una hora de marcha las mulas no pudieron seguir por la nieve; lo terminamos a pie, en dos horas más de marcha. La casa u hotel en Laguna del Inca ya había sido despejada de la nieve de varios metros de espesor que la rodeaba. A la mañana siguiente, al aclarar, con guías y peones seguimos viaje forrados en pieles de carneros de pies a cabeza; como a las 8 en la cuesta de Caracoles empezó a nevar, se levantó viento que arreciaba continuamente, llegando al refugio de La Cumbre a medio día, donde paramos un rato para descansar. Después de breve tiempo los guías nos aconsejaron continuar viaje cuanto antes, por el temor que existía de que se cerrara más el mal tiempo y no

pudiésemos seguir; continuamos marcha y a las dos de la tarde llegamos a Las Cuevas con mejores condiciones de tiempo que en La Cumbre, pero siempre cayendo nieve y rachas de viento. Como a las cuatro de la tarde llegó al alojamiento un grupo de pasajeros en viaje a Chile que habían salido esa mañana de Punta de Rieles argentina soportando un viaje desagradable en extremo hasta Las Cuevas; esa tropa nos sirvió a nosotros al día siguiente para continuar nuestro viaje, tomar tren en Punta en Rieles y llegar esa noche a Cacheuta. Al día siguiente seguimos en tren a Mendoza y de allí a Buenos Aires, empleando en todo el viaje ocho días.

Durante el mes de noviembre, definidos los trabajos a realizar en la región patagónica, se procedió a alistar la subcomisión, que esta vez iba a actuar en la tierra firme del continente cercana al Estrecho, desde cabo Vírgenes hasta la Cordillera, en terrenos poblados ya con criadores de ganado ovino con títulos provisorios de las autoridades argentinas y chilenas en los parajes en que presumiblemente correría la línea límite. En el trabajo a realizar para dar cumplimiento al artículo 2º del tratado, había que hacer estudios previos del terreno para proyectar la línea límite, después las observaciones astronómicas para determinar longitudes, el meridiano 70 O. de Greenwich y el punto de su cruce con el paralelo 52, comprendiendo el equipo instrumental de mayor importancia que el empleado en Tierra del Fuego y más personal técnico.

La Armada nos facilitó otra vez el transporte “*Azopardo*” con su mismo comandante, el teniente Mascarello, y más oficiales; el teniente Erdman, embarcado en el acorazado “*Almirante Brown*” como 2º, fue reemplazado por el ingeniero Atanasio Iturbe, incorporando también al ayudante astrónomo J. Alvarez, del Observatorio de La Plata; todo ello listo, se despachó para Río Gallegos, puerto al que el “*Azopardo*” transportaría de Tierra del Fuego los elementos que dejáramos el año anterior.

Yo debí quedar en Buenos Aires, por indicación del ministro doctor Alcorta, a la espera de instrucciones especiales que me remitiría el doctor Quirno Costa desde Chile, y para mi viaje y el servicio de la comisión se destinó la cañonera “*Uruguay*”, comandada por el capitán de fragata Darío Zaráchaga.

La demora en recibir las noticias de Chile se debía a las instrucciones que los peritos debían dar a las subcomisiones; también se demoró por esa misma razón la salida para el sur de la “*Magallanes*” con la comisión chilena.

Nordenskjold.

Durante esta espera, estuvimos en Buenos Aires en contacto con el explorador sueco Nordenskjold, que preparaba su expedición a la Antártida, realizando previamente un estudio geológico de las cordilleras magallánicas. No existiendo medios corrientes de transporte y en conocimiento de nuestra salida, nos pidió ayuda para llevarlo con su equipo hasta Magallanes con nuestra “*Uruguay*”, a pesar de conocer lo pequeño e incómodo del buque; su cónsul general formuló el pedido oficial que se concedió en seguida, embarcándose con sus compañeros de expedición. Realizamos el viaje y el comando y oficialidad del buque, sacrificando su comodidad, cedieron parte de sus alojamientos y arreglaron lo provisorio del resto. Esa compañía nos dio una nota útil e instructiva sobre aquella región del sur; los de la comisión desembarcamos en Río Gallegos y la “*Uruguay*” siguió con los demás hasta Punta Arenas, donde quedó a la espera de órdenes, y como buque de estación naval. El personal de la comisión y sus elementos fueron a hacer campamento en el cañadón del Cóndor, cercano a Monte Dinero.

En Río Gallegos me puse nuevamente en contacto con el capitán Everhardt, propietario del campo cercano a Gallegos, quien con un primo había poblado un campo sobre el Seno de la Última Esperanza, no lejos del punto probable de llegada del límite a los canales. Me dio informes completos sobre la región y convinimos en que probablemente para fines de marzo yo enviaría el “*Azopardo*” a esos canales y que él podría ir en el buque, haciéndolo yo también con él; si a mí no me fuese posible tal cosa, yo iría a caballo desde el punto adonde llegara con los trabajos de límites a esa época; de él tuve informaciones sobre la mejor manera de llegar a caballo hasta allá evitando los inconvenientes que sufrieron el capitán Moyano y el teniente del Castillo en sus viajes de exploración en los años 1882 y 1887.

Los trabajos de demarcación.

El artículo 2° del tratado definía el límite en esa región de la forma siguiente:

“Artículo 2° — En la parte austral del Continente y al norte
“ del Estrecho de Magallanes, el límite entre los dos países será
“ una línea que partiendo de Punta Dúngenes, se prolongue por
“ tierra hasta Monte Dinero; de aquí continuará hacia el oeste,
“ siguiendo las mayores elevaciones de la cadena de colinas que allí
“ existen hasta tocar en la altura del Monte Aymond. De este

“ punto se prolongará la línea hasta la intersección del meridiano 70 con el paralelo 52 de latitud y de aquí seguirá hacia el oeste, coincidiendo con este último paralelo hasta el *divortia aquarum* de los Andes. Los territorios que quedan al norte de dicha línea pertenecerán a la República Argentina; y a Chile los que se extiendan al sur, sin perjuicio de lo que dispone respecto de la Tierra del Fuego e islas adyacentes el artículo 3°.”

La subcomisión chilena hizo su campamento en el mismo cañadón del Cóndor, cercano al nuestro; cambiadas las visitas y revisadas las instrucciones, procedimos con Pérez Gacitúa a recorrer el terreno desde nuestros campamentos hasta Monte Dinero y Punta Dungeness y, desde el primer momento, elegimos los lugares de la línea en que se colocarían hitos entre estos dos puntos, erigiéndose un hito inmediato a la curva del arroyo Tiburón, de allí una línea al norte verdadero hasta las cimas de las barrancas que se extendían desde Cabo Vírgenes hacia el oeste; desde ese hito, el número 2, la línea iría directamente a la cima de Monte Dinero. Sobre Bahía Posesión había en la costa cañadones y elevaciones que se extendían cercanos a ella y en dirección a Monte Aymond, terreno que había que estudiar realizando una prolija triangulación.

De inmediato se inició el trabajo de levantamiento del terreno por la triangulación general desde Dungeness hasta Monte Aymond, encargándose de ella los ingenieros Atanasio Iturbe y Donoso Grille, midiéndose una base en el mismo cañadón del Cóndor. Convinimos con Pérez Gacitúa determinar una posición geográfica exacta en Punta Delgada, con rigurosas observaciones de latitud, para utilizarla en los cálculos de diferencia de longitud entre él y el punto astronómico de Punta Arenas, empezándose de inmediato las observaciones de latitud. Desde allí se haría triangulación hasta Monte Aymond, ligándola con la que se traía de Punta Dungeness. Se realizaría una segunda determinación de latitud cercana al punto estimado de situación del paralelo 52 y obtenida de ella la posición exacta del paralelo se realizaría la triangulación final desde Monte Aymond, para determinar el punto de intersección del meridiano 70 con el paralelo 52; operaciones todas que se fueron realizando gradualmente unas y en algunas partes las dos al mismo tiempo.

Para la diferencia de longitud, transporte del tiempo, utilizamos la “*Uruguay*”, trabajando con Pérez Gacitúa en la misma forma como lo hicimos para Cabo Espíritu Santo. Diariamente se hacían todos los cálculos del trabajo de las triangulaciones, cam-

biando periódicamente los campamentos y efectuando el dibujo del terreno confrontando todas las operaciones que, como en Tierra del Fuego, se realizaba en el terreno por una comisión mixta de un miembro de cada subcomisión.

Sobre el mapa del terreno ya realizado, elegimos las alturas más convenientes para la situación de hitos cercanas a la línea recta que unía a Monte Dinero con Monte Aymond, dando principio a su construcción de inmediato. Se determinó también la posición de los hitos entre Monte Aymond y el paralelo 52, y desde este punto hacia el oeste se inició la triangulación general del terreno sobre la línea tangente al paralelo 52 en el punto de origen, para ir marcando los puntos correspondientes al apartamiento de ella del paralelo. Este procedimiento en la demarcación del paralelo 52 fue adoptado por los peritos en forma análoga al que sirvió para el trazado de su paralelo límite entre los Estados Unidos y el Canadá.

Casi todo el terreno entre el Estrecho y Río Gallegos estaba entregado a pobladores, como propietarios o arrendatarios, desde el Atlántico hasta cerca de los canales. Eran campos buenos con suficientes aguadas, alguna leña, sin ser su clima muy riguroso, salvo inviernos extraordinarios.

Las operaciones de posiciones geográficas, triangulación y levantamiento de planos se realizaron normalmente sin dificultades, eligiéndose de común acuerdo los puntos convenientes para la colocación de hitos desde Monte Dinero por las alturas cercanas a Bahía Posesión, las de las líneas hasta Monte Aymond y la de éste al punto de posición latitud 52 O. sud y longitud 60 O. de G.

A principios de marzo, el capitán Pérez Gacitúa tuvo que ausentarse a Punta Arenas, circunstancia que aprovechamos para dejar la triangulación en manos de los ingenieros Iturbe y Donoso Grille; yo resolví hacer un viaje de reconocimiento hasta los canales, que él no se había decidido a hacerlo antes.

Reconocimiento de la región de los canales.

Envié órdenes al comandante del "*Azopardo*" para realizar su viaje al Seno de la Última Esperanza, el que partió de Punta Arenas llevando a su bordo al capitán Everhardt; yo partí del campamento de La Picana con un equipo liviano de marcha, buenos caballos, mulas y algunos peones de campo y de monte.

De acuerdo a las informaciones que había adquirido, hice el viaje por la parte sud del valle de Río Gallegos, llegando en el día

hasta la altura de Los Morros, donde acampé cercano a la casa del poblador Clarke; allí renové mis informaciones sobre el camino a seguir; no tuve dificultad para vadear el río; pasé cerca de Los Morros (dos característicos montículos aislados de forma tronco cónica que se elevaban en la llanura del valle). Con alguna dificultad encontré cómo vadear el río Zurdo, primer afluente que caía al río Gallegos por el norte, región en que ya el bosque se densificaba bastante, ofreciendo a veces dificultades, pero pudimos salir de él y seguir viaje hacia el oeste por la Sierra del Norte, que corría de este a oeste con terreno apenas ondulado y buen camino natural, llegando al caer la tarde a su extremo vertientes oeste y noroeste, haciendo campamento a la vera del bosque y a orillas de un chorrillo. Habíamos encontrado cerca rastros de pisadas de caballo casi como un camino usual; a poco de estar, recibí la visita de un poblador que tenía casa no muy lejos de allí, el señor Moleswordt, un joven inglés culto, novicio hombre de campo, que había sido enviado a esa región por su familia para alejarlo de la vida alegre de Londres; tenía con él algún personal de compatriotas capacitados para esa clase de trabajo. Se enteró de quién era, lo que hacía y no dejó de admirar el equipo civilizado de mi campamento: carpa, mesitas de trabajo, instrumental y buenos caballos; me invitó a que visitara su casa, ofreciendo que me quedara algunos días, cosa que no acepté y agradecí, porque seguiría viaje a la mañana siguiente.

Temprano levanté campamento, pude vadear el río Turbio y ascender al extremo de otra sierrita al oeste del río; examiné desde allí el resto del camino que tendría que seguir para llegar a los canales, cuya hoya se veía bien, elevándose del otro lado de ellas las cordilleras nevadas. Se levantó viento del oeste y empezó a caer alguna nieve. Había llevado hasta allí al arriero, que era un hombre muy de campo, para mostrarle por dónde pasaríamos para llegar a la hoya donde debía estar ya el “Azopardo”, al que era necesario llegar en el día. A poco de andar encontramos otra vez rastro de caballos, casi un camino; fuimos pasando quebradas y sierritas, y al anochecer llegábamos a la última altura, desde donde pudimos ver las aguas de los canales. Encontramos la senda verdadera, que nos llevó a la casa del señor Von Hyndens, el pariente y socio del capitán Everhardt, camino realizado con bastante trabajo y molestias, pero que nos resultó completamente bien; a la mañana siguiente desembarcó el comandante, quien me informó de su viaje, e iniciamos inmediatamente el estudio de lo que haríamos allí.

El Paralelo 52 - Los canales y la Cordillera.

En su viaje, al finalizar la navegación del Estrecho, el comandante Mascarello encontró al navegante solitario capitán Slocum en su embarcación en viaje alrededor del mundo, y a su pedido lo remolcó hasta fuera del Estrecho, pues él estaba temeroso por algunos encuentros que había tenido con los indios alacaluf; en los canales pudo navegar sin inconvenientes utilizando cartas y derroteros de la época, que contenían suficientes noticias sobre ellos para un marino experto y en la cual comandantes y oficiales del “*Azopardo*” tenían ya bastante experiencia. El único punto difícil para llegar al seno de la Última Esperanza era la angostura Kirke, pasaje estrecho que dificultaba la subida de las mareas crecientes, en el que dominaba la corriente de bajante; sólo había media hora o una hora de corriente entrante en el último momento de la pleamar, la que se convertía en un torrente en el resto del tiempo de la bajante. En esos parajes, a medio canal en general se podía navegar bien, en las puntas estaban bien marcadas las restingas y los cachiyuyos indicaban los lugares de bajo fondo.

En horas de la tarde fuimos a fondear cercano a la angostura, para utilizar la hora conveniente de la marea al día siguiente, lo que realizamos bien, empleando dos días en recorrer los diversos canales que existían entre las cadenas de montañas de la cordillera, cumbres cubiertas con nieves perpetuas, análogas en su configuración a la Cordillera de Sarmiento, Monte Payne, Fitz Roy y otros. El seno Obstrucción y el de la Última Esperanza, que se prolongaban en dirección general al norte, separaban las cordilleras de las tierras bajas que constituían las que Fitz Roy llamara “Llanuras de Diana”; las elevaciones de la costa oriental de esos dos canales presentaban en partes algunos montículos de 200 a 400 metros de altura, cumbres redondeadas semejantes a lomajes, costas y lomas cubiertas de espesos y enmarañados bosques. Las “Llanuras de Diana” de la carta de Fitz Roy, por las que el paralelo 52 iba a cortar los canales, eran el principio del valle de Río Gallegos y en ellas corrían aguas de varios afluentes del río, siendo los principales el Rubén, que venía del sur, y el río Turbio, del norte.

Regresados al fondeadero, al tercer día recorrí el seno de la Última Esperanza, cuya costa oriental presentaba en algunas partes pequeñas serranías en las que aparecen los afloramientos de carbón de piedra, llamados hoy del Río Turbio, y en la costa occidental, ramales de sierras notablemente más elevadas. En el extremo norte del seno, ángulo del lado este, al pie del Monte Prat,

cae un río de relativa importancia que recorrí durante varias horas en una lancha a remos, observando por sus características que debía ser el desagüe de algunos lagos, que después constaté era el lago Maravilla, situado en la región lacustre de la precordillera oriental. Como yo iba a recorrer por tierra esa región, a cierta altura dejé el reconocimiento, regresando a bordo y a la noche volvimos al fondeadero. Empléé allí un día más recorriendo por tierra las sierras existentes (sierra Dorotea), la gruta del Mylodon, llamada así por la existencia de los restos de esqueletos que se conservan hoy en el Museo de La Plata. En estos reconocimientos utilizaba el instrumental usual de a bordo, brújulas y el foto-teodolito, que me permitió tomar bastantes vistas con la indicación de ángulos horizontales o verticales, o simplemente las anotaciones angulares como un teodolito común.

El capitán Everhardt me había acompañado en las excursiones en el buque y en tierra, suministrándome bastantes informes sobre la región lacustre y la inmediata al seno de la Última Esperanza, en la que ya existían algunos pobladores. Como retribución de atenciones, autoricé al comandante del "*Azopardo*" a que llevara hasta Punta Arenas la lana de ovejas que esos pobladores tenían en el puerto, de la última esquila, con la que el buque partiría para Punta Arenas cuando estuviera listo.

Yo continué recorriendo a caballo los ramales de sierras hacia el norte y nordeste, los que a poca distancia se convertían en campos ondulados, en los que se encontraban corrientes de agua que caían de afluentes del río Gallegos; otros más al nordeste hacia la punta del Coyle, y hacia el noroeste y al oeste, la cuenca lacustre del lago Maravillas. Quedé un día en casa de un poblador a orillas del arroyo Guillemos; hice una ascensión al monte Torre, parte a caballo y parte a pie, hasta un cierto punto y altura del lado norte más arriba del límite de los bosques, donde pude hacer estación de teodolito, sacar fotografías y tomar ángulos que abarcaban del lado del oeste por encima de la boya del lago Maravilla, las cumbres nevadas del monte Payne y su continuación como componentes hacia el norte de la gran Cordillera de los Andes. A la distancia, hacia el norte, se mostraba bien definido el ramal de sierras de los Baguales, aparentemente en dirección al este, perpendicular a la línea de la cordillera que terminaba a poca distancia hacia el este en los campos ondulados que he mencionado, completando más tarde en la casa del colono las informaciones sobre los diversos arroyos o cursos de agua que existían en los alrededores; constaté que allí se realizaba la división continental de las

aguas: algunos corrían hacia la cuenca del lago Maravillas, otros a los afluentes del río Gallegos y los del nordeste hacia la cuenca del Coyle. Un día después emprendí mi viaje de regreso hacia el sur; llegué por el norte a la sierra de La Torre, el camino de Los Morros, el vado del río Gallegos y por el lado sur de su valle volví al nuevo campamento de mi comisión, ubicado a orillas del río Gallegos Chico.

Había podido verificar personalmente, confirmando los informes que diera al doctor Quirno Costa en correspondencia personal y los que suministré en el acuerdo de ministros cuando se redactaban los términos del protocolo del 1° de mayo de 1893. El informe de ese reconocimiento lo entregué, a mi regreso a Buenos Aires, a la Comisión de Límites, cuando dejé el servicio en la comisión para embarcarme en el crucero "*9 de Julio*".

La línea límite demarcada.

A mi regreso de los canales examinamos con Pérez Gacitúa el trabajo realizado, resolviendo dar por terminados los de ese año en el hito N° 16, en el paralelo 52° y a 70° 15' 03" O. de G.; suscribiendo las actas correspondientes a los hitos erigidos: el N° 1, Punta Dungeness, latitud 52° 23' 10", longitud 68° 25' 26"; Monte Dinero, hito 4, latitud 52° 19' 28" y longitud 68° 34' 44"; Monte Aymond, hito N° 13, latitud 52° 09' 04" y longitud 69° 29' 28", y la posición de los hitos intermedios; hito N° 18, latitud 52° 00' 00", longitud 70° 00' 00", y los tres hitos restantes: latitud 52° 00' 00" y longitudes 70° 05' 15", 70° 07' 34" y 70° 15' 03", respectivamente, partiendo poco después las comisiones, la argentina a Río Gallegos y un grupo reducido a Punta Delgada, y la chilena hacia Punta Arenas. En esta ciudad terminamos con Pérez Gacitúa nuestros informes a los peritos y por su intermedio yo envié el mío al doctor Quirno Costa, que se encontraba en Santiago de Chile.

Durante la estadía tuve que ocuparme del aprovisionamiento del "*Azopardo*" y de proveer de combustible para este buque y la "*Uruguay*". Previo un examen de la calidad del carbón y su costo, se hizo su adquisición en la casa Stubenrauch, agente de la Compañía Británica del Pacífico y cónsul de ese país, que incluía algo para la "*Uruguay*" y el completo de la carbonera del "*Azopardo*". Nuestros transportes tenían su depósito de carbón en Ushuaia, pero para ir hasta allá y hacer la provisión, los buques emplearían cinco o seis días entre ida y vuelta y además se causaría una disminución del stock.

En Punta Arenas.

En Punta Arenas habían ocurrido algunas novedades: estaba como gobernador el capitán de navío Manuel Señoret; el gobierno hacía construir el faro de Evangelistas, en la boca occidental del estrecho, otras luces en la parte oeste del estrecho y colocación de boyas en la rama hacia el Atlántico; se anunciaba la próxima designación de un gobernador marítimo, del mismo carácter que el de otros puertos chilenos y a cargo de oficiales de la armada.

En la ciudad se iniciaba la construcción de algunas casas de material, como el Palacio de Gobierno y algunas viviendas importantes de familias arraigadas, iniciándose también mejoras en la pavimentación de algunas calles, ornamentación de la plaza pública, construcción de un nuevo muelle mejor equipado con prolongación hacia aguas más hondas que el anterior. El aspecto de la ciudad iba cambiando: era el centro de aprovisionamiento de los pobladores de la región del sud y el movimiento de buques iba continuamente en aumento, existiendo completa seguridad de aprovisionamiento para la población y los buques de escala.

El gobernador, capitán Señoret, me ofreció una comida íntima de despedida, a la que asistieron algunos funcionarios, los marinos y algunos civiles, amigable demostración que conmemoraba los acuerdos y progresos que se iban realizando por las Quintas subcomisiones en Tierra del Fuego y la región patagónica.

La “*Uruguay*”, al mando del capitán de fragata Darío Saráchaga, quedó esperando órdenes del Ministerio de Marina; había corrido la voz en esos días que vendría al estrecho un crucero moderno de 2.000 toneladas en reemplazo de la “*Magallanes*”, y convenía que quedara nuestro buque algún tiempo allí. Partí con el “*Azopardo*” con destino a Río Grande, recogí en Punta Delgada un grupo de personal y elementos que mandara de Gallegos Chico y llegué sin novedad a la boca del río, fondeando muy cerca de la entrada poco antes de la hora de la marea baja.

Trabajos complementarios de Tierra del Fuego.

Nos habíamos aproximado con sumo cuidado hasta muy cerca de las restingas, donde fondeamos, enviando dos lanchas con oficiales a examinar el paso de la barra y las condiciones del fondeadero, lo que realizaron en muy buenas condiciones, trayendo informaciones dadas por el jefe de la misión salesiana; marcaron el canal con dos boyarines, quedaba un paso franco con sólo 7 pies de agua en la marea baja, que se realizaba en esos momentos, pero la marea subía más de 30 pies. Examinadas las condiciones que

se presentaban y los informes traídos por los oficiales, resolvimos con el comandante entrar al puerto cuando la marea hubo subido 15 pies, encontrando en la entrada más de 20; al virar un poco adentro de las boyas, pasada la boca de la restinga, se sintió un breve arrastrón del fondo del buque a la altura del pañol de proa y, al fondear media milla más adelante, se comprobó la entrada violenta de agua a ese pañol, la que poco después pasaba a los pañoles vecinos y empezaba a penetrar en las carboneras. El buque no tenía doble fondo y podría presentar el asunto graves consecuencias, por lo que resolvimos atracarlo a la playa de la orilla, que se había visto pareja y con pendiente regular; el buque quedó asentado en ella y amarrado a la costa algo antes de la pleamar. Poco después de medianoche el agua entraba al departamento de las calderas por filtraciones y fallas de los mamparos.

Como a las 3 de la mañana el buque quedó en seco en la baja mar, pudiéndose reconocer la avería, que era pequeña en sí, pero que resultaba grave por el mal estado de la parte inferior de sus mamparos, notando además que el tiempo en que el buque estaba en seco la pequeñez de la avería no permitiría desagotar el barco. De esas condiciones resultaba que no se podía trabajar en seco en la reparación sino por poco más de una hora en cada marea; que durante la bajamar el buque no alcanzaba a desaguar el agua que había entrado; que aunque el rumbo era pequeño, el mal estado de la plancha exigía mayor superficie a reparar; además, el agua que entraba en cada marea iba en aumento y en la posición que estaba el “Azopardo” en la playa de la boca del río, en la pleamar quedaba expuesto a la mar si soplaban vientos de afuera. Por ello, había que realizar una reparación provisoria en el más breve tiempo posible, para llevar el buque algo más adentro en la primer vuelta del río, donde se pudiera trabajar en la reparación final con seguridad y tranquilidad; había a bordo elementos para hacer la reparación, oficiales maquinistas y personal subalterno para la obra mecánica.

El comando y oficiales ejecutaron en buena forma todo lo que requerían las operaciones marineras y ante la amenaza de peligros mayores fue necesario desalojar por completo el buque de la comisión y tripulación, que se instalaron en campamento en tierra. Como el buque estaba amarrado de popa y proa a menos de 100 metros de la orilla, se pudo desembarcar con éxito, durante el primer día del accidente, todos los víveres y elementos que pudieran averiarse a bordo por el agua, que al tercer día sobrepasó la altura de la cubierta inferior. En el momento conveniente se

fueron abriendo los ojos de buey y los diversos medios para dejar libre entrada y salida al agua, para poder así aplicar en el rumba en marea baja una plancha preparada con la forma del buque para halarla desde arriba por el interior con un cable de alambre pasado por la avería y enganchado a un cáncamo arreglado en la plancha. Maniobrado desde cubierta cuando la marea que subía disminuía la fuerza del agua que salía de adentro, se evitó nueva entrada de agua y el buque comenzó a flotar, siendo llevado algo más arriba, donde, con mayor espacio y tiempo en seco, se logró desagotarlo por completo y ajustar de nuevo en su sitio la tapa provisoria preparada. Así se pudo después arreglar todo, limpiar la máquina, encender los fuegos de nuevo y llevar el buque a la playa de arena del interior del río, para completar la reparación.

Estas operaciones se realizaron en un par de semanas, durante las cuales el personal de la comisión de límites y los oficiales hicieron el levantamiento del puerto desde trozos de mar de la costa norte, al norte y sur de la boca y hacia el interior del río hasta donde llegaban las mareas; además, levantamiento rápido del curso del río hasta el punto en que lo levantara la comisión de límites desde el trabajo de la demarcación. También se completaron las líneas divisorias de lotes de la mensura que se había realizado en la temporada anterior.

A causa de los inconvenientes propios de las reparaciones y de las mareas, el "*Azopardo*" recién quedó listo a fines de junio; efectuamos en él nuestro viaje de regreso al Río de la Plata, amarrando en el puerto del Riachuelo el 8 de julio.

La misión salesiana.

Hacia cuatro años que los salesianos habían establecido esa misión en la boca del río; construyeron sus casillas de madera y planchas de zinc de muy buenas condiciones y relativamente confortables. Esta obra la dirigió el Padre Beauvoir con algunos ayudantes, varias hermanas, obreros y peones con elementos como para bastarse a sí mismos. Goletas costeras le llevaron elementos y víveres desde el Río de la Plata, Punta Arenas y más adelante nuestros transportes; nunca le faltaron recursos. Los salesianos crearon la misión al fracasar la de la isla Dawson, en el estrecho, y cuando el accidente del "*Azopardo*" tenían allí una treintena de muchachos y niños, varones y mujeres menores de 15 años, que cuidaban muy bien y les civilizaban, mientras que sus familiares continuaban su primitiva vida nómada, cubiertos con cueros de guanaco. Ocasionalmente solían llegar algunos de éstos, pero en

la misión siempre les limitaron la duración de las visitas. Estos indios onas vivían en la región sudeste de la Tierra del Fuego, entre el río Grande y el lago Fagnano, extendiéndose hasta puerto Harbeton, en el canal Beagle y algunos puertos de la costa del Atlántico, desde Río Grande hasta Bahía Buen Suceso. En alguna época el personal de esta subprefectura que vivía allí con sus familias, pasaron algunas inquietudes por temor a ataques de estos indios, que iban a pedir víveres, algunas veces en forma un tanto amenazante. Un grupo de estos indios, en el año 1894 había dado muerte a dos peones de la comisión de límites, que con dos o tres mineros habían ido hasta cabo San Pablo buscando oro en las playas; fue un ataque por sorpresa con piedras y palos, después de haber estado varios días en amistosas relaciones alrededor de los fogones.

El Padre Beauvoir, las hermanas y sus acompañantes tuvieron toda clase de atenciones con los náufragos del "*Azopardo*"; cuando fue necesario, nos proveyeron víveres que les abonamos o repusimos oportunamente, y continuamente nuestro personal proveía de carne de guanaco para todos y, además, productos de la pesca y mariscos. La obra de la misión salesiana en Río Grande fue buena y útil.

Llegada de la 5^o Subcomisión a Buenos Aires - Presentaciones oficiales.

Terminados los festejos patrios del 9 de Julio, hice mi presentación al doctor Quirno Costa, que todavía presidía la comisión, aunque ya se designaba para sucederle como perito al señor Francisco Moreno, y le entregué la documentación que traía; con el doctor Quirno Costa visité al ministro de Relaciones Exteriores, doctor Alcorta. En esa reunión se habló de los trabajos de demarcación realizados, de los estudios hechos en los canales y región del paralelo 52° y de los problemas que debían resolverse al aproximarse la línea límite a los canales, en cuyos asuntos intervino el personal de la Quinta Subcomisión que reemplazó al que yo presideira. En esa ocasión, ambos me informaron que se repararía la omisión de no haberme ascendido el año anterior (septiembre 30 de 1895), lo que se realizó por un decreto especial del superior gobierno el día 16 de ese mes.

En Marina informé al señor ministro, ingeniero Villanueva, además de lo pertinente a la Armada y buques a mis órdenes, de los trabajos de la comisión, en cuyos informes se interesó bastante, tanto por su profesión de ingeniero como por su calidad de

hombre de gobierno, confirmándome la noticia del decreto de mi ascenso. Tanto al señor ministro como al jefe del Estado Mayor de Marina informé sobre los servicios prestados por el “Azopardo” y lo referente al accidente de navegación en Río Grande, ponderándole el buen desempeño de su comalido y oficialidad durante el tiempo que había estado a mis órdenes. El parte oficial sobre el accidente, en el que asumía parte de responsabilidad a la par del comando del buque, fue aprobado sin dar lugar a ninguna investigación.

Dotación del transporte “Azopardo” durante los años 1895 y 1896.

Destiqué en mis partes al Ministerio de Marina el buen desempeño del comando y oficialidad del transporte y cómo el personal de máquinas había ejecutado las reparaciones con los medios de a bordo, de las averías sufridas en el paso Chico del Breknok y en la entrada a Río Grande. Destiqué asimismo la práctica continua de navegación realizada por los canales, con las cartas marinas o sin ellas donde no las había, y el conocimiento completo de la región, como así el levantamiento del lago Fagnano y de la zona de la boca del Río Grande, y la colaboración de casi todos los oficiales en los trabajos de la comisión y en la mensura de los terrenos de la isla.

DOTACIÓN DEL TRANSPORTE “AZOPARDO”

Año 1895

Teniente de fragata	José M. Mascarello
Alferez de navío.....	Alfredo Malbrán
Alferez de navío.....	Guillermo J. Brown
Alferez de fragata.....	Enrique G. Fliess
Guardiamarina.....	Horacio Ballvé
Guardiamarina.....	Arturo Celery
Guardiamarina.....	Ricardo Ugarriza
Cirujano de 2ª.....	Joaquín Corvalán
Comisario de 2ª	Gotardo Cinollo
Maquinista de 1ª	Guillermo Udy
Maquinista de 3ª	Natalio Ageno

Año 1896

Teniente de fragata	José M. Mascarello
Teniente de fragata	Ernesto Anabia
Alferez de fragata.....	Ricardo Ugarriza
Alferez de fragata.....	Francisco E. Borges
Guardiamarina.....	Horacio Ballvé
Guardiamarina.....	Arturo Celery
Cirujano de 2ª.....	Joaquín Corvalán
Comisario de 2ª	Gotardo Cinollo
Maquinista de 1ª	Guillermo Udy
Maquinista de 3ª	Natalio Ageno

Mi reintegro al servicio de la Armada.

El doctor Quirno Costa había regresado a Buenos Aires llamado por el gobierno, que lo incorporó (julio 21) al gabinete, como ministro del Interior. Se vivía en esos momentos en plena actividad política: proyecto de reforma de la Constitución para crear los nuevos ministerios de Marina, Agricultura y Obras Públicas, e iniciación de la campaña electoral de los partidos políticos, con motivo de la elección presidencial para el período siguiente.

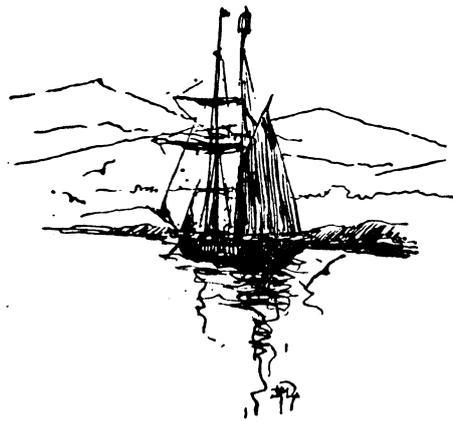
Se había hecho público que, independientemente de las tareas de demarcación realizadas de común acuerdo entre las subcomisiones y las aclaraciones al Tratado de los protocolos del 93, subsistía en Chile la tendencia a interpretar o imponer su punto de vista en la división continental de las aguas, existiendo informaciones abundantes sobre los preparativos militares de Chile y de sus nuevas construcciones navales. En nuestro ejército se activaba la instrucción de la guardia nacional, renovando la calidad del armamento, y en la Armada se había iniciado la construcción del puerto militar, progresando las gestiones de adquisición de los cruceros acorazados en Italia, lo que obligaba a preparar sus dotaciones con la organización de dos divisiones de instrucción, poniendo en armamento a ese efecto todos los buques disponibles, la primera en Puerto Belgrano y la segunda en el Río de la Plata.

Poco después de mi ascenso me nombraron segundo comandante del crucero “*9 de Julio*”, buque jefe de la segunda división, cuyo comandante, el capitán de navío Atilio Barilari, era su jefe, teniendo como jefe de Estado Mayor al capitán de fragata O. Betbeder. Esta división, con asiento local en el Río de la Plata, recibió instrucciones especiales de extender su navegación hasta las costas del Brasil y llegar a Río de Janeiro en una visita de cortesía al país vecino, que resultó realmente un acto de política internacional de acercamiento de las dos marinas sudamericanas del Atlántico. En Río, nuestra división fue recibida con gran satisfacción por el gobierno y el pueblo fluminense.

Por esa época estaba ya en construcción la fragata “*Presidente Sarmiento*” en los astilleros Laird, en Inglaterra, contrato realizado por el capitán de navío Domecq García, quien al poco tiempo pasó a Italia a hacerse cargo del comando del crucero acorazado “*Garibaldi*”. El contrato de adquisición de este buque fue realizado por el comodoro Martín Rivadavia, que continuó allí como jefe de la comisión naval, terminando las negociaciones de

compra de los cruceros acorazados “*San Martín*” y “*Belgrano*”, que construía la Casa Orlando, en Livorno.

Mientras las dos divisiones de instrucción desarrollaban sus actividades preparando mayor número de personal, las intendencias militares, creadas en 1895, llenaban su misión completando talleres y la de la Armada la organización de depósitos de combustibles, en cuyas tareas el presidente de la República, doctor José Evaristo Uriburu y sus ministros, procuraron resolver todas las dificultades, especialmente el punto presupuestivo y financiero del país, que vencieron a pesar de las dificultades que había. Aparecían las divergencias en las comisiones de límites con Chile, pero el Congreso en sus dos ramas, la prensa diaria y la opinión pública y general, prestaban su apoyo al gobierno que estaba demostrando previsión, actividad y energía en todos sus actos.



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

La oceanografía y su utilización para fines militares

Por el Teniente de Fragata Alberto O. Casellas

El desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, y el desarrollo armamentista de las grandes potencias durante los actuales tiempos, han demostrado con ejemplos indiscutibles que el alcance de una victoria no se logra únicamente por el esfuerzo físico de una comunidad, sino por la combinación de dicho esfuerzo con el dominio de ciertas y determinadas ciencias, que no sólo facilitan el desarrollo de un plan previamente trazado, sino que en la mayoría de los casos es lo único que lo hace factible.

Entre las ciencias de referencia, la oceanografía ocupa un lugar preponderante, habiendo dado cuenta de su utilidad durante los desembarcos llevados a cabo por las fuerzas aliadas en la última guerra mundial, en las playas de Europa, como asimismo en un sinnúmero de operaciones navales cuya narración y enumeración no constituyen el tópico de este artículo.

El conocimiento de esta ciencia por el oficial de marina responde solamente al siguiente fin: “Estar capacitado para determinar la influencia del teatro de operaciones, en su aspecto oceanográfico, sobre las operaciones navales.”

La importancia de lo expuesto no necesita ser recalcada, ya que es indudable que si el medio donde se desarrollan las operaciones navales es el mar, ese mar debe ser conocido al detalle, para facilitar y hacer posible el desarrollo de tales operaciones.

Vastas son las aplicaciones de la oceanografía, pudiéndose nombrar las comerciales, náuticas, meteorológicas, turísticas, etc., pero entre todas ellas una es la que adquiere mayor relieve, dado que se refiere a las actividades propias de nuestra profesión, y ésta es: la aplicación militar.

APLICACIONES MILITARES

1. Conocimiento de las corrientes marinas.
2. Acción de las corrientes sobre los campos minados.
3. Batitermografía.
4. Calidad del fondo y sedimentación.
5. Acción destructiva de los organismos naturales.
6. Acción del mar como energía.
7. Bio-luminiscencia.
8. Obras portuarias y bases navales.
9. Operaciones de desembarco.
10. Apoyo a la meteorología.
11. Apoyo a la navegación.
12. Condiciones de la propagación del sonido bajo el agua.
13. Determinación de las diferentes condiciones del mar en las áreas marítimas estratégicas.
14. Condiciones oceanográficas de las costas para la preparación de operaciones anfibas en puertos enemigos, y de defensa en los propios.
15. Condiciones de los regímenes de olas para la acción de los hidroaviones.
16. Condiciones naturales para el establecimiento de campos minados.
17. Selección de rutas de convoyes.
18. Difusión y absorción en el agua de sustancias radiactivas.

Muchas de las aplicaciones nombradas guardan entre sí estrecha relación, por lo cual a continuación serán tratadas en forma general aquellas que se reconocen como más importantes y que involucran en su estudio a las restantes.

La enumeración de las diferentes aplicaciones militares habla por sí sola de la importancia fundamental de la oceanografía, llamando a la realidad, y demostrando que es imposible abocarse a la solución de los problemas táctico-estratégicos que se le presentan a una fuerza naval moderna, si no se tiene conocimiento pleno de lo que pasa en el medio sobre el cual se desplazan los buques de la citada fuerza.

Hay que saber leer el mar; es sumamente difícil planear una operación antisubmarina cuando se desconocen las condiciones ba-

titermográficas de las zonas a operar, y lo que es más importante, las causas que las producen. Es poco factible realizar con éxito una operación de desembarco, cuando se ignora el período de ola necesario para lograr un perfecto embicado, y no perder los hombres y las unidades confiadas a la responsabilidad y pericia del que las comanda. Se hace costoso llegar a la eficiencia total en el comando de un buque, cuando no se sabe interpretar la atmósfera y el mar, que con sus fenómenos meteoro-oceanográficos pueden dar por tierra con la misión encomendada o, lo que es peor, dar lugar a un siniestro marítimo de consecuencias fatales no sólo para el buque comandado, sino para los fines de la fuerza naval de la cual se forma parte.

Coronel, la batalla del Atlántico, Midway, etc., se apoyaron en pilares meteoro-oceanográficos, que sostuvieron a quien fue más capaz de manejarlos.

El táctico-estratega en el mar no es una mente privilegiada, sino un conocedor nato del teatro de operaciones en que actúa, y ese teatro es el mar; de él nacen sus decisiones, y sobre él o bajo él puede quedar todo el poder naval de una nación, si tales decisiones fueron bien o mal tomadas.

Con lo expuesto no se quiere fijar un determinismo geográfico en las posibilidades de éxito o fracaso de una operación naval, pero sí se deja sentado que ese factor geográfico debe ser considerado como muy importante dentro de las posibilidades de éxito o fracaso enunciadas.

Visto en rasgos generales la razón de ser y la importancia de la oceanografía dentro de los planes de una marina de guerra, se pasará a analizar los diferentes tópicos que tal ciencia estudia y sus aplicaciones militares.

a) Conocimiento de las corrientes marinas

Uno de los principales objetivos de la oceanografía física lo constituye el establecimiento exacto de la dirección y magnitud de las corrientes.

El marino deberá tener en cuenta tales conocimientos, a fin de determinar qué puede esperar del medio sobre el cual desplaza su buque, y deberá recordar que el navegar sobre corrientes favorables le permitirá obtener velocidades mayores, y por lo tanto, llegar a alcanzar más rápido el logro de sus objetivos: incorporación a su fuerza de tareas, llegada al teatro de operaciones, etc.

Referente a nuestro litoral en particular, se tiene que él se

encuentra bañado por dos corrientes principales, de características completamente diferentes.

La primera, llamada corriente de Malvinas, de dirección aproximada SSE-NNW, caracterizada por aguas templadas frías. La segunda es la corriente de Brasil, desviación de la corriente sur-ecuatorial, y cuyo límite sur es aún desconocido, aunque se estima que alcanza límites mayores de los 42° 30' de latitud Sur. Su dirección aproximada es N-S, abriéndose un poco hacia el E frente a la boca del Río de la Plata, para dirigirse luego hacia el SSE, virando después hacia el E en las proximidades de la latitud mencionada. Sus aguas son templadas cálidas.

b) Acción de las corrientes sobre los campos minados

La perfecta ubicación de un campo minado es prácticamente imposible si no se tiene un perfecto conocimiento de las corrientes imperantes en la zona.

Se han dado casos de barreras de minas defensivas, sometidas a la acción de corrientes de intensidad desconocida, que produjeron fuertes inclinaciones del orinque, quedando las “envueltas” por debajo de las profundidades requeridas para ser tocadas por los buques enemigos de acuerdo a los calados preestablecidos.

Desde el punto de vista ofensivo, es imprescindible saber, al lanzar las minas a la deriva, el trayecto a seguir de acuerdo a la dirección de las corrientes, a fin de que cumplan el objetivo para el cual fueron lanzadas.

Por otro lado, no basta el conocimiento de la dirección y magnitud de las corrientes, sino que es necesario saber qué costas baña y las características de las mismas. Durante la última guerra, Alemania comenzó a observar que cerca de sus costas se había iniciado una invasión de camalotes provenientes de una zona cuyo exacto conocimiento se tenía, y por lo cual se estaba en condiciones de afirmar que las corrientes existentes en el lugar bañaban costas donde la formación de camalotes era hartamente imposible. Se ordenó el estudio del fenómeno y se descubrió que los camalotes de referencia ocultaban minas perfectamente camufladas.

c) Batitermografía

Toda masa de agua está caracterizada por dos variables fundamentales: salinidad y temperatura.

Para el estudio de la variación de temperatura y presión se

ha creado el batitermógrafo o BT, aparato que grafica una en función de la otra.

En oceanografía se usa como unidad de presión el decibar, debido a que la presión de un decibar es encontrada a un metro de profundidad. De tal manera que puede quedar sentado el siguiente axioma: “La profundidad en metros y la presión en decibares está expresada por el mismo valor numérico”. Por lo tanto, al dar el BT la temperatura en función de la presión, está indicando cómo varía dicha temperatura en función de la profundidad.

¿Para qué es necesaria dicha graficación? La variación térmica por debajo de la superficie produce desviaciones de las ondas sonoras y, por lo tanto, el estudio de la temperatura y sus variaciones está íntimamente ligado al análisis de la propagación del sonido en el mar.

El problema consiste en determinar la termoclina, línea por debajo de la cual la detección de un submarino, por medio del sonar, es prácticamente imposible.

En nuestro país tales trabajos han sido comenzados, y en la actualidad forman parte de los estudios realizados por el A.R.A. “Bahía Blanca”, durante el desarrollo de las operaciones denominadas “Merluza”, las cuales fueron iniciadas por el A.R.A. “Mardryn” en el año 1954.

d) Calidad del fondo y sedimentación

El estudio de sedimentos y clase de fondo por parte de la oceanografía constituye uno de los campos de investigación de inestimable valor, tendiente a solucionar problemas diarios que pueden presentársele a una marina de guerra.

Las conclusiones obtenidas de tales estudios guardan íntima relación con el planeo de operaciones de desembarco, construcción de puertos y bases navales, instalación de campos minados y efectos sobre la propagación y reflexión del sonido.

Respecto al último punto, es necesario recordar que el fango o la arena producen efectos de absorción y distorsión que dificultan la tarea del operador sonar. La reflexión de la onda en fondos rocosos e irregulares trae aparejados problemas de difícil solución para el sonarista poco adiestrado.

En las proximidades de los bancos de coral, durante la etapa de sedimentación, se produce la adherencia de un microorganismo que causa en los equipos receptores del sonar un ruido similar a

las descargas que suelen escucharse en los receptores familiares durante los días de tormentas eléctricas.

En estos casos compete a la oceanografía confeccionar cartas y manuales que muestren, de acuerdo a los estudios realizados sobre sedimentación, qué es lo que se puede esperar en los diferentes lugares a actuar, y cómo afectarán el trabajo sonar los factores propios de la zona.

Respecto a la instalación de campos minados, hay que tener en cuenta que una barrera de minas colocadas sobre fondo fangoso resultará inocua, debido a que los muertos se hundirán y las envueltas descenderán a profundidades no efectivas.

Referente a la acción submarina, es útil recordar que durante la guerra de 1939-45, varios submarinos que se encontraban al acecho sobre fondos de fango adhesivo, se vieron en posición muy comprometida, debido a que sus propulsores y timón quedaban enterrados, y en precarias condiciones para su uso inmediato.

Durante el planeo de operaciones de desembarco, la calidad del fondo es dato sumamente importante. Hay que tener siempre presente que las formaciones de coral pueden causar heridas de consideración en los buzos autónomos que constituyen la avanzada.

e) Acción del mar como energía

La fuerza de los elementos concurrentes a la acción energética del mar durante un temporal, está fijada aún como la acción más devastadora que la naturaleza desarrolla contra el hombre.

El desconocimiento de la duración aproximada de los temporales y del período de las olas de temporal invirtieron en muchas oportunidades una acción ofensiva, haciendo que las armas empleadas contra un enemigo sirvieran en algunos casos contra los mismos que las habían creado. Tal el caso de las minas dejadas a la deriva por los alemanes en el mar del Norte; llevadas por corrientes favorables, fueron sorprendidas por un temporal, que las arrastró nuevamente hacia su lugar de origen, haciéndolas estallar contra las rocas de las costas germanas, de tal manera que produjeron una acción psicológica sobre las poblaciones costeras, las que, ante la magnitud de las detonaciones, se creyeron bombardeadas o sorprendidas por fuerzas enemigas, con el consiguiente caos que es de imaginar.

Otro de los casos que nos demuestra el inmenso daño que puede causar un mar embravecido en la acción de una fuerza naval, es el ocurrido a la Tercera Escuadra Norteamericana, que al man-

do del almirante Williams F. Halsey sufrió, en las proximidades de la isla de Luzón, un desastre de tal magnitud, que representó para la fuerza citada un golpe mayor de cuantos hubiera podido recibir en cualquier encuentro.

El sumario instruido a causa de la catástrofe dejó sentado que el desastre se debió a no haber tenido en cuenta las condiciones del mar que antecedieron al temporal, y que hubieran denotado con suficiente anterioridad la presencia de un tifón en la zona, con el agravante de que el centro y la trayectoria de aquél fueron mal determinadas.

De lo dicho se desprende que, una vez más, el escaso conocimiento de las condiciones meteorológico-oceanográficas de la zona de operaciones, fue la causa de un desastre cuya magnitud no fue infligida nunca, tal vez, por la marina imperial a la armada norteamericana.

f) Transparencia

El grado de claridad del agua es importante, por dos razones:

- a) En la guerra antisubmarina;
- b) En la observación de minas aflorantes y torpedos.

Sobre ambos, es bien reconocida la utilidad que tuvieron los aviones de observación durante la última guerra.

Para que tales aviones cumplan su objetivo con la eficiencia deseada, es necesaria la construcción de cartas divididas en zonas, con las indicaciones que sobre transparencia se hayan obtenido de cada una. La confección de tales cartas compete a la oceanografía.

g) Bio-luminiscencia

Para quienes hayan navegado por nuestro litoral, no les es desconocido el agradable aspecto que presentan las aguas del mar cuando se manifiesta el fenómeno de la fosforescencia, llamado con más exactitud: bio-luminiscencia.

Todos habrán pasado largos momentos contemplando la maravillosa estela dibujada por las toninas o los caprichosos arabescos trazados por los propulsores.

Sin embargo, tales manifestaciones de la naturaleza pueden transformarse, durante las épocas de guerra, en un problema grave y de difícil solución. En muchos casos durante la última contienda, las guardias de los buques confundieron las estelas dejadas

por peces que se desplazaban a gran velocidad, con torpedos lanzados por submarinos enemigos.

Además, hay que tener presente que toda fuerza naval que navegue en sigilosa, podrá dejar una estela que será visible desde los aviones en vuelo, aun desde varias millas a la redonda.

Ninguna de las defensas propuestas contra este fenómeno ha dado resultados óptimos, por lo cual el único medio de precaverse es el de conocer dónde un buque, un submarino, un campo minado o un equipo de demolición subacua puede ser localizado desde el aire; es decir, que lo que asume mayor importancia es conocer las características de los organismos que producen la bio-luminiscencia, estudiando durante qué estaciones y en qué regiones dichos organismos pueden causar grandes inconvenientes.

h) Obras portuarias y bases navales

Ningún puerto o base naval moderna pueden ser instalados sin el exacto conocimiento de los factores y condiciones oceanográficas de las aguas inmediatas.

Mar del Plata es un ejemplo que llama a la realidad; las condiciones imperantes en la zona hacen que las escolleras no cumplan el fin para el cual fueron construidas. Nadie ignora la fuerza con que el mar irrumpe en la zona portuaria, durante la acción de los temporales. Para evitar este inconveniente sería necesaria la instalación de rompeolas a cierta distancia de las escolleras, de tal manera de producir un efecto atenuante en la acción de las ondas, antes de su llegada a la boca del puerto. Todo esto requiere un gasto extraordinario de dinero que se pudo haber evitado, si al decidirse la construcción del puerto se hubieran realizado los estudios oceanográficos convenientes, a fin de solucionar los problemas propios de la zona.

i) Operaciones de desembarco

En todo tipo de operación de desembarco, es necesario conocer en forma detallada los siguientes datos: régimen de corriente, olas y mareas; estado de las rompientes; sedimentos; características de la playa; y biología de la zona.

Sin el pleno conocimiento de tales factores, se deberán pagar tributos de incalculable valor, como aconteció a los aliados en Dieppe, donde perdieron la vida miles de hombres, a causa de la apreciación imprecisa de ciertos fenómenos naturales que dejaron indefensas a las fuerzas de desembarco ante el fuego de los defensores.

La naturaleza de las playas dará una idea precisa de las posibilidades de embicado de BDT, BDI, lanchones, etc., utilizados para el transporte de hombres y materiales.

No se debe olvidar jamás que en las operaciones de desembarco el factor humano adquiere preponderancia suma, mayor que cualquier otro factor a tener en cuenta en cualquier caso de situación bélica. Serán los que desembarcan los encargados de formar la cabecera de playa, primer pilar para obtener el dominio de la zona invadida. No se pueden arriesgar vidas ni materiales inútilmente, por lo cual se debe tener presente que el desconocimiento del fondo puede traer aparejado varaduras que dejen inutilizados los medios de desembarco, haciéndolos fácilmente abatibles por el fuego enemigo.

Para obviar tales inconvenientes, los Estados Unidos de Norte América crearon la Unidad Oceanográfica Militar Táctica, que se conoce como la primera organización de este tipo en la historia. La misma, mediante estudio de los diferentes factores oceanográficos de la zona a invadir, confeccionaba pronósticos en los cuales se encontraban todos los datos necesarios de que habrían de disponer los comandos operativos, no sólo los comandantes de fuerzas navales o buques independientes, sino también los comandos de las fuerzas de infantería de marina.

Entre los principales datos que contenía dicho boletín informativo se pueden citar los siguientes: pronóstico horario de las condiciones oceanográficas probables que podrían encontrar las fuerzas de asalto a lo largo de las playas señaladas como objetivos, diagramas de iluminación-mareas, clases de sedimentos, materiales constituyentes de las playas y cuáles podían ser utilizados para la construcción de caminos que permitieran el traslado de la artillería pesada desembarcada, etc. Aparte y también en forma horaria, se daban informes sobre los siguientes datos: altura de las rompientes, período de las olas, profundidad del agua en el lugar de la rompiente, número de líneas de rompientes, distancia desde la rompiente hasta la playa, relación entre la altura de rompiente y el calado de las embarcaciones de desembarco, período y altura de la ola entre la línea de espera y la playa, altura y período de las olas en los lugares en que los BDT debían transbordar al personal y material a las lanchas de desembarco, dirección y velocidad de las corrientes superficiales, deriva estimada de las lanchas entre la línea de espera y la playa, grado de luminosidad solar, temperatura del aire, distancia entre la zona de varado y la pro-

tección más próxima, y la profundidad del agua sobre las defensas enemigas.

Bien se sabe que las operaciones de mayor envergadura durante la última guerra fueron las llamadas “operaciones combinadas”, en las cuales actuaban en conjunto la aeronáutica, el ejército y la marina bajo un comando unificado. Dado que dichas operaciones tuvieron lugar, en la mayoría de los casos, contra áreas costeras enemigas, cupo a la oceanografía jugar un rol preponderante, y la ejecución de las operaciones de referencia resultó mucho más fácil cuando los comandantes de las unidades individuales estuvieron familiarizados con esta ciencia.

La rápida evolución de las operaciones anfibas dio lugar a bruscos cambios en los principios tácticos, no permitiendo la aplicación rígida de una ciencia que por desgracia muy pocos oficiales conocían; el resultado de ello fue que los comandos en áreas costeras tuvieron que afrontar problemas oceanográficos que en la mayoría de los casos no sólo no pudieron solucionar, sino que frecuentemente no pudieron ni siquiera llegar a formular.

j) Ayuda a la navegación

La oceanografía, con sus estudios sobre las corrientes marinas, las variaciones térmicas en las proximidades de agua por donde navegan los témpanos a la deriva, los advenimientos de aguas frías de fondo, etc., está en condiciones de brindar un valioso apoyo a la navegación y, por ende, a toda fuerza naval que surque cualquier mar.

Mediante tales estudios puede fijar la ruta más conveniente a seguir, a fin de evitar zonas de témpanos o bancos de niebla, que aún con el advenimiento del radar, continúan siendo una preocupación para el navegante.

EL FUTURO DE LA OCEANOGRAFÍA MILITAR

Durante las épocas de paz, los estudios científicos militares para obtener las contramedidas a tomar en la utilización de las armas de una guerra moderna, decidirán sin duda el destino de cualquier nación.

La ciencia moderna aplicada a los nuevos instrumentos bélicos, y su superioridad con respecto a teorías tácticas preestablecidas, ha sido demostrada en forma hartó suficiente durante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial. Poco es el esfuerzo que

hay que realizar, para darse cuenta de la necesidad que tiene cualquier país de mantener y aumentar el desarrollo científico militar.

La oceanografía encara el estudio de todos los océanos de la tierra; una rama de esta ciencia, la oceanografía militar, en cambio, es la que reúne el máximo de información para aplicarla posteriormente a tácticas y estrategias militares, constituyéndose por tal razón en un medio de investigación estrechamente unido al desarrollo presente y futuro del poder naval.

A tal efecto, no solamente debe una marina moderna contar con un cierto número de oficiales íntimamente familiarizados con esta ciencia, sino que es imprescindible necesario que todos los oficiales orientados en otras ramas posean un cúmulo de conocimientos elementales que en ningún caso es dable ignorar.

No es posible esperar hasta el último momento para organizar y estudiar los problemas de índole oceanográfica, debido a que la mayoría de ellos exige largos y tediosos estudios.

Mirando el futuro, se deben aprovechar todas las oportunidades que brinda el mar para su observación y estudio, a fin de que el conocimiento de los misterios que atesora sirva a todos los oficiales para cumplir con mayor eficiencia las tareas que requiere el servicio naval.

BIBLIOGRAFÍA

- R. D. RUSSELL: *Applications of sedimentation to navals problems.*
- KIELHORN: *Oceanografía biológica militar.*
- H. R. SEIWELL: *Military oceanography in tactical operations of world war II.*
- CONTRAALMIRANTE R. PANZARINI: Artículos editados en los Boletines del Centro Naval.

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 %

Sobre un empleo de la estabilidad dinámica a bordo

Por el Capitán de Corbeta Ingeniero Naval Guillermo Escalante

En el curso de control de averías que se dicta en nuestros centros de adiestramiento y en los del extranjero, el capítulo de estabilidad está destinado a formar, por un lado, al oficial de estabilidad que es un valioso ayudante del jefe de control de averías y dar, por otro, a los oficiales comandantes ideas generales sobre el tema, que faciliten interpretar la situación de estabilidad que ha sido analizada por el control de averías, como elemento de juicio para la decisión operativa.

Los temas que se enseñan en dicho capítulo tienen los siguientes objetivos, luego de haberse aprendido las ideas fundamentales sobre la estabilidad: de los cuerpos flotantes:

- a) Saber construir rápidamente la curva de estabilidad que en cada momento tiene el buque, esté o no averiado.
- b) Saber analizar la curva mencionada.
- c) Saber opinar, en base a b), sobre las condiciones de seguridad del buque.

El punto a) se desarrolla sin dificultad, enseñando métodos simplificados que, con no más precisión que la necesaria, son rápidos y prácticos.

En el punto b) se señalan las cinco características fundamentales de la curva de estabilidad, a saber:

- 1) Altura metacéntrica.
- 2) Máximo brazo adrizante.
- 3) Ángulo correspondiente al máximo brazo adrizante.
- 4) Alcance de estabilidad.
- 5) Estabilidad dinámica.

En el punto *c)* se juzga sobre los valores del punto anterior.

Así, sobre las cuatro primeras características, se hacen consideraciones cualitativas y a veces cuantitativas, estableciendo ciertos criterios numéricos para juzgar sobre la seguridad del buque.

Referente al 5), es muy poco lo que se dice. En efecto, observando los textos extranjeros que sirven de guía a los centros, encontramos lo siguiente:

1) HANDBOOK OF DAMAGE CONTROL.

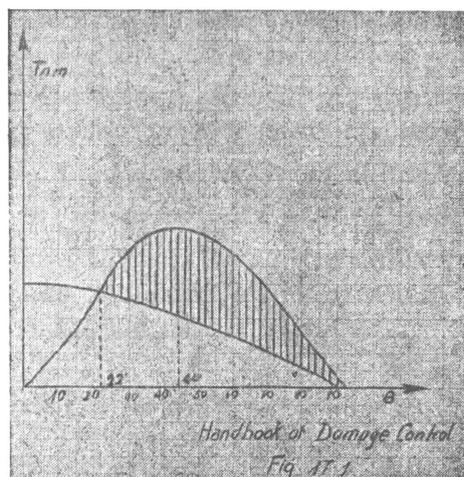
En el capítulo *Características de estabilidad*:

“...Sin embargo es más útil no obtener la estabilidad dinámica en cifras numéricas, sino más bien comparar las áreas bajo dos curvas del buque en diferentes condiciones. Tal comparación provee un medio, por ejemplo, de observar la resistencia a darse vuelta, antes y después de la avería, en términos del trabajo requerido para dar vuelta el buque. La estabilidad dinámica total es, pues, un índice de la seguridad del buque.”

En el capítulo *Estabilidad desmejorada*, sólo hace una vaga referencia, diciendo: “...Compárense las áreas de las dos curvas.” Sin señalar la menor consideración cuantitativa que dé un criterio, aunque sea aproximado.

En el capítulo *Estimación de la situación del buque averiado*, en la parte que se refiere a estabilidad transversal, dice:

“...Para visualizar la estabilidad dinámica, después que una inundación asimétrica ha escorado el buque, véase la figura 17-1. En



esta figura tenemos una curva de estabilidad, para el buque intacto, con un ángulo de máximo brazo de 44°. Sobrepuesta a ella, está una curva de los momentos debidos a un peso asimétrico. En este ejemplo, el ángulo de escora permanente, 22°, es la mitad del correspondiente a máximo brazo con buque intacto. El área sombreada representa la estabilidad dinámica residual. Debe notarse que, esta estabilidad diná-

mica residual, es mucho menos que la mitad de la estabilidad dinámica total original. Además, si la escora es debida a una inundación asimétrica, los efectos combinados de peso agregado, superficies libres y libre comunicación significarían una curva original más reducida que la del buque intacto adoptada. La estabilidad dinámica residual debida a inundación será pues aún menor que la resultante de mover un peso a la banda produciendo igual escora permanente.”

2) DAMAGE CONTROL, por Thomas J. Kelly, Captain U. S. N.

En el capítulo *Flotabilidad y estabilidad*:

“...Pero el más serio efecto de reducción de altura metacéntrica es la reducción de estabilidad dinámica.”

“...Pero la estabilidad dinámica del buque averiado ofrece mucho menos resistencia a los impulsos dinámicos del mar y del viento y entonces se reduce materialmente la chance de sobrevivir en el mar abierto.”

“...Los efectos dinámicos reducen materialmente la magnitud de la cupla estática que un buque puede aguantar y particularmente en el caso de seria avería subacua, esto puede ser determinante en la pérdida o supervivencia del buque.”

3) PRINCIPLES OF WARSHIP CONSTRUCTION AND DAMAGE CONTROL, por G. C. Manning y T. L. Schumacher, ambos Lieut. Cmmder (CC) U. S. N.

En el capítulo *Avería en el casco*:

“...Vemos así que un mar que no encierra ningún peligro para el buque intacto, puede ser causa de pérdida del mismo cuando está averiado. El buque puede ser todavía estable y con flotabilidad después de la avería, pero enteramente incapaz de navegar en alta mar debido a la reducción de estabilidad dinámica por la modificación de su curva de estabilidad; y este efecto puede producirse con la completa inundación de compartimientos, aunque esta inundación puede haber aumentado la estabilidad inicial del buque.” (Altura metacéntrica.)

Si bien es evidente que la estabilidad dinámica es una magnitud de valor excepcional para juzgar sobre la capacidad operativa del buque, ya que representa la energía escorante (mar y viento) que es capaz de absorber el buque sin darse vuelta, no se encuentran en los textos mencionados criterios guías, siendo sin embargo de la mayor utilidad poder usar esta característica de la curva de estabilidad con algún criterio cuantitativo que permita al comando estimar un comportamiento del buque en el mar.

El objeto de este artículo es señalar un método del que no se tiene conocimiento haya sido tratado en algún texto nacional o extranjero, dejando constancia que la primera idea sobre el particular le fue sugerida al suscripto por el hoy señor capitán de corbeta (T) D. Horacio Siffredi.

El método consiste en confeccionar para cada buque, por observaciones directas, una serie de gráficos polares, uno para cada velocidad (por ejemplo para 5, 10, 15, 20 y 25 nudos), con

teniendo en coordenada angular el ángulo de la proa respecto al mar, o sea:

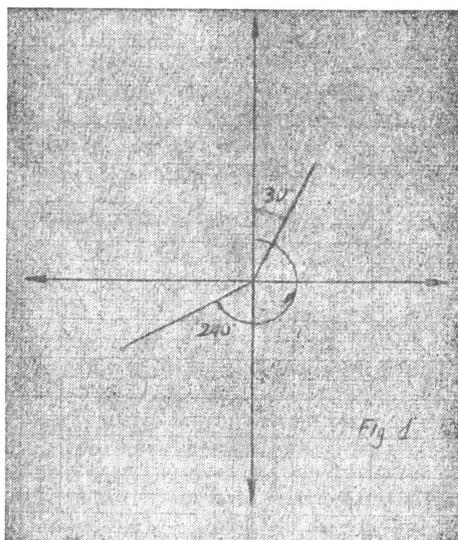
mar de proa: coordenada 0° ;

mar por el través de estribor: coordenada 90° ;

mar de popa: coordenada 180° ;

mar por el través de babor: coordenada 270° ;

y en la coordenada radial la estabilidad dinámica medida, para simplificar, en unidades de área de la curva de momentos de estabilidad.



Sobre estos diagramas polares pueden registrarse observaciones en la siguiente forma, para confeccionar los gráficos:

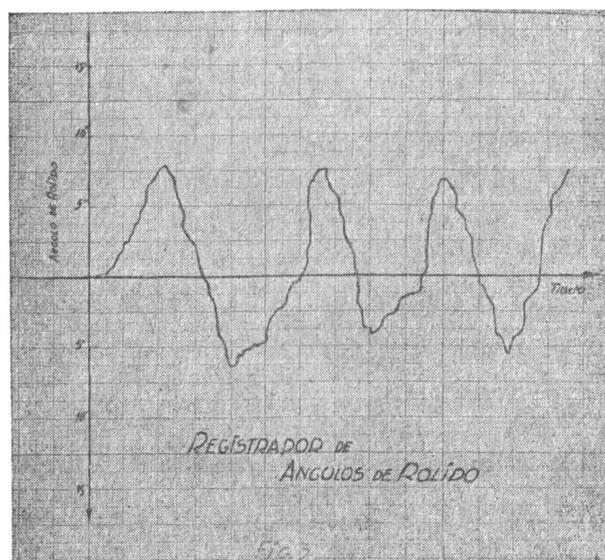
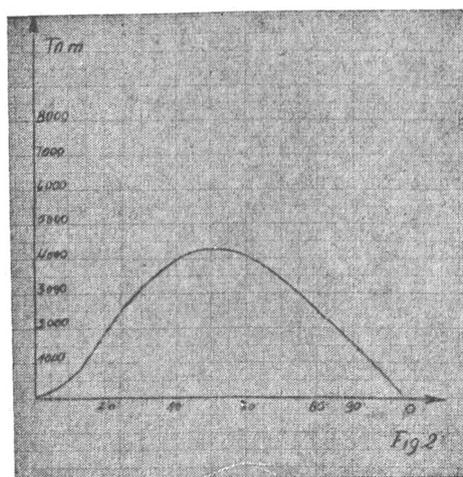
Tomemos, por ejemplo, el gráfico correspondiente a 15 nudos.

El día de la observación el buque tiene una determinada curva de estabilidad, como se indica en Fig. 2. El buque navega con mar 3 por la aleta de estribor, o sea de acuerdo con la convención ya enunciada: coordenada angular 135° .

Observando los rolidos máximos promedios o, mejor aún, registrándolos con un simple aparato que da una imagen como en Fig. 3, puede adoptarse un determinado ángulo de rolido máximo como correspondiente a esta situación, digamos 7° , el que llevado a la curva de estabilidad de ese momento representada en Fig. 2, da por resultado la Fig. 4, donde la parte sombreada representa en conveniente escala la estabilidad dinámica absorbida; pero a los efectos del presente estudio, en que sólo interesan

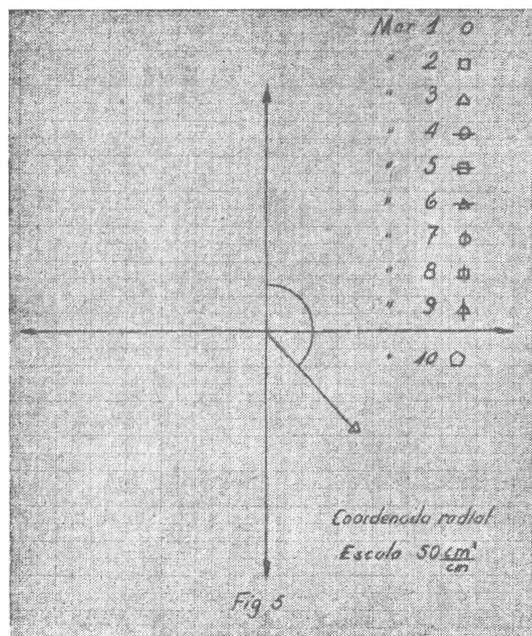
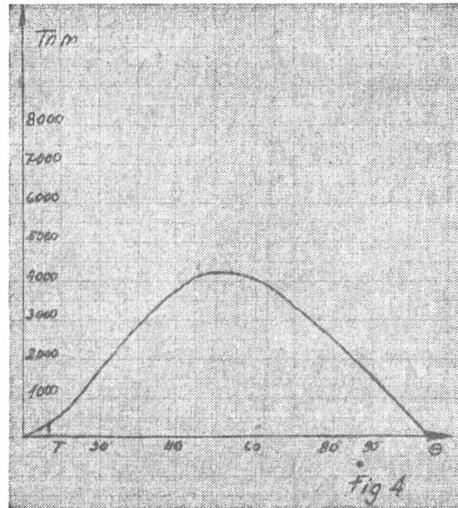
valores relativos, puede tomarse el área sombreada en cualquier unidad, basta que convencionalmente siempre se adopte la misma.

En esta forma se registra un punto que caracterizamos según la convención de Fig. 5.



Procediendo sucesivamente con distintos mares, orientados de diferentes rumbos, puede obtenerse una serie de puntos tales que, uniendo los correspondientes al mismo mar, darían curvas

que se desconocen, pero se estima serían de la forma indicada en Fig. 6, que representaría el gráfico definitivo para 15 nudos.

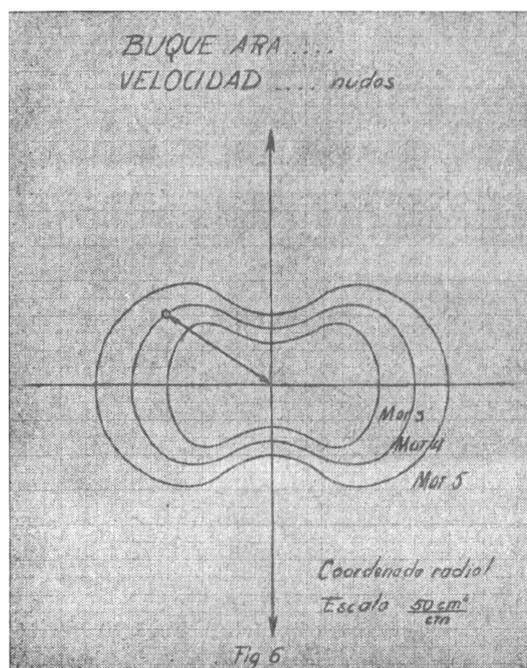


En forma similar se procedería para las otras velocidades, obteniéndose así los cinco gráficos restantes.

UTILIZACIÓN

La utilización de los gráficos se hace, siguiendo un proceso inverso, del siguiente modo:

Supongamos que el comando necesita apreciar la situación, con los siguientes datos: En una determinada situación de esta-



bilidad (buque averiado o no) que se supone dudosa en materia de seguridad, puede necesitarse navegar con cierto rumbo y velocidad y puede preverse un determinado mar, de acuerdo al pronóstico meteorológico. Adoptemos:

velocidad: 15 nudos
 mar estimado: 4
 angulación estimada: 315°

Vamos al gráfico de Fig. 6, correspondiente a 15 nudos, y entrando con la coordenada angular 315° obtenemos la coordenada radial, digamos 120 cm^2 ; con este valor vamos a la curva de estabilidad, de dudosa seguridad, que tenemos o prevemos, y podemos determinar no sólo el rolido máximo probable, sino apreciar visualmente el margen de estabilidad dinámica que nos queda.

En caso de resultar excesivo dicho rolido máximo, podrá tan-

tearse un cambio de rumbo o velocidad o bien decidir si se justifica cierto sacrificio para mejorar la estabilidad dinámica en la cantidad que un nuevo y rápido estudio señale como necesaria, con el fin último de que nuestras previsiones indiquen un margen de estabilidad que el comando adopte como aceptable, teniendo en cuenta la situación general.

Queda así expuesto un método que se considera conveniente sea experimentado, para juzgar sobre sus bondades. •

En 1954 el crucero ARA “*La Argentina*” y la fragata ARA “*Hércules*” realizaron algunas observaciones gracias al entusiasmo y deseo de investigación del personal superior de Control de Averías, y aunque las mismas fueron pocas como para sacar conclusiones definitivas, aportaron una conclusión importante: era necesario confeccionar gráficos para distintas velocidades.

CONCLUSIÓN

Se trata en este artículo de presentar un método para utilizar la estabilidad dinámica en forma cuantitativa, como un elemento de juicio más para juzgar sobre la capacidad de un determinado buque para enfrentar distintos mares, a distintos rumbos, y en distintas condiciones de estabilidad.

Para ello se ha tratado de registrar en coordenadas polares, qué estabilidad dinámica le será requerida al buque por el mar en cada caso. Con este valor puede determinarse rápidamente sobre la curva de estabilidad “actualizada” el máximo rolido probable y visualizar el margen de seguridad esperado en estabilidad dinámica.

No pretende ser este método el criterio supremo, aun en problemas exclusivamente de estabilidad, para tomar una decisión. Es simplemente un elemento de juicio más entre los muchos que puede disponer un comandante para tomar dicha decisión y se considera necesario experimentarlo en algún buque que navegue mucho (para disminuir el tiempo de ensayo), a efectos de determinar si el método de confección de gráficos que se ha indicado es factible y, además, práctico.

Ha muerto el Teniente Fausto Delgado

Por Gelf

Un señor de los mares del Sur ha partido para su última singladura.

Hace pocos días, casi octogenario, nos ha dejado, modesta, silenciosamente, como siempre fue su vida, aun en medio del eco de sus extraordinarias hazañas en el mar.

Marino, diremos mejor: marinero de alma, con todas las cualidades e impulsos del hombre de mar. Generoso y valiente sin alarde.

Figura pequeña, simpática y sencilla, atraía y era grata a todos.

Su vida tenía algo de su adversario, el mar, con quien tanto luchó y al que añoraba y quería.

Como el que va donde lo lleva el viento, el teniente Delgado seguía sus impulsos, sin pensar adonde ni por qué. De saber dónde sería su próximo puerto de llegada, hubiera perdido el placer de lo nuevo y de lo desconocido.

Escuchar las narraciones de las hazañas en el mar de Fausto Delgado, era para las mentes jóvenes ver al héroe legendario de lecturas infantiles.

Para el hombre de mar, después de conocer los mares del Sur, Tierra del Fuego, sus canales, cabo de Hornos, la salvaje isla de los Estados, la desolada isla de Año Nuevo, recorrer sus costas y verlas sembradas de restos de veleros, como muestra de lo violento de sus temporales, de sus corrientes marítimas, de traidores *tide-rip*; para esos hombres de mar, la figura del teniente Fausto Delgado se agiganta y una sensación de respeto y admiración los invade.

Se ha ido ahora para siempre, en la callada sin comentarios. Por ello este recuerdo que, más que la voz del camarada, es la del mar mismo. Como un tributo que quiera rendir en homenaje al

adversario que supo vencerlo, arrancándole sus víctimas después de luchas titánicas.

En la isla de Año Nuevo y como comandante del “*Piedrabuena*”, pasó largos años en el Sur, de 1904 a 1910, especialmente destacado en servicios de nuestra marina de guerra.

El salvamento de las tripulaciones de las fragatas “*Prusie*”, “*Swanilda*” y “*Ghisber*”, entre otras, marcan jalones de hazañas extraordinarias, por la forma de efectuarlas, por los elementos que tenía y sobre todo por el ofrecimiento de la vida en cada momento de sus hechos.

Los gobiernos de Estados Unidos, Alemania, Inglaterra y Chile supieron agradecer al marino argentino que, manteniendo la tradición de hermandad con todos los marinos del mundo, jugó continuamente su vida para salvar la de sus camaradas del mar.

Varias instituciones del país testimoniaron su admiración y homenaje al teniente Fausto Delgado.

En “*La Prensa*”, el 25 de mayo de 1908, se efectuó una ceremonia consagratoria, y el verbo de Manuel Carlés exaltó la hazaña cumplida en el escenario más hostil de nuestras costas.

El día del homenaje de “*La Prensa*” estaban en su casa Estanislao Zeballos, Rafael Peró, Luis Ortiz Basualdo, Eleodoro Lobos, Adolfo Damta, Carlos Baises, Ezequiel Paz, Reserlald, Castro Videla, Dr. Hanra, Juan P. Sáenz Valiente, Domecq García, B. Dumann, Lan, Caminos, Bárcena, Quiroga Furque y el salón colmado de damas y caballeros de nuestro mundo social, universitarios, diplomáticos y marinos.

Manuel Carlés ofreció la demostración; contestó Fausto Delgado con galanura y verbo fácil, quitando importancia al hecho y tratando de que en ese caso, el salvamento de los sobrevivientes de la fragata “*Prusie*”, se volcara la atención sobre los cuatro marineros acompañantes, que eran el cabo *Salt* y los marineros *López Guillen*, *Ferenza* y *Pasos*.

Dice el parte del comandante del “*Piedrabuena*”: “...habiendo recogido a su bordo 30 náufragos de la barca «*Indora*», que naufragó en las inmediaciones de las islas de Año Nuevo, y 11 de la barca norteamericana «*Prusie*», perdida en las proximidades de Flienders, y habiéndose perdido en el naufragio el capitán y dos tripulantes. Según comunicaciones telegráficas recibidas por los diarios, los 11 náufragos de la barca «*Prusie*» fueron salvados por el alférez Delgado, que presta sus servicios en el observatorio magnético de las islas Año Nuevo, con gran

“ peligro de su vida, pues los trasbordó hasta la isla yendo embarcado en una embarcación improvisada con cajones de envases. A ser cierta esta información, esta hazaña es digna de figurar entre las más atrevidas y audaces que pueda realizar hoy un marino instruido y consciente, demostrando a la vez los tesoros humanitarios que encierra su alma para con sus semejantes...”

Informe del capitán del “*Oreste*”: “Tengo el honor de dirigirme al señor presidente presentando, de acuerdo con mi ofrecimiento del 31 del pasado, una información detallada del salvamento efectuado en bahía Flinders por el alférez de fragata don Fausto Delgado. Debo hacer presente a V. S. que conozco estos detalles debido a la circunstancia de que mientras el transporte «*Piedrabuena*» se hallaba encallado en la isla London fui mandado en comisión, embarcado en el vapor mercante «*Oreste*», a la isla de Año Nuevo llevando víveres. El día 7 de agosto llegué a la isla de Año Nuevo, donde el alférez de fragata don Julián Fablet me hizo entrega de 41 náufragos pertenecientes a la fragata inglesa «*Indora*» y barca norteamericana «*Prussie*», naufragadas ambas en la isla de los Estados. Permanecí en el observatorio un día y medio, y durante este tiempo el alférez Delgado me hizo el siguiente relato: Que el día 12 de julio y por la mañana vieron llegar a la isla, embarcados en una miserable construcción de madera que afectaba la forma de un cajón, a cuatro individuos, quienes fueron ayudados a desembarcar por el personal del observatorio. Venían todos en un estado lamentable de salud, extenuados por el hambre y maltratados por el frío, debido a la falta de ropas. Interrogados los recién llegados, manifestaron que como a cuarenta millas próximamente y en dirección más o menos al W. del faro Año Nuevo y en una tierra que ellos no conocían, habían naufragado con la barca «*Prussie*» y que en unas rocas habían quedado siete compañeros y que seguramente iban a perecer todos, pues carecían completamente de víveres y ropas y se alimentaban con los animales muertos que arrojaba el mar. Inmediatamente reuniéronse para resolver las medidas a adoptar los alféreces Fablet y Delgado, únicos oficiales del observatorio; se trataba de salvar de una muerte segura a siete infelices, pero la empresa no dejaba de tener sus graves inconvenientes por tratarse de mares donde la navegación es peligrosa aun para buques grandes; pero estos inconvenientes no obstaron para que el alférez Delgado se ofreciera a dirigir el salvamento y de común acuerdo resolvieron que este último oficial se trasladaría en el cajón en que vinieron los náufragos a Puerto Cook,

“ en busca de un pequeño bote que allí existe, perteneciente a una
“ grasería que trabajó en otros tiempos.

“El día 14 se trasladaron el alférez Delgado y tres marineros
“ a Puerto Cook, distante unas diez millas de Año Nuevo, dejaron
“ allí el cajón y recogieron el bote, regresando a la isla el día si-
“ guiente. El bote fue arreglado con los elementos del observatorio,
“ pues se hallaba en mal estado, y después de ser convenientemente
“ pertrechado y de haberse embarcado víveres para siete u ocho
“ días, algunos medicamentos, una tablilla de mareas y un acom-
“ pañante, embarcaron el alférez Delgado, al cabo Salt, marineros
“ Ferenza, López Guillén y Pasos y el primer piloto de la «*Prus-*
“ *sia*», este último a fin de que indicara el sitio en que la barca
“ había naufragado. El 19 de julio se largó la expedición de la
“ isla de Año Nuevo con rumbo a Puerto Hoppner, donde llegaron
“ por la tarde del mismo día, pues era sumamente peligroso mon-
“ tar el cabo San Antonio, donde abundan los peligrosos *tide-rip*
“ y las corrientes tiran con violencia. En Puerto Hoppner des-
“ cansaron esa noche y al día siguiente intentaron salvar el cabo,
“ pero la mar arbolada les impidió realizar su intento, teniendo
“ que regresar a Hoppner. Durante siete días estuvieron estos bra-
“ vos marinos empeñados en salvar el citado cabo San Antonio
“ haciendo innumerables intentonas siempre con resultados nega-
“ tivos, pues llegaban hasta el punto en que ya no era posible avan-
“ zar, debido a la gruesa mar y fuerte correntada. Y así transcu-
“ rrieron los días sin que los expedicionarios pudieran triunfar en
“ su tenaz lucha con los elementos. El séptimo día, dándose cuenta
“ el alférez Delgado que las cosas tomaban mal cariz y que la si-
“ tuación se agravaba, escribió en un papel todo lo que se había
“ hecho en los días anteriores y la ruta que pensaba seguir, guardó
“ todo en una botella y colocó ésta en un palo en una parte visible
“ de la playa. Con la idea de montar el cabo a costa de cualquier
“ sacrificio, se largó el teniente Delgado y sus dignos marineros
“ el día 25 de julio y después de haber estado a punto de zozobrar
“ varias veces pudo por fin salvar el cabo y llegar por la tarde del
“ mismo día a bahía Flinders y de allí se dirigieron al sitio en que
“ el piloto del «*Prussia*» indicó como lugar del siniestro. Al poco
“ rato divisaron algunos individuos en una roca que tenía la forma
“ de una plataforma, bloqueada del resto de la isla por una mon-
“ taña a pique. En el momento de llegar al sitio en que se halla-
“ ban los infelices náufragos hubo de pasarle un serio percance al
“ bote, pues la fuerte mar de fondo los arrojó sobre las rocas de
“ la costa, sufriendo la embarcación averías considerables, que la
“ dejaban en peligrosas condiciones para el regreso.

“Manifiesta el alférez Delgado que el estado en que se halló a los náufragos era desastroso, y que al llegar al sitio en que éstos se hallaban reunidos, notó un fuerte olor a carne en estado de putrefacción y que después pudo comprobar que estas emanaciones provenían de las llagas que la mayoría de los náufragos tenían en el cuerpo y sobre todo en los pies, debido al frío. El capitán había muerto loco y tres marineros ahogados.

“Los náufragos fueron atendidos solícitamente con los pocos elementos con que contaba la expedición. Se les hizo beber té caliente y otros brebajes a fin de levantarles el espíritu, pues muchos de ellos se habían entregado ya a la Providencia.

“Después de haber permanecido dos días con los náufragos en bahía Flinders, estaba motivada por la gruesa mar que había en el estrecho Le Maire, el día 20 a primera hora se embarcaron e hicieron a la mar los náufragos y la expedición salvadora, llegando al día siguiente a la isla de Año Nuevo. Es posible que si el viaje hubiera durado más tiempo, hubieran tenido que sufrir un nuevo percance, pues pocos momentos antes de llegar a la isla el bote les empezó a hacer agua con gran rapidez, por lo que tuvieron que apurar la navegación y gastar las últimas fuerzas para llegar cuanto antes al observatorio.

“Éstos son, señor presidente, los informes que me suministró el alférez Delgado y que me fueron corroborados luego por los mismos náufragos, quienes en el viaje de la isla a Punta Arenas volvieron a relatarme los detalles del salvamento. Todos, sin excepción, no tienen sino frases de elogio para el valiente oficial y marineros que le acompañaron, quienes expusieron sus vidas con tanto desinterés para arrebatar a la muerte siete existencias.

“Con los datos adjuntos, creo haber satisfecho en parte los deseos de la Honorable C. D. de ese Centro, comprometiéndome a ampliarlos verbalmente, si fuese necesario, en cuanto baje a la C. Federal. Antes de terminar quiero dejar constancia que me he sentido verdaderamente honrado en ser yo quien lleve a conocimiento de ese Centro los detalles de una acción tan digna y varonil. Saludo al señor presidente con mi consideración más distinguida. — *Bernardino Prieto.*”

• •

Esto ocurrió entre el 12 y el 25 de julio de 1907, hace casi cincuenta años, y el héroe de éste uno de sus salvatajes en el mar, emprendió a su vez su último viaje el 4 de septiembre de 1956. El teniente de fragata Fausto Delgado, un caballero del mar, ha muerto.

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

VOLÚMENES EN EXISTENCIA

(LOS DEMÁS VOLÚMENES ESTÁN AGOTADOS)

- 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 DISTRIBUCION GRATUITA

- Espora. Ratto* sin cargo

Los libros en venta deben ser retirados de la Oficina del Boletín,
por los interesados o por persona autorizada por éstos.

Notas Profesionales

NACIONALES

ACTIVIDADES DE LA MARINA EN EL AÑO 1956.

Durante el corriente año la marina de guerra ha desarrollado una intensa actividad, en concordancia con la misión rectora de asegurar el poder naval de la Nación. En tal sentido, resulta altamente satisfactorio poder reseñar sus principales actividades, en la seguridad de que ese esfuerzo ha sido meritorio como resultante de la dedicación y entusiasmo de todo el personal naval, que indudablemente debe sentirse satisfecho en la convicción del deber cumplido con entereza y a conciencia.

A principios de año, la revista naval realizada en Mar del Plata como culminación de las actividades de la marina de guerra efectuadas durante el año próximo pasado, demostró fehacientemente el estado de preparación de la misma y el nivel de adiestramiento alcanzado, motivo por el cual resulta obvio extenderse en mayores consideraciones.

Simultáneamente con ella, en la frontera más austral de la República, el Grupo Naval Antártico desarrollaba una intensa actividad. Resulta particularmente grato reseñar brevemente los aspectos más importantes desarrollado por dicho grupo en mérito a que un reducido, pero decidido y disciplinado grupo de hombres de nuestra marina, dedicaba todo su esfuerzo en el inhóspito Continente Blanco. El relevo de todas las dotaciones de los destacamentos y refugios, tanto navales como del Ejército, así como los trabajos generales de abastecimiento y de reparaciones necesarias en los mismos, se cumplieron normalmente.

Cabe señalar que la penetración realizada por el rompehielos A.R.A. "*General San Martín*" en el mar de Weddell, en esa oportunidad, se efectuó por la ruta más occidental de las realizadas a la fecha en la historia de estas aguas australes, lo que importa nueva experiencia en el relevamiento oceanográfico de dicho mar, así como novedosas experimentaciones en la navegación.

Puede también afirmarse que en el campo científico, la actividad fue muy amplia. Un grupo de hombres de ciencia argentinos embarcados en distintos buques, tuvo oportunidad de efectuar sus estudios oceanográficos, meteorológicos e hidrográficos, coleccionando con iguales fines, muestras de la flora y fauna antártica.

Dotaciones navales efectuaron balizamientos y tareas de aerofotogrametría, así como reconocimientos que aportaron un valioso caudal a los conocimientos que sobre la extensión antártica argentina ya posee la marina de guerra.

Prosiguiendo con el desarrollo de los planes de estas actividades, zarpó nuevamente el Grupo Naval Antártico, iniciando otra campaña de verano. Integran dicho grupo el rompehielos A.R.A. "*General San Martín*", el transporte A.R.A. "*Bahía Aguilar*" y el buque hidrográfico A.R.A. "*Sanaviron*"; posteriormente, se incorporará al mismo el hidrógrafo A.R.A. "*Chiriguano*" y colaborarán en las tareas antárticas el buque tanque A.R.A. "*Punta Loyola*" y el transporte A.R.A. "*Bahía Thetis*".

La campaña que se inicia este año reviste una especial significación, por cuanto sus integrantes, aparte de cumplir las tareas que ya son de rutina en el sector antártico argentino, iniciarán las actividades del Año Geofísico Internacional (AGI).

Desde el 1° de julio de 1957 al 31 de diciembre de 1958 se llevará a cabo la empresa más ambiciosa que se haya intentado hasta el presente en ese terreno de la ciencia y que se acordó en denominar Año Geofísico Internacional 1957-1958.

Nuestro país ha comprometido su participación activa en el mismo, durante las conferencias preparatorias realizadas en Roma (1954), París (1955 y 1956), Bruselas (1955) y Río de Janeiro (1956).

Por decreto N° 11.836/56 se ha designado la Comisión Nacional para el AGI asignándose una partida especial para cubrir las erogaciones que implicará la participación del país. A la marina de guerra le corresponde un gran porcentaje de las actividades argentinas y, en consecuencia, una mayor responsabilidad en el logro del éxito de esa empresa.

A grandes rasgos, estas actividades comprenden en el terreno de la meteorología observaciones de rutina en superficie y en altura, radiosondeos, determinación de ozono por métodos químicos, mediciones de radiación solar y electricidad atmosférica.

Se harán observaciones geomagnéticas, manteniendo la con-

tinuidad de los registros. Están previstos estudios de auroras y luz nocturna, lo mismo que observaciones de radiación cósmica.

El programa de oceanografía en la zona austral reviste gran importancia, por cuanto las costas argentinas están bañadas, durante la mayor parte del año, por aguas de origen antártico y no se puede arribar a conclusiones sobre la hidrología del Atlántico Sur sin un conocimiento acabado del régimen oceanográfico del océano austral. Estos estudios los encarará en forma intensa el rompehielos A.R.A. "*General San Martín*" en el mar de Weddell y en las turbulentas aguas del pasaje Drake, el buque oceanográfico A.R.A. "*Capitán Cánepa*", que está siendo equipado con instrumental altamente especializado y que estará listo para el próximo mes de mayo, siendo probablemente, el más moderno buque en su tipo.

Se proyecta operar en forma permanente estaciones ionosféricas, una de las cuales será instalada en la base General Belgrano, que es la más austral que posee nuestro país.

Se hace resaltar la acción que desarrolla el Instituto Antártico Argentino, el cual ya ha destacado un plantel de científicos destinados a las bases antárticas que llevarán a cabo interesantes actividades en contribución al AGI. Entre otras cosas este instituto, que depende del Ministerio de Marina, tiene proyectado un plan de investigación glaciológica.

Contribuye a todo este plan de investigación la instalación de un nuevo destacamento naval en la isla Thule del Sur, ubicada en el grupo de las Sandwich.

Por otra parte, está próxima a iniciarse una campaña conjunta entre el buque oceanográfico A.R.A. "*Bahía Blanca*" y el U.S.A. "*Vema*", de la Universidad de Columbia de EE. UU., durante la cual se harán principalmente mediciones magnéticas en aguas del Atlántico Sur con la colaboración de unidades de la aviación naval.

Las unidades de la Flota de Mar y de la Fuerza Naval del Plata, de acuerdo con los planes de adiestramiento que al efecto formuló el Comando de Operaciones Navales, se ejercitaron fundamentalmente, mediante numerosos operativos y ejercicios de armas que se desarrollaron a través de todo el año naval, en la protección del tránsito marítimo en sus áreas focales, especialmente en el aspecto antisubmarino, que tanta importancia reviste actualmente en la moderna concepción de la guerra naval.

Con ello se asegura que los comandos y tripulaciones se iden-

tifiquen plenamente con la fundamental tarea de asegurar las rutas marítimas, que resultan vitales para el desenvolvimiento armónico de la Nación.

A tales fines fue creado, asimismo, por decreto ley N° 17.716/56, el Comando del Tránsito Marítimo, organización que se puso en ejecución durante el desarrollo de las ejercitaciones.

El adiestramiento de las fuerzas navales se llevó a cabo teniendo en cuenta la conveniencia de explotar al máximo todos los recursos humanos y materiales actualmente disponibles, sin perder de vista la necesidad de conservar el material y la conveniencia de que las ejercitaciones no resultaran demasiado gravosas al erario nacional. Es así que se incrementó considerablemente el número de días en el mar de nuestros buques, con el fin de restituir a las tripulaciones su conocida eficiencia, resentida en los últimos años por una política de abandono, basada en un falso concepto de economía, que estaba llevando a nuestra Marina de Guerra a una situación de inferioridad con respecto a la posición internacional que nos corresponde.

En una de las etapas en el mar, en la realización de un ejercicio nocturno de adiestramiento, se produjo la colisión, que oportunamente se diera a conocer a la opinión pública, entre los cruceros “9 de Julio” y “General Belgrano”. Las averías sufridas por las citadas unidades dieron motivo a un trabajo de gran envergadura, rápido y eficaz, realizado totalmente en el país, por el A.F.N.E. y los talleres de la Base Naval de Puerto Belgrano. De la capacidad y dedicación puestas en evidencia por el personal de los citados organismos es prueba fehaciente que ambos buques se encuentran totalmente reparados y en iguales condiciones a las que se hallaban antes de producirse el citado accidente.

Pilar fundamental para mantener una alta eficiencia es proveer al elemento humano que se incorpora anualmente a las filas de la Marina de Guerra una instrucción adecuada a sus responsabilidades futuras.

La Escuela Naval Militar, que provee instrucción a los jóvenes cadetes navales para iniciarlos en las distintas y múltiples tareas que deberán desempeñar a bordo, y la Escuela de Mecánica de la Armada, donde los futuros cabos de la marina se capacitan técnicamente para la atención de los complejos mecanismos de los buques, son los principales exponentes de la importancia que la institución otorga a la formación de su personal. También los Centros de Reclutamiento y por intermedio de la Escuela de Marinería, que funciona en la isla Martín García, da a los jóvenes aspi-

rantes los conocimientos básicos necesarios para sus primeros pasos por nuestros buques.

Complementando la instrucción impartida en los ya nombrados institutos y luego de un período de afianzamiento en los buques, el personal superior y subalterno sigue cursos en los llamados Centros de Adiestramiento, que funcionan activamente en nuestras bases militares de Puerto Belgrano y Mar del Plata y cuya misión es acrecentar y mantener el adiestramiento del personal ya graduado, orientándolo a su vez en las distintas especialidades que configuran el vasto panorama de toda guerra naval moderna.

Complementando estos cursos teórico-prácticos dados en los institutos en tierra, se ha desarrollado un amplio programa de embarco, para que los alumnos puedan practicar intensamente en el mar todo lo aprendido en las aulas a fin de estar perfectamente capacitado para tripular nuestros buques de guerra en un futuro cercano.

Cabe señalar, en tal sentido, que este año también se efectuó el tradicional viaje de instrucción de los cadetes de 5° Año de la Escuela Naval Militar, a bordo del buque escuela A.R.A. "*Bahía Thetis*", lo que permitió que los futuros guardiamarinas pusieran en práctica los vastos conocimientos teóricos que aquilataran en la Escuela Naval, al mismo tiempo que la visita a puertos americanos y europeos permitiera ampliar su cultura general por el conocimiento directo de intereses en el mar de países amigos.

Es de hacer notar que nuestros buques han recalado en casi todos los puertos argentinos de la costa atlántica y fluviales, llevando con su presencia el siempre tan interesante intercambio de ideas e inquietudes por las cosas del mar; la mayor parte de nuestros buques, con esos fines, lo han hecho al sur del paralelo 42°, lo que demuestra una vez más que la marina dedica esfuerzos considerables a esa tan importante parte de la República.

Transportes Navales ha mantenido las líneas comerciales de fomento al sur, que es su actividad fundamental, completándose con el transporte de abastecimientos y personal de nuestras bases y establecimientos, con las líneas comerciales al extranjero y con la colaboración que con sus petroleros brinda a YPF. Esta intensa actividad le permite el autodesenvolvimiento de sus 17 unidades, lo que representa un porte bruto total de 54.500 toneladas.

Estas funciones comerciales de Transportes Navales, a pesar de que se cumplen con pérdida, se hacen y se seguirán haciendo, pues es una ineludible misión de la Marina de Guerra contribuir con el abastecimiento y reaprovisionamiento de los puertos de

nuestra costa patagónica en beneficio de las poblaciones del sur, máxime que, dado el déficit que produce, casi ninguna compañía particular realiza este servicio de abastecimiento. Para ello, este organismo naval, si es necesario, detiene en cualquier pequeño puerto del litoral patagónico un buque de gran porte, para recibir una muy pequeña carga y trasladar algún pasajero a otro lugar.

Se ha desarrollado, también, un equilibrado programa de visitas a puertos extranjeros, lo que indudablemente influye favorablemente en el acercamiento con los pueblos hermanos, a los que nos sentimos tan unidos por lazos que se remontan a los orígenes de nuestra nacionalidad: los cruceros en su visita a Punta Arenas y varios puertos del Uruguay; el rastreador A.R.A. "*Robinson*" en su viaje a Corumbá (Brasil) y Asunción del Paraguay, y los más recientes de los cruceros a Punta del Este (Uruguay) y de otras unidades menores a Río Grande (Brasil), Montevideo, Nueva Palmira y Colonia, son pruebas concluyentes de tales afirmaciones.

En varias oportunidades, en el corriente año, tomaron el puerto de Buenos Aires buques de nuestra Flota de Mar, particularmente concentrados el 9 de Julio, en oportunidad del aniversario de la Independencia Nacional, con el fin de realzar esa fecha que fuera tan sistemáticamente olvidada en recientes años ya superados; en el desfile militar realizado en esa oportunidad participaron sus tripulaciones, así como efectivos de la Aviación Naval e Infantería de Marina.

Por su parte, la Aviación Naval ha desplegado una intensa actividad que alcanzó a totalizar alrededor de 25.000 horas de vuelo en los distintos servicios cumplidos, los que incluyen más de 5.000 horas en transporte de pasajeros y carga con un total de casi 1.300.000 kilómetros recorridos en sus líneas interbases y estafeta naval.

Las escuadrillas de combate, ataque, bombardeo, observación, patrulleros y helicópteros realizaron un intenso adiestramiento mediante numerosas ejercitaciones, cooperando asimismo con la Flota de Mar, bases navales y fuerzas de Infantería de Marina en operativos conjuntos y con el Instituto Geográfico Militar, Yacimientos Petrolíferos Fiscales y otras grandes reparticiones. Se realizaron vuelos para fotogrametría, remolque de manga para tiro antiaéreo, ataque de hostigamiento, simulados y efectivos, bombardeo, apoyo cercano, interceptación de aviones y fundamentalmente lucha antisubmarina y exploración aérea estratégica sobre las zonas de mar que dominan las áreas focales.

En las bases aeronavales se realizaron ejercicios operativos para el adiestramiento total de las fuerzas, incluyendo ataques aéreos, defensa pasiva con participación de poblaciones civiles cercanas, obscurecimientos y medidas antisabotaje; ataques terrestres a bases, bombardeo diurno y nocturno con iluminación de blanco con bengalas y lanzamientos diurno y nocturno de cohetes.

Se trabajó asimismo en colaboración con el Instituto de Investigaciones Científicas de las Fuerzas Armadas, en la determinación de trayectorias de cohetes y bombas teleguiadas de fabricación nacional.

La Escuela de Aviación Naval dictó cursos tanto para personal superior como subalterno, totalizando 14 de distintas especialidades, con un total de casi 10.000 horas de vuelo.

Cabe destacar que un avión naval carguero provisto con pulmador se utilizó durante más de tres meses en la lucha contra la poliomielitis. A bordo del mismo se realizó, por primera vez en los anales de la medicina, una traqueotomía y en lucha contra el mal se efectuaron cerca de 100 vuelos que totalizaron más de 350 horas, de las cuales una mitad fueron nocturnas; se transportaron más de cien enfermos.

La Infantería de Marina, por su parte, dio cumplimiento en todas sus fases al plan de adiestramiento, realizando ejercicios conjuntos con la Flota de Mar, Fuerza Naval del Plata y Aviación Naval, orientados fundamentalmente a consolidar la técnica de apoyo de fuego naval y aéreo, factor importante en la realización de operaciones anfibia, las que constituyen la misión primaria de nuestra Infantería de Marina.

Las unidades de combate finalizaron sus actividades con las ejercitaciones efectuadas en Puerto Belgrano, que son de público conocimiento, las que fueron presenciadas por el comandante general de Infantería de Marina. La instrucción desarrollada completó el adiestramiento básico que capacita a dichas unidades para actuar en operaciones anfibia, objetivo del segundo año de instrucción de la tropa.

Referente a las escuelas de Infantería de Marina, tanto de personal superior como subalterno, igualmente cumplieron con los respectivos planes de instrucción, pudiendo manifestarse que se lograron excelentes resultados. En el corriente año, bajo la denominación de Escuela de Guerra de Infantería de Marina, se han unificado las Escuela de Comando y Escuela de Aplicación, lo que

permitirá una mayor coordinación en el desarrollo de los planes de capacitación de jefes y oficiales.

En el aspecto deportivo, las actividades del año descollaron con el desempeño de nuestros regatistas, que a bordo del “*Juana*” y del “*Fortuna*” dejaron bien sentados los ya prestigiosos laureles ganados en años anteriores; numerosos torneos de bases e inter-bases permitieron demostrar, asimismo, el estado físico de las dotaciones de buques y dependencias.

Las Direcciones Generales, en apoyo de las actividades operativas desarrolladas, cumplieron asimismo una vasta labor que en el orden administrativo y de apoyo logístico resulta fundamental para la necesaria armonía del trabajo de conjunto; sus arsenales y talleres dependientes ejecutaron trabajos de índole variada en las reparaciones y construcciones necesarias.

Es del caso señalar, finalmente, la silenciosa pero siempre eficaz tarea que en el orden hidrográfico y en la misión de proveer seguridad a la navegación, han desarrollado buques y dependencias: actualización de relevamientos, investigación oceanográfica y balizamiento, son parte de las tareas más importantes que en tal sentido y año a año se vienen realizando. Particularmente en el presente, se ha trabajado intensamente en el relevamiento de la zona antártica, cuyos resultados se pondrán al alcance del público en fecha próxima mediante la impresión de 18 cartas definitivas de esa zona; a ello se debe agregar la compaginación de una nueva carta de Río Gallegos y los trabajos de actualización de la cartografía marítima de la provincia de Buenos Aires, en las zonas de Quequén a Bahía Blanca, que revisten gran importancia por su tráfico marítimo de granos, en particular para nuestros buques y, en general, en beneficio de los buques de todas las banderas del mundo.

Prefectura Nacional Marítima.

La Prefectura Nacional Marítima, reintegrada al Ministerio de Marina por el gobierno de la Revolución, ha cumplido normalmente sus importantes funciones de policía de seguridad y judicial, y de seguridad de la navegación en todas las aguas navegables, puertos y costas del país, donde ejerce jurisdicción exclusiva y excluyente.

En desempeño de su misión tutelar del orden, acude con sus elementos cuando aquél es alterado, y es así que a raíz de los actos vandálicos perpetrados el corriente año en el Alto Paraná sobre la frontera de Misiones, se efectuó una operación de represión con

lanchas, aviones y patrullas terrestres convenientemente armadas, terminando con aquel estado de cosas y llevando la tranquilidad a los pacíficos pobladores del lugar.

Se ha intensificado en toda la jurisdicción la acción contra el contrabando humano y de mercaderías y la introducción de armas y material de propaganda disolvente, obteniéndose resultados favorables en beneficio del fisco y de la seguridad del Estado.

Velando por el bienestar del personal, se propició un decreto ley que se encuentra a la firma del Poder Ejecutivo, por el que se establece el retiro móvil, con lo que se llevará la tranquilidad a los hogares de viejos ex servidores de la repartición.

Astilleros y Fábricas Navales del Estado.

Los Astilleros y Fábricas Navales del Estado, institución autárquica de la Marina de Guerra, ha continuado cumpliendo los planes de construcción de unidades militares, encontrándose en su etapa final la correspondiente a los patrulleros "*Azopardo*" y "*Piedrabuena*", el primero de los cuales entrará en servicio en fecha muy próxima.

Merece especial atención el esfuerzo y progreso técnico alcanzado por el personal de dicha institución, que ha podido botar durante el corriente año en Río Santiago el casco del futuro buque escuela, tipo velero, A.R.A. "*Libertad*", que reemplazará en esa función al buque escuela A.R.A. "*Bahía Thetis*".

Se continuó con ritmo acelerado la transformación en buque oceanográfico del A.R.A. "*Capitán Cánepa*", unidad que deberá intervenir en importantes trabajos científicos dentro de las actividades previstas para el año geofísico internacional.

Próximamente se botará un remolcador para el Ministerio de Marina, continuándose la construcción de otro similar para el mismo ministerio.

Se continuó la construcción de un buque fluvial de pasajeros para la Flota Argentina de Navegación Fluvial y en breve se firmará un contrato para la construcción de tres modernos buques de carga de 5.000 toneladas para la Flota Argentina de Navegación de Ultramar.

Se encuentra asimismo muy adelantada la construcción de barcazas destinadas al transporte de petróleo, para resolver un urgente problema nacional.

Aprovechando las instalaciones con que cuenta el astillero, se han realizado numerosos trabajos solicitados por entidades ofi-

ciales y privadas como contribución del mismo a la solución de diversos problemas industriales de interés público.

Por otra parte, ha sido política tradicional de la Marina de Guerra contribuir al desarrollo de la industria naval del país, facilitándole la solución de problemas que permitan acrecentar la capacidad de los astilleros nacionales.

La Fábrica Naval de Explosivos Azul, además de llenar las necesidades militares de la Armada, provee a entidades oficiales y privadas elementos necesarios para la explotación de la minería y próximamente habrá de proveer otros elementos de gran interés para la industria química nacional.

(Informativo.)

ACUERDOS DEL ATLANTICO SUR.

Con el propósito de concertar con los otros países interesados los lineamientos para la mejor solución de los problemas técnico-militares que involucra la defensa del Atlántico Sur, el Poder Ejecutivo ha dado a conocer un decreto designando la delegación argentina que concertará los acuerdos respectivos entre nuestro país, Brasil, Uruguay y Paraguay.

La misma está integrada por el jefe del Estado Mayor de Coordinación, en calidad de presidente, y el jefe del Estado Mayor del Ejército, el jefe del Estado Mayor General Naval y el jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, como vocales.

La delegación contará como órganos de asesoramiento y trabajo con los respectivos estados mayores de las fuerzas armadas y el Estado Mayor de Coordinación.

El Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y los servicios de informaciones de las fuerzas armadas facilitarán, sobre la base de los requerimientos de la misión y en lo que sea de su incumbencia, el cometido de aquélla.

(Periodística.)

UNA DECLARACIÓN SOBRE LA ANTÁRTIDA.

Los gobiernos de nuestro país, Gran Bretaña y Chile dieron una declaración conjunta sobre la no realización de demostraciones de carácter naval en la Antártida.

El texto de la declaración es el siguiente:

“Deseoso de evitar cualquier mal entendido en la Antártida, que pudiera afectar las amistosas relaciones entre este país, Gran Bretaña y Chile, el gobierno de la República Argentina informa al gobierno de Gran Bretaña (o Chile) que en las ac-

“tales circunstancias no prevé la necesidad de enviar barcos de guerra al sur de los 60° de latitud sur durante la temporada antártica de 1956-1957, con excepción, naturalmente, de los movimientos que han sido habituales durante algunos años.”

(Periodística.)

NUEVO SERVICIO DE LA MARINA DE GUERRA.

La Dirección de Navegación e Hidrografía ha establecido un servicio regular con el objeto de facilitar información a los buques mercantes surtos en puertos argentinos sobre todas las novedades que afecten la seguridad en la navegación, tales como faros o boyas apagadas, suspensión de servicios de radiofaros, témpanos a la deriva, buques hundidos, escollos o bajofondos denunciados y otros detalles que importen a la navegación.

Las novedades se harán conocer por intermedio de la Prefectura General Marítima en el momento en que efectúa el despacho de los buques. La medida complementa el servicio que se cumple desde hace tiempo por medio de los avisos urgentes que se irradian a los navegantes por las estaciones Radio Pacheco, Mar del Plata, Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia, Trelew, Río Grande, Río Gallegos, Puerto Santa Cruz, Puerto Deseado y Ushuaia.

(Periodística.)

NUEVO REFUGIO EN LA ANTARTIDA.

Una patrulla del Ejército de la base de Esperanza, en el sector antártico argentino, llegó a la isla Robertson, situada a 400 kilómetros al sur de la base, procediendo a inaugurar un refugio militar, el que fue denominado San Roque. Esta expedición fue realizada exclusivamente valiéndose de trineos tirados por perros.

(Periodística.)

VIAJE A LA ZONA ANTARTICA.

El Grupo Naval Antártico, al mando del capitán de navío Helvio N. Guozden, inició el 26 de noviembre su XXIª Campaña Antártica al zarpar de la Dársena D de Puerto Nuevo con destino al Sector Antártico Argentino.

El citado grupo está integrado por las siguientes naves: rompehielos “*General San Martín*”, capitán de fragata Jorge A. Boffi; transporte “*Bahía Aguirre*”, capitán de fragata José C. T. Carbone; buque hidrográfico “*Sanaviron*”, capitán de corbeta Eduardo H. Fraga; buque hidrográfico “*Chiriguano*”, capitán de corbeta Angel L. Bernasconi, y el Grupo Aeronaval, capitán de corbeta Carlos W. Walsh.

A bordo del “Bahía Aguirre” se embarcó el personal que integra la comisión de relevo que deberá reemplazar a la dotación de la base Esperanza, del ejército, durante el año 1957.

En esta oportunidad, además de las tareas normales que le son propias, el Grupo Naval Antártico se dedicará a los preliminares del Año Geofísico Internacional 1957-1958.

(Periodística)

EJERCITACIONES DE LA MARINA.

A fines de noviembre, la Flota de Mar y la Fuerza Naval del Plata, juntamente con los efectivos de la aviación naval, reanudaron los ejercicios de adiestramiento con que dieron término a sus actividades del año.

Las unidades de la Flota de Mar realizaron operaciones en el litoral atlántico y luego de sus ejercicios de tiro, torpedos y de un operativo táctico conjunto, sus unidades visitaron Mar del Plata y Quequén y puertos de la República Oriental del Uruguay y sur del Brasil.

Los cruceros “Almirante Brown” y “25 de Mayo” condujeron a su bordo a los cadetes de los distintos cursos de la Escuela Naval Militar, como asimismo cadetes del Colegio Militar de la Nación y de la Escuela de Aviación Militar, especialmente invitados.

(Periodística.)

PUBLICACIÓN DE DOCUMENTOS DE LA VIDA Y OBRA DEL ALMIRANTE BROWN.

Entre las celebraciones proyectadas por la Comisión Nacional del Homenaje al almirante Guillermo Brown en el centenario de su fallecimiento, que se cumplirá en marzo próximo, se cuenta la de publicar el cuerpo documental relacionado con la vida y campañas navales dirigidas por el procer.

La comisión especial de la Academia Nacional de la Historia, encargada de llevar a cabo tal propósito, encarece a los poseedores de documentos fehacientes sobre el particular, quieran facilitarlos al solo efecto de que se tome conocimientos de los mismos.

Para ello deberán hacer llegar su nombre, domicilio y la relación de la documentación que tengan en su poder, a la sede de la Academia Nacional de la Historia, San Martín 336, Capital (teléfono 31-8240), de 1200 a 1800 horas.

Como expresión de agradecimiento a quienes así contribuyan a esa patriótica obra, se incluirá su nombre entre los colaborado-

res de la misma y se les obsequiará con un ejemplar, un vez publicada tan importante obra.

(Informativo.)

TIERRA DEL SOLAR NATAL DEL ALMIRANTE BROWN.

La Asociación Cultural y Patriótica “Vuelta de Rocha” recibió, el 1° de diciembre, de las autoridades navales, la urna que, con tierra del condado de Mayo, Foxford, Irlanda —lugar donde nació el almirante Brown— fuera traída por el buque transporte “*Bahía Thetis*” al regreso de su viaje de instrucción.

La ceremonia, que contó con la presencia de señores ministros, altas autoridades nacionales, representantes de las fuerzas armadas y de institutos históricos y culturales, tuvo lugar en la Vuelta de Rocha, encontrándose el “*Bahía Thetis*” amarrado a los muelles que dan frente a la calle Pedro de Mendoza, entre Palos y Martín Rodríguez.

La urna fue entregada por el comandante de la nave, capitán de fragata Alberto de Marotte, que hizo uso de la palabra destacando la significación del acto, al presidente de la citada asociación, Dr. Luis Cevasco, quien se refirió con cálidas palabras al símbolo de que era custodio.

Posteriormente, la urna fue desembarcada y depositada en un carrier que, precedido por motos de la Policía Federal y escoltado por tropas de infantería de marina, inició su marcha por la calle Pedro de Mendoza, dirigiéndose a la iglesia de San Pedro, donde fue recibida por el cura párroco, R. P. Amadeo Maise, en cuya custodia quedará hasta su destino definitivo.

(Periodística.)

NUEVO ANIVERSARIO DE PUERTO BELGRANO.

Con diversos actos celebróse el 1° de diciembre el sexagésimo aniversario de la base naval de Puerto Belgrano.

(Informativo.)

CELEBRACIÓN DEL DÍA DEL CADETE EN EL LICEO NAVAL MILITAR ALMIRANTE GUILLERMO BROWN, DE RÍO SANTIAGO.

El 10 de noviembre, con motivo de conmemorarse el Día del Cadete, se realizó una reunión social en el Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown, de Río Santiago.

En la oportunidad, se hizo entrega, a los cadetes ganadores de los certámenes deportivos internos, de los premios instituidos. Asistieron al acto, autoridades, invitados especiales y familiares de los cadetes.

(Informativo.)

MISA EN LA ESCUELA DE MECÁNICA DE LA ARMADA.

Para recordar a los muertos por la patria y caídos en actos de servicio, se ofició en la Escuela de Mecánica de la Armada una misa, ceremonia que fue presidida por el ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung, contando con la asistencia del director de la Escuela, capitán de navío Alberto Patrón Laplacette, y altos jefes y oficiales de la Marina de Guerra.

MARINOS MERCANTES EN LA BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO.

Acompañados por el capitán de corbeta Tirso L. Brizuela, un grupo de veinte capitanes y pilotos de la marina mercante nacional visitaron centros de adiestramiento en la base naval de Puerto Belgrano, realizándose el viaje en un avión naval.

En el transcurso de la visita, que forma parte del plan de cursos desarrollados durante el corriente año por los oficiales mercantes para la navegación en convoy, los marinos asistieron a clases demostrativas y prácticas sobre control de averías e incendios, comunicaciones y armas, completando todo ello con una recorrida por la base, siendo luego agasajados con un almuerzo.

LA MARINA DE GUERRA SE HARÁ CARGO DE 200 NIÑOS HÚNGAROS.

Ante los sucesos que son del dominio público, referentes a los hechos ocurridos en Hungría, y que han motivado la disposición del gobierno provisional de la Nación en el sentido de brindar hogar a 3.000 niños desplazados de ese país, el Ministerio de Marina ha resuelto hacerse cargo de 200 de esos niños, los que serán alojados en el Hogar Naval "Stella Maris", hasta tanto se disponga su destino entre familias argentinas.

ALMUERZO DE LAS FUERZAS ARMADAS.

Realizóse en la Escuela de Comunicaciones del Ejército, el 22 de diciembre, una cordial fiesta de confraternidad entre los miembros de las fuerzas armadas de la Nación en la guarnición Campo de Mayo, con motivo de la finalización del año militar.

Después de los honores de ceremonial, celebróse un típico almuerzo criollo presidido por el presidente provisional de la Nación, general Pedro Eugenio Aramburu, quien tenía a su derecha al comandante del batallón N° 1 de Infantería de Marina, capitán de navío Enrique H. Green, y el comandante en jefe de la Fuerza Naval del Plata, capitán de navío Carlos Bourel, a su izquierda, al director del mencionado instituto, coronel Omar A. Salinas, al general Pedro F. Castiñeiras y al coronel Armando Repetto.

En una mesa cercana se encontraba el general Osorio Arana, el comandante en jefe de la Flota de Mar, contraalmirante Adolfo B. Estévez, el jefe del Estado Mayor General Naval, capitán de navío Robbio, y el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier general Heriberto J. Ahrens; en otra el inspector general de Instrucción, general Jorge Alvarez Spence, el general Pedro Charpy, cuartelmaestre general del ejército, y el general Comini. En otros lugares se hallaban el contraalmirante Hartung y el subsecretario de Aeronáutica, brigadier mayor Federico Ruiz, el subsecretario de Marina, contraalmirante Arturo Rial, el comodoro Krause, el general Bussetti y el subsecretario de Ejército, coronel Leguizamón Martínez.

También se encontraban presentes los directores de la Escuela Superior de Guerra y de la Escuela de Guerra Naval, general Raúl Tassi y capitán de navío Horacio Esteverena, respectivamente, el director de la Escuela de Gendarmería, comandante Julio César Moreno, y el jefe y subjefe de la Policía Federal, contraalmirante José A. Dellepiane, y capitán de fragata Aldo Molinari.

A los postres hizo uso de la palabra el general Ubaldo Comini, brindando por la hermandad de las fuerzas armadas y la grandeza de nuestra patria.

(Periodística.)

ASCENSO DE OFICIALES SUPERIORES.

Con antigüedad del 31 de diciembre del corriente año, fueron promovidos al grado inmediato superior los siguientes oficiales superiores:

En el Cuerpo de Comando, escalafón general:

Capitanes de navío Agustín Ricardo Penas, Eduardo Benjamín Vieyra y Jorge Enrique Perren.

Capitanes de fragata Rogelio Roberto Iván Collet, Rodolfo Héctor Franzini, Mario Santiago Tomás Lanzarini, Rafael Alberto Palomeque Barros, Juan Carlos Manuel Bassi, Mario Andrés Durrieu, César Poch, Mario Rodolfo Horst Albicker, Mario Fermín Pensotti, Lorenzo Parnell Garrahan, César Héctor Quesada, Christian Ricardo Beláustegui y Guillermo Jorge Rawson.

En el Cuerpo de Comando, escalafón técnico:

Capitán de navío José Claudio Mosso.

Capitanes de fragata San Martín Alam, Miguel Ángel Víctor Rondina, Carlos Francisco Zanotti y Nicolás Caruso.

En el Cuerpo de Comando, escalafón infantería de marina:

Capitán de navío Pedro Favarón.

En el Cuerpo Profesional, escalafón intendencia:

Capitán de navío Lorenzo Palmieri.

Capitanes de fragata Adolfo Felipe Evaristo Molinelli y Alfredo Guarino Caldevilla.

En el Cuerpo Profesional, escalafón medicina:

Capitán de navío César Teófilo Uladislao Sánchez Ruiz.

Capitanes de fragata Carlos Alberto Enrique Sáenz Castex y Carlos Luis Tronge.

En el Cuerpo Profesional, escalafón ingeniería especializada:

Capitán de navío Helio López.

Capitanes de fragata Federico José Hachard, Aníbal José Martín Tufro y Jorge Norberto Vilaclara.

EXTRANJERAS

LA TENSION INTERNACIONAL

EL MEDIO ORIENTE.

Las actividades que venían desarrollándose en el Medio Oriente acapararon durante el presente bimestre la atención del mundo.

Mientras los anglo-franceses proseguían con sus operaciones aéreas tendientes a la destrucción de los aeropuertos egipcios del canal de Suez y sus instalaciones, las fuerzas navales dedicábanse a las operaciones de limpieza, al norte y al sur del canal mencionado.

Por su parte, las fuerzas israelitas ocuparon, el día 2 de noviembre, la ciudad de Gaza, cuartel general egipcio, recogiendo abundante botín de guerra y dominando la península de Sinaí. Dos días más tarde, patrullas militares de Israel llegaron a la orilla oriental del canal de Suez en su avance a través de la península de Sinaí, quedando así prácticamente en su poder la totalidad de la mencionada península.

En la Asamblea General de las Naciones Unidas se aprobó, el 4 de noviembre, una propuesta canadiense para constituir una fuerza de emergencia de las Naciones Unidas que asegurara el fin de las hostilidades en Egipto, fuerza ésta que sería provista en el término de 48 horas.

Al día siguiente de esta declaración de la UN, tropas francesas y británicas de paracaidistas aterrizaron en las cercanías de Port Said y, no obstante la intensa resistencia opuesta, lograron su rendición.

Como una consecuencia de esto, el gobierno soviético previno a Londres y a París, que podrían ser atacadas por una potencia más fuerte, y en su nota Bulganin agrega que “tenemos la determinación de usar la fuerza para sofocar la agresión y poner fin a la guerra de Egipto”.

Israel, entretanto, ocupa la localidad de Shram, que se encuentra en el extremo meridional de la península de Sinaí, en el golfo de Akaba.

Los egipcios, por su parte, en un intento para impedir el uso del canal por los anglo-franceses, procedieron a bloquearlo mediante el hundimiento de buques en sus entradas. Una inspección realizada por buzos de profundidad de la Marina Real británica, operando conjuntamente con “hombres-ranas”, inspeccionaron los barcos que fueron hundidos por los egipcios en la entrada septentrional del canal de Suez, constatando que en el fondo del mismo yacen veinte embarcaciones de todo porte, como así también veinte grúas y diversos equipos que obstaculizan la navegación.

Ante la amenaza rusa de enviar voluntarios soviéticos a Egipto, la UN apresura su envío de fuerzas al canal y el día 10 de noviembre zarpa de Noruega y Dinamarca el primer contingente de tropas —reclutadas en 17 naciones— para concentrarse en Italia, desde donde se trasladarían posteriormente al canal de Suez y al desierto de Sinaí, lugares que siguen ocupados por fuerzas de Gran Bretaña, Francia e Israel, si bien en una suspensión de hostilidades.

Según fuentes británicas, los egipcios habrían recibido del bloque comunista, como mínimo, 50 bombarderos de retropropulsión, 100 cazas a reacción y 300 tanques medianos y pesados en poco más de un año, como así también armas y equipos por más de 150 millones de libras esterlinas. Además, la marina egipcia habría recibido dos destructores, cuatro barreminas, unas veinte lanchas torpederas y otras embarcaciones menores y, posiblemente, tendría a su disposición algunos submarinos soviéticos.

Sin mayores variantes sigue esta situación hasta el 24 de noviembre, cuando la UN reitera nuevamente a británicos, franceses e israelíes que retiren sus tropas de Egipto. En esta misma fecha, tropas anglo-francesas habrían iniciado la evacuación de Port Said y tropas de infantería de Noruega se encontrarían en el lugar desde varios días antes. El mayor general E. L. M. Burns manifestó que aún no había adoptado medidas inmediatas para llevar más tropas a Port Said, sede de la ocupación franco-británica de las 27 millas septentrionales del canal de Suez, encontrándose en aquel lugar tan sólo 190 noruegos; el resto de la fuerza había acampado en Abu Suweir, detrás de las líneas egipcias.

En una tensa sesión de la Cámara de los Comunes, celebrada el 3 de diciembre, el ministro de Relaciones Exteriores, señor Selwyn Lloyd, manifestó que Gran Bretaña y Francia habían decidido retirar sus fuerzas de Egipto “sin demora”, y que los dos gobiernos habían impartido instrucciones al jefe de las fuerzas aliadas, general Sir Charles Keightley, para que llegara a un acuerdo con el jefe de las fuerzas de la UN, general E. L. M. Burns, sobre un plan para el retiro total de las tropas. Esta decisión tuvo su iniciación en la noche del 4, cuando una gran flota de transportes y buques de guerra se concentró en Port Said y embarcó a las primeras fuerzas franco-británicas y sus equipos para trasladarlos hasta su patria.

Como consecuencia de esta evacuación de las fuerzas aliadas, la agencia soviética Tass hace una publicación expresando que el alejamiento de las fuerzas francesas y británicas de Egipto “elimina naturalmente” el problema del envío a Egipto de voluntarios soviéticos.

Por su parte, las fuerzas israelíes también iniciaron la retirada de sus fuerzas hacia el este en la península de Sinaí, hecho que provocó manifestaciones de protesta en Tel Aviv. El 19, el primer ministro, David Ben Gurion, declaró en la Cámara que Israel jamás permitirá que Egipto ocupe la zona de Gaza, que fuera ocupada en octubre por fuerzas israelíes.

La retirada de las fuerzas aliadas, iniciada el 3 de diciembre, quedó terminada el 22 del mismo mes al embarcarse el último hombre, el general de brigada Harry Grimshaw, en el último transporte de evacuación. En esta última fase, escuadrillas de aviones lanzadores de cohetes levantaron vuelo desde los portaaviones británicos y franceses, e hicieron una serie de picadas sobre el distrito árabe de Port Said, mientras las tropas marchaban hacia los muelles de embarque. Una formación de tanques protegían este

movimiento, con sus cañones apuntando hacia los lugares considerados como peligrosos. Fuera de las alambradas se hallaba formada una compañía de infantería de asalto, que fue la última en embarcarse.

Retiradas las fuerzas aliadas en su totalidad, quedaban pendientes dos cuestiones: la limpieza del canal de Suez y el retiro de las fuerzas israelíes del territorio egipcio.

Los egipcios habían convenido en que una fuerza combinada de buques de salvamento británicos, franceses y neutrales, iniciarían la limpieza del canal tan pronto como se hubieran retirado las últimas fuerzas anglo-francesas. Pero una semana después de cumplida esta última condición, las autoridades egipcias anunciaron que la UN no podría iniciar sus actividades hasta tanto las tropas israelíes no regresasen a su país.

No obstante esta manifestación, el día 27 el presidente, Gemal Abdel Nasser, informa a periodistas soviéticos que Egipto está dispuesto a aceptar la colaboración internacional en torno al canal de Suez, pero “se opone a toda dominación del canal por otro país, aun bajo el disfraz de una administración internacional”.

Tal es, en síntesis, la situación egipcia al finalizar el año 1956.

(Periodística.)

LA REVOLUCIÓN EN HUNGRÍA.

El drama de Hungría, que se inició en la mañana del 23 de octubre, y que en cierto momento parecía favorecer a los patriotas húngaros otorgándoles su libertad e independencia, fue tan sólo un triunfo fugaz.

En efecto, en la tarde del 3 de noviembre quedaron interrumpidas las conversaciones entabladas entre Nagy y el alto comando militar soviético para el retiro de las tropas rusas del territorio húngaro y en las primeras horas del día 4 las tropas rusas iniciaron un ataque sorpresivo contra Budapest, penetrando sus tanques en los suburbios de esta capital desde el este y el sur, matando despiadadamente a los hombres, mujeres y niños que se oponían a los mismos.

Nuevamente sube al poder Janos Kadar como primer ministro y una vez más el pueblo húngaro se ve sometido a las torturas y represalias de los integrantes del ejército soviético, de los comunistas y de los mismos húngaros rusófilos.

En cuanto a los miembros del gobierno, trascendió que tanto

el ex primer ministro Imre Nagy como algunos otros, se habían refugiado en la embajada de Yugoslavia.

El día 14 de noviembre las fuerzas rusas ponen término a la última resistencia de los patriotas en Budapest y con ello a la lucha que se desarrollaba en la capital, calculándose en 20.000 muertos las bajas de los húngaros.

Al día siguiente, el presidente Tito de Yugoslavia ataca duramente al stalinismo dentro y fuera de la Unión Soviética, acusándolo por la revuelta de Hungría y declarando que “fue un error fatal llamar a las tropas soviéticas para dominarla”.

Noticias propaladas por la radio de Belgrado hacen saber que el ex primer ministro húngaro Imre Nagy se había retirado de su asilo en el embajada yugoslava para ir a su domicilio, pero noticias telefónicas provenientes de Viena no tardaron en hacer saber que éste y sus compañeros habían sido detenidos por soldados rusos.

El gobierno húngaro expresó que el “premier” depuesto había abandonado voluntariamente el país con destino a Rumania, “habiendo manifestado sus deseos de vivir en un país democrático del pueblo”. No obstante esta manifestación, otras versiones expresan que tanto Nagy como otros cuarenta húngaros, entre ellos quince mujeres y diecisiete criaturas, habían sido enviados a un destino desconocido escoltados por vehículos blindados rusos.

Ante esta desaparición de Nagy, Yugoslavia remitió una enérgica nota al gobierno títere protestando por este hecho que constituía una “violación del acuerdo” por el cual se había otorgado un salvoconducto a Nagy y sus compañeros para trasladarse a sus domicilios, y que la explicación húngara era inaceptable por cuanto aquéllos, mientras se encontraban asilados en la embajada yugoslava, habían expresado sus deseos de permanecer en Hungría, rechazando una sugerencia de trasladarse a Rumania.

Mientras tanto, siguen existiendo focos de lucha en toda Hungría, y millares de húngaros se refugian en Austria. La UN solicita que se permita la entrada de observadores a Hungría, pedido que es negado rotundamente el 3 de diciembre, si bien este país estaría resuelto a recibir al secretario general de la organización “más tarde, en una fecha conveniente para ambas partes”; pero dos días más tarde Hungría se niega a recibir a Dag Hammarskjöld, el 18 de diciembre, fecha que había sido recomendada el día anterior por el propio ministro de Relaciones Exteriores de dicho país.

Ante el recrudecimiento de las actividades de los patriotas

húngaros y las amenazas de huelga general obrera, el premier Ráday declaró, el 9 de diciembre, el estado de sitio en toda la nación y disolvió todos los consejos obreros que le eran adversos. Sin embargo, esto no impide que al día siguiente se produzcan actos de violencia en las zonas rurales del país en apoyo de los obreros, mientras Budapest sigue rodeada por la artillería y unidades blindadas de los soviéticos.

El día 12, la Asamblea General de las Naciones Unidas, por inmensa mayoría, aprobó la proposición norteamericana por la que se condena a la Unión Soviética por su intervención en Hungría y se exige que sus fuerzas abandonen inmediatamente el país. Como respuesta a esto, Kadar da a conocer un decreto que establece nuevamente la autorización que existía en la época de Stalin para encarcelar a cualquiera, sin proceso. En cuanto a las fuerzas rusas, los diarios de Viena reproducen las declaraciones de los refugiados húngaros, según las cuales los rusos reemplazarían sus actuales fuerzas por otras más reducidas, pero más seleccionadas, emplazándolas en las afueras de las grandes ciudades y zonas industriales.

Para Hungría, el año que termina ha sido un año de muerte, desolación y penurias. La terminación del año 1956 encuentra a los patriotas de esta tierra expuestos a los sufrimientos del hambre y del frío, como consecuencia de no querer someterse a las fuerzas extranjeras que, aduciendo ser llamadas por un gobierno títere, han ocupado puestos estratégicos en el territorio de su patria.

(Periodística.)

AUSTRALIA

VIAJE A LA ZONA ANTÁRTICA.

En el "Kisthdan" partieron 22 científicos y técnicos que integran la expedición australiana a la Antártida, que se realiza con motivo del Año Geofísico Internacional de 1957. El jefe de este grupo es el físico atómico Keit Mather y también viaja el director de la División Antártica del M. de R. E., señor G. Law, quien expresa que espera levantar en tres días una nueva estación en West Fold Hills, a 640 kms. al este de Mawson, sobre la costa de la tierra de Macabertsen.

(Periodística.)

BRASIL

ACUERDO PARA UNA BASE CON LOS ESTADOS UNIDOS.

Entre los Estados Unidos y el Brasil se habría llegado virtualmente a un acuerdo sobre la construcción de una estación de observación de proyectiles teledirigidos en la isla de Fernando de Noronha, la que se halla dentro de una zona de 5.000 millas de longitud y 40 de ancho que va desde la península de Florida hasta la isla de la Ascensión, que ha sido elegida para el lanzamiento de los proyectiles teledirigidos.

(Periodística.)

CHILE

CONSTRUCCIÓN DE AVIONES LIVIANOS.

Chile ha iniciado la construcción de aviones en la Fábrica Nacional de Aeronaves, que se conocerá con la abreviatura FANAERRO. Los primeros aparatos a construirse serán del tipo liviano para instrucción y transporte al interior. Esta fábrica se levantará en el centro del país, en la ciudad de Rancagua, donde dispone de los materiales necesarios para sus tareas.

(Periodística.)

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

BOMBARDEROS B-52.

A fines de noviembre, la Fuerza Aérea realizó varias demostraciones de adiestramiento con los gigantescos aviones de bombardeo B-52. Ocho de estos aviones a chorro se mantuvieron en el aire durante períodos de tiempo que oscilaron de 26 a 31 horas, recorriendo de 13.500 a 16.000 millas, la mayor distancia recorrida por aviones destinados al transporte de la bomba H. El radio de acción de estos aparatos es de 6.000 millas y durante el vuelo fueron reabastecidos en el aire por aviones tanques, aunque se ignora en cuántas oportunidades.

Cuatro aviones B-52 partieron de la base aérea de Loring, en Maine, y otros cuatro lo hicieron de la base aérea de Castle, California. Volaron por el norte de los Estados Unidos y Canadá, regresando todos, menos dos, a sus respectivas bases.

Estos dos últimos aterrizaron en el aeropuerto de Friendship, Baltimore, a fin de ensayar un nuevo plan de la Fuerza Aérea para aprovechar los aeropuertos civiles como puntos de dispersión en caso de ataques enemigos.

En este vuelo se cubrió más del doble de la distancia de aproximadamente 5.000 millas existentes entre las bases aéreas de los Estados Unidos y la Unión Soviética.

(Periodística.)

BASE MARITIMA.

Estados Unidos y Gran Bretaña llegaron a un acuerdo sobre el establecimiento de un centro naval conjunto de investigaciones en el Caribe, en la isla Gran Turk, para proporcionar informaciones relativas a corrientes, temperaturas y otros fenómenos.

(Periodística.)

ARMAMENTO MODERNO.

La Marina de Guerra puso en servicio el destructor “*Gyatt*”, primer buque de su tipo en el mundo equipado con proyectiles teledirigidos. Su principal arma es el “terrier”, cuya precisión es tan extraordinaria que puede buscar un objetivo con mayor seguridad que el ojo humano.

(Periodística.)

GRAN BRETAÑA

LA ACCIÓN POLICIAL EN EL CANAL DE SUEZ.

El mayor peso recae sobre la fuerza de portaaviones.

Las operaciones en el Mediterráneo Oriental constituyeron el foco de las actividades navales durante el mes de noviembre. El Primer Lord del Almirantazgo (vizconde Hailsham, Q. c.) se refirió a la participación de la Marina de Guerra durante el debate que tuvo lugar en la Cámara de los Lores, a continuación del discurso de apertura del Parlamento pronunciado por S. M. la Reina, el 6 de noviembre (día en que se declaró el “cese del fuego”). Dijo:

“Dudo si realmente se comprende que ésta fue esencialmente una operación naval. Los aviones eran, en su mayor parte, aviones navales; las fuerzas terrestres eran, en gran parte, de la infantería de marina, y, por supuesto, el transporte fue en gran parte por mar. Sé que Sus Señorías desearían oírme decir que dicha tarea fue cumplida con eficiencia sin tacha y con inquebrantable devoción al deber. Aunque no hubiera otra razón, me siento complacido al haber sido designado para responder al debate de hoy, por cuanto él me ha permitido hacer esa declara-

“ ción, de todo corazón, no solamente en mi nombre, sino también, “ creo, en nombre de una nación agradecida.”

La ofensiva se inició con operaciones aéreas contra aeródromos y otros blancos militares del Delta egipcio, mediante aviones con bases terrestres y navales, pero las primeras noticias relacionadas con la marina provinieron del H.M.S. “*Newfoundland*” (capitán de navío J. G. Hamilton, R. N.) que, mientras prestaba protección a la navegación en el golfo de Suez, se encontró, en horas de la noche, con una fragata egipcia y la hundió al no responder al “¡quién vive!” o a detenerse cuando así se le ordenó. La citada fragata fue identificada posteriormente como la “*Domlat*”, antigua fragata fluvial de la clase “*Nith*”, y en Londres se anunció que llevaba minas con la aparente intención de colocarlas en la zona. La marina rescató a sesenta y nueve sobrevivientes.

Otro de los primeros incidentes en que participó la marina fue el de un avión israelí derribado por la fragata “*Crane*” (capitán de navío B. S. Pemberton, R. N.), cuando cuatro aviones llevaron un ataque concentrado contra dicha unidad. Este incidente también tuvo lugar en el golfo de Suez.

Cinco portaaviones en la fuerza británica.

A medida que los comunicados provenientes del Comando Aliado iban sucediéndose con creciente frecuencia, poníase en evidencia que la principal carga naval estaba recayendo en una fuerza de portaaviones anglo-francesa. Había más de 100 buques de diversos tipos que intervenían en las operaciones que se desarrollaban en el Mediterráneo Oriental, incluyendo cinco portaaviones británicos: “*Eagle*”, “*Albion*” y “*Bulwark*” con escuadrillas operativas de aviones, y el “*Ocean*” y “*Theseus*” con helicópteros operativos y unidades del Real Comando de Infantería de Marina embarcado. Además, se encontraban los portaaviones operativos franceses, encabezados por el “*Arromanches*” (anteriormente H.M.S. “*Colossus*”).

Todas estas fuerzas operaban bajo una organización de comando combinado, donde entre los oficiales superiores británicos se hallaban el almirante Sir Guy Grantham, G. C. B., C. B. E., D. S. O., comandante en jefe del Mediterráneo; vicealmirante L. F. Durnford-Slater, C. B., comandante de la fuerza de tarea naval; vicealmirante M. L. Power, C. B., C. B. E., D. S. O. y barra, oficial almirante de portaaviones; contraalmirante D. E. Holland-Martin, D. S. O., D. S. C. y barra, oficial almirante de las fuerzas de apoyo; contraalmirante G. B. Sayer, C. B., D. S. C., oficial almirante del

grupo helicópteros; comodoro R. de L. Brooke, D. S. O., D. S. C. y barra, R. N., comodoro de las fuerzas de asalto; capitán de navío J. S. Walwyn, O. B. E., R. N., comandante del grupo barreminas; capitán de navío J. C. Hamilton, R. N., oficial más antiguo de la fuerza del mar Rojo. Los oficiales almirantes franceses que ejercían el comando, eran: contraalmirante Pierre Lancelot, segundo comandante de la fuerza naval, y contraalmirante Y. G. M. Carón, oficial almirante de la fuerza francesa de portaaviones.

La medida de la contribución naval puede juzgarse por un informe donde se expresa que los aviones de los portaaviones realizaron más de 2.000 salidas contra objetivos militares y blancos navales hasta el 6 de noviembre. Este gran esfuerzo fue llevado a cabo con la pérdida de tan sólo una vida británica y dos aviones navales, y fue cumplido por pilotos aeronavales con suma precisión, a fin de limitar las bajas civiles. El esfuerzo combinado de la aviación de los portaaviones y aquella con base terrestre, alcanzó el dominio aéreo completo, requisito previo para el desembarco de las fuerzas terrestres.

Diversas operaciones aéreas.

Las operaciones aeronavales fueron muy variadas, abarcando desde los ataques de rutina contra blancos terrestres militares hasta ataque contra puentes y buques de bloqueo, y el transporte de tropas y descensos mediante helicópteros. En una oportunidad los aviones *Wyvern* y *Sea Hawk* bombardearon en picada y destruyeron el puente ferroviario vital situado al oeste del aeropuerto de Gamil. En otra oportunidad, aviones navales atacaron a un buque de bloqueo egipcio mientras era remolcado al extremo meridional del lago Timsah. Desgraciadamente, aunque averiado, el mencionado buque fue posteriormente remolcado hasta su posición y hundido.

La primera pérdida naval fue comunicada el 3 de noviembre, cuando un avión *Wyvern* de la escuadrilla N° 830, fue derribado en el mar. El piloto, teniente D. F. McCarthy, R. N., se lanzó al espacio y descendió con éxito, pero cayó a cuatro mil yardas de las baterías terrestres hostiles. Mientras aviones de caza navales del H.M.S. "*Eagle*" y H.M.S. "*Bulwark*" vigilaban sobre el piloto, indicando su posición, otros aviones empeñaron a las baterías terrestres hasta que un avión de salvamento aire-mar, piloteado por el capitán de corbeta Bailey, R. N., llegó desde el H.M.S. "*Eagle*", que se encontraba a ocho millas de distancia. Dos horas después de haber caído, el teniente McCarthy se hallaba de regreso a bor-

do, ileso y contento. Al día siguiente falleció el subteniente C. J. Hall, R. N., al estrellarse su avión al costado del H.M.S. "*Bulwark*", al intentar aterrizar al regreso de una misión de ataque.

Más o menos durante este tiempo, el teniente Donald F. Mills, R. N., piloto de un avión *Sea Hawk*, se vio obligado a lanzarse al aire mientras se encontraba a unas 300 millas en el interior y 10 millas al este del canal. Se destacó a un helicóptero para que lo rescatara, mientras que cazas navales aseguraban de que el mismo no fuese hostigado desde tierra. Otros cazas volaban por encima del lugar donde había caído el piloto, a fin de orientar al helicóptero, quien rescató al teniente Mills y lo llevó nuevamente al H.M.S. "*Eagle*".

El 4 de noviembre, cuatro embarcaciones egipcias "*E*" que navegaban entre Alejandría y Port Said, fueron atacadas por aviones *Sea Hawk*. Una voló, dos fueron incendiadas, y la última resultó averiada. A ésta se le permitió recoger a los sobrevivientes y que regresara a puerto. Este hecho fue reconocido por el Almirantazgo en una señal donde felicitaba al portaaviones por el éxito de su ataque y la humanidad demostrada al permitir que la embarcación "*E*" averiada remanente salvara a los sobrevivientes de las otras unidades y los dejara en tierra.

Apoyo aeronaval en los desembarcos.

Durante el día 5 de noviembre, la aviación naval de los portaaviones prestó su apoyo inmediato y continuado al desembarco de tropas paracaidistas aliadas dentro de la zona de Port Said; la primera oportunidad, dentro de lo conocido, en que tropas de esta naturaleza han sido apoyadas y protegidas exclusivamente por la aviación de los portaaviones. Los pequeños grupos de paracaidistas franceses y británicos aislados constituyeron una responsabilidad exclusiva de la aviación naval de los portaaviones. Durante el día los equipos de control que aterrizaron con la primera "caída", transmitieron las posiciones de los blancos que debían ser bombardeados o ametrallados, a los aviones navales que esperaban. Las instrucciones eran transmitidas en forma clara y precisa, y los aviones raramente carecían de blancos. Como los paracaidistas tuvieron que luchar durante 24 horas sin apoyo logístico, los portaaviones realizaron todo lo necesario, y más aún, para abastecer las necesidades urgentes. Ese día se realizaron 373 vuelos desde los portaaviones, que atacaron tanques, cañones autopropulsados, posiciones antiaéreas, concentraciones de tropas hostiles, lanchas torpederas, aviones en tierra y sus hangares. Se perdie-

ron tres aviones, pero sus pilotos fueron salvados. Tan sólo 90 minutos después del “salto” fue destacado un helicóptero naval para que aterrizara en el aeropuerto de Gemil, respondiendo a un pedido urgente de abastecimientos médicos y la evacuación de heridos. Éste fue el primero de una serie de viajes de los helicópteros transportando heridos hasta los portaaviones. Los destructores fueron empleados como guardias de aviones y los helicópteros *Whirlwind* fueron entregados para la evacuación de los heridos. En cada viaje redondo, los helicópteros tuvieron que volar alrededor de 100 millas sobre mar abierto.

El oficial almirante de los portaaviones recibió del comandante del ejército el siguiente despacho al terminar el día:

“A todos los aviones de apoyo: muchísimas gracias por el magnífico apoyo que nos han prestado durante el día, que emocionó a todos. Su oportuna efectividad y precisión, que superan todo elogio y que indudablemente evitó muchas bajas. Sírvase transmitir nuestra gratitud a todos los interesados.”

Durante la mañana del 6 de noviembre, el Comando de la Real Infantería de Marina N° 45, integrado por unos 500 hombres, fue llevado a tierra por una flota de helicópteros del H.M.S. “*Ocean*” y H.M.S. “*Theseus*”. Fueron desembarcados en la zona de Port Said, mientras el resto de la brigada del Comando N° 3 era desembarcado de unidades L.S.T. y L.C.T., tripuladas por personal de la Real Infantería de Marina. Toda la operación fue terminada en 91 minutos, siendo ésta la primera vez que se realizaba esta clase de desembarco naval.

Muchos de los comandos desembarcados desde helicópteros fueron tropas veteranas que habían servido anteriormente en la guerra de Corea y en las operaciones en las junglas de Malaya. Fueron levantados de los portaaviones “*Ocean*” y “*Theseus*” por una flota de helicópteros *Naval 55 Whirlwind* y otros del ejército y de la Real Fuerza Aérea embarcados.

La brigada de Comando N° 3 está comandada por el brigadier R. W. Madoc, O. B. E., que prestó servicios en Creta durante la Segunda Guerra Mundial, donde fue hecho prisionero. Las unidades de la brigada se encuentran al mando de los siguientes oficiales: teniente coronel David G. Tweed, M. B. E. (Comando 40) ; teniente coronel Peter L. Norcock, O. B. E. (Comando 42) ; y teniente coronel Norman H. Tailtour, D. S. O., que resultó herido durante la operación de Egipto (Comando 45).

La “maravillosa tarea” de los helicópteros.

Posteriormente, en una nota que el capitán de navío E. F. Pizey, D. S. O., R. N., comandante del H.M.S. “*Theseus*”, dirigiera al Almirantazgo, se describe la “maravillosa tarea” desarrollada por los helicópteros en el transporte de los comandos desde el buque hasta tierra. “Las dos escuadrillas llevaron al personal a tierra en tiempo récord”, manifestó en su nota.

Los helicópteros, después de su primer vuelo transportando gente, regresaron en grupos de cinco para ser nuevamente cargados dentro de un minuto, más o menos, y después de cada segundo vuelo eran reabastecidos con combustible en cuatro minutos. Mientras se desarrollaba esto, a bordo del “*Theseus*” llegaban desde el “*Eagle*”, donde habían sido desembarcados también por helicópteros, las primeras bajas del regimiento de paracaidistas que se había lanzado el día anterior.

“Después del desembarco de nuestro comando de asalto —seguía diciendo la nota— los enfermeros dedicaron su atención a las “bajas del comando y se dio el caso de un miembro del Comando de Infantería, que había desembarcado en la primera ola, que se halló de vuelta a bordo y en cama dentro de los 20 minutos. Muy pronto tuvimos 30 heridos a bordo. De hecho nos desempeñá- bamos como la estación avanzada de evacuación de heridos y la estación receptora de retaguardia, dada la forma rápida y eficiente con que los de sanidad realizaban sus tareas.”

La principal unidad médica del ejército se hallaba a bordo del “*Theseus*” y, en cierto momento, once médicos se dedicaban a los heridos mientras llegaban. La nota agregaba: “La velocidad de “evacuación de las bajas mediante helicópteros demostró patentemente las deficiencias del transporte marítimo. Cuando entramos a puerto y contamos con un buque hospital en la vecindad, se demoró mucho más para trasladar al mismo en bote a los franceses que el tiempo demorado para traerlos desde tierra. “Estoy convencido de que el portaaviones de ataque con helicópteros, con comodidades de hospital, es algo permanente.”

El capitán Pizey prosiguió describiendo “un salvamento realmente espléndido”. Tres helicópteros regresaban del H.M.S. “*Eagle*”, cuando uno de ellos tuvo que acuatizar debido a falta de combustible. En el helicóptero, junto al piloto, había dos paracaidistas franceses que se encontraban en camillas. El piloto consiguió sacar a uno de ellos por la escotilla de emergencia, lo vio nadar, y luego se dirigió a la puerta de la cabina. Logró abrirla en momentos en que el helicóptero se hundía y en alguna forma pon-

siguió sacar al segundo, que flotaba en su camilla. El piloto mantuvo a los dos a flote hasta ser rescatados por otro helicóptero mediante un guinche de izado. Dos minutos más tarde fue recogido el piloto y desembarcado en el H.M.S. "*Theseus*".

El responsable de la distribución de mercaderías, equipos y víveres para las fuerzas aliadas consolidadas en tierra, dirigiendo la entrada y rápida descarga de los buques de guerra y de las unidades de desembarco y buques de aprovisionamiento cargados a Port Said en el momento de su ocupación, era el capitán de puerto (capitán de fragata L. C. Lyne, D. S. C., R. N.), adscrito al Estado Mayor del oficial encargado (capitán de navío E. W. Briggs, D. S. C., R. N.), embarcado a bordo del H.M.S. "*Chevron*". Los primeros buques que entraron en Port Said fueron los barreminas de la Marina Real y de la Marina Francesa, a los que seguían de cerca las unidades de desembarco cargadas con tropas y el destructor "*Chevron*".

Desde dicha unidad, que ocupaba una posición central dominante en la rada exterior, el capitán de fragata Lyne ordenó la entrada de la pequeña armada que esperaba lista para desembarcar las tropas y el equipo de apoyo vital. Normalmente, en Port Said eran escasos los amarres a muelles, pero mientras se combatía y columnas de humo se elevaban en la ciudad, se iniciaron los primeros estudios para determinar cuáles eran los lugares más adecuados y libres de minas para que las embarcaciones de desembarco dejaran caer sus rampas.

El mismo problema existía para los buques mayores de más calado y que necesitaban fondeaderos de aguas profundas. Felizmente, los buques y embarcaciones menores fueron desfilando para descargar sus cargas, de hombres y material, sin inconveniente alguno, en perfecto orden y en el lugar que correspondía, dejando luego el espacio libre para aquellos que esperaban.

Irónicamente, el puerto pesquero recientemente terminado y en cuya construcción había intervenido el cuerpo de Ingenieros Reales durante la ocupación británica del canal de Suez, resultó de inesperada ayuda durante la operación.

Después del alto el fuego, la eficiencia del radar naval quedó demostrada el 8 de noviembre, cuando un avión no identificado fue reflejado en la pantalla radar del H.M.S. "*Bulwark*". El avión fue localizado e identificado por aviones de caza navales como el avión N° DC-9079, de las Naciones Unidas.

Posteriormente, cuando el piloto de este último avión envió

una señal de auxilio solicitando su situación y rumbo a seguir, él quedó sorprendido al enterarse que había sido seguido y reconocido.

Aviones navales le prestaron su ayuda, permitiéndole llegar hasta la costa, desde donde pudo trazar su rumbo a El Cairo, su destino.

Más tarde, aviones de caza navales escoltaron al avión que transportaba al general Burns después de sus conferencias en El Cairo, a través de la zona de ataque.

(“The Admiralty News Summary”, N° 122, 1° de diciembre de 1956.)

LOS HELICÓPTEROS EN LA ANTARTIDA.

Informes del Almirantazgo británico hacen saber que los integrantes de un equipo británico de estudios, que durante varias semanas permanecieron inmovilizados en la isla Roux, fueron rescatados por helicópteros pertenecientes al “*Protector*”, nave custodia de las islas Malvinas. El grupo de referencia estaba constituido por nueve hombres de ciencia, que habían realizado una excursión en trineo.

(Periodística.)

PARAGUAY

OLEODUCTO PARA EL CHACO BOREAL.

Entre Paraguay y Bolivia se ha suscripto un convenio sobre oleoductos y abastecimiento de petróleo entre los dos países. Según este acuerdo, el oleoducto tendrá una capacidad diaria de 3.000 barriles de petróleo o sus derivados. El Paraguay abonará a Bolivia por el petróleo crudo o subproductos, el precio vigente en el mercado internacional, en dólares norteamericanos de libre disponibilidad. Este oleoducto, que se construirá a través del Chaco paraguayo, tendrá aproximadamente 800 kilómetros de longitud.

(Periodística.)



LUIS S. MALERBA

Contraalmirante

Falleció el 24 de octubre de 1956.



EDUARDO A. CEBALLOS

Capitán de Fragata

Falleció el 3 de noviembre de 1956



LUIS EDMUNDO DUBUS

Capitán de Navío Contador

Falleció el 13 de noviembre de 1956



A L F R E D O M A Y E R

Capitán de Navío

Falleció el 17 de noviembre de 1956



AGUSTÍN A. VILLARINO

Capitán de Fragata

Falleció el 29 de noviembre de 1956



D A R D O L. G O N Z Á L E Z

Capitán de Fragata Contador

Falleció el 6 de diciembre de 1956



LEOPOLDO SÁNCHEZ MORENO

Capitán de Navío Médico

Falleció el 20 de diciembre de 1956

Asuntos Internos

CONFERENCIA.

Durante los días 26, 28 y 30 de noviembre, se desarrolló en los salones de la institución un ciclo de diez conferencias sobre el tema *La electricidad y el agua en la economía y la sociología argentinas*, que fue inaugurado por el señor vicepresidente 1º, contraalmirante Arturo H. Rial.

SOCIOS QUE HAN CUMPLIDO 50 AÑOS DE ANTIGÜEDAD EN EL CENTRO.

En la sesión celebrada el día 27 de diciembre, la Comisión Directiva adoptó la resolución que se indica a continuación:

“CONSIDERANDO :

“Que un núcleo de asociados ha cumplido más de 50 años
“ como socios del Centro Naval;

“Que esta situación debe merecer la consideración de todos
“ los señores asociados, por la sostenida consecuencia y constante
“ adhesión dispensada a través de tantos años;

“Que los calificados consocios que han vivido las inquietudes
“ de todo orden en las distintas etapas evolutivas de nuestra ins-
“ titución han merecido, en oportunidad de cumplir 40 años como
“ socios, un Diploma de Honor que los acredita como socios vi-
“ talicios;

“Que el 4 de mayo próximo el Centro Naval cumple 75 años
“ de su fundación, debiéndose recordar tan singular acontecimiento,

“SE RESUELVE:

“1º — Hacer entrega de una medalla de oro similar a la que
“ tiene derecho a recibir al ser reconocido como socio —artículo
“ 23, inciso 1º, del estatuto— a los miembros que en la fecha men-
“ donada cumplan como mínimo 50 años como tales.

“2º — Anualmente y en la misma oportunidad, se procederá
“ con igual temperamento con los socios que alcancen las bodas de
“ oro con el Centro Naval.”

JURADO PARA DICTAMINAR SOBRE PREMIOS.

Esta C. D. resolvió postergar la designación del jurado para dictaminar sobre los premios “Domingo F. Sarmiento”, “Almirante Brown”, “Piedrabuena” y “Ratto”, hasta tanto se expida la Subcomisión de Estudios y Publicaciones.

HOMENAJE AL ALMIRANTE GUILLERMO BROWN.

Por haber desistido la C. D., en su sesión del 9 de noviembre pasado, de su propósito de publicar un libro sobre la vida del Almirante, publicación que debía aparecer en la “Semana Almirante Brown”, que comenzará el 15 de marzo próximo, se ha resuelto que el Centro Naval, como adhesión a los homenajes que en esa fecha se tributarán, inaugure un busto de bronce que sería colocado en uno de los salones de la institución.

REGLAMENTACIÓN SOBRE EL NUEVO COMEDOR.

Como consecuencia del informe presentado por la “Comisión de Habilitación del Comedor”, la C. D. ha resuelto lo siguiente:

1. Quiénes pueden concurrir:

- a) Los socios de todas las categorías.
- b) Los familiares con derecho a carnet.

2. Invitados:

- a) Cada socio podrá invitar como máximo a cinco personas.
- b) No serán admitidos niños cuya edad haga necesaria la preparación de comidas especiales.

HOMENAJE AL CAPITAN DE CORBETA AGUSTÍN DEL CASTILLO.

Con motivo de haberse cumplido el 2 de diciembre el centenario del nacimiento del capitán de corbeta Agustín del Castillo, el Centro Naval estuvo representado en la ceremonia religiosa ofrecida por la Comisión de Homenaje en recuerdo del mencionado jefe, que integró la primera C. D. de nuestro Centro en el año de su fundación.

ASAMBLEA ORDINARIA.

Se informa a los señores asociados del Centro Naval que, de conformidad con lo establecido en los artículos 41 y 52 del Estatuto social, en el mes de abril próximo deberán renovarse parcial-

mente la Comisión Directiva y la Comisión Revisora de Cuentas. Los cargos que deberán cubrirse son los siguientes:

- 1 Presidente
- 1 Vicepresidente 1°
- 1 Tesorero
- 10 Vocales titulares
- 6 Vocales suplentes
- 1 Revisor de Cuentas titular
- 2 Revisores de Cuentas suplentes.

Miembros que cesan en sus funciones:

Presidente:

Contraalmirante Adolfo B. Estévez

Vicepresidente 1°:

Contraalmirante Arturo H. Rial

Tesorero:

Capitán de Navío Contador José S. Cárdenas

Vocales titulares:

Capitán de Fragata Luciano C. Pessacq
Capitán de Fragata Auditor Enrique R. Burzio
Capitán de Navío (T) Miguel R. Pérez Farías
Capitán de Fragata Méd. Carlos A. E. Sáenz Castex
Capitán de Corb. Ing. Nav. Domingo Torres Posse
Capitán de Navío I. M. Rubén A. Ramírez Mitchell
Capitán de Navío (T) Roberto Latino Córdoba
Capitán de Navío (T) Ítalo Luciani
Capitán de Corbeta (T) Omar R. Pagani
Capitán de Fragata Rodolfo Elizalde Pietranera

Revisor de Cuentas Titular:

Capitán de Corbeta Contador Luis G. Causone

Al efecto, se deberá confeccionar una lista de candidatos que, además de los nombres que reemplazarán a los "Miembros que cesan en sus funciones", deberá contener los nombres de 6 candidatos para Vocales Suplentes y 2 candidatos para Revisores de Cuentas Suplentes. Esta lista, propiciada con la firma de 50 socios como mínimo con derecho a voto (un año de antigüedad), deberá ser remitida a la Presidencia del Centro Naval antes del 1° de marzo próximo, con el consentimiento de los candidatos para inte-

grarla y el nombre del socio Apoderado de la misma (artículos 87 y 88 del Estatuto).

Miembros que continúan en sus funciones:

Vicepresidente 2°:

Capitán de Navío Renato V. J. Ares

Protesorero:

Capitán de Corbeta Contador 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

Revisor de Cuentas titular:

Capitán de Fragata Jorge de Tommaso

MISA EN MEMORIA DE SOCIOS FALLECIDOS.

Con motivo de la recordación de los Fieles Difuntos, el Centro Naval hizo officiar una misa en memoria de sus socios fallecidos. La ceremonia religiosa tuvo lugar en el panteón que la institución posee en el cementerio del Oeste.

RECEPCIÓN A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS.

Con motivo de haber recibido sus despachos los nuevos guardiamarinas egresados de la Escuela Naval Militar, el 3 de noviembre pasado les fue ofrecida la tradicional recepción en los salones de nuestro Centro.



La fiesta transcurrió en un ambiente de cordialidad y camaradería, participando en ella altas autoridades de nuestra ins-



titución armada, los familiares de los homenajeados e invitados especiales.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de corbeta contador Juan Carlos Biscay; capitán de corbeta ing. espec. Carlos Augusto Gagey; tenientes de navío Carlos M. Mazzoni y Jorge Alberto Sgavetti; teniente de navío I. M. Joule Travaglia; tenientes de fragata médicos Juan José

Julio Almada, Francisco Alberto Juárez, Juan Roberto Sachetto, José Saúl y Omar Ricardo Vera; teniente de corbeta Gaudencio Julio Oscar Fontanetto; teniente de corbeta farmacéutico Raúl Martín; guardiamarinas: Oscar C. Albino, contador Santiago J. Assalini, César Antonio Barros Montero, Félix Rodolfo Bartolomé, Luis Guillermo Baya, Juan Carlos Bou, Juan Andrés Branda, Juan Carlos Burghardt, Oscar Jorge Calandra, Juan Carlos Cánepa, Ergardo Obdulio Carnevale, Miguel Angel Castellano, Héctor Máximo Castillo, Raúl Emilio Ceconi, I. M. Héctor Edmundo Cima, contador Héctor C. Codeseira, Carlos Alberto Coli, Horacio Chiessa, Ricardo Luis Dávila, I. M. Carlos F. E. De Luccia, Néstor Antonio Domínguez, Carlos Félix Duperrón, Ricardo Augusto Echagüe, Rafael Carlos de Elía, Alfredo Fariña, Vicente M. Federici, Rafael D. V. Feudale, Ernesto Galíndez, Mateo Angel Giordano, I. M. Alberto César González Aldao, Víctor Mario Grimaldi, Oscar Ramón Gronda, Jorge Francisco Guidobono, Angel Lanzillo, Heberto Lisa, Enrique Alfredo Mac Laughlin, Edmundo Rogelio Marot, José Félix Martínez, Ronald Hugo Mocagatta, Carlos Alberto Monferrer, Jorge César Montero, Miguel Angel Monti, Antonio José Mozzarelli, Oscar Roberto Padilla, Fortuno Miguel Parera Yzaguirre, Juan Carlos Prósperi, Mavilio Repetto, Diego Enrique Roquero, Roberto Adolfo Rubio, Juan Martín Salaverri, Rubén Santiago Santillán, Juan Miguel L. Saralegui, Luis Emilio Sosa, Jorge Raúl Taberner, Enrique Terrizano, Alfredo Rubén Toledo, Alberto Angel Turdera, Carlos Antonio Vattuone, Nicolás Viejobueno, José Rodolfo L. Villalonga, Jorge Enrique Villaverde, I. M. Pedro Roberto Zacearía, Ricardo Mario Zamora, Miguel Roberto Zapata, Carlos Ernesto Zárate, contador Edwin Jorge King y Ricardo Roberto Locarnini.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Vicecomodoro Joaquín Ramón Ferrario; teniente (Aer.) Gabriel Martínez; señores Julio Adrián Mulhall, Dr. José Heriberto Martínez, Roberto E. Garzoni, escribano Emilio José Poggi, Ascencio Joaquín Ezquiaga, Agustín Isaías de Elías e ingeniero Salvador Sanzo; teniente 1º Víctor César Groupierre.

REINGRESO.

Teniente de navío Juan Carlos Haurie.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS.

Con fecha 2 de noviembre, los socios activos: Capitán de corbeta (T) Ricardo Iribarne, capitán de navío Aquiles Magnoni, contraalmirante ing. naval Edmundo Manera y capitán de fragata Ruperto Parodi Lascano.

CONFIRMACIÓN COMO SOCIO ACTIVO.

Ex-teniente de fragata médico Aurelio Melone.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS.

Por fallecimiento: Contraalmirante Luis S. Malerba, capitán de fragata Eduardo A. Ceballos, capitán de navío contador Luis Edmundo Dubus, capitán de navío Alfredo Mayer y capitanes de fragata Agustín A. Villarino y contador Dardo L. González.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

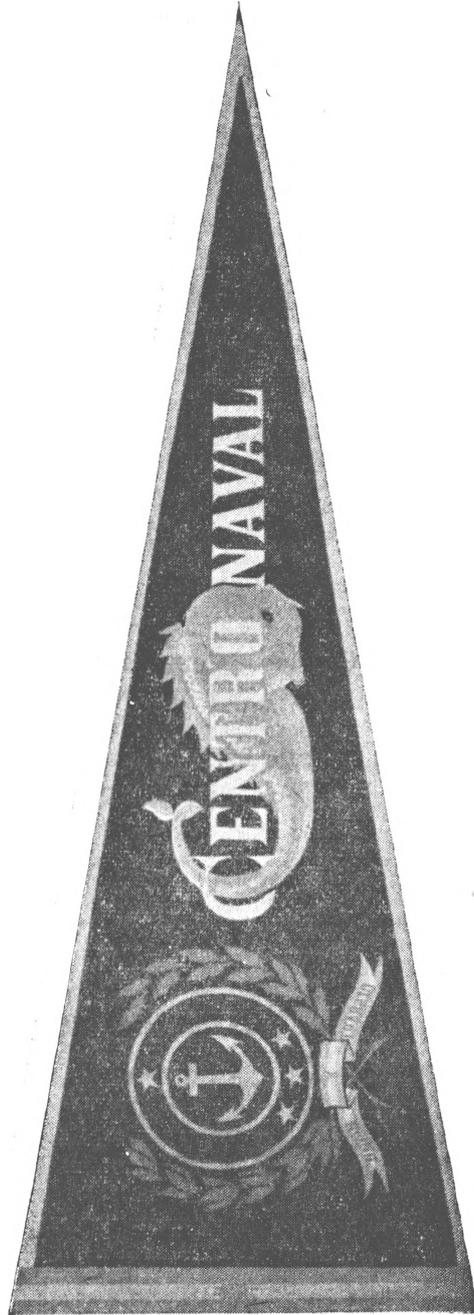
Por fallecimiento: Capitán de navío médico Leopoldo Sánchez Moreno.

Por aplicación del artículo 29 inc. 1º del Estatuto social: Ex-contraalmirante Juan José Jáuregui y contraalmirante (T) Moisés Romero Villanueva.

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.



REPRODUCCION DEL
GALLARDETE DEL CENTRO NAVAL
Puede adquirirse en Contaduría y Mayordomía
PRECIO: \$ 8.- $\frac{m}{n}$

SEGURO DE VIDA COLECTIVO

Buenos Aires, noviembre de 1956.

Señor consocio:

La CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL ofrece a los socios del Centro Naval un Seguro Colectivo, cuyas características son las siguientes:

OBJETO: Cubre el riesgo de:

- 1º) **Muerte:** de ocurrir por cualquier causa el fallecimiento del asegurado, el capital se abonará de inmediato al beneficiario instituido por aquel o, en su defecto, a los herederos legales del asegurado como si fuese un bien ganancial.
- 2º) **Incapacidad Total y Permanente:** En caso de producirse la incapacidad del asegurado, la Caja abonará el correspondiente capital en 60 cuotas mensuales, a razón de \$ 18.— por cada mil pesos de capital asegurado.

VENTAJAS:

- a) No se exige revisión médica.
- b) Exención de restricciones respecto a viajes, residencia y ocupación.
- c) Póliza que comprende a todos los asegurados.
- d) Cada asegurado designa libremente su beneficiario, que puede sustituir en cualquier momento.
- e) La Caja distribuirá anualmente entre los asegurados el 25 % del excedente que arroje este Plan.
- f) Los beneficios de este seguro son inembargables, exentos de impuesto a la herencia y libre de gastos sucesorios.
- g) Puede deducirse el importe total de la prima a los efectos de la liquidación del Impuesto a los Réditos, dado la clase de seguro.

CAPITALES ASEGURADOS: \$ 20.000, 40.000, 60.000, 80.000 y 100.000 pesos. Los mayores de 50 años solamente podrán optar hasta 40 mil pesos.

PRIMA: Se determina en base al promedio de edad del grupo asegurable, pudiendo oscilar de \$ 1,20 a \$ 1,30 mensual por cada mil pesos de capital asegurado.

FORMA DE PAGO: En forma conjunta por medio del Centro Naval; puede ser mensual, trimestral, semestral o anual.

A efectos de pulsar el interés que esta iniciativa podría despertar entre los señores asociados, solicito de usted quiera servirse devolver a vuelta de correo el Talón que corre agregado al pie.

En tal espera, saludo al señor consocio con atenta consideración.

(Fdo.) JUAN CARLOS BOSCHETTI
Capitán de Corbeta
Secretario

(Fdo.) ADOLFO B. ESTEVEZ
Contraalmirante
Presidente

Señor Presidente del Centro Naval.

*Tengo interés en el Seguro de Vida Colectivo que propicia el Centro Naval conjuntamente con la Caja Nacional de Ahorro Postal.
Con tal motivo, salúdole atentamente.*

Firma

Seguro por

Pago de la prima: trimestral, semestral, anual (tachar lo que no corresponda).

Edad:

Aclaración grado, nombre y apellido:



BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL
BUENOS AIRES

Vol. LXXIV

ENERO-FEBRERO 1957

Núm. 632

SUMARIO

<i>Fin del poderio español en el Plata. — Muzzio</i>	581
<i>Controversia entre los almirantes Halsey y Kinkaid. — Iachino</i>	599
<i>Doctrina anfibia. — Beau</i>	619
<i>Se necesita una estrategia militar de movilidad. — Parsons</i>	639
<i>Sobre el portaaviones</i>	651
<i>A Brown (En el centenario de su muerte). — Astrada Sosa</i>	659
<i>Notas profesionales</i>	661
<i>Necrología</i>	703
<i>Asuntos internos</i>	711

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

- BOLETÍN:** Lunes a viernes, de 15 a 19.
- SECRETARIA:** 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 7,30 a 18.
- ENFERMERÍA:** Lunes a viernes, de 8 a 12.
- PEDICURO:** Lunes y viernes, de 18 a 20.
- SALA DE ARMAS: Prof. de Educación Física:** Lunes a sábado, de 9 a 11;
Prof. do Esgrima: Lunes a sábado, de 9 a 11 y de 18 a 20.
- STAND DE TIRO:** Lunes a viernes, de 18 a 20.
- SASTRERIA: Local Social:** Lunes a viernes de 8 a 12 y de 16 a 20; sábados de 8 a 12.
Centro Naval - Alojamiento: Lunes a viernes de 8 a 12 y de 15 a 19; sábados, 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.
- 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 JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL Nº 545.718

ENERO - FEBRERO 1957



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>	Renato V. J. Ares
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan Carlos Boschetti
Tesorero	<i>Cap. de Navío Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Cap. de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
	<i>Capitán de Fragata I. M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermín López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calegari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Recaredo Vázquez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos MUSÍS Blanca
Vocales suplentes	<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo
	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio
	<i>Capitán de Navío</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Corb. (T)</i>	Omar R. Pagani
	<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Oscar D. Danglade
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Gonzalo Bustamante
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi

Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Luis G. Causone
	<i>Capitán de Fragata</i>	Jorge de Tommaso
Suplentes	<i>Cap. de Corbeta Dentista</i>	Eduardo R. Calero
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

SUMARIO

FIN DEL PODERÍO ESPAÑOL EN EL PLATA.....	581
<i>Por el Capitán de Fragata Cont. Rodolfo A. Muzzio</i>	
CONTROVERSIA ENTRE LOS ALMIRANTES HALSEY Y KINKAID.....	599
<i>Por A. Iachino.</i>	
DOCTRINA ANFIBIA.....	619
<i>Por el Capitán de Navío Beau.</i>	
SE NECESITA UNA ESTRATEGIA MILITAR DE MOVILIDAD.....	639
<i>Por Edgar A. Parsons.</i>	
SOBRE EL PORTAAVIONES.....	651
A BROWN (EN EL CENTENARIO DE SU MUERTE)	659
<i>Por el Capitán de Fragata Julio A. Astrada Sosa.</i>	
NOTAS PROFESIONALES.....	661
NECROLOGÍA	703
ASUNTOS INTERNOS	711

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Capitán de Navío</i>	Renato V. J. Ares
Vocales	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani

Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
Vocales	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Navío Contador</i>	José S. Cárdenas
Vocal	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Fernando Esquivel

Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Musis Blanca
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío. I.M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Fragata I. M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermín López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calegari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Recaredo Vázquez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo
	<i>Capitán de Navío</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi

Delegación Tigre:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen
Vocales	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharzu
	<i>Teniente de Corbeta</i>	Osvaldo Unger

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	César Poch
------------	---------------------------	------------

“Centro Naval - Alojamiento”
(Ex “Shelton Hotel”) - Córdoba 350 - Capital



Vista del living



Un dormitorio



Mir, Chaubell

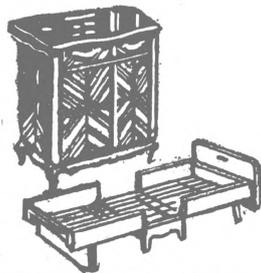
SARMIENTO 1155

y C^{ía} S.R.L.

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

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.

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.

HOMENAJE AL
Almirante GUILLERMO BROWN
EN EL CENTENARIO DE SU MUERTE



Miniatura de Henry Harvey (a. 1825). 80 x 60 mm.
Perfil $\frac{3}{4}$ a la izquierda. Cabellos rubios. Casaca, charretera, corbatín negro y cuello blanco de punta. (M. H. N.)

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIV

Enero-Febrero 1957

Núm. 632

Fin del poderío español en el Plata (*)

Por el Capitán de Fragata Contador Rodolfo A. Muzzio

El triunfo de los combates sobre la isla de Martín García y la toma de ella, influyeron aún más en el ánimo decaído, aunque rebelde, del gobierno y ciudad de Montevideo.

Brown regresó a Buenos Aires a reparar y proveer su escuadra, en principal la “*Hércules*”, y ya inquieto, el 3 de abril le escribe a Larrea: “... Ruego señor, me permita señalar a su consideración la suma importancia de establecer el bloqueo más estricto para obtener aquel fin y cuando aseguro que las armas de Buenos Aires tienen hoy el poder necesario para conseguirlo, espero estará Ud., de acuerdo conmigo y unirá sus esfuerzos al efecto.”

“La importancia de mandar una fuerza aguas arriba, no puede a mi modo de ver, compararse en manera alguna con la de despachar toda la escuadra al frente de Montevideo, especialmente si se tiene en cuenta el número de cañoneras que pueden salir del puerto enemigo contra aquella, expuesta como iría a calmas frecuentes, etc. Aún suponiendo que los barcos que están río arriba puedan escapar, yo preguntaría ¿a dónde?, y contesto: seguramente no entrarán a Montevideo. Sin embargo, Ud., señor, hará lo que guste, pero permítame le manifieste que si ganamos un solo punto, aseguraremos el resto, y entonces, ¿por qué no hacerlo?”

(*) Parte de un libro inédito del autor, titulado: “Almirante Brown: Su vida heroica”.

“Puedo garantizarle que solo el mejor éxito me induce a desear que toda la fuerza se halle al frente del puerto enemigo, agregando a la vez, que no es por el temor que indico la necesidad de proceder así: no. Únicamente para la mayor seguridad de la empresa.”

“Ahora más que nunca estoy ganoso de echarle las garras al enemigo que huyó aguas arriba: pero cuando pienso por otro lado que él está seguro, si la escuadra cumple con su deber como lo espero, ¿ por qué entonces debilitarla a riesgo de hacer ilusorio el bloqueo?”

“Es menester confiar el mando de la *“Agreable”* a los capitanes White o Nelson, si Ud. lo permite, de lo contrario insistiré en lo que le he escrito. Me consta que los principios de tal sujeto —alude a Lamarca— son contrarios a nuestra causa y sólo los apuros le obligarán a mostrarse de otra manera.”

“Adjunto una minuta del cirujano por varias cosas ya reclamadas. A bordo de la *“Belfast”* hace mucha falta un cirujano. Pasada la función, me atrevo a decirlo podrá equiparse toda la escuadra con médico; mas lo que es ahora ninguno de ellos desea servir; prefieren estar en el café...”

Como posdata hace una jocosa comparación: “P. D. Serán indispensables chaquetas abrigadas, pantalones, medias, zapatos y camisas para los marineros y tropa. Caso de no poder obtener las chaquetas, pantalones y camisas, sírvase mandar paño grueso, franela colorada, para camisas e hilo, y cada cual tendrá que hacer su propia ropa o dar a los otros su ración de grog, para que se la hagan.”

Hombres de mar que cumplieron abnegadamente, con honor, su deber, inmolando su vida en haras de la libertad de su patria, de muchos de ellos adoptiva. A su lado los más débiles se sentían fuertes y valerosos. La luz de su espíritu continuará brillando para iluminar a los herederos de su grandeza.

El jefe del gobierno argentino, don Gervasio A. Posadas, “antes de que procediese a batir en detalle el resto de la escuadra española, animado por sentimientos humanitarios, se propuso tentar un último esfuerzo que ahorrando nuevas víctimas, hiciera retornar la cordialidad entre miembros de una misma familia.”

Esa misión de paz se encomendó a “personas caracterizadas y que por su posición social merecieran hasta la confianza del enemigo, apagándose para siempre el encono que brota de ordinario al calor de la lucha”.

El 29 de marzo de 1814, se presentaba en la bahía de Montevideo una balandra que izaba bandera de parlamento y a la que daba escolta la fragata británica “*Nereus*”, de estación en el Plata, y cuyo capitán, Pedro Heywood, se había manifestado con desasosiego para Vigodet, favorable a la causa de Buenos Aires. Ella llevaba a los mensajeros de paz.

Pero esta negociación fue frustrada, terminando las tratativas el 11 de abril en el Arroyo Seco, con la terminante negativa de los representantes del Directorio de no esperar a los representantes de Artigas —en lucha con los hombres de Buenos Aires— y de Pezuela, lo que con abstracción del campo político hubiese significado, en el militar, una pérdida preciosa de tiempo que sólo hubiera beneficiado a los realistas.

El 1° de mayo Posadas, por medio de una proclama, hace conocer al pueblo la frustrada negociación, de la que culpó al capitán general de Montevideo “que, en vez de entrar francamente en unas negociaciones garantidas por autoridades respetables y sacar de ellas los partidos más ventajosos de un modo noble y decoroso, ha fundado sus esperanzas en intrigas y manejos oscuros... En vista de esta comportación tan inesperada ordené a mis Diputados se despidiesen y siguieran para la Colonia.”

Hace un llamado a todos los padres de familia: “Si veis desvanecer vuestras fortunas, desfallecer vuestras familias, o perecer a vuestros queridos hijos en los campos de batalla, no me atribuyáis unas desgracias que quisiera evitar a costa de mi propia vida; decid ¿quién ha defraudado vuestras esperanzas, quién provoca la guerra, quién ha cerrado la puerta que acaba de abrirse a la paz y al reposo?... Yo he hecho por la paz algo más de lo que debió esperar el capitán general de Montevideo... La paz es necesaria a nuestra existencia, y cuando ella no puede negociarse, es forzoso conquistarla. No puede llamarse paz la servidumbre: ella es un estado de verdadera guerra: una sumisión injusta y vergonzosa como la que exige de vosotros. ¿Qué haría más que eternizar las inquietudes y las revoluciones... ?”

Terminaba su proclama diciendo que: “El Ser Supremo eterno protector de la justicia, coronará nuestros esfuerzos: él nos dará una tranquilidad estable y duradera. Pero cualquiera que sea la fortuna de nuestras armas, mis votos por la paz serán igualmente ardientes: la victoria misma no me será apreciable, sino en cuanto acerque el término de esta lucha de pasiones contra la naturaleza.”

Brown sostenía que las armas de la patria tenían poder suficiente para dominar las aguas y precipitar la rendición de la plaza.

A su parecer, no podía “equipararse la necesidad de operar, “ como otros creían, sobre la escuadra de Romarate embotellada “ en las aguas del Uruguay, con la de dirigir toda la escuadra en “ un esfuerzo único e instantáneo sobre aquel objetivo mucho más “ interesante y que tenía para sus bravuras de león todos los pres- “ tigos y atracciones del peligro.”

La fuerza naval se aumentó con varias adquisiciones, siendo provista para un crucero de seis meses.

El puerto fue escenario de una imponente y emotiva manifestación de despedida, el día fijado para zarpar las naves que debían continuar la campaña de Montevideo.

El ínclito caudillo era ovacionado, el pueblo lo aclamaba, y el nombre de Brown se mezclaba a los acordes del Himno Nacional. El estruendo del cañón retumbaba en el ámbito: era el solemne momento de la partida...

La fragata “*Hércules*”, cuyo comandante era Ricardo Baxter, tripulaba 293 hombres, emplazando 36 cañones. La corbeta “*Belfast*”, cuyo comandante era Oliviero Russell, llevaba 273 hombres y 22 cañones.

La corbeta “*Zephyr*” llevaba por comandante a Santiago King, tripulada por 148 hombres y 22 cañones. El bergantín “*Nancy*”, con 15 cañones y 122 hombres, era comandado por Ricardo Leech. La “*Juliet*”, contaba con 17 cañones y 105 hombres y su comandante era Guillermo Mac Dugall.

La brisa otoñal inflaba en armoniosas curvas las velas de las naves, que comenzaron a deslizarse por las tranquilas aguas. En el ámbito del cielo fulguraban los últimos resplandores escarlatas del sol del 14 de abril. Jugueteaba la espuma en las quillas, y cuando cerraba la noche, una estela plateada enviada por la brillante luna, iluminaba la marcha del “glorioso convoy”.

Seis días después, el 20 de abril, cuando rompía el alba, al sur del cielo de Montevideo se apercibió la escuadra patriota, en correcta línea de combate, con su pabellón tremolando orgulloso al viento.

“Simultáneamente, los buques del Rey de armadilla en aquel “ puerto, izando la suya, guindaron masteleros, en señal de estar “ prontos a aparejar.”

Brown había entablado comunicación con el jefe del ejército sitiador, general José Rondeau.

“Interceptada la vía marítima, se fueron apresando —dice Carranza— barcos que desde las costas del Uruguay, Brasil y Patagones y aun del Perú traían provisiones de boca y de combustible (artículos entonces de primera necesidad), medidas que en breve llevaron el pánico a los asediados.”

Por agua y por tierra se iba estrechando el cerco; pronto llegaron las primeras presas a Buenos Aires.

El día 11, Brown se acercó a la pequeña ensenada de Santa Rosa, embarcando algunos piquetes de los cuerpos de French y de Soler, para “reforzar sus guarniciones y hallarse habilitado a ofrecer o recibir un abordaje. Sospechaba que el enemigo, hostigado, se haría a la mar y quería estar preparado, por si el encuentro era obstinado.”

“La situación era muy crítica en Montevideo, y comenzó a sentirse en el seno de las familias la angustia y el temor, consecuencia del sitio.”

“Fray José de Ascalza, con verdadero espíritu evangélico, proporcionó auxilio y sustentó diariamente a más de mil quinientas personas; pero ya concluidos sus recursos, la Hermandad de Caridad, ayudada por el Cabildo, se hizo cargo de ese servicio, pero dejando a Ascalza, cuya inmensa piedad y fiel manejo merecía la mitra de un obispo, la tarea del cocinado y reparto personal de raciones, que desempeñó con celo tan infatigable que no hay elogio que compense.”

El comercio se resintió; a la miseria material, se unía la demoralización; la intriga y el rumor iban minando poco a poco el valor de los pobladores y cundió la alarma en torno de ellos.

Vigodet convocó entonces a los jefes y oficiales de la marina y el ejército a una Junta de Guerra.

Mientras en sesión se proponer “Se hiciera una tentativa sería a mérito de las circunstancias extraordinarias que dificultaban la defensa y salvación de la plaza, tratando de no omitir expediente hasta lograr se replegase a ella la flotilla del Uruguay, las “patrullas contrarias acercándose a los muros arrojaban granadas de mano entre pullas y dicterios.”

Protegido por la oscuridad de la noche, un payador inspirado “puesto de bruces detrás de la contra escarpa de los muros”, cantó con acompañamiento de guitarra estos versos:

*Flacos, sarnosos y tristes,
 Los godos acorralados,
 Han perdido el pan y el queso
 Por ser desconsiderados.
 Cielo de los orgullosos,
 Cielo de Montevideo,
 Pensaron librar del sitio
 Y se hallan con el "bloqueo".*

Seguía el Consejo de Guerra deliberando, y después de una discusión apasionada, el capitán general, para prevenir un escándalo, pues los ánimos estaban caldeados, decidió que la salida se haría por mar. El mando de la expedición se le confió al capitán de navío don José Primo de Rivera, que se opuso, pero fue compelido a aceptarlo. Objetó en su descargo, que "la batería del "Neptuno" no podía hacer fuego eficaz en caso de marejada: y pidió "además para asegurar el éxito de la operación que se le encomendaba, se armase en guerra la fragata mercante "Mercedes" por ser capaz de montar 16 cañones." En el momento de darse a la vela, Primo de Rivera enfermó, y se dio el mando de la escuadra a don Miguel de la Sierra, el día 5 de mayo.

Con el deseo de "ver destruidas esas naves, armadas por los insurgentes —decía el dictamen presentado por los miembros del Ayuntamiento— exponemos únicamente que siendo nuestras fuerzas marítimas disponibles en el día, la corbeta "Mercurio", la "Paloma", fragata "Neptuno", queche "Hiene", lugre "San Carlos", falucho "Fama" y balandra del benemérito ciudadano don Francisco Castro, sin contar el bergantín "Cisne" que puede salir sin embarazo alguno; las tenemos y refutamos por superiores a los que nos bloquean, tanto en la calidad de la artillería, como en sus tripulaciones y dotaciones; o cuando menos serán iguales, ponderando mucho las de los enemigos y apocando infinito las nuestras; y siendo real y verdadera nuestra superioridad, no admite duda, que es indispensable salir a batir a los cinco buques mercantes que están a la vista del puerto, pues así lo exige el honor de las Armas Católicas y los intereses de todo el pueblo y aún del Estado; pues en la conservación de este fuerte baluarte de la América del Sur, consiste la salvación de estas provincias."

"Los rebeldes no tienen más buques que los insinuados, y aunque tuvieran otros, es de necesidad combatirlos en cualquier punto ventajoso, antes que nos apresen las embarcaciones que

“esperamos con trigo, nos priven de leña, de la entrada de víveres, y aún de que salgan nuestros botes pescadores fuera de puerto. Ello es imperiosa necesidad, y antes que lleguen los tristes momentos en que nos impongan la ley de un enemigo inferior y con menos recursos y auxilios en caso de descalabro; y aumentar sus fuerzas con la protección extranjera, si ahora no se les procura destruir enteramente como para ello es casi innegable que nos sobran útiles de guerra, mayoría de poder marítimo, y diferente valor y esfuerzos en nuestros marinos y soldados embarcados o que embarquen al efecto...”

Esta resolución dio motivo a que de inmediato se empezaran a alistar los barcos, a la vez que se remontaba su personal por un bando, “conminando con graves penas a la gente de mar que no acudiese a ocupar su puesto a bordo de aquélla, que luego se vio atestada de artesanos, mancebos de pulpería y tiendas, vagos y tahúres que arreaban de día y de noche las levass y patrullas.”

Mientras los miembros del ayuntamiento pronosticaban tan claramente el aniquilamiento de la escuadra insurgente, el jefe de ésta escribía a White, el día 6 de marzo: “... Desde el 19 de próximo pasado se halla el puerto rigurosamente bloqueado; y estoy seguro que el valor del enemigo en las últimas veinticuatro horas ha bajado cuanto menos 45 grados. Desearía tomar el pulso del “*Mercurio*” por algunos minutos...” “No tardó mucho en tomarlo”, nos dice Carranza.

Pensaban los sitiados que si faltase marinería para cubrir los puestos en la escuadra, habría que completarla con gente del pueblo; y fue así que se recurrió a las levass, como se mencionó anteriormente.

Estos reclutas eran muy lerdos y desdeñaban aprender los nombres técnicos de los cabos, vergas, velas, etc.

Uno de los comandantes encontró, entonces, una manera muy original, digna de comentario. Como estos individuos conocían bien las barajas, “hizo fijar en cada cabo una carta señalando a cada cual la que pertenecía, y así les empezó a enseñar la maniobra. Entonces colocándose el instructor cerca de popa, mandaba con voz severa: al as de copas; al siete de espadas; al caballo de bastos o a la sota de oros, etc., etc., y al instante todos corrían a los respectivos palos, cuerdas o velas.”

El ministro Larrea envía a Brown, el día 2 de mayo, una “relación exacta que ha pasado a S.E. el general de ejército sitiador, de los buques que en el puerto de Montevideo se estaban dispo-

“ niendo para salir a probar sus fuerzas con las del Estado del
“ mando de Ud.”

“En las inmediaciones de la Punta de Piedras se ha situado
“ una guardia, con el fin de que por medio de ella trasmita Ud.
“ cuanto convenga, las noticias que crea dignas de este Supremo
“ Gobierno.”

“Además opina que sería conveniente desarrollar la acción,
“ contra las del Estado, al Oeste de los bancos Ortiz o por los
“ paralelos de Barragán y la Colonia, por las ventajas que pro-
“ porciona a nuestra escuadra, ya fuese victoriosa o ya perdiése-
“ mos las aguas de la batalla.”

Cuando el “héroe de Zaragoza”, Primo de Rivera, con el pre-
texto de mala salud, dimitió el mando de la escuadra realista, su
reemplazante, el comandante general de marina Miguel de la Sie-
rra, “elevó un oficio presagiando la derrota, si se llevaba el ataque
“ a las naves enemigas, en su concepto harto superiores a las de
“ su insignia.”

Alegaba que “.. .si bien la fuerza numérica y material de los
“ realistas, aparecía mayor, era evidente que la moral militar del
“ bloqueador, la calidad de sus buques y marinería, eran superio-
“ res; pronosticaba que temía perder la acción, como la perdió la
“ escuadra española en idénticas circunstancias, en las aguas de
“ San Vicente; lo que recordaba en descargo de toda responsa-
“ bilidad”.

Este modo de reaccionar de un militar, cuando no había otro
camino para seguir, provocó un escándalo en la Asamblea, y se
llevó a los votos la decisión.

El pueblo, mientras tanto, escaso de combustible, echaba ma-
no a los muebles, postes, etc. ..

Se exigía “el sacrificio de vidas y haciendas en aras del
“ honor comprometido, el alistamiento entre la edad señalada de
“ 16 a 50 años, luchaba con grandes inconvenientes, haciendo ex-
“ clamar al poeta festivo:

*Muchos la edad se aumentaron: ciertamente
Las débiles mujeres, tal no hicieran;
Pues fueran a la lid octogenarias,
Antes que en el padrón pasar por viejas.*

A pesar de los esfuerzos de Sierra, la votación decidió la
salida inmediata de la escuadra.

El pueblo ignoraba las controversias de la Junta, pero las sospechaba.

*Viendo a sus amados
Las ninfas partir,
Sus bríos animan,
Con faz varonil.
Solo tiernas madres
Lloraban allí;
Solo ellas nos dicen:
Vencer o morir.*

“Las mujeres de la sociedad montevideana, las más distinguidas damas, impulsadas por sus sentimientos humanitarios pasaron muchas noches preparando vendas, compresas para los botiquines de a bordo.”

Los juglares improvisados seguían:

*El ratón en su cueva
Huye del perro,
Y de susto prefiere
Morirse dentro.
Así, cobardes,
Los godos van muriendo
pero no salen.*

Debiendo zarpar la escuadra el día 11 de mayo, el mar había bajado, y no pudiendo ocupar la “*Mercedes*” el sitio que le asignaron en la línea, tuvieron que demorar la salida.

Los bloqueadores, por su parte, engrosaron su línea con la corbeta “*Agreable*”, de 22 cañones y 155 hombres, comandada por Antonio Lamarca, la sumaca “*La Santísima Trinidad*”, comandada por Angel Hubac, con 14 cañones y 131 hombres, y el falucho “*San Luis*”, con 3 cañones y 25 hombres, siendo su comandante Guillermo Clark.

El día 13, acuciados por el deseo de definir la situación, se aproximaron hasta enfrentar el cuartel de Dragones, y provocaron a sus rivales con los cañones.

Era ya noche cerrada cuando el teniente Roberto Gibson, que se hallaba de guardia en la “*Hércules*”, observó en el puerto señales intermitentes hechas con cohetes y faroles. Esta novedad fue comunicada al capitán Brown. Éste, con el segundo de la escuadra, Oliverio Russell, concertó el plan de operaciones para iniciar el combate que ya era inminente.

Al día siguiente, a las siete de la mañana, cuando el sol iba esclareciendo la bóveda azul del cielo, se fueron percibiendo las naves españolas. Medio desdibujadas primero, iban haciéndose más visibles a medida que avanzaban.

Ya resaltaba nítida la arboladura del queche "*Hiena*", izando corneta del comandante, luego la corbeta "*Mercurio*", la fragata "*Mercedes*", la corbeta "*Paloma*", la fragata "*Neptuno*"... Una a una iban apareciendo las naves, saliendo de las brumas como barcos fantasmas, hasta dar la visión exacta de un formidable armamento, al que completaban "20 grandes lanchones a retaguardia, para dar remolque en las calmas, o conducir los heridos a tierra".

... Luego la balandra "*Corsaria*", el lugre "*San Carlos*", la goleta "*María*", el bergantín "*Cisne*", el falucho "*Fama*", el bergantín "*San José*" y la goleta "*Catalana*".

Eran "13 embarcaciones mayores montando 155 bocas de fuego de diversos calibres, y tripuladas por 1.180 hombres de marinería y tropa: largos los pabellones, aprovechando viento suave del Norte, pusieron proa sobre la escuadra bloqueadora, formando las cuatro primeras su división de vanguardia".

"Aquella, compuesta de siete naves, apercebida como estaba al combate, izada la bandera de inteligencia en cada una de ellas, levábase para hacer rumbo al S.E. en formación correcta y con sus velas braceadas, surcando como una serpiente la fuerte onda que le abre paso. Poco antes, vióse esta señal en el tope de mesana del "*Hércules*": «buques enemigos a vanguardia: disminuir paño y entrar en las aguas de la capitana, gobernando según instrucciones recibidas»."

En la ciudad de Montevideo, la muchedumbre arrebuja en las azoteas, en los campanarios, contemplaba con ansiedad febril los bajeles, siguiendo con la vista sus movimientos. ¿Era odio lo que embargaba sus espíritus? ¿Era rencor? Era la angustia, el ansia de liberación de un pueblo oprimido que quería romper el vil yugo que lo sujetaba.

Y las estrofas seguían aflorando a los labios del payador:

*Si ala libertad, oh pueblo!
 Prefieres él sucumbir,
 Ya tu destrucción preveo
 Infeliz Montevideo;
 Infeliz!!*

*Sirviendo a duros tiranos
Que te pisan la cerviz,
Gozas de esclava el empleo
Infeliz Montevideo;
Infeliz!!*

Brown tenía confianza en sus subordinados. Esos hombres de distintas nacionalidades y que rezaban distintos credos, pero hermanados bajo la sombra de una misma bandera, luchaban por una misma causa, y el mismo peligro los amenazaba. Así estos hombres, como uno solo, obedecían las órdenes de su jefe que “evolucionó lanzando todo aparejo con visos de eludir el choque, para engañar mejor al enemigo, llamando su atención sobre dicha maniobra a fin de alejarlos de las cercanías del puerto, y ganándole el barlovento, cortarle la retirada”.

En la curva y extensa línea enemiga, el jefe realista, bajo los fuegos de la fortaleza del Cerro, impartía órdenes, y largando las velas a todo trapo, emprendía la persecución para darle caza.

Pero “la escuadrilla argentina viró súbitamente y ganó el barlovento para interponerse entre el enemigo y el puerto. Esta maniobra le dio una ventaja que aprovechó hábilmente”.

Descargó su artillería durante 30 minutos sobre “el “*Mercurio*”, que ciñendo la escasa brisa, hacía de cabo de fila de su línea ya desordenada por las corrientes y el diverso andar de los que navegaban en conserva con él, en particular el “*Neptuno*”, que abatía en extremo por la defectuosa colocación de su batería baja, y la “*Paloma*” que semejaba una balsa, pues sus malísimas condiciones marineras la hacían casi ingobernable”.

El viento había amainado y las escuadras se separaron. Se aquietó la atmósfera, que impregnada de humo había vibrado por el estruendo del cañón.

Los lanchones remolcaron a los españoles hasta el Buceo de la Luz, al Este de Montevideo. Allí estaban detenidos algunos barcos republicanos que inexplicablemente carecían de custodia, y un audaz aventurero, Pepe el Mahonés, pudo capturar el falucho “*San Luis*” y dos pequeños barcos que escoltaba. Las tripulaciones ganaron a nado la costa.

Mientras las escuadras se empeñaban en los combates, Alvear había concretado las aspiraciones de Brown, ahuyentando las guerrillas de Ortoguez, lugarteniente de Artigas.

Rondeau, jefe natural de los sitiadores, había sido desplazado, entregándosele el mando del ejército auxiliar del Perú, o ejército

del Norte, pues San Martín, por razones de salud, había pedido relevo.

Las fuerzas preparadas por Alvear en el campamento de Olivos, comprendían: dos escuadrones de granaderos a caballo, 7 batallones de infantería y varias piezas de artillería, y fueron embarcadas en 22 transportes para reforzar el sitio.

Como se temía un entendimiento entre Vigodet y Artigas, Alvear aceleró su partida.

La Gaceta Ministerial, del lunes 9 del corriente, anunciaba : “Hoy a las 11 del día empezó a embarcarse el Regimiento de Granaderos a Caballo: el orden y celeridad de su marcha le hicieron espectable; el pueblo vio renovada la escena del día anterior; podemos ciertamente lisonjearnos de que sólo el coraje de nuestras legiones puedan igualar la rapidez de sus instantáneos movimientos.”

El general Alvear debía embarcarse a las 2 de la tarde y antes de realizarlo, dirigió a los batallones que formaban el ejército de reserva en la capital, la siguiente proclama:

“Soldados: Yo os dexo para marchar a los campos Orientales. La paz y la unión quedan entre vosotros: conservad este don precioso: sin él no podría conseguir vuestra libertad.”

“La disciplina y subordinación honran siempre al soldado. Vosotros podéis vanagloriaros de que la obtenéis. Quiera el cielo que vuelva luego a veros dignos de vuestra estimación y confianza.”

Después del primer encuentro, las dos escuadras beligerantes se vieron compelidas a fondear a tres millas de distancia una de la otra, “hacia el Este del Buceo de la Luz, levándose a las 8 para mantenerse al sud y sin perderse de vista el resto de la noche”. Dos horas después, la insignia del enemigo, el “*Hiena*”, “cayendo a sotavento de su línea de la que era cabo de fila, quedó a tiro de fusil de la “*Hércules*”, que incontinenti le saludó con andanadas de metralla y bala rasa. Arrastrada por las corrientes, no obstante su mucho andar, se cortó al Sud del Banco Inglés, para no unirse más a la división que capitaneaba”.

Amaneció el día 15, apacible, sin una racha de viento. Seis millas al S.E. de la costa del Buceo de la Luz la escuadra republicana, que apenas podía maniobrar a causa de la irritante calma, persiguió sin embargo al enemigo. Se le incorporaron las dos embarcaciones ronceras que durante la noche se habían atrasado: el “*Nancy*” y el “*Agreable*”.

Las naves realistas, sin su insignia —que había desaparecido de la escena— se mantenían reunidas. En su esfuerzo por formar un cuerpo de batalla, cuando, un poco de ventolina las favorecía, desplegaron paño; y sino a remolque, colocaban sus buques en posición, pero excusándose de librar combate.

Así quedaron en la tarde, fondeadas ambas escuadras, alertas al primer movimiento una de otra. Pero a las 8, cuando ya las sombras de la noche tornaban borrosas las figuras de las naves, levóse el enemigo y corrió cuanto podía, favorecido por una racha del N.E. Los patriotas, más que ver, palpitaron el lance y cuando unas horas después la noche se despedía, envelaron hacia la isla de Flores; toda la tripulación estaba atribulada al no ver rastros del enemigo.

Ya empezaban a jugar en el horizonte las primeras claridades del alba, al nacer del día 16, y el resquemor de la noche se tornó en alegría, en ansiedad sin límites, al divisar hacia el S.E. dispersas las escurridizas naves españolas. Pero también en esa dirección vieron una pequeña embarcación que, forzando paño, pasaba bajo los fuegos del enemigo, y se dirigía hacia ellos “prosiguiendo su ruta sin detenerse, en vuelta del S.E., pues sólo acortaba de vela para aguantar de vez en cuando a las naves que se sotaventaban de su convoy”.

Era la sumaca “*Itati*”, comandada por Miguel Ferrere, distinguido oficial austríaco.

A las dos de la tarde del día 16, con poco viento, la escuadra emprendió a remolque, la persecución del enemigo, el cual trataba de “evitar por todos los medios posibles” que lo alcanzaran. La “*Agreable*” y el “*Nancy*”, debido a sus malas condiciones marinerías, debieron quedar a la retaguardia. Con el objeto de dirigir la acción más de cerca, Brown se trasbordó a la sumaca “*Itati*”, que siendo más velera iba en avanzada.

Pero a poco de romper el fuego, quiso la mala suerte que fuese herido en una pierna, fracturándose. Necesariamente tuvo que ser trasbordado a la “*Hércules*”, y abrumado de dolor, continuó impartiendo órdenes desde la cubierta de ésta, que a la sazón parecía un volcán.

El cañoneo se suspendió, y a las 5 de la tarde las dos escuadras estaban al Sud del Cerro, distantes unas de otra, casi sin distinguir las “señales de la capitana que permanecían caídas en las “drizas”. Pero a eso de las 7, levantándose viento E.S.E., prosiguió la caza sobre el enemigo que viró al N. “En este estado” —di-

ce Brown en carta a Larrea— “... haciendo fuego cuando la distancia lo permitía, continuaron la caza la “*Hércules*”, “*Bel-fast*”, “*Zephyr*”, dos zumacas y la goleta “*Juliet*” hasta las 10 en “cuya hora hallándose a la cabeza de nuestros buques la “*Hércules*”, alcanzó a los buques enemigos que se hallaban a la retaguardia, les hizo dos descargas y puso aquella parte de la escuadra en tal confusión que a pocos minutos el bergantín “*San José*” y las corbetas “*Neptuno*” y “*Paloma*” se rindieron, teniendo la satisfacción de hacer presente al ánimo sensible de S.E. que se han perdido muy pocas vidas.”

En medio del fragor de la contienda se desgarran las agujereadas velas, y convertidas en hilachas, se enredan entre las cuerdas arrancadas y palos astillados. Entre la espesa humareda, zumban los proyectiles y el relámpago ilumina a intervalos la destrucción, la ruina, de la cual surgirá erguido el pabellón de la Victoria, al despuntar el día 17.

A barlovento, aparecía la escuadra del Rey. Dos barcos faltaban: el “*Hiena*” y el “*Mercedes*.” Brown, de cerca, trataba de interceptar al enemigo su arribada al puerto, y conseguía trabar en su sobresaltada carrera al “*Cisne*”, a la balandra “*Castro*” y a la goleta “*María*”. Esta última fue capturada, por lo cual las otras dos, aterrorizadas y en rápida carrera, fueron a embicar en la costa a la falda del Cerro. Su tripulación desembarcó, refugiándose en los castillos de la cumbre, no sin dejar sus naves al contacto de la mortífera mecha, que había de hacerlas volar, pasado el tiempo para resguardarse. Desde el campo sitiador, el oficial Rafael Méndez —hijo de Montevideo— al ver esos buques entre las peñas, corrió al galope con 24 dragones, y embarcándose en la lancha del “*Cisne*”, arribó con ellos a bordo. En ese preciso instante explotó la mina y se abrieron en despojos las naves, salvándose de la muerte el citado oficial y cuatro soldados.

Montevideo vivía una noche de angustias. La gente elevaba a Dios sus preces; en la costa todo era expectativa, ansiedad, deseos de escudriñar las tinieblas, y que éstas se desvanecieran para tener una certidumbre.

Cuando empezó a clarear, se tuvo la visión de una corbeta que volvía al puerto con las velas hinchadas. Era la “*Mercurio*”; de cerca, la seguía la “*Hércules*”, “disfrazada con el pabellón que matiza el amaranto y gualda”.

Tanta confianza tenían los españoles en la “*Mercurio*”, que creyeron entraba victoriosa con su gruesa presa. Ya pensaban “los empecinados y vicentinos” embanderar la ciudad, que repi-

caran las campanas... cuando viró la “*Hércules*” para ponerse fuera del alcance de la artillería de las fortificaciones que seguían descargando sus disparos contra la corbeta; cuando la “*Mercurio*” se refugió en el fondo del puerto, el pueblo comprendió con estupor, que la capitana republicana “no era el trofeo que iba entrando “en pos de la “*Mercurio*”.

Era la gloriosa nave que, ahora con el paño apenas cargado, izaba al tope los colores de la insignia patria. Su lento andar iba abriendo surcos en las olas, que al cortarse en su proa parecían decir en un murmullo “¡ Oíd el ruido de rotas cadenas!...”.

“De este modo” —continúa en su carta a Larrea, Brown— “las “provincias del Río de la Plata han conseguido una completa victoria, sobre una fuerza muy superior, que nada menos se había “propuesto que cortar el pescuezo a todos los que estábamos en “la escuadra, a cuyo fin la tripulación de la suya había sido ar- “mada con largos cuchillos, cosa que apenas puede creerse. Sea “de esto lo que fuere, debe recomendar muy particularmente, que “sean tratados como prisioneros de guerra. Usar de represalias “sería debilidad, y perdonarles será generosidad. La crueldad “se aumenta por actos de su misma naturaleza. Estos hombres “deben ser enseñados más bien con el ejemplo, que por la ley del “Talión.”

“Los prisioneros son en número de 500 más o menos. El número de oficiales de una y otra clase es inmenso en proporción “al de marineros y soldados. El armamento que se ha tomado lo “ignoro aún, pero según los informes que he recibido parece que “es un número considerable.”

“El enemigo está bien anclado y amarrado en el puerto. S.E. el “general Vigodet me ha dirigido en el falucho “*Fama*”, un parlamento al día siguiente que incluyo...”

El pueblo optimista, que abrigaba la esperanza de un triunfo fácil, vio truncada su esperanza en desengaño, y su desesperación en furia frenética contra sus autoridades y más aún la marina.

Las salvas del cañón hacían trepidar la tierra, y contestaban desde el Cerrito las baterías, lanzando al aire sus mortíferas descargas.

De un espiral de humo, emergía la gallarda arboladura de la “*Hércules*”. Su casco resistente, se bamboleaba entre el vaivén de las olas, cuyas ondas desencontradas, al estrellarse contra las rocas, se deshacían en irisada espuma. Su borda, cribada a balazos en el reñido choque de Martín García, ostentaba los parches de cuero que disimulaban sus heridas.

El parlamentario a que se refiere Brown, recibió respuesta. En ella se demuestra el claro concepto que Brown tenía de sus funciones de jefe de la escuadra, como igualmente en lo referente a los Derechos del Hombre y los Derechos de Gente.

Ella decía: “Excmo. Sr. He tenido el honor de recibir el Parlamento de V.E. y en su contestación debo decir a V.E. en nombre de mi gobierno: que hasta que sean entregadas a las armas de Buenos Aires, Montevideo, sus fortalezas, arsenales, buques de guerra y toda propiedad pública, no se admitirán condiciones algunas. Las propiedades de los particulares, y las personas serán respetadas, y a los militares concedido que entreguen sus armas, según costumbre en rendiciones a discreción. La humanidad lo requiere así de V.E. José Obregón, ayudante de campo de V.E. me pide un canje de prisioneros, el que por ahora no puedo aceptar, pero tanto de esto, como de lo demás, el gobierno será informado lo más presto posible. Con respeto, tengo el honor de subscribirme. Excmo. Sr... G. Brown.”

La plaza de Montevideo fue tomada por el general don Carlos de Alvear, el 23 de junio de 1814. En carta que dirigió al gobierno de Buenos Aires, con fecha 30 del mismo mes, decía: “Aunque por mis comunicaciones participé a V.E. que esta plaza se había entregado al Ejército de mi mando por Capitulación, no han sido ratificados los artículos propuestos para ella, resultó que el día 23 del corriente tomamos todas aquellas medidas de precaución que debió sugerirme la frecuente experiencia de la mala fe de su gobierno, me posesioné de todas sus fortalezas, parques y demás útiles...”

El 24 de junio, al día siguiente de la toma de Montevideo, Brown escribía a Larrea, dando noticias llegadas a su conocimiento. Analícese la correcta forma en que explica lo sucedido y la hidalguía con que encara los hechos ocurridos. De dicha carta tomaré los párrafos principales: “...Tengo al fin el gusto de informarle que Montevideo largo tiempo deseada es ya nuestra.” S.E. el General Alvear, podrá informar mejor á Ud. respecto á las condiciones acordadas al enemigo. Estando los buques de guerra y pertrechos navales de todo género en mi departamento, quiero verlos asegurados para el servicio de un día futuro. A S.E. el Director Supremo queda demostrar mi modo de proceder hacia los habitantes acaudalados, con el fin de que el gasto inmenso ocasionado por el bloqueo por mar y por tierra, caiga con liviandad sobre todas las clases. Me informa el General Alvear que no se firmó capitulación, cosa que me asombra. Aseguro a Ud.,



MEDALLA CONMEMORATIVA DEL CENTENARIO DEL ALMIRANTE GUILLERMO BROWN

Acuñaación dispuesta por la Comisión Nacional de Homenaje.

Plástica ejecutada por el Sr. Luis I. Aquino, director del Museo Municipal de Arte Hispano Americano.

“ señor, que me sentí herido, no poco, sino mucho, al no haberseme
“ dado participación alguna en los detalles de la rendición... Pero
“ para qué quejarme: la cosa ya está terminada, espero a satis-
“ facción de Ud... ”

La última información referente a este tema corresponde al 29 de junio, también dirigida a Larrea. Dice: “... El general Vigodet, Balta Vargas y una cantidad de «consultantes», están aquí a bordo. Como ha llegado el “*Nancy*”, soy de opinión que lo mejor será darlo en vez de la “*Mercurio*”, ó del “*Zephyr*”, estando prometida la primera al general Vigodet, para conducirlo a España. Quejas amargas de aquellos.”

“Gracias á Dios que yo no haya tenido nada que ver en la confección del arreglo, pero sin embargo, tengo que ayudar á cumplir todo motivo de queja que atañe a mi departamento y al mismo tiempo con mi deber.”

“Últimamente le he escrito muchas cartas, las que no he recibido contestación; pero no sabiendo exactamente que hacer á consecuencia de la poca confianza que le ha parecido á bien a S.E. el Director Supremo poner en mí, respecto a la rendición de Montevideo, es mi intención visitar á Buenos Ayres, dentro de pocos días y entonces podré ver á Ud. lo que ahorrará papel de carta.”

Referente a la situación de la escuadrilla sutil de Romarate, el 10 de junio, Posadas había dirigido una nota donde informando la situación de Montevideo, le manifestaba: “... yo ofresco aceptar una capitulación en que se consulte el honor y dignidad por una y otra parte. Ud. y sus oficiales serán conducidos a Montevideo libres de todo empeño, con sus criados y equipaje; a las tropas y marineros se les darán pasaportes para transportarse a España...”.

Esta invitación, no fue aceptada, respondiendo Romarate “...que mi dignidad del pabellón Nacional que éste arbola ni el deber sagrado en que estamos constituidos por defenderla, nos permite admitir partido alguno de rendición, sin que antes, las armas que la Nación se ha dignado poner en nuestras manos, queden cubiertas con el honor á que son acreedoras...”.

Rendida la plaza de Montevideo, vuelve Posadas a hacer una comunicación, con fecha 6 de julio, donde informaba: “rendida la plaza de Montevideo”... “ocupada hoi por las armas de la Patria, se halla Ud. en el caso de hacerlo también é la misma, sin deshonor del valor con que en diversas circunstancias, ha sostenido el honor de la escuadrilla de su mando...”.

Los partes de Posadas y Romarate se cruzan, dado que con la misma fecha, este último manifestaba en su nota: “Mientras tre-
“ molaba el Pabellón Español en la plaza de Montevideo, y me ha-
“ liaba en comunicación por tierra con sus Gefes, era de mi obli-
“ gación conservar a todo trance la Escuadrilla nacional de mi
“ mando: pero habiendo sabido extrajudicialmente que aquélla se
“ ha rendido a las armas de las Provincias Unidas del Río de la
“ Plata, es de mi deber mirar por los individuos que a mis órdenes
“ han servido dignamente a la nación en ella...”

Dice más adelante: “Admitida que sea por V.E. esta propo-
“ sición, además de las que en favor de ellas se hayan concedido
“ en la capitulación de Montevideo, pasaré a aquel Puerto con el
“ Convoy que V.E. agrade donde haré entrega de los buques y uti-
“ lidades de su armamento.”

La escuadrilla de Romarate, llegó a Buenos Aires el 22 de julio de 1814.

Brown dice en sus “Memorias”, al referirse a ese marino, que en todos sus combates, nunca había hallado hombre más valiente... Las victorias obtenidas por Brown, arrancaron a Montevideo del poder de los españoles, cortando la llegada de Murillo, que venía con refuerzos de España, para reconquistar las Colonias en el Río de la Plata. Éste era el peligro más inminente.

Este puerto era asidero permanente de las reacciones enemigas. Además, atrasaba el avance del ejército español “que victo-
“ rioso en el Norte había bajado hasta Tucumán, creyéndose ya
“ ahogada la Revolución con el dominio de Chile y la distribución
“ de las fuerzas de Buenos Aires en el sitio de Montevideo”.

Recuperado el dominio en las aguas del Plata, éstas quedaron libres para cualquier barco de bandera neutral que lo surcara.

Brown, el 6 de septiembre, recibe una conceptuosa nota del ministro de Marina Francisco Javier de Viana, en la cual, en nombre del gobierno, le ofrecía en regalo la fragata de guerra “*Hércules*” como “demostración, a su honorable desempeño en las accio-
“ nes de los días 17 y 21 de mayo”.

* * *

Así era este hombre de generosos sentimientos. Buscaba la emoción en el combate; y si bregaba por la causa argentina, era porque amaba a los hijos de esta patria. Sus aspiraciones no eran la fama, ni la opulencia. Actuó en los combates con ejemplar disciplina en el dominio de sí mismo, comenzando a edificar así la grandeza que eternizaría su glorioso nombre.

Controversia entre los Almirantes Halsey y Kinkaid (*)

Por A. Iachino

Todos recordarán la controversia que surgió entre los almirantes Sampson y Schley después de la guerra Hispano - Americana, y entre los almirantes Jellicoe y Beatty después de Jutlandia. Algo semejante se ha repetido en los últimos años, en Norte América, entre los almirantes Halsey y Kinkaid, con motivo de la batalla de Leyte (octubre de 1944), donde participaron como comandantes de la IIIª y VIIª Flota del Pacífico, respectivamente.

La polémica entre los dos almirantes no ha adquirido todavía un tono excesivamente vivaz, sobre todo porque el almirante Kinkaid, de temperamento reservado y contrario a todo exhibicionismo, se había abstenido, hasta ahora, de tomar una posición manifiestamente pública. En efecto, él ha escrito:

“Nuestra controversia no ha sido agria, por la sola y sencilla razón de que me he rehusado a participar en la misma. Yo no he expuesto de un modo público mi punto de vista al respecto y he permanecido tranquilo durante diez años, pero no ha sucedido lo mismo con Halsey. Él ha publicado diversos artículos o entrevistas, además del ya conocido libro, tratando de justificar su conducta en Leyte, a veces menoscabándome a mí.”

Esta observación, y las otras que siguen, forman parte de las notas que ambos almirantes, a pedido del autor, han incorporado al capítulo dedicado a la acción de Leyte en el libro “*Combates y Desastres Navales*”, del señor Hanson W. Baldwin, publicado en Nueva York en 1955.

El señor Baldwin, corresponsal militar del *New York Times*, y ganador de un premio Pulitzer, es uno de los más conocidos y apreciados críticos militares y navales de los Estados Unidos.

(*) De “Rivista Marittima”, N° 8-9, agosto/septiembre de 1956.

En su libro, ha relatado dieciocho historias de batallas navales, amotinamientos y siniestros marítimos, que abarcan desde 1816 hasta 1945.

Cinco de estas historias se relacionan con la última guerra naval, y son: los episodios del acorazado del bolsillo alemán "*Graf Spee*" (1939) y del crucero norteamericano "*Houston*" (1942), la batalla de Leyte y la ocupación de Okinawa. De la primera guerra mundial se ha limitado a relatar la batalla de Jutlandia y la incursión en la base de Pola por obra de Paolucci y Rossetti.

Todos los episodios son narrados de manera sucinta y periódicamente brillante, pero conservando gran precisión y competencia técnica, en forma amena y totalmente imparcial y objetiva. Las distintas etapas de la batalla de Leyte, ilustradas mediante gráficos nítidos, resultan sobre todo muy claras y de agradable lectura, aun cuando no haya nada que sea esencialmente nuevo. El capítulo resulta de sumo interés, en virtud de las notas que fueron agregadas por los almirantes Halsey y Kinkaid, como comentario a la exposición hecha por Baldwin.

De las notas del almirante Kinkaid se desprende la siguiente tesis básica: En la noche del 24 de octubre, él no podía menos que disponer la vigilancia de la desembocadura oriental del estrecho de San Bernardino con la Fuerza de Tarea 34 (que, como es sabido, era una reagrupación transitoria prevista por Halsey para hacer frente a Kurita, y comprendía cuatro modernos acorazados además de otras naves menores).

Kinkaid había recibido, en efecto, el telegrama donde Halsey le comunicaba esa noche su intención de dirigirse al norte (es decir, contra los portaaviones de Ozawa) *con tres grupos* de su IIIª Flota. Como él sabía que la IIIª Flota estaba integrada por *cuatro grupos* (mixtos de acorazados y portaaviones), y como por otra parte había interceptado el telegrama donde Halsey había dispuesto anticipadamente la eventual formación de la Fuerza de Tarea 34, Kinkaid había llegado a la lógica conclusión de que Kurita, saliendo del estrecho de San Bernardino habría tropezado no solamente con la Fuerza de Tarea 34, sino también con el cuarto grupo de la IIIª Flota que Halsey no había llevado consigo al norte. (1)

(1) Como es sabido, a uno de los cuatro grupos de Halsey, el del almirante McCain, se le había en cambio ordenado que se dirigiera, el día anterior, a la base de Ulithi para la reparación de sus unidades y dar descanso a su personal. En el anochecer del 24, Halsey le ordenó que regresara a las Filipinas y lanzara sus aviones (dicho grupo contaba con seis portaaviones entre

Kinkaid, por consiguiente, no se preocupó más de la avanzada de Kurita, y concentró su atención sobre aquellos dos grupos japoneses, que, al mando de los almirantes Nishimura y Shima, amenazaban penetrar en el golfo de Leyte por el estrecho de Surigao. Además, era lógico que él se limitase a afrontar los peligros provenientes del sur, por cuanto no disponía de fuerzas suficientes para detener las amenazas que se perfilaban de ambos estrechos, y de cualquier modo sus naves de batalla eran anticuadas e inadaptadas para combatir contra aquellas más modernas de Kurita.

En su primera nota, en el libro de Baldwin, Kinkaid escribe:

“Halsey disponía de cuatro grupos de portaaviones y había impartido órdenes preventivas para la constitución de la Fuerza de tarea 34. La frase: me *dirijo al norte con tres grupos* omite informaciones de vital importancia no solamente para mí, sino también para Nimitz y otros. El almirante Mitscher (comandante de todos los portaaviones de la IIIª Flota) dio, en efecto, instrucciones para el empleo de los dos acorazados que debían permanecer con él, creyendo que la Fuerza de Tarea 34 habría quedado vigilando el estrecho de San Bernardino. Era imposible creer otra cosa. La constitución propuesta para la Fuerza de Tarea 34 era la más correcta en dichas circunstancias.

“Aún cuando Halsey prestara demasiada atención a las exageradas apreciaciones de sus pilotos, él sabía, por los aparatos de reconocimiento nocturno del “*Independence*”, que Kurita navegaba proa a San Bernardino, y hubiera podido considerar:

“a) Que la constitución de la VIIª Flota era adecuada para prestar apoyo a las operaciones de desembarco y no para un importante combate naval; la escasa velocidad de sus anticuados acorazados y la falta de proyectiles perforantes hacían que la misma resultase inadaptada para hacer frente a la fuerza naval de Kurita, aún si hubiese contado con suficiente munición y combustible;

“b) Que la VIIª Flota estaría empeñada durante la noche en el estrecho de Surigao, y sea como fuere no podría haber abandonado la vigilancia del golfo de Leyte para ir a cerrar la salida de San Bernardino;

grandes y pequeños) contra el grupo Ozawa. Cuando luego, en la mañana del 25, Kinkaid reclama la ayuda de la IIIª Flota, Halsey ordena a McCain que ataque, con sus aviones, al grupo Kurita y también al de Ozawa.

“c) Que los tres grupos de portaaviones escoltas de la VII^a Flota hubieran estado frente a Samar en la mañana del 25 y hubieran tenido necesidad de ser defendidos;

“d) Que mis destructores habrían gastado sus torpedos en el estrecho de Surigao, y que también mis acorazados habrían carecido de munición suficiente de todo orden, habiendo debido proteger durante varios días las operaciones en la playa de desembarco.”

En otra nota que sigue, Kinkaid aclara la importancia que él adjudicaba a la defensa del golfo de Leyte, donde el enemigo podía infligir graves daños tanto en el mar como en tierra, contrariamente a la opinión expresada por Halsey:

“Es interesante observar que, en el golfo de Leyte, el Cuartel General de los ejércitos norteamericanos se encontraba transitariamente a pocos metros de distancia de la línea costera, y que en la playa había montañas de víveres, reabastecimientos y municiones para su uso inmediato. La destrucción de esas importantes reservas hubiera privado a las tropas ya desembarcadas de los víveres y municiones necesarios. Sin embargo, Halsey ha dicho que Kurita fo único que podría haber hecho era *molestar* a nuestras fuerzas en el golfo de Leyte.”

En síntesis, la opinión del almirante Kinkaid respecto a la operación de Halsey se encuentra en otra nota, particularmente extensa y completa:

“Los párrafos que siguen constituyen mi análisis de todo lo acontecido:

“*Halsey hizo precisamente aquello que los japoneses deseaban que hiciese.* Él dejó a San Bernardino sin vigilancia, permitiendo que Kurita pasara el estrecho sin oposición. Después de haber llevado consigo, durante 300 millas al norte a todos los seis acorazados de su flota, mientras dos hubieran sido suficientes y cuatro hubieran sido necesarios en San Bernardino, él tardíamente regresa al sur, a las 11.25 (del 25 de octubre), después de mis llamadas y del telegrama de Nimitz, nuevamente llevando consigo a todos los acorazados y dejando a Mitscher sin ninguno. En cambio Mitscher tenía urgente necesidad de contar con dos de ellos. A dicha hora (las 11.25) los aviones de Mitscher habían reconocido perfectamente a la fuerza naval de Ozawa, que estaba constituida por los dos acorazados “*Ise*” e “*Hyuga*”, pero Halsey se llevó los seis acorazados al sur. Posteriormente, Mitscher destacó al almirante Du Bose con cuatro cruceros y 12 destructores,

“ para dar el golpe de gracia a los buques enemigos que se hallaban averiados. Ozawa fue informado de esta acción de Du Bose, y envió a dos acorazados contra el mismo. Felizmente, los acorazados japoneses pasaron al este de nuestros cruceros y regresaron nuevamente sin encontrarlos.

“Halsey me informó que estaría de regreso a San Bernardino a las 08.00 del 26. ¡Demasiado tarde! A continuación, siendo las 16.00 horas, luego de haberse reabastecido, él decide acelerar su marcha, y lleva consigo a los dos acorazados más veloces: el “*Towa*” y el “*New Jersey*”, con tres cruceros y ocho destructores, navegando al sur a 28 nudos. Kurita lo elude, llegando al estrecho dos horas antes que aquél. Pero de haberlo interceptado, ¿hubieran sido suficientes dos acorazados solamente?

“Si Halsey hubiese invertido su rumbo a máxima velocidad, tan pronto recibió mi primer despacho urgente de las 08.25 horas, hubiera llegado cinco horas antes a San Bernardino.

“El resultado neto de todo esto fue que los seis más poderosos acorazados del mundo —exceptuando únicamente al “*Yamato*” y al “*Musashi*”— recorrieron 300 millas al norte y 300 al sur durante la más grande batalla naval de la segunda guerra mundial y el combate más vasto que jamás se haya llevado a cabo sobre el mar, y no hicieron ni un solo disparo de artillería. Comprendo perfectamente la desilusión de mi compañero de Academia, almirante Willis Lee.

“Aún hoy Halsey considera que no fue un error el llevarse a toda la IIIª Flota hacia el norte, pero aparentemente él no tiene en cuenta el hecho de que la ausencia de la Fuerza de Tarea 34 de San Bernardino, impidió la destrucción total allí mismo de la fuerza de Kurita, aparte de la pérdida de buques y vidas humanas de nuestros portaaviones escoltas. Parece que jamás se le ocurrió que nuestra invasión de las Filipinas podría verse amenazada. Halsey ha manifestado que yo debería haber enviado unidades de reconocimiento para vigilar el mar de Sibuyan y el estrecho de San Bernardino durante la noche del 24 al 25. Como ya lo he dicho, yo creía que la Fuerza de Tarea 34 se encontraba de guardia en San Bernardino y que el almirante Lee recibía informaciones de los aviones de reconocimiento nocturno del “*Independence*”. Más aún, yo dispuse que se hiciera un reconocimiento nocturno hacia el norte con los hidroaviones, y uno al alba con los aviones de los portaaviones escoltas, pero ello era más bien a título de curiosidad para saber qué era lo que sucedía.

“Aún en el caso de haber sabido que San Bernardino carecía de vigilancia, yo no contaba con la fuerza suficiente como para hacer frente a Kurita. Además, por supuesto, hubiera destacado aviones para seguir los movimientos de Kurita, por cuanto mis aparatos no estaban alistados para el reconocimiento nocturno.

“En este caso, ¿hubiera llegado Kurita al golfo de Leyte? Es interesante examinar esta posibilidad, que considero muy probable. Su encuentro con nuestros portaaviones de escolta, aunque muy penoso para nosotros, demoró su avance, causó serios daños en su fuerza, y lo confundió en forma tal que volvió atrás luego de haber llegado a dos horas de su objetivo.”

En una nota posterior, Kinkaid vuelve nuevamente sobre la cuestión fundamental de la Fuerza de Tarea 34, que él consideraba como apostada en San Bernardino, mientras que la misma ni siquiera se hallaba constituida; y además, responde a la crítica que Halsey, como veremos, había hecho sobre la segregación existente entre los comandos de los dos flotas americanas. Se sabe, en efecto, que no se había designado un comandante superior embarcado para la acción de Leyte, y las dos flotas operaban independientemente una de otra. Escribe Kinkaid:

“La *división del Comando* es naturalmente un procedimiento poco acertado. Sin embargo, crudamente, y no obstante la citada división, el hecho es que tanto Halsey como yo teníamos funciones perfectamente definidas y distintas. Si, al ser atraído hacia el norte por Ozawa, Halsey hubiese recordado que su deber era proteger la operación de desembarco, jamás hubiese dejado desguarnecida la salida de San Bernardino. Además, él debería haberme informado con un despacho más claro sobre cuáles eran sus intenciones con respecto al estrecho.

“Se ha dicho que no estaba justificada mi confianza en que la Fuerza de Tarea 34 vigilase en San Bernardino. Puede ser que la misma no estuviese justificada; pero para mí, que soy parte en la causa, la lógica parece llevar a una conclusión distinta. El deber de Halsey era el de proteger nuestras operaciones de desembarco contra toda intromisión de la flota japonesa. Su orden preventiva para la formación de la Fuerza de Tarea 34, que yo intercepté, había preparado un proyecto de guardia frente a San Bernardino para impedir el pasaje de Kurita, proyecto que era perfecto como concepción y como formación de fuerza. No intercepté ninguna otra orden referente a esa Fuerza de Tarea. Si la hubiera interceptado, no hay duda de que hubiera intervenido.

“Era inconcebible que Halsey hubiese anulado un proyecto tan adecuado. Su telegrama «me dirijo al norte con tres grupos» fue interpretado por mí en el sentido de que la Fuerza de Tarea 34, con un grupo de portaaviones, se habría quedado en el lugar, lo que era perfectamente correcto. Esta no fue solamente una interpretación mía, sino también la de Nimitz y presumiblemente la de su Estado Mayor, no solamente de Mitscher y de su Estado Mayor. Como ya lo he dicho, Mitscher impartió en efecto órdenes para el empleo de los dos acorazados que debían quedar con él después de la formación de la Fuerza de Tarea 34. Cuando su jefe de Estado Mayor advierte que dicha Fuerza de Tarea no había quedado de guardia en el estrecho, trató de convencer a Mitscher que enviara un telegrama a Halsey sobre el asunto, pero Mitscher se rehusó, porque pensaba que el comandante en jefe tendría informaciones distintas y más amplias que las suyas.”

En otra parte de la misma nota, Kinkaid agrega:

“El razonamiento de Halsey acerca de las condiciones del grupo Kurita no es exacto. Su *detenida valuación* de los informes provenientes de los aviones no fue compartida por ninguno. Los movimientos de los grupos japoneses desmentían aquella apreciación. Nosotros habíamos calculado sobre la carta que Kurita se dirigía hacia San Bernardino, a una velocidad de 22 nudos. Luego Halsey tenía un telegrama del avión de reconocimiento del “*Independence*” que no me transmitió. ¿Por qué no hizo él la estima del camino recorrido por Kurita?

“El *cálculo detenido* hecho por mi Estado Mayor demostraba que el grupo Ozawa no podía ser tan *fuerte y peligroso* como parece haber creído Halsey. Él zarpó con 119 buques para enfrentarse con los 19 que integraban el grupo japonés que se encontraba al norte. Una inteligente división de sus fuerzas hubiera sido perfectamente regular. En efecto, al predisponer la formación de la Fuerza de Tarea 34, él había hecho una inteligente subdivisión, pero cometió el error de no llevarla a cabo.

“El juicio de Halsey sobre las *condiciones fatalmente debilitadas* del grupo Kurita ha sido reconocido como un error. Ese juicio, que Halsey declara haber sido *felizmente confirmado por los hechos*, ¿incluía quizás también la previsión de que Kurita habría interrumpido su acción? Si fue así, él fue verdaderamente un adivinador. ¿Puede realmente alguien creer en la *incapacidad* de los japoneses para combatir contra nuestros portaaviones livianos y su escolta?”

Inmediatamente el almirante Kinkaid responde a la crítica de Halsey por no haberle preguntado categóricamente, en la tarde del 24, si las naves de la IIIª Flota y cuáles habían quedado de guardia en el pasaje de San Bernardino. A este respecto, él expone en una de sus notas:

“Se ha observado que, hasta las 04.12 del 25, yo no pregunté específicamente a Halsey si el estrecho de San Bernardino era vigilado. Esto es exacto; pero ante la falta de informaciones contrarias de Halsey, no era posible pensar en otra forma. En la noche del 24 reuní a mi Estado Mayor para controlar si se habían cometido errores u omisiones en las órdenes impartidas. Cuando la reunión se disolvió, a las cuatro de la mañana, el capitán de fragata Cruzon volvió para decirme: «Almirante, hay una sola cosa en que debemos meditar. Jamás le hemos preguntado directamente a Halsey si la Fuerza de Tarea 34 está destacada frente a San Bernardino». De inmediato le ordené que enviara el telegrama.”

Este despacho llegó al “*New Jersey*” con más de dos horas y media de retraso, debido al pésimo funcionamiento de las comunicaciones R.T. durante esa mañana. La respuesta inmediata de Halsey declarando que había dejado el estrecho de San Bernardino sin vigilancia alguna, impresionó vivamente a Kinkaid, tanto más cuando poco después le llegó un urgente pedido de ayuda del almirante Sprague, cuyos frágiles portaaviones de escolta habían sido tomados sorpresivamente por los acorazados de Kurita. Se inició así la serie de mensajes enviados por Kinkaid reclamando la ayuda de Halsey, que en un principio sorprenden a este último, luego lo irritan y finalmente lo exasperan, porque pedían una intervención que interfería con la acción en curso contra el grupo Ozawa. El malhumor de Halsey crecía a medida que llegaban los insistentes llamados de Kinkaid, tanto más que, por efecto de la desorganización de las comunicaciones, éstas experimentaban notables y variables retardos, y, sobre todo, llegaban en sucesiones distintas a las de su compilación.

A las 0800 horas Kinkaid comunicó la noticia de que las fuerzas navales de Nishimura y Shima se estaban retirando del estrecho de Surigao, seguidas por las fuerzas ligeras norteamericanas. Al recibir esta comunicación, Halsey respiró más libremente; la VIIª Flota se había desvinculado finalmente del amenazador avance de las fuerzas japonesas destacadas al sur, y podía dedicarse íntegramente a la protección del golfo de Leyte, que ahora aparecía amenazado por Kurita. Pero el alivio de Halsey duró poco, por

cuanto, veinte minutos más tarde, le llegaba la noticia de que los acorazados de Kurita habían abierto el fuego contra los portaaviones livianos de Sprague. Halsey dice que esta noticia lo sorprendió bastante, por cuanto él creía que Kinkaid hubiera hecho vigilar los movimientos de Kurita durante la noche, y por lo tanto no habría sido tomado de sorpresa en la mañana del 25. Como quiera que sea, Halsey no se preocupó excesivamente por la suerte de aquellos portaaviones livianos, porque, como él dice en su conocido libro *“Admiral's Halsey Story”*:

“Pensé que los 18 pequeños portaaviones tendrían un número de aparatos suficiente para protegerlos hasta que el almirante Oldendorf hubiese llegado con sus acorazados.” (1)

Ocho minutos más tarde llegó el primer llamado de Kinkaid:

“Necesito urgentemente los acorazados veloces de inmediato en el golfo de Leyte.”

En ese instante los poderosos ataques aéreos norteamericanos habían empezado ya a infligir graves daños a los portaaviones del grupo Ozawa, y Halsey, luego de examinar la posibilidad de interrumpir la acción para correr al sur, renunció a ello, por cuanto hubiera llegado demasiado tarde, y continuó navegando al norte para acelerar la destrucción del grupo de portaaviones japoneses. Ordenó aumentar la velocidad de todas sus unidades, a fin de poder alcanzar lo más pronto posible al grupo Ozawa y exterminarlo de una vez por todas. Procediendo así, se alejó cada vez más de Leyte, abandonando dicho golfo a merced del grupo Kurita.

Pocos minutos después llegó el quinto telegrama de Kinkaid:

“Nuestros portaaviones escoltas son atacados por cuatro acorazados, ocho cruceros y buques menores. Solicito que vuestros portaaviones lancen un grupo de aviones de ataque.”

Halsey, empeñado a fondo como estaba en la batalla del norte, empezó a fastidiarse seriamente, por cuanto nada podía hacer en favor de Kinkaid, después de haber dispuesto que los portaaviones de McCain atacaran con sus aparatos al grupo Kurita en el sur, antes que al grupo Ozawa en el norte, como había ordenado anteriormente. Mientras se hallaba en este estado de extrema irritación, le llegó un sexto telegrama de Kinkaid, que en realidad

(1) El almirante Oldendorf había intervenido con sus viejos acorazados en el combate nocturno del estrecho de Surigao; al regresar al golfo de Leyte, dichas unidades carecían de municiones y combustible, y no hubieran podido afrontar un nuevo combate contra las fuerzas de Kurita.

era el tercero en el orden regular de sucesión, pero había sufrido demoras debido a dificultades en las comunicaciones:

“Los portaaviones escoltas se encuentran sometidos al tiro de cruceros pesados y acorazados desde las 7.00, en lat. 11° 40’, long. 126° 25’ E. Solicito inmediato ataque de aviones. Además solicito apoyo de las grandes naves. Mis viejos acorazados carecen de municiones.”

Con esta comunicación, Halsey se dio cuenta por primera vez que la VIIª Flota no se hallaba en condiciones de defender el golfo de Leyte. La situación de los norteamericanos en el sur era realmente motivo de preocupación; pero, ¿qué podía hacer Halsey, que se encontraba a 350 millas de Samar? Él comunicó a Kinkaid su propia posición, para que dicho almirante se diera cuenta que se encontraba demasiado alejado para poder intervenir oportunamente; por otra parte, confirmó a McCain la orden de ayudar con sus aviones a la VIIª Flota, después de lo cual siguió navegando al norte para terminar definitivamente la batalla contra Ozawa.

Pero Kinkaid no se detiene ni siquiera ante la comunicación de la gran distancia que lo separaba de Halsey. Siempre más alarmado ante la situación de sus portaaviones livianos, que temía verlos rápidamente vencidos por Kurita, decide hacer directamente un telegrama en claro a Halsey:

“¿Dónde está Lee? Envíe a Lee.”

El almirante Lee era el comandante designado para la Fuerza de Tarea 34, y el telegrama solicitaba que se destacaran al sur los cuatro más veloces acorazados norteamericanos que debían integrarla. Pero como Kinkaid ya sabía que ninguna de las divisiones de la IIIª Flota había quedado frente a San Bernardino, y que por consiguiente también los acorazados de Lee se encontraban a más de 300 millas de él, no se comprende por qué envió ese telegrama, a menos que él quisiera engañar a Kurita (y por eso lo habría hecho en claro) haciéndole creer que esos acorazados se encontraban mucho más cerca.

Halsey quedó impresionado ante la imperiosa demanda del telegrama, y sobre todo por el hecho de que el mismo no había sido cifrado, indicio éste de una extrema urgencia. Pero más impresionado aún quedó poco después al recibir el telegrama de Nimitz, comandante de la Flota del Pacífico en Pearl Harbour:

“Todo el mundo desea saber dónde está la Fuerza de Tarea 34.”

Posteriormente se supo que el telegrama original de Nimitz decía solamente: “¿Dónde está la Fuerza de Tarea 34”?, y que

las palabras *todo el mundo desea saber* constituían un *relleno* injertado para hacer más difícil su descriptamiento por el enemigo. Pero el relleno escogido resultó cuanto más desgraciado y se prestaba a un equívoco desagradable; es natural que el telegrama causara una violenta irritación en el ánimo de Halsey.

“Quedé atónito —escribe Halsey en su libro— como si me hubiesen dado un bofetón. El despacho temblaba en mis manos. Me arranqué la gorra de la cabeza y la arrojé sobre el puente, gritando algo que me avergüenzo al recordar.”

En su irritación momentánea, Halsey, siempre algo demasiado impulsivo, decide suspender la persecución del grupo Ozawa, que en esos momentos se hallaba tan sólo a 42 millas de distancia y casi inmovilizado por las averías recibidas; invierte el rumbo de todos sus seis acorazados, no obstante saber perfectamente que le era imposible llegar oportunamente a Leyte para salvarla del ataque de Kurita. Fue esa una decisión amarguísima para Halsey, y no lo suficientemente meditada; la misma resultó inútil para la batalla en curso en las proximidades de la isla Samar, y hasta muy peligrosa para la acción de cabo Engaño, donde Mitscher se encontraba sin acorazados frente a Ozawa, que contaba con dos. Ya hemos visto cómo Kinkaid criticó esta decisión de Halsey, y también la siguiente, por la cual Halsey se presentó en San Bernardino con solamente dos navios de línea para interceptar a Kurita, que todavía disponía de cuatro en buenas condiciones. Sin embargo, antes de criticar al colega, Kinkaid podría haber recordado que dichas decisiones fueron adoptadas, precisamente, a continuación de los desesperados llamados que él había enviado en la mañana de referencia.

Hasta ahora hemos considerado las notas agregadas por Kinkaid al libro de Baldwin; pasemos ahora a examinar las del almirante Halsey. A propósito de su tan discutida decisión de haber dejado sin vigilancia al estrecho de San Bernardino para correr al encuentro del grupo Ozawa, que era de importancia secundaria, él escribe lo siguiente:

“Los japoneses tenían portaaviones pero pocos aviones y pilotos deficientemente adiestrados. A la postre, todos parecían estar al corriente de lo expuesto, menos mi Estado Mayor y yo mismo. Pero sobre nosotros recaía la responsabilidad de la decisión. Si el resto de la Marina no lo conocía, nosotros los de la IIIª Flota estábamos bien compenetrados del hecho de que el portaaviones había pasado a ocupar el lugar del acorazado, y se había transformado potencialmente en la unidad más fuerte y

“ peligrosa del enemigo. Nosotros habíamos combatido durante
“ años contra los japoneses. Ignorábamos cuántos aviones poseían,
“ pero no podíamos correr ningún riesgo. Habíamos visto al “*Prin-*
“ *ceton*” atacado por aviones, entre los cuales se encontraban
“ indudablemente aparatos provenientes de portaaviones. En la
“ mañana del 26 habíamos visto en la pantalla radar grandes
“ masas de aviones enemigos que pensamos, por supuesto, habían
“ sido destacados para incorporarse a los portaaviones japoneses.

“ Mi decisión de dirigirme al norte no dependió solamente de
“ los informes de mis pilotos. Una eventual batalla entre los
“ japoneses y nosotros ya había sido objeto de extensos estudios
“ y discusiones. Hablamos realizado frecuentes ejercicios sobre el
“ tablero táctico construido expresamente en el puente de mi nave
“ almirante. Desde entonces habíamos llegado a la conclusión de
“ que los portaaviones constituían la unidad japonesa más peli-
“ grosa, no solamente para nosotros, sino también para Mac
“ Arthur y para la campaña que se desarrollaba en el Pacífico;
“ por dicho motivo los habíamos señalado como nuestro primer
“ objetivo. Sabíamos que los buques de Kurita habían experimen-
“ tado daños como consecuencia de nuestros ataques, sobre todo
“ en la superestructura y probablemente en los mecanismos de la
“ dirección de tiro. Por otra parte, esto quedó en evidencia, dada
“ la escasa eficacia de su tiro contra nuestros portaaviones pe-
“ queños.”

Luego Halsey se defiende de la acusación de haber apreciado erróneamente las intenciones de Kurita, en la noche del 24:

“ En ningún momento pensé que el grupo Kurita hubiese
“ sido paralizado por los ataques aéreos. Yo había recibido y re-
“ transmitido la información de que el grupo había reanudado su
“ navegación rumbo a San Bernardino. No presté excesiva aten-
“ ción a las así llamadas exageradas informaciones de mis pilotos.
“ Nos encontrábamos en condiciones de valorar con bastante exac-
“ titud las informaciones de los pilotos, en las circunstancias ex-
“ puestas. Pensé que el grupo Kurita había sido bastante maltra-
“ tado por nuestros aviones, sobre todo en la superestructura e
“ instrumental para el control de tiro, como estaba probado por
“ la escasa eficacia del tiro directo contra nuestros portaaviones
“ y destructores frente a Samar. Además, yo no pensaba que a
“ Kurita se le opusieran solamente portaaviones de escolta y des-
“ tructores. De cualquier modo la velocidad de sus buques permiti-
“ ó que se salvaran. Recuerdo que en Guadalcanal uno de nues-
“ tros destructores fue alcanzado por 14 proyectiles de grueso ca-

“ libre de un acorazado japonés, pero esto no impidió que él llegase a su base.

“Mi apreciación de que la VIIª Flota estaba en condiciones de rechazar con eficacia el ataque del grupo Kurita era exacta, como quedó demostrado durante el combate con las unidades menores que le hicieron frente en la mañana del 25. Aquellos valientes buques norteamericanos improvisaron una acción que será recordada como algo épico a través de todos los tiempos. Me descubro ante esa unidad.”

En otra nota, donde vuelve a considerar la posibilidad de que la VIIª Flota detuviera a Kurita en la mañana del 25, sin necesidad de recurrir a la ayuda de la IIIª Flota, Halsey escribe:

“Yo conocía cuáles eran las fuerzas con que contaba Kinkaid y las consideraba como adecuadas para hacer frente a Kurita después de los daños que éste había experimentado. Ignoraba cuál era la situación imperante en los acorazados de la VIIª Flota respecto a la munición, pero se me había informado que uno de los acorazados no había tenido oportunidad de disparar ni siquiera un solo tiro durante la batalla de Surigao.

“Al navegar rumbo al norte, corría un *riesgo calculado*. Pensaba yo entonces, y pienso todavía, que si Kurita hubiese llegado al golfo de Leyte, él solamente podría haber realizado un fugaz bombardeo. Durante las operaciones de Guadalcanal, nuestras tropas en tierra fueron bombardeadas en varias oportunidades por buques japoneses de todos los tipos. Las tropas en tierra pasaban momentos infernales, pero dichos bombardeos demoraron escasamente a nuestras operaciones”.

En cuanto a la observación, hecha por Kinkaid y muchos otros, respecto a la poco feliz formulación del telegrama donde Halsey anunciaba su decisión de dirigirse al norte con todas sus fuerzas, él responde como sigue:

“La afirmación de que, si hubiese comunicado a Kinkaid mi decisión de *proceder al norte con todas las fuerzas disponibles*, en lugar de decir simplemente que partía *con tres grupos*, la sorpresa de Kurita en Samar no se hubiera producido, es puramente académica. Yo no tenía conocimiento de que Kinkaid hubiera interceptado mi proyecto de constituir la Fuerza de Tarea 34 y considerase que el mismo se había cumplido. La constitución de los grupos que constituían la IIIª Flota era perfectamente conocida por todos los comandantes navales de la zona. Mi telegrama era, por lo tanto, correcto. Yo había comunicado a todos

“ los grupos interesados el envío del grupo McCain a Ulithi. Estoy seguro que ninguno interpretó erróneamente ese telegrama mío.”

Respecto a los inconvenientes con que se tropezó en el servicio de comunicaciones, Halsey escribe:

“Existe una sola palabra para describir el funcionamiento de nuestras comunicaciones durante la batalla, y la misma es *asqueroso*. Elevamos un informe exponiendo todas las deficiencias y las interferencias que se produjeron, y recomendamos modificaciones radicales. Según recuerdo, nuestra onda de combate estaba ocupada por largos y relativamente poco importantes resúmenes de informaciones que podrían haber esperado. La mayor parte de esas noticias no provenían de comandantes navales. En consecuencia, se produjeron largos e intolerables retardos en el envío de los telegramas urgentes. Esto no debe consentirse jamás.”

Esta observación es de destacado interés para nosotros, por cuanto pone en evidencia cómo en todas las marinas se han producido los mismos inconvenientes en los períodos más críticos de las operaciones bélicas. Nosotros, que tantas veces hemos lamentado el defectuoso funcionamiento de nuestras comunicaciones durante la acción de Génova (febrero de 1941) y de Gaudo (marzo de 1941), vemos ahora que análogos inconvenientes se produjeron en la Marina de Guerra norteamericana tres años y medio más tarde, no obstante los medios más adelantados de dicha marina y su larga experiencia de guerra.

Contrariamente a lo que opina Kinkaid, el almirante Halsey sostiene que las cosas se hubieran producido en forma distinta en Leyte si se hubiese nombrado un comandante superior embarcado, eliminando aquella independencia que existía entre las dos flotas, y que había sido dispuesta por el almirante King, jefe del Estado Mayor General Naval. El comandante de la Flota del Pacífico, almirante Nimitz, de quien dependía Halsey pero no así Kinkaid, no aprobó quizás ese criterio de independencia, pero, no pudiendo modificar las disposiciones de su superior, se limitó a prescribir, en su orden de operación, que *las medidas necesarias para la coordinación entre las dos flotas debían ser adoptadas de común acuerdo entre sus respectivos comandantes*.

A esta disposición más bien vaga, Halsey le hace el siguiente comentario:

“Estas eran simples palabras y nada más. No era posible hacer nada en concreto. Kinkaid y yo no nos habíamos vuelto

“ a ver más desde nuestro encuentro en Hollandia, en setiembre.
“ Algún miembro de mi Estado Mayor se había trasladado en vuelo
“ hasta Hollandia para discutir los acuerdos preliminares con Kin-
“ kaid y el Estado Mayor de Mac Arthur. Tanto Kinkaid como yo,
“ estábamos demasiado atareados durante la invasión de las Fili-
“ pinas como para poder conferenciar entre nosotros. Esto de-
“ muestra mejor que cualquier otra cosa la importancia de contar
“ con un comando único en la zona de batalla. Si Kinkaid o yo
“ hubiésemos ejercido el comando supremo en la acción de Leyte,
“ no me cabe la más mínima duda de que las cosas se hubieran des-
“ arrollado en forma muy distinta. No es posible decir si las mis-
“ mas hubieran marchado mejor o peor.”

Y en otra nota él vuelve a repetir el mismo concepto:

“Ya he explicado que las órdenes relativas a la *coordinación*
“ eran palabras huecas carentes de sentido. Sostengo que la acción
“ de Leyte ilustra la necesidad de un comando único en la zona de
“ batalla, un comando que ejerza el pleno control, y la plena res-
“ ponsabilidad, de toda la unidad empeñada.”

Finalmente, y siempre con el propósito de justificar su propia decisión de dirigirse con todas sus fuerzas al encuentro de Ozawa, aun al precio de dejar el camino expedito a Kurita, Halsey agrega las siguientes consideraciones:

“Sigo aún hoy dudando de que el grupo Ozawa haya tenido
“ como único cometido el de la diversión. Los japoneses han men-
“ tido constantemente durante toda la guerra, hasta entre ellos
“ mismos. ¿Por qué debe dársele crédito a las afirmaciones hechas
“ por ellos inmediatamente después de terminada la guerra? Es in-
“ dudable que dispusieron de mucho tiempo, antes de ser interro-
“ gados, para combinar sus relatos como les convenía. No obstante
“ sus cargas al grito de *¡banzai!*, sus aviones Kamikaze, sus bom-
“ bas humanas y sus submarinos con una dotación de uno o dos
“ hombres destinados al sacrificio, y no obstante las muchas otras
“ cosas estúpidas que hicieron, me resulta difícil creer que delibe-
“ radamente desearan sacrificar aquellas unidades suyas que eran
“ potencialmente las más peligrosas. Esto se desprende también
“ en parte de los informes relativos al interrogatorio de Kurita
“ después de la guerra. En efecto, al preguntársele por qué volvió
“ atrás en la mañana del 25, respondió que intentaba reunirse con
“ la flota de Ozawa con el propósito de atacar conjuntamente a la
“ IIIª Flota.”

Finalmente, y esto demuestra el carácter tenaz del hombre, Halsey se expresa como sigue respecto a su decisión de volver

atrás, en la mañana del 25, luego de haber recibido los numerosos despachos de Kinkaid y el decisivo de Nimitz:

“Estoy de acuerdo en que cometí un error al ceder ante las “ presiones y regresar rumbo al sur. Considero que éste es el más “ grave error que cometí durante la batalla de Leyte.”

Como vemos, Halsey reconoce haberse equivocado al volverse atrás en la mañana del 25, pero no cuando, en la noche del 24, decide llevar la IIIª Flota íntegra rumbo al norte contra Ozawa. Su pensamiento, según se desprende del conjunto de sus notas, puede resumirse en lo siguiente:

a) Los informes de los pilotos que atacaron a Kurita no eran exagerados; las unidades japonesas de dicho grupo habían sido muy maltratadas; especialmente averiadas habían resultado sus instalaciones para la dirección del tiro, como quedó demostrado al día siguiente en el encuentro frente a Samar. Aún en el caso de haber llegado a Leyte, el grupo Kurita no hubiera hecho peligrar la situación imperante en la playa de desembarco, la que hubiera bombardeado fugazmente sin resultados catastróficos para los norteamericanos.

b) El grupo Ozawa, constituido por los portaaviones japoneses, era indudablemente la división más importante y peligrosa de la flota enemiga, y era indispensable hacerle frente con todos los medios disponibles a fin de destruirlo de una vez para siempre. Por lo demás, no es del todo seguro que dicho grupo debía servir solamente como señuelo para atraer a la IIIª Flota norteamericana hacia al norte; como que ninguno sabía entonces que el mismo carecía prácticamente de aviones y menos aún que fuese destinado deliberadamente al sacrificio.

c) Las informaciones respecto al número de acorazados presentes en el grupo Ozawa no eran precisas ni concordantes; ante la duda, no era posible correr el riesgo de afrontarlos en condiciones de inferioridad, dejando una parte de la flota frente a San Bernardino, donde probablemente no hubiera prestado utilidad alguna.

d) El telegrama que comunicaba su decisión de dirigirse al norte era clarísimo, por cuanto hablaba de los tres grupos de la IIIª Flota, que permanecían con Halsey, después de haber enviado a Ulithi al grupo de McCain. Todos sabían que cada uno de esos grupos estaba constituido por dos acorazados y por portaaviones; era evidente, pues, que ningún acorazado de la IIIª Flota podía haberse quedado vigilando el estrecho de San Bernardino, donde, por lo demás, ello hubiera probablemente resultado inútil.

e) El más grave error de Halsey fue el de haber interrumpido la acción que se desarrollaba contra Ozawa, cuando ya estaba por ser coronada por el éxito total, con el propósito de correr al sur, cediendo ante las presiones ejercidas por Nimitz y Kinkaid, cuando ya era evidente que llegaría demasiado tarde.

f) Los extravíos y los malentendidos que hubieron de lamentarse durante dicha operación, fueron motivados en gran parte por el desgraciado funcionamiento de las comunicaciones, pero originados esencialmente por la falta de un comando único, que tuviera a sus órdenes la totalidad de las fuerzas navales empleadas en la zona.

En cuanto al pensamiento del almirante Kinkaid el mismo puede, en cambio, ser sintetizado en la siguiente forma:

a) El almirante Halsey se dejó atraer por el señuelo tendido por los japoneses, y dejó sin custodiar el pasaje de San Bernardino; en consecuencia, Kurita habría podido fácilmente llegar a Leyte y destruir los portaaviones de escolta norteamericanos, causando graves daños en el fondeadero y playa de desembarco.

b) Halsey no debería ignorar que las fuerzas de la VIIª Flota eran insuficientes para vigilar las dos salidas de Surigao y de San Bernardino, y que, en la mañana del 25, sus acorazados, disminuidos como consecuencia del combate de Surigao, no estaban en condiciones de hacer frente a Kurita sin reabastecerse previamente de municiones y combustibles.

c) El telegrama que le fuera dirigido por Halsey en la tarde del 24, luego de haber anunciado previamente su intención de constituir la Fuerza de Tarea 34 para contrarrestar el paso de Kurita, inducía a creer que esta formación hubiera quedado de guardia en San Bernardino; por lo demás, esto no solamente fue creído así por Kinkaid, sino también por Nimitz y el mismo Mitscher, que era el almirante más antiguo a las órdenes de Halsey.

d) De haber sabido Kinkaid que San Bernardino carecía de vigilancia, él hubiera reclamado de inmediato, por cuanto en ningún caso podía substituir con sus fuerzas a las de la IIIª Flota.

e) La unidad de comando no era del todo necesaria, y ninguna dificultad podía surgir de la independencia de las dos flotas, si Halsey hubiese tenido presente que su obligación principal consistía en la protección de las operaciones de desembarco en las Filipinas contra toda intromisión de la flota japonesa.

Por supuesto, no es mi intención erigirme en juez en esta controversia de dos excelentísimos almirantes, que tanto mérito

han logrado durante tres años y medio de guerra tan duramente combatida en el Pacífico. Sin embargo, sin expresar juicio alguno sobre su operación (cosa siempre sumamente delicada, cuando no se ha participado en la misma), se puede igualmente hacer ciertos comentarios respecto a las cuestiones de carácter general y que se desprenden de las notas de los mismos en el libro de Baldwin.

En primer término, sobre la cuestión del comando único: todos los críticos, tanto de América como de Europa, coinciden en mantener que fue un error el dejar que fueran independientes las dos flotas norteamericanas que debían cooperar en la recuperación de las Filipinas. La gran diferencia de caracteres entre ambos almirantes debería haber puesto de manifiesto más que nunca la necesidad de ligarlos rígidamente uno al otro. Era, en efecto, sumamente dudoso de que se lograra una acción armónica de los dos grandes conjuntos navales mediante el simple expediente de algún acuerdo preventivo entre sus comandantes en jefe, que, además, se encontraban separados en bases muy distantes una de la otra. No se ve claramente la razón por la cual el almirante Kinkaid insiste tanto en afirmar que la unidad de comando en dicha zona no era necesaria, pero es muy probable que haya renunciado a la misma precisamente en resguardo de sí mismo, ya que, siendo menos antiguo que Halsey, habría sido puesto a las órdenes de éste.

Pero en la cuestión del telegrama enviado por Halsey, en la tarde del 24, donde comunicaba su decisión de dirigirse al norte, es evidente que la razón la tiene Kinkaid. Dicho telegrama, compilado materialmente por el jefe del Estado Mayor de la IIIª Flota, almirante Carney, fue indudablemente mal redactado, y tan es así que indujo en engaño a todos. Hubiera sido mucho más fácil redactarlo en una forma más clara, eliminando así toda duda respecto a la vital cuestión de la Fuerza de Tarea 34 y de su presencia en la vigilancia de San Bernardino. No es improbable que la insistencia con que Halsey defiende la exactitud de la redacción de dicho telegrama, sea debida esencialmente a su generosa intención de cubrir con su responsabilidad aquella de su colaborador más inmediato.

En cuanto a los efectos prácticos que hubiera tenido la llegada del grupo Kurita al golfo de Leyte a mediodía del 25, es difícil hacer proposiciones fundadas. Se puede hasta afirmar que el efecto moral de un bombardeo naval de la playa de desembarco y de las posiciones ocupadas por las tropas aún no bien consolidadas, hubiera sido enorme. Es probable que la suerte de la operación de desembarco no se hubiera comprometido; sin embargo, la opi-

nión pública norteamericana hubiera estallado vivamente contra aquel que hubiese dejado pasar tranquilo al grupo Kurita; y el almirante Halsey debe darse por muy satisfecho ante la inesperada retirada japonesa, que lo salvó de una explosión de indignación de sus propios conciudadanos.

Sobre la *vexata quaestio* de la subdivisión de la IIIª Flota en dos grupos, de los cuales uno debía vigilar a San Bernardino, mientras el otro hubiera hecho frente a Ozawa, creo que se discutirá eternamente entre los partidarios de la concentración de las fuerzas y aquellos que, en cambio, tienen fe en la subdivisión de las mismas.

Me parece, sin embargo, que cuando el almirante Kinkaid se asombra porque Halsey renunció a formar la citada Fuerza de Tarea 34, que, según él, constituía la mejor solución para hacer frente a los dos grupos japoneses (el de Kurita y el de Ozawa), se funda algo demasiado sobre aquello que llegó a conocer recién después del final de la guerra.

En efecto, es exacto que los cuatro modernos acorazados de dicha Fuerza de Tarea hubieran sido suficientes para rechazar al grupo Kurita, que también contaba con cuatro pero más bien averiados; y también es cierto que solamente dos navios de línea norteamericanos podían cómodamente hacer frente a los dos viejos acorazados de Ozawa transformados con cubierta de vuelo. Pero el hecho estriba en que estos datos tan precisos sobre la constitución de los dos grupos enemigos se han conocido recién ahora; las informaciones que poseía Halsey en la tarde del 24 de octubre, no ofrecían un cuadro preciso sobre la situación japonesa, y la valoración excesiva de la fuerza naval de Ozawa, realizada por los aviones de reconocimiento de la IIIª Flota, no podía ser desechada a priori sin contar para ello con un sólido fundamento.

Ni tampoco el así llamado *cálculo de cabezas* (count of noses), al que había recurrido el Estado Mayor de Kinkaid para determinar el probable número de acorazados presentes en el grupo Ozawa, podía resolver netamente el problema, por cuanto ningún avión de reconocimiento norteamericano había visto jamás más de cuatro navios de línea con Kurita. Es pues perfectamente factible que Ozawa tuviera con él tres acorazados, y quizás también cuatro, cuando fueron descubiertos por los aviones de reconocimiento. Destacando a la Fuerza de Tarea 34 frente a San Bernardino, Halsey hubiera corrido el riesgo de encontrarse en inferioridad numérica con respecto al grupo Ozawa, a quien él, con toda razón,

adjudicaba la parte más importante y más peligrosa de la flota japonesa.

La crítica hecha por Kinkaid a la decisión adoptada por el almirante Halsey es por lo tanto, en gran parte, el resultado de conocimientos adquiridos *a posteriori* de los acontecimientos, que eran totalmente desconocidos en el momento mismo.

Es curioso observar que una análoga parcialidad demuestra también Halsey al afirmar que había hecho una apreciación exacta de la situación en la tarde del 24, juzgando que la VIIª Flota era capaz, por sí sola, de facilitar la defensa del golfo de Leyte. Él dice, en efecto, que esto está probado por los acontecimientos que tuvieron lugar en la mañana siguiente frente a Samar, cuando Kurita se retiró frente a unos pocos y frágiles portaaviones escoltas de la VIIª Flota. En substancia, pues, Halsey sostiene su propia afirmación apoyándose sobre aquello que aconteció realmente, pero que ni él ni nadie podía haber previsto en la tarde anterior.

Esto demuestra una vez más cuán difícil es, en los comentarios críticos de una operación de guerra, el sustraerse totalmente a la tendencia de emitir juicios fáciles *post eventum*. Como ha dicho el almirante Chester Nimitz:

“Hindsight is notably cleverer than foresight”. (1)

(1) “La postvisión es mucho más hábil que la previsión”.

Doctrina anfibia (*)

Por el Capitán de Navío Beau

¿De qué se trata?

La doble aptitud para habitar en la tierra y en el agua es a la vez la etimología y el significado habitual de la palabra anfibia, pero un uso reciente ha retenido este término en la terminología militar. El mismo se aplica a un tipo de material, a una técnica de acción de nadadores, pero sobre todo a las *operaciones combinadas de desembarco de ataque*, aquellas que, de hecho, interesan casi exclusivamente a nuestro propósito: operaciones combinadas por excelencia, puesto que ponen en funcionamiento a las tres fuerzas armadas.

Hay que hablar de doctrina y la palabra es molesta, si es que no se desea quedar incluido estrictamente entre los “retrospectivos”. Las doctrinas estereotipadas del pasado no son fácilmente transportables al futuro; sobre todo en la coyuntura actual y más aún en materia anfibia, recién llegado del arte militar que sufre quizás de la enfermedad de la juventud: se presenta como un poco demasiado imbuido de las fórmulas rígidas que han asegurado sus éxitos ruidosos durante la última guerra.

Parece, sin embargo, improbable que la necesidad de actuar por mar contra la tierra cese de hacerse sentir. Al presentarse un tema es ya clásico remontarse si no al diluvio universal, por lo menos a ciertas operaciones de los tiempos históricos. Tenemos el deseo de ser breves y será suficiente con mencionar a Gallípoli, que señala una etapa importante en el espíritu de aquellos que han presidido el desarrollo del recién llegado.

A la Infantería de Marina de los Estados Unidos corresponde el mérito de haber reabierto, desde la terminación de la primera guerra mundial, el legajo que condujo a la condena sin apelación del desembarco de asalto. Él se ha apoyado en el análisis crítico

(*) De “La Revue Maritime”, octubre de 1956.

de las causas del rechazo de Gallípoli: método de trabajo eminentemente fecundo que orienta hacia las soluciones constructivas al enorme potencial norteamericano.

Sin embargo, fueron los japoneses quienes iniciaron, en primer término, la “Tri-elemental war” en 1937 en los ríos de China. Se trataba de un esfuerzo improvisado, pero coronado por el éxito, que podía hacer reflexionar a los espíritus que todavía se hallaban dominados por el complejo de Gallípoli.

De hecho, para corregir realmente este complejo, fue necesaria la personalidad de Churchill; ¿es que había una vieja cuenta que saldar con este asunto de Gallípoli? El impulso fue dado con las operaciones de Narvik, en 1940, y empezó a desarrollar toda la gama de embarcaciones menores desde los tiempos primitivos y cuya herencia ha sido transmitida hasta nuestros días sin modificaciones básicas.

A partir de aquel momento el material no ha cesado de mejorar. Los norteamericanos se han preocupado en forma destacada en todo lo relacionado con los vehículos anfibios; se organizó la producción en masa y el anfibio surgió gracias a un esfuerzo extraordinario. Sería tarea excesiva desentrañar los aportes respectivos del Reino Unido y de los Estados Unidos. Su resultado fue la apoteosis de los grandes desembarcos en el África o en Europa y la campaña del Pacífico.

Esta apoteosis repercutió profundamente en los espíritus y, poco después de terminadas las hostilidades, los diversos estados mayores se esforzaron en recoger toda la experiencia adquirida durante la guerra. Se editaron numerosos manuales y el conjunto ha constituido una doctrina en toda la acepción de la palabra: es decir, un verdadero catecismo que permite enseñar a las nuevas generaciones simultáneamente la forma de conducir una guerra teniendo en vista la ejecución de operaciones anfibas y el mecanismo metódico de operaciones con efectivos considerables frente a costas defendidas en forma tenaz conforme a los principios clásicos.

Esta doctrina se asfixia un poco. Es lo que acontece con todas las doctrinas, a medida que ellas se alejan del período en que han surgido; tan es así, que la última década ha sido sumamente rica en estos trastornos.

Ya en el momento de la guerra en los deltas de la Indochina, la transposición entre la doctrina clásica y las realidades operativas no parece ser muy clara. Si exceptuamos el material, el único

aporte realmente substancial de la segunda guerra mundial fue probablemente el espíritu de colaboración reinante entre los de tierra y los marinos.

En Corea, el desembarco de Inchon, en 1950, con la primera división de la Infantería de Marina, fue bautizado por los norteamericanos con la frase “Throw away the book”, o sea, “¡al demonio con el manual!”.

Por otra parte, ciertos escritores dedicados a cuestiones anfibias de la última guerra, no han dejado de destacar que las operaciones de desembarco jamás son iguales y que la solución a buscarse depende esencialmente del objetivo que se desea alcanzar y de los medios de que se dispone. Todavía falta tener un conocimiento a fondo de las posibilidades y limitaciones de la acción anfibia.

Interesa, pues, familiarizarse con los diferentes aspectos del instrumento anfibio que nos han legado mediante las experiencias recientes, conocer cómo se emplea su pieza maestra, la evolución que se proyecta y las precauciones que deben adoptarse para tenerlo listo.

Aun cuando los doctrinarios no encuentren allí totalmente sus verificaciones, es precisamente de lo que se trata.

Vuelta al horizonte.

Hemos dicho que los japoneses son los precursores.

Los desembarcos de 1937 en China, se salvaron del desastre gracias al intenso apoyo artillero de los buques y de la aviación. La campaña fluvial del Yang-Tsé, que significó el empleo de casi 50.000 hombres y un centenar de embarcaciones, fue una campaña ardua, de ejecución imperfecta, matizada con discordias entre generales y almirantes.

Los resultados doctrinarios se tradujeron en un perfeccionamiento de una táctica envolvente por mar. “El envolvimiento por los flancos o retaguardia es una maniobra convencional”, decía un comentarista, “pero cuando se trata de actuar por las rutas marítimas, las tropas deben estar adiestradas para embarcar y desembarcar en todas las condiciones; deben ser soldados de malina”.

La aplicación de esta doctrina se manifestó en forma particular a principios de 1942, frente a la costa malaya. Cuando la jungla impidió el avance de los japoneses, éstos recurrieron a la acción anfibia empleando sus propias embarcaciones menores transportadas por vía terrestre, o bien las malayas que requisaron. El ala izquierda de los británicos fue flanqueada por desembarcos repetidos de efectivos de una compañía o de un batallón a retaguardia del

frente. Si encontraba resistencia, el atacante intentaba en otro lugar (algo así como lo hacían los normandos unos diez siglos antes), ocultándose durante el día en las caletas y ejecutando sus movimientos en horas de la noche. Fue éste uno de los triunfos de la táctica de infiltración: nada de ataque frontal, sino amenazas continuas contra los flancos y la retaguardia. Para el defensor, el mar dejó de ser una protección de su flanco sobre el cual podía apoyar el despliegue de sus tropas.

En Rusia, el reglamento sobre el empleo de las fuerzas armadas mencionaba el aprovechamiento de la infantería de marina (el Morskaja Pekhota) para acciones que comprendían desde las envolventes sobre los flancos, hasta los grandes desembarcos para abrir un nuevo frente.

El mayor énfasis fue dado sobre la analogía con la táctica aerotransportada, a la que los rusos prestaron atención desde el primer momento. Se prestó especial atención al envolvimiento.

En realidad, las embarcaciones menores faltaban y los desembarcos raramente superaron el volumen de un regimiento.

El reglamento insistía en que el comando debía ser unificado y estar en manos de un marino; pero agregaba: “Ello depende de la situación”.

Los italianos, nadie lo ignora, sobresalieron en las acciones de los hombres ranas.

La preparación de la operación Seelöwe por los alemanes a fines de la primavera de 1940, hecha sin convicción, sin material especializado y... sin dominio del mar, no aportó ninguna idea de valor que pudiese alejar el complejo de Gallípoli. No obstante esto, fueron puestos en evidencia el papel dominante de la aviación y la combinación con el envolvimiento vertical, método cuyo mecanismo se verá en el artículo sobre la operación “Overlord”.

En definitiva, para encontrar el dispositivo anfibio con el cual deseamos familiarizar a nuestros lectores, es necesario recurrir a los países inglés y norteamericano.

Sobre un plan muy general, los elementos doctrinarios resultantes de la experiencia de la guerra, pueden clasificarse como sigue:

—Algunas interesan al organismo mismo de la conducción de las operaciones bélicas: por ejemplo, los preliminares de superioridad aérea y naval necesarios para un gran desembarco; o bien la elección “estratégica” del momento y del lugar de des-

embarco. No es nuestro propósito hacer aquí un curso de estrategia y es por lo tanto inútil planificar en ese nivel donde el arte de la guerra está constituido por el discernimiento, el conocimiento profundo de la situación y los “objetivos que deben alcanzarse”.

—Otros principios conciernen a la defensa nacional y a las soluciones de estructura u organización que son favorables a la formación y mantenimiento de un buen instrumento anfibio. Sobre esto volveremos más adelante.

El dispositivo anfibio, de suyo, ha permitido toda una gama de operaciones que va desde la acción de sabotaje por los comandos ligeros hasta la operación tipo Normandía. He aquí una clasificación aproximada:

—Las operaciones de “raid” constituyen una especialidad británica. Durante la guerra se realizaron alrededor de 25 de estos “raids” y, en la actualidad, gran parte de la actividad de la *Royal Marine* está orientada hacia los comandos, donde el adiestramiento en los “raids” con escalamiento de acantilados llega a lo virtuoso.

—Las operaciones fluviales tipo “mantenimiento del orden”. Aquí, domina la experiencia francesa, y volveremos sobre ella.

—Las operaciones de media y gran envergadura donde interviene una “*Fuerza anfibia de operaciones*”. Y he aquí esta pieza maestra de lo que hablamos y sobre la cual nos explayaremos.

Fuerza anfibia operativa.

Esta expresión es la traducción de las palabras “amphibious task force”. Ella define una fuerza *combinada* “tierra - mar” a la que normalmente se “adaptan” medios de la fuerza aérea.

La misión de una F.A.O. es la de conquistar una cabeza de puente. Su papel es colocar en tierra y sostener los elementos terrestres necesarios para dicha conquista.

Su constitución, su articulación, la organización de su comando, pueden sufrir variaciones de acuerdo a la situación y a las distintas etapas de la acción.

La constitución inicial es normalmente la que sigue:

—una fuerza avanzada para las operaciones preliminares del día D (reconocimientos, diversiones, “preparación” del objetivo para abrir las rutas de ataque, etc.) ;

—una fuerza naval de ataque del día D y de algunos días después con sus medios de transportes que forman el elemento

fundamental, las dragas, el apoyo artillero naval, la aviación embarcada, etc....;

—las fuerzas aéreas adaptadas eventualmente;

—las tropas necesarias para la conquista de la cabeza de puente cuyo comando está ligado al de la F.A.O., según las modalidades que explicaremos;

—un organismo complejo, sobre todo integrado desde el punto de vista Interfuerzas, bajo sus aspectos tanto operativos como logísticos, y que lleva el nombre de “*organización de playa*”.

Principios que tengan un carácter doctrinal, parecen oportunos para la organización del comando combinado de una F. A. O.

Es necesario ante todo hacer un paréntesis respecto al tema de los elementos provenientes de aeronáutica. Aquí los principios aparecen como fijados en la tradición Nato, según la cual el comando unificado aero-terrestre queda reservado para el escalón del teatro de la guerra. Si esta fórmula de integración no ha sido conservada para los escalones subalternos aero-terrestres, ella tiene escasas probabilidades de serlo para una F.A.O. Los elementos de las fuerzas aéreas serán “adaptadas”, pero los mecanismos de la coordinación deben serlo en forma extrema, por cuanto la operación es “tri-elemental”, porque normalmente intervendrán aviones de aeronáutica y de la marina, y teniendo presente que, en definitiva, un desembarco es asunto sumamente delicado.

A propósito de las fuerzas de tierra y mar, el sentido común indica que el comando naval es el que debe dominar en la primera fase, es decir, hasta el momento en que haya desembarcado el comando terrestre y esté en condiciones de ejercer el comando de sus fuerzas; logrado esto, ambas fuerzas se adaptan. Para el caso de un reembarco, se procede en forma inversa.

Las doctrinas varían respecto a la forma de asegurar este predominio naval; los ingleses permanecen fieles a la noción del comando conjunto en todos los escalones importantes (comprendiendo el de la F.A.O.) y dejan al espíritu de cooperación los detalles para asegurar las preponderancias pertinentes según las circunstancias; pero, para las operaciones interaliadas, ellos admiten el principio norteamericano que hace que la responsabilidad recaiga sobre el marino durante la primera fase. Francia ha adoptado este último principio.

Debemos tener en cuenta que la nación a quien corresponde la parte más preponderante de la operación, será la que impondrá sus principios; además, cualquiera que sea el principio, el espíritu

de cooperación sigue siendo necesario en forma ineluctable, y la selección de los hombres interesa más que las reglas. Las órdenes de preparación determinan las reglas de organización del comando.

Otros aspectos doctrinarios aparecen en el escalón de la F.A.O. y conducen a la elección de la “táctica” del lugar y del momento para desembarcar. Hay que considerar a la brevedad un método de trabajo para establecer un compromiso entre diversos factores que chocan entre sí: algunos están ligados a la situación, como ser los antecedentes políticos, las defensas enemigas, los medios de que se dispone; otros constituyen integrantes más o menos constantes del arte náutico y, finalmente, tenemos aquellos que se encuentran ligados al desarrollo ulterior de las operaciones, como ser las cuestiones de infraestructura aérea o portuaria. Estos factores se encuentran ampliamente citados en todos los manuales.

Falta, para terminar, valorar algunos principios relativos a determinados elementos constitutivos de la F.A.O. Pasaremos a su consideración.

Coordinación de tiro en una F.A.O.

En una operación anfibia entra en acción el tiro de las tres fuerzas del aire, mar y tierra. El carácter técnico de las mismas y su combinación exigen, para dicha acción, que haya un estado mayor especializado que se desempeñará como asesor técnico del comando y el mismo dispondrá, dentro de los límites de las atribuciones señaladas, los medios a emplearse.

Este estado mayor está constituido por dos organismos que se complementan:

- uno prepara el plan de tiro,
- el otro coordina y dirige el tiro durante la operación.

El primero, *comité de apoyo del tiro*, está integrado, por supuesto, por representantes de cada una de las fuerzas.

El segundo está sometido a modificaciones en el curso de la operación:

—en el mar, cuando el comando es ejercido por un marino, se le denomina fuego de bloqueo. Controla la ejecución del plan de tiro, lo adapta a la acción, centraliza y procede a la difusión de las informaciones;

—en tierra, cuando el comando es ejercido por el comandante de las fuerzas de desembarco, la coordinación del tiro es función del centro de coordinación del tiro (C.C.T.) de la gran unidad.

Pero una ligazón con marina mediante un representante adscrito al C.C.T., permite contar permanentemente con el apoyo de la artillería de los buques siempre que su alcance lo permita.

En la primera fase de la operación, el empleo de la aviación plantea un problema especial. Su control en la zona de desembarco queda asegurado, como veremos más adelante, mediante un organismo embarcado: el centro de control táctico aéreo (T.A.C.C. según las siglas anglo-americanas), que recibe los pedidos de apoyo aéreo y facilita al fuego de bloqueo los elementos técnicos de la decisión. Esta decisión es tomada por el fuego de bloqueo, y entonces solamente el T.A.C.C. imparte las órdenes de intervención a las formaciones aéreas. Veremos este mecanismo con mayor detención al referimos a la aviación.

Empleo de la aviación en una F.A.O.

Todos los aviones, a partir del momento en que se encuentran en el aire, están a las órdenes del comandante "aéreo" de la operación, ya pertenezcan dichos aviones a la aviación naval o a aeronáutica. El comando del aire puede, por lo demás, ser ejercido por un marino. Él dispone de diversos organismos que varían de conformidad con las distintas fases de la operación.

Durante la fase marítima de la operación, el T.A.C.C., al que ya nos hemos referido al hablar del tiro, se encuentra instalado a bordo del buque del comando de la F. A. O. (el T. A. C. C. puede ser subdividido en caso de dividirse el dispositivo).

En el día D, poco antes de la hora H, aparece un elemento característico de las operaciones anfibia, *el coordinador aéreo*. Es un piloto de caza muy al corriente de la operación que, en los primeros minutos del ataque, asume todas las responsabilidades del apoyo. Sin ligazón alguna con las tropas que van llegando a tierra, él personalmente elige los objetivos y dirige los ataques de los patrulleros en vuelo.

Con la llegada a tierra, los elementos de infantería prepararán las ligazones particulares entre las tropas (destacamento de control aéreo T.A.C.P. adscrito a los comandos de unidades terrestres) y el T.A.C.C.

A medida que se van realizando las instalaciones de los medios en tierra, van entrando en acción los contralores avanzados que pueden ser adscritos a pequeñas unidades para conducir las misiones.

Luego, el T. A. C. C. puede disponer que se envíe una antena a tierra, hasta el instante en que toda la organización de control aéreo es trasladada a tierra para ponerse en las condiciones normales del combate aero-terrestre.

Plan de desembarco y de carga.

Movimientos buques-costa y organización de playa.

Mediante ésto se trata de asegurar que las primeras olas lleguen y desembarquen en la playa en la mejor forma posible, asegurando luego la salida de todo aquello que debe ser desembarcado y colocado en el lugar a disposición del comandante terrestre. Las disposiciones que deben adoptarse serán analizadas en función del desarrollo de las operaciones.

Para el ataque propiamente dicho, se establece un *plan* minucioso donde consta la constitución de las unidades, el horario de las olas y el punto de puesta en tierra. Pero este plan debe poderse adaptar a las circunstancias desde los primeros azares de la acción. Se prevé un sistema de *control de las olas de asalto*; el controlador es un marino que tiene a su disposición, para facilitar las variantes, un oficial de tierra particularmente al corriente de los cargamentos.

Luego del ataque se presenta realmente el momento en que la llegada a la playa de los diversos cargamentos, debe ajustarse totalmente al desarrollo de la maniobra en tierra durante el período que se trabaja, llamado de refuerzo.

En consecuencia, debe establecerse el *plan de carga*.

Durante la fase de refuerzo el sistema de control de olas se transforma en servicio de *navetas*, bajo las órdenes del marino de la organización de playa.

La salida de todo aquello que debe desembarcarse, se rige conforme al plan de carga de la organización de playa por acuerdo entre las fuerzas.

La *organización de playa* desempeña de este modo, frente a las tropas, un papel análogo al de una base de tránsito frente a un cuerpo expedicionario. Pero la playa se encuentra ubicada en el mismo centro de la acción; el lugar de pasaje es esencialmente delicado y para dar vida a la organización se necesita un personal que haya recibido una educación combinada especial. El funcionamiento armonioso de la playa es una condición importante para el éxito final: según la expresión de un especialista inglés, “el

éxito estriba en llevar por la playa más hombres, más equipos y más reabastecimientos que el enemigo pueda llevar por ferrocarril o por caminos.”

El papel del grupo de playa se inicia, pues, desde el ataque. Tiene, como primer objetivo, permitir que las embarcaciones menores y vehículos lleguen a tierra en buenas condiciones.

Aquí debemos hacer un paréntesis: la señalación de las zonas de varaduras y la preparación de determinadas destrucciones se inician con anterioridad al día D o la hora H; estos “reconocimientos”, llevados a cabo por comandos especializados, es una tarea que normalmente corresponde a la fuerza avanzada y no figuran, correctamente hablando, en la organización de playa, que recién entra en acción a la hora H.

Pero, a partir de esta hora H, deben entrar en acción los elementos fundamentales y específicamente anfibios de la organización de playa: rastreadores, destructores de obstáculos, balizadores, lanchas de reparaciones y reabastecimientos, los que rescatan máquinas y vehículos, preparan los caminos para rodados, ordenan las playas, etc.

Un “grupo de playa” está constituido esencialmente por un elemento del ejército, sobre todo en base a ingenieros, al que se integra un elemento de marina. El grupo se articula en unidades de playa en distintas cantidades, que se incorporan a los distintos escalones de la articulación de las fuerzas terrestres: división, agrupación táctica, sub-grupos tácticos.

La importancia y el número de los equipos necesarios varían, por supuesto, según las circunstancias y cantidades que deben desembarcarse. La naturaleza de la cohesión necesaria entre los marinos y los de tierra, es decir, el adiestramiento anfibio que debe preverse, es también variable de acuerdo con los equipos considerados. Así, las manutenciones, la regulación de los vehículos en tierra, o la organización de los depósitos, incumben al personal no especialmente anfibio.

La esfera del marino y la de ingeniería se encuentran en principio deslindadas por la playa que queda en descubierto en marea alta. Esta regla indicadora evita las usurpaciones; pero la regla de oro está en el espíritu del equipo.

Una organización anfibia debe pues prestar suma atención a la constitución de ese núcleo de playa, realmente anfibio, dedicado a las necesidades de eliminación de minas, destrucciones, balizamiento, reparaciones, etc., ya mencionadas anteriormente. A una



Óleo sobre tela de autor anónimo. 55 x 45 cm.
Perfil $\frac{3}{4}$ a la derecha. Cabello castaño y canoso. Casaca con alamares dorados y charreteras. Corbatón negro, cuello blanco de punta y camisa de encaje. (M. H. N.)

playa corresponde un elemento mínimo, es decir, el desembarco de un subgrupo táctico (batallón reforzado). Llegado el momento, el mismo puede ser completado con todos los equipos especializados necesarios para asegurar las otras misiones, tales como la administración, la regulación en tierra, la ubicación de los depósitos, etc., equipos que constituyen en cierto modo las antenas de la futura base de tránsito a instalarse sobre el complejo portuario.

La preparación del plan de desembarco y el plan de carga, es una tarea de planificación combinada y minuciosa.

La actual evolución.

Esta evolución es el resultado de dos influencias: una, es la cuestión atómica, hecho brutal, pero cuyas consecuencias militares se hallan aún rodeadas de numerosas incógnitas; a la otra se la define bastante vagamente con los términos: “guerra fría” o “guerrillas”, pero sus manifestaciones ya se han concretado.

La guerra atómica sólo se concibe como interaliada y debería originar una doctrina anfibia Nato; en efecto, los norteamericanos, y más específicamente el *U. S. Marine Corps*, son los únicos que han abordado decididamente el problema, y el mismo resulta intrincado.

Los primeros contactos entre lo anfibia y los presagios de la era atómica, han sido poco alentadores: una nueva condena análoga a la de Gallípoli se hallaba en el aire, en esta oportunidad no como consecuencia de una experiencia fracasada, sino como fruto de la reflexión, el buen sentido llamado a la realidad por el acercamiento de dos grandes concentraciones del cual Normandía nos ha dejado el recuerdo, y el conocimiento de los estragos ocasionados por una sola bomba H. Se estuvo en lo cierto al observar que también los puertos eran blancos que ocasionaban bastante preocupación; que numerosas concepciones debían reverse totalmente. Sin embargo, la estrategia siguió siendo implícitamente fiel a la tradición de las batallas continentales alimentadas por los puertos y se mostró particularmente desconfiada con respecto a las operaciones de desembarco.

El Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos parecía estar convencido de que vencería dicha desconfianza. No podemos ofrecer aquí ningún juicio sobre los estudios emprendidos; además, los mismos no están dentro de la escala francesa.

Sin embargo, y sin penetrar en los secretos militares, hay ciertas ideas muy generales que han sido lo suficientemente discu-

tidas en la prensa como para poder sacar algo en limpio: la dispersión constituye la única protección anti-atómica eficaz; el actual dispositivo de superficie, de tierra o de mar, es excesivamente lento para hacer frente a las necesidades de la maniobra y del reabastecimiento de las unidades colocadas en este estado de dispersión : *el helicóptero es la única respuesta*. El helicóptero es al mismo tiempo la respuesta a la creciente eficacia de los campos minados.

Dispersión, movilidad, fluidez y sorpresa son las palabras claves; de donde surgen: gran velocidad de las unidades; aligeramiento de las cargas logísticas de aprovisionamiento en municiones gracias al empleo de armas atómicas tácticas, y el arma atómica para la “preparación” del objetivo, gracias a la rapidez de ejecución que permite lograr la sorpresa.

El cambio de equipo y de método sólo pueden producirse en forma paulatina, a fin de no quebrar el instrumento clásico que sigue conservando su valor para las operaciones de guerra localizada no atómica. Por otra parte, aún en la guerra atómica, el dispositivo de superficie sigue siendo un apoyo que no será posible reemplazar enteramente con el helicóptero por largo tiempo. Igualmente, las embarcaciones menores y vehículos anfibios son motivo de una constante preocupación para mejorarlos.

Las manifestaciones de guerra fría o de guerrilla se traducen por acciones de soberanía o de defensa en superficie. Su análisis resulta más difícil.

La guerra fluvial en Indochina es conocida por los lectores de *La Revue Maritime*. La táctica anfibia se ha adaptado escrupulosamente a la táctica terrestre: la embarcación menor es a la vez el camión y el tanque fluvial y el transporte de vehículos y tanques. La terminología empleada está impregnada del vocabulario terrestre: envolvimiento, limpieza, convoy de transporte, etc. El peligro es el mismo: la emboscada y las minas.

Las dificultades hidrográficas inherentes al empleo de las embarcaciones han impuesto, sin embargo, la aplicación del principio del comando operativo *conjunto*, para el que el uso ha consagrado la palabra “adaptación”. La coordinación ha funcionado correctamente, pero la táctica de empleo combinado valía lo que la táctica terrestre: ella no recibió la consagración del éxito final.

En Indochina tuvieron lugar igualmente los desembarcos conforme al estilo clásico provenientes desde el mar. Pero la embarcación más importante de la fuerza de desembarco, el buque-transporte del L.C.M., faltó la mayor parte de las veces.

El más característico de los desembarcos en el cuadro de las acciones de soberanía, fue el de Inchon, en Corea. En esta oportunidad, fueron tomadas ciertas libertades respecto a la doctrina de la segunda guerra mundial, libertades que fueron motivadas por la situación y permitidas por la incomparable maestría norteamericana... Un verdadero complejo de superioridad parecía reemplazar al famoso complejo de Gallípoli, y la expresión de “¡Al demonio con el manual!”, fue realmente justificada, si se considera la escasa demora de la planificación, la hora H elegida que fue 1 ½ horas antes del anochecer en lugar del amanecer, y el ataque fue llevado deliberada y directamente contra un puerto en vez de una playa.

El problema planteado por las guerrillas se encuentra nuevamente de moda. Las soluciones están ligadas a la táctica terrestre que se está experimentando en Argelia. Esta experimentación es orientada por los principios de ligereza, movilidad, fluidez y la explotación inmediata de las informaciones. En cuanto a los medios técnicos, la importancia recae sobre el avión de observación, el helicóptero, y el apoyo aéreo cercano. *La cohesión aero - terrestre constituye la piedra angular del sistema.*

Una fuerza anfibia de soberanía debería contar, por consiguiente, con los medios necesarios para apoyar, desde el mar o vías acuáticas, a las operaciones de esta índole. En este momento la cohesión debería ser de *tierra - aire - mar* y la fuerza constituiría una fuerza “combinada” por excelencia.

La importancia que se da a la fluidez táctica y al empleo generalizado del helicóptero de transporte, merece ser considerada con algunos de los aspectos encarados para la táctica atómica.

Grupo anfibia.

Una Fuerza Anfibia de Operaciones es una organización ocasional, y entre sus elementos constitutivos se encuentran materiales y personal más especializado en cuestiones “anfibia”. Estos últimos elementos constituyen algo así como un núcleo que debería poder:

- participar en el adiestramiento de otras fuerzas armadas con el propósito de ponerlas en condiciones para participar en una operación combinada dentro de una F. A. O. cualquiera ;
- constituir con tropas especialmente adiestradas y algunos medios exteriores una F. A. O. de un volumen apropiado para las acciones de soberanía.

En cada una de las flotas de la Marina de los Estados Unidos, existen comandos de fuerzas anfibias que tienen bajo sus órdenes a las flotas de transportes, diversos servicios de la infantería de marina y centros de adiestramiento adecuados para la formación de elementos de otras fuerzas armadas que pudieran ser necesarias, desde tiempo de paz, para amoldarla las disciplinas anfibias.

La infantería de marina de los Estados Unidos cuenta, además, con sus divisiones y sus propios centros de adiestramiento. Está en condiciones, con sus tropas y su aviación especializada, de participar como “punta de lanza” en todas las operaciones combinadas y constituir, en el seno de las Fuerzas Anfibias mencionadas en el párrafo anterior, una Fuerza de Soberanía.

En Inglaterra existe un “Escuadrón Anfibio” a las órdenes de un marino; está constituido por un buque de comando (con un estado mayor mixto de la *Royal Navy* y *Royal Marine*) y varios buques y embarcaciones menores de transporte de ataque. Reúne pues las condiciones para adiestrar a las unidades de otras fuerzas armadas para las operaciones combinadas, y puede constituir, con los comandos de la *Royal Marine* u otras tropas más o menos especializadas, una fuerza de soberanía.

En Francia, el Centro de Instrucción de Operaciones Anfibias (C.I.O.A.), es un centro de instrucción y adiestramiento para las distintas fuerzas armadas. El mismo no cuenta con tropas especializadas, exceptuando aquellos elementos necesarios para la organización de playa.

En el momento de escribir estas líneas se forma un *Grupo Anfibio* en base a los medios del C.I.O.A. y aportes de otros. Este grupo es el núcleo anfibio de una fuerza llamada de intervención, susceptible gracias a ello de formar una F.A.O. La misma está constituida por:

- buques, embarcaciones menores y vehículos anfibios de transporte de ataque;
- una organización de playa.

La creación de este grupo es originada por circunstancias de crisis. Pero, si Dios le da vida, él podrá cumplir, lo mismo que en las organizaciones inglesas y norteamericanas, la doble misión permanente ya mencionada al principio de este subtítulo.

Organización de las fuerzas armadas y la fuerza anfibia.

La fuerza anfibia se presenta un poco como un animal proteiforme, que cuenta con células centrales de origen heterogéneo

pero funcionalmente especializadas, alrededor de las cuales pueden injertarse elementos distintos.

Para vivir, para adquirir conciencia de los problemas de la especie y animar las distintas partes del cuerpo, el animal debe tener cabeza, cerebro y columna vertebral.

Ya hemos dado un resumen de los problemas del comando, es decir, del funcionamiento de la cabeza dentro del cuadro *operativo*. Se trata ahora de lo orgánico, o sea, dicho en otra forma, de las estructuraciones institucionales.

En Norte América, el *U.S. Marine Corps* tiene la tarea, en representación del conjunto de las fuerzas armadas, de elaborar la táctica, la técnica y el equipamiento a emplearse por las fuerzas de desembarco en las operaciones anfibia.

El Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos es una fuerza terrestre organizada, en el seno del Departamento de Marina, dotado de sus propios medios logísticos y de su propio apoyo aéreo.

Los “Fleet Marine Corps” y las “Marine Divisions” son los elementos operativos y en esa condición actúan bajo los comandos de las fuerzas anfibia de la Marina de Guerra. Pero quedan vinculados al comando del Cuerpo de Infantería de Marina mediante sólidos lazos de orden administrativo, logístico y de adiestramiento.

Este comando del Cuerpo de Infantería de Marina es parte integrante del ministerio de Marina; pero, en razón del inmenso prestigio de que goza y de su posición predominante en lo que concierne a la elaboración de la doctrina, este cuerpo es el verdadero animador de la parte anfibia.

En Gran Bretaña, el comandante general de la Real Infantería de Marina se encuentra también instalado en el seno del Almirantazgo; pero apareció una creación original, la del puesto de “Chief of Amphibious Warfare”, con su estado mayor. Este estado mayor forma parte del ministerio de Defensa y está integrado por oficiales de las tres fuerzas. El “Jefe de la Guerra Anfibia” depende directamente del Comité de jefes de estado mayor en lo referente al estudio y desarrollo de la guerra anfibia bajo todas sus formas y la coordinación del adiestramiento anfibia.

Este puesto es un puesto eminente, y el primero en ocuparlo fue el almirante Mountbatten. Su titular no goza del poderío administrativo y de presupuesto del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos, pero con la ayuda de las sólidas

tradiciones de la *Royal Navy* y de los *Royal Marines*, él está en condiciones de imprimir una firme dirección a todo lo anfibio.

Si bien es cierto que los Estados Unidos de Norte América y Gran Bretaña no tienen a la cabeza de la fuerza anfibia la misma organización y los mismos puestos llaves, los dos países tienen un punto común: la existencia del Cuerpo de Infantería de Marina es, a la vez, la “columna vertebral” y la “punta de lanza”.

Francia carece de un cuerpo semejante, o, mejor dicho, ha dejado de tenerlo desde hace aproximadamente medio siglo.

Los elementos fundamentales de la fuerza anfibia francesa son:

- Los comandos, que constituyen el Cuerpo Anfibio de la Escuadra, pero que no tienen el carácter de “combinado”;
- el C. I. O. A., organismo combinado que depende del comité de jefes de estado mayor general por intermedio del delegado del jefe del Estado Mayor General Naval en dicho comité;
- un material anfibio propiedad de la marina o del ejército y, hasta muy recientemente, muy esparcido.

El estudio de los “problemas de la especie” y la ejecución de las decisiones del comité de jefes de estado mayor general son asegurados por la coordinación entre los estados mayores generales bajo la égida del Estado Mayor de la Fuerza Anfibia y el Estado Mayor General Naval. Esta cuestión exclusivamente directiva en un escalón tan elevado, no puede ser motivo de análisis en una exposición dedicada a las doctrinas anfibia. Parecería oportuno, sin embargo, por cuanto hemos insistido sobre los principios adecuados para dar vitalidad a las fuerzas anfibia, plantear la siguiente pregunta: ¿cuál es la mejor solución para dar a este conjunto heterogéneo un esqueleto sólido y que le permita desempeñarse como “punta de lanza” en las operaciones combinadas?

El Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos representa realmente al tipo de “punta de lanza” (¡yo diría que hasta la misma lanza!) : sus tropas de choque están destinadas a abrir las rutas en las cabezas de puentes; organizado como fuerza independiente, está en condiciones de intervenir en tierra con sus servicios en cualquier momento, con sus diversas armas, su aviación, sus helicópteros de transporte, etc., y no interesa cual es el punto amenazado. La *Royal Marine* encierra una gama de medios mucho menos desarrollados, pero dispone de un per-

sonal apto para manejar los dispositivos anfibios, de comandos altamente especializados, “ingenieros”, etc., etc.

La creación de una infantería de marina para desempeñar un papel semejante tendría inevitablemente que ser acompañada, bajo los efectos de las necesidades tácticas modernas, de dotaciones en material y personal, de las más diversas armas con todo su cortejo de escuelas de formación y servicios; se cree que se llegaría más económicamente a este resultado siguiendo aquellos caminos que ya han hecho sus pruebas de integración entre las fuerzas armadas.

La función de tutor, “columna vertebral”, queda asegurada en los países anglo-americanos mediante la acción de un Cuerpo de Infantería de Marina que goza de un prestigio tradicional y cuya razón de ser se ha transformado en lo anfibio. No es seguro que un cuerpo recientemente creado, llevado de improviso al seno del Departamento, pueda crear equipos más dedicados a la causa anfibia que aquellos que pueden ser reclutados por el simple recurso de integrarlos de aquel abundante grupo de oficiales que hoy cuenta con *experiencia* adquirida en los combates y en la cooperación entre las fuerzas armadas.

Conclusión.

En esta época de especialización que se desarrolla cada vez más, sería cómodo y confortable que las ramas especializadas del arte militar quedasen incluidas en los dominios claramente especificados por la naturaleza para cada fuerza armada: tierra, mar y aire.

De hecho, las operaciones no se acomodan en estos compartimientos naturales. La última guerra se ha destacado por sus tácticas combinadas y la experiencia adquirida ha sido compilada, después de la guerra, en manuales y algunos centros combinados. Entretanto, mediante una tendencia natural, las fuerzas armadas tornaron nuevamente a sus tareas específicas.

Indochina hizo que pronto se volviera a la cooperación entre las fuerzas armadas; un material adecuado ha reingresado al servicio; la táctica combinada se ha plegado a los nuevos aspectos de la guerra; en el dominio fluvial, la noción del “grupo anfibio” ha llevado a la formación de los conjuntos tácticos denominados Dinassaus aptos a incorporarse por “adaptación” en las operaciones combinadas con las fuerzas terrestres. Pero no se ha producido ninguna innovación fundamental.

Actualmente, en Argelia, la novedad táctica está en el “cuadrículado”; este cuadrículado está constituido por una íntima aleación aeroterrestre; íntima hasta el punto de que el ejército de tierra estima necesario contar, como el Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos, con su propia aviación y helicópteros.

Sea como fuere, el reflejo interfuerzas se desarrolla en el lugar de las operaciones en un grado jamás visto. Por otra parte, los marinos y aviadores se transforman en infantes.

Estas consideraciones, que parecen distar bastante de la doctrina anfibia, definen sin embargo el clima que probablemente influyó al director de *La Revue Maritime* al elegir el tema para este número especial.

En esta exposición, nos hemos dedicado esencialmente a lo que llamaremos la “pieza maestra”, es decir, la Fuerza Anfibia de Operaciones. La F.A.O. es un legado de la última guerra y deja el recuerdo de un enorme martillo pilón que nos rebasa por su volumen y ella misma es rebasada por el nuevo arsenal atómico.

Pero la F.A.O. es esencialmente una concepción, un principio de agregación y de disciplina de empleo y, en tal sentido ¿ha sido ella realmente rebasada?

Los especialistas anfibios de los Estados Unidos de Norte América consideran que esta concepción es válida en una guerra atómica bajo reserva de una profunda evolución táctica y técnica a base de helicópteros y armas atómicas.

En el caso de acciones de guerra localizadas, el desembarco de forma más o menos clásica queda justificado. En el cuadro particular del mantenimiento del orden, es posible que la concepción de la F.A.O. evolucione bajo la presión de las necesidades hacia conjuntos tácticos combinados *muy homogéneos* capaces de sostener desde el mar o de los ríos operaciones contra las guerrillas y llevadas a cabo conforme a las fórmulas que actualmente se están perfeccionando en Argelia.

Al leer los párrafos relativos a la F.A.O., el lector corre el riesgo de llegar a la conclusión de que ciertas cuestiones doctrinarias resultan demasiado vagas; especialmente la parte referente a la articulación entre las fuerzas armadas del comando. Algunos desearían ver gráficos de organización; pero, hay que desconfiar de una falsa precisión en un dominio donde el principio fundamental reside en el espíritu de cooperación, en todos los escalones del

comando, tanto para la preparación de los planes como para su ejecución.

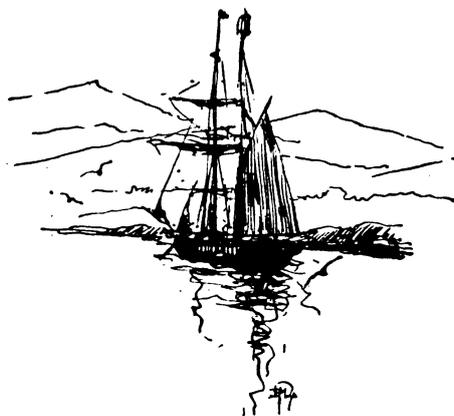
En nuestro preámbulo se ha hecho referencia a los, “límites” de las operaciones anfibias; ciertos límites se asemejan a las constantes físicas, como ser aquellos resultantes de la ciencia náutica o del alcance de los cañones. Es posible que en este dominio el término “constante” resulte inadecuado, por cuanto la evolución del material dilata cada vez más los límites. Se comprende de inmediato de qué se trata por cuanto se sueña que el helicóptero se ha transformado en un medio anfibio...

Otras constantes de aspecto mucho menos físico, pero probablemente más permanentes, aparecen con motivo del adiestramiento anfibio y de la preparación de las operaciones.

No debemos engañarnos con la frase “¡Al demonio con el manual!”, aplicada por los norteamericanos a su desembarco en Inchon. Esta aparente desenvoltura es el resultado de un profundo conocimiento de lo anfibio, de sus problemas, de sus dificultades y de la certidumbre de disponer de una maquinaria de engrane perfecto.

La experiencia de la guerra podría resumirse como sigue: la operación anfibia exige un mecanismo perfectamente montado, si se desea evitar un desastre; el montaje de este mecanismo resulta tanto más delicado cuanto más hay que recurrir a los engranajes interfuerzas armadas.

En lo anfibio, hay que desconfiar, por sobre todas las cosas, de la improvisación y la desenvoltura que no estaría basada en los conocimientos sino en la ignorancia de los problemas.



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

EDITORIALES

IBER-AMER ARGENTINA	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 %
R. A. D. E.	10 %

LIBRERÍAS

LIBRERIA DEL PLATA, S. R. L.	10 %
FAUSTO {	
Biblioteca	20 %
Asociados	10 %
V A E	15 %

Se necesita una estrategia militar de movilidad (*)

Por Edgar A. Parsons

El propósito de este artículo es el de estimular el desarrollo de una moderna y satisfactoria estrategia militar. La actual estrategia de “represalia en masa” es esencialmente el concepto de bombardeo estratégico de la segunda guerra mundial y es irremediablemente inadecuada en la era de las armas termonucleares y vehículos sin pilotos. Hasta cierto punto, las modificaciones estratégicas deben siempre seguir a los desarrollos tecnológicos. Nos encontramos hoy en la segunda década atómica, período este que ha presenciado revelaciones científicas de un alcance y magnitud que jamás se creyeron posibles; sin embargo, nuestra estrategia militar básica sigue sin modificación alguna. Nuestras necesidades militares no descansan en bombas más grandes y mejores que llegan antes a su objetivo; nuestra necesidad estriba, más bien, en una forma práctica y racional de alistar nuestros conocimientos de modo que podamos soportar un ataque sorpresivo devastador con una cierta supervivencia de la aptitud militar para lograr la victoria.

Es posible que las acciones y métodos aquí contemplados tengan, para algunos, cierto sabor a una estrategia enteramente distinta y radical. Para otros, las sugerencias pueden ser consideradas como simples modificaciones de una doctrina ya establecida. El concepto que debe destacarse consiste en que la moderna tecnología puede ser orientada para asegurar nuestra defensa, sin que los Estados Unidos tengan que experimentar millones de bajas y sin que necesariamente se vean envueltos en una guerra de bombardeo termonuclear sin discriminación alguna.

Dos características esenciales de una aptitud militar óptima son: a) la protección de la población civil contra las armas y fuer-

(*) De “U.S. Naval Institute Proceedings”, diciembre de 1956.

zas militares enemigas y *b*) una habilidad sin restricciones para destruir las fuerzas militares hostiles de cualquier nación o grupo de naciones, según sea el caso. La Organización de la Defensa Nacional se encuentra muy atrasada en ambos puntos.

Es esencial destacar aquí la gravedad de estas dos deficiencias. Durante una entrevista que tuvo lugar el año pasado, el general Curtis E. LeMay, jefe del Comando Aéreo Estratégico de los Estados Unidos, manifestó:

“Tenemos nuestro propio sistema de defensa aérea, e indudablemente es lo bastante eficiente como para interceptar algunos ataques del enemigo. Sin embargo, a mi juicio, la mayoría de las autoridades concuerdan en que *no es posible detener un ataque aéreo bien planeado y bien coordinado cuando ya se halla en marcha.*”

“*Pregunta:* Entonces ¿no podemos depender solamente de la simple represalia?”

“*Respuesta:* No creo; no en la represalia en el sentido de que somos bombardeados previamente con un ataque realmente intenso y luego nosotros lanzamos nuestro ataque.”

El significado de esta vulnerabilidad ante el ataque enemigo es sugerido por el ejercicio operativo ALERTA, realizado por la Administración Federal de Defensa Civil, desde el 15 al 17 de junio de 1955. El gobernador Val Peterson, administrador de la mencionada Administración, informó al Comité del Senado de las Fuerzas Armadas de que en el Operativo Alerta, se estimó que 58 ciudades habían sido alcanzadas por bombas que oscilaban entre el equivalente de las 20.000 toneladas de TNT (20 KT) hasta bombas termonucleares de un equivalente de cinco millones de toneladas de TNT (5 MT). Las muertes ocasionadas por este ataque hubieran llegado a los dieciséis millones, y los heridos a ocho millones. Se calculó que alrededor de 25 millones de personas habrían quedado sin hogar y casi una de cada tres personas en los Estados Unidos hubiera sido muerta, herida o quedado sin hogar debido a los efectos de este ataque.

Una reacción debida a nuestra vulnerabilidad militar y civil al ataque, ha dado lugar al argumento básico para el concepto de la “guerra preventiva”. Consideraciones morales se imponen sobremanera a los argumentos favorables a una guerra preventiva. La política de los Estados Unidos está fundada en el mantenimiento de la paz y no en la de desatar la guerra.

La probabilidad de una eventual guerra con proyectiles dirigidos es un factor esencial en cualquier apreciación de nuestra aptitud para proteger a nuestra población civil y destruir las fuerzas hostiles. Los trabajos de investigación y desarrollo de los proyectiles dirigidos constituyen, probablemente, la tarea de más alta prioridad dentro de los Estados Unidos y de la Unión Soviética. Como resultado de estos programas “urgentes”, la disponibilidad de proyectiles para su empleo operativo es una cuestión de interpretación. Según el secretario de Aeronáutica, Donald Quarles, el *Matador*, proyectil de superficie a superficie de la Fuerza Aérea, ya se encuentra instalado en las escuadrillas de operaciones que se encuentran en los Estados Unidos y en Europa. El almirante Arleigh Burke, jefe de Operaciones Navales, ha manifestado que el *Regulus*, proyectil de bombardeo de superficie a superficie, también ya está listo para su empleo en nuestros submarinos, cruceros y portaaviones. Estos dos proyectiles dirigidos tienen la configuración convencional del avión y las correspondientes limitaciones en velocidad, alcance, etc., conforme a su trazado especial.

El tiempo de desarrollo para proyectiles dirigidos con alcance de 5.000 millas y velocidades de la categoría de 5-15 Mach (cinco a quince veces la velocidad del sonido, el así denominado proyectil balístico intercontinental), ha sido indudablemente abreviado al vencer las dificultades tecnológicas del poder destructivo de la carga útil de la cabeza de combate. Cuanto mayor es el poder destructivo de la cabeza de combate, o bomba, menos precisas resultan los requisitos de dirección del proyectil. Una comparación simplificada de este adelanto en la destrucción, puede obtenerse de las bombas atómicas que se dejaron caer sobre el Japón, y las “empleadas” en la operación ALERT, en 1955. La bomba de veinte KT dejada caer en el Japón tenía un radio de avería, por efecto de la explosión, de 2 millas, y las bombas utilizadas en la operación ALERT, de 1955, fueron consideradas como teniendo un equivalente de 250 TNT de la japonesa. La evolución del desarrollo del proyectil dirigido se desprende claramente de estas mejoras en alcance, velocidad y poder de destrucción. Cualquier blanco fijo, independientemente de su ubicación en la superficie terrestre, está expuesto a ser destruido por los proyectiles intercontinentales.

El requisito militar, en una era de bombas termonucleares y proyectiles balísticos intercontinentales, es el de obtener una aptitud de represalia en masa infalible, y si hay guerra, el de

destruir la aptitud del enemigo para guerrear con un mínimo de bajas para los Estados Unidos. Este es un pedido grande. Ni aún hoy se cumple. La predicción de decenas de millones de bajas en los Estados Unidos y la supuesta inevitable destrucción de nuestra capacidad industrial son especialmente graves.

Se sugiere que una posible solución se encuentre al considerar *nosotros*, en tiempo de paz, la forma de obligar al enemigo a modificar *su* estrategia de tiempo de guerra. Excluyamos los llamados al instinto humanitario, o acuerdos con el enemigo restringiendo el tamaño y número de bombas. Ni incluiremos un análisis de la racionalidad militar descrita con tanta esperanza por Arnold Wolfers en la *Yale Review*, del invierno de 1956, con el título “¿Podría limitarse una guerra en Europa?”. Estas exclusiones son consistentes, para nuestros propósitos, con los planes de guerra del Supremo Cuartel General Aliado de las Potencias Europeas, tal como fueron reveladas por el mariscal de campo Montgomery, en su discurso en el Instituto Tecnológico de California, el 29 de noviembre de 1954:

“Quiero dejar claramente establecido que nosotros, miembros
“ del Supremo Cuartel General Aliado de las Potencias Europeas,
“ estamos fundando todas nuestras planificaciones operativas en
“ el empleo de armas atómicas y termonucleares para nuestra de-
“ fensa. Ya para nosotros ha dejado de ser: «Quizás se empleen».
“ Ya decimos en forma precisa y definitiva: «Ellas serán emplea-
“ das, si somos atacados».

“La razón de esta acción reside en el hecho de que no podríamos oponernos al poder que podría concentrarse contra nosotros, excepto que recurriésemos al empleo de las armas nucleares; y nuestros jefes políticos jamás han demostrado mayor entusiasmo en facilitarnos los números que nos permita hacer esto sin emplear dichas armas...”

Un doble programa puede responder a nuestras necesidades militares y obligar al enemigo a modificar *su* estrategia y tácticas en beneficio *nuestro*: 1) reemplazar parte de nuestras defensas fijas con una defensa móvil y trasladable *ahora*; 2) cambiar el futuro campo de batalla de los Estados Unidos propiamente dicho trasladándolo a alta mar o a las regiones polares.

Fundamentalmente, una guerra consiste en una sucesión de batallas. Así como se necesitan dos adversarios para una guerra, también se necesitan dos adversarios para una batalla. Más importante aún; los dos adversarios deben llegar a un *acuerdo* respecto al campo de batalla, de lo contrario no habrá batalla.

La vulnerabilidad de la “represalia en masa” del general LeMay surge de *nuestra* deficiente elección del campo de batalla. Esto es particularmente cierto porque consideraciones de orden político y moral exigen que nuestras fuerzas absorban el primer choque. Consciente o inconscientemente, el campo de batalla que hemos elegido ha dejado de ser bueno ahora. A medida que la aptitud enemiga respecto a la fuerza aérea de gran radio de acción y proyectiles dirigidos va en aumento, la situación puede tan solo tornarse más desfavorable para nosotros, e incitar más aún a un enemigo ya espoleado por la agresividad.

La zona de batalla elegida específicamente por los estrategas de los Estados Unidos está constituida por aquellas que son vitales para la represalia en masa. Según el general LeMay y otros destacados portavoces militares, las zonas de batallas decisivas serán las bases del Comando Aéreo Estratégico y las facilidades adjuntas. La destrucción de estas bases mediante un ataque sorpresivo, que tanto preocupa al general LeMay y otros planificadores militares, provocaría probablemente millones de bajas entre la población civil, sobre todo si las bombas fueran termonucleares y dieran origen a una gran caída de partículas radioactivas. Felizmente, existe una decreciente necesidad para que los Estados Unidos propiamente dicho sea el lugar de una guerra decisiva con la Unión Soviética.

Los desarrollos que pueden moldearse para reducir al mínimo nuestro actual problema de defensa militar y civil, pueden ser agrupados en tres zonas principales: la superación tecnológica en la fabricación de hidroaviones, el empleo favorable de la energía atómica en los submarinos y su adaptación para otros tipos de propulsión, y, finalmente, el aspecto cambiante de la guerra.

Los desarrollos que actualmente se llevan a cabo en los hidroaviones, como así también los proyectados, representan un sistema de armas totalmente nuevo. El diseño del hidroavión ya no se halla más entorpecido por la hélice ineficaz y los pronunciados contornos curvados de los cascos de los hidroaviones. Si es orientado correctamente, este nuevo tipo de avión y sus accesorios afines podrían constituir la base de una estrategia enteramente nueva que eliminaría la vulnerabilidad actual de la represalia en masa ante el ataque sorpresivo. La posesión de proyectiles balísticos intercontinentales no permitiría que un enemigo destruyera a un sistema de armas de hidroaviones en la misma forma que podría destruir una “represión en masa” con base terrestre.

Cierto indicio de estas posibilidades revolucionarias de esta nueva dimensión en el arte de la guerra puede deducirse del *P6M-1 Martin Seamaster*, de la marina de guerra de los Estados Unidos. Este hidroavión cuatrimotor tiene una velocidad que excede las 600 millas por hora, una carga útil de quince toneladas, y según el jefe de Operaciones Navales, "...en la actualidad es el más veloz de los aviones de ataque desde baja altura". Puede, por supuesto, llevar bombas atómicas y de otros tipos. Las posibilidades de este hidroavión, como un nuevo concepto del arte de la guerra, se deducen implícitamente del hecho que pueden utilizar las pistas acuáticas del mundo y ser abastecidos tanto por submarinos como por embarcaciones de superficie.

Esta versatilidad y flexibilidad hacen del total de este sistema de armas algo casi imposible de destrucción, comparado con los aviones de base terrestre. Nuestras bases terrestres equipadas para trabajar con nuestros enormes bombarderos SAC, son instalaciones demasiado grandes, complicadas, costosas y su ocultamiento al enemigo es excesivamente difícil. Tal como lo hizo presente el general Nathan F. Twining, jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, en Nueva York el 11 de octubre de 1955: "Ni siquiera disponemos de bases suficientes para la dispersión u operaciones eficientes, y la mayoría de las que tenemos cuentan con un exceso de aviones, gente y edificios." Y esta escasez no se limita a las bases militares terrestres. El 5 de febrero de 1956, en la "Conferencia de la Era a Chorro", de la Asociación de la Fuerza Aérea, el administrador de la Aviación Civil, señor Charles J. Lowen, sorprendió a su auditorio con la observación de que los aviones de pasajeros a chorro que volaban sobre el océano, eran la causa de que numerosas pistas de aeropuertos norteamericanos estaban resultando anticuadas. A decir verdad, la *única* excepción que hizo fue con el aeropuerto de Boston y su pista de 10.000 pies.

La dispersión de los bombarderos a chorro en bases terrestres debe ser necesariamente restringida; contrastando con esto, no existe límite alguno para la dispersión de los hidroaviones. El setenta por ciento de la superficie del mundo puede ser aprovechada para los hidroaviones con pistas de 10.000 millas de longitud.

El secretario de Marina describió otros aspectos de la nueva estrategia del hidroavión ante un auditorio en Los Ángeles, el 1° de marzo: "Si ustedes desean romancear sus posibilidades, observen en un mapa del mundo e imagínense las innumerables bases



Litografía, con la leyenda: "Dibujado a lo natural y litografiado por Carlos H. Pellegrini". A la izquierda: "Bacle y Cia. Impresores litográficos del Estado, en Buenos Ayres".

Leyenda: "El Brigadier General Dn. Guillermo Brown Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de la República Argentina".

Perfil $\frac{3}{4}$ a la izquierda. Cabello negro, uniforme con el peto y cuello laureado en hilo de oro y charreteras. 28,5 x 34,5 cm. (M. H. N.)

“ desde donde puede actuar un hidroavión. Los océanos y mares
“ serán sus bases. Estos campos acuáticos nada costarán. No nece-
“ sitarán mayor mantenimiento, y su empleo no planteará proble-
“ ma alguno sobre soberanía.”

Además de proveer sinnúmero de bases, una estrategia militar que haga resaltar los hidroaviones anularía el argumento soviético que exige “la prohibición de bases militares extranjeras de un Estado en el territorio de otro”. Una dependencia menos acentuada en las bases de los SAC dentro de las fronteras de países extranjeros, no solamente aumentaría nuestra autosuficiencia militar, sino que también eliminaría posibles conflictos y tensiones en el campo de la política internacional. Los gastos causados por un sistema de bases aéreas distribuidas por todo el mundo, son enormes ; hasta la fecha, según el general Earle Partridge, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, el costo ha sido de siete mil millones de dólares. Los ahorros provenientes al desistir de las negociaciones, construcciones y mantenimiento de bases en el extranjero, deberían ser algo substancial, quizás lo suficiente como para pagar gran parte del mismo sistema de armas de hidroaviones. Una estrategia de hidroaviones podría suplementar igualmente al actual cerco estadounidense de bases aéreas fijas y vulnerables en el Japón, las Filipinas, bahía de Subic, Guam, Tinian, Saipán, Iwo Jima y Okinawa.

La propulsión mediante energía atómica es una realidad ya demostrada y es el segundo de los desarrollos que promete revolucionar las tácticas de la nueva estrategia militar. El “*Nautilus*”, primer submarino con propulsión atómica, ha navegado 25.000 millas sin reabastecerse de combustible y ha recorrido debajo del agua desde New London, Connecticut, hasta Puerto Rico, una distancia de 1.300 millas, en 84 horas. Es el primer verdadero submarino en el mundo, en el sentido de que puede navegar más velozmente sumergido que en superficie. Hasta el presente, los submarinos han sido buques capaces de navegar sumergidos por algún tiempo.

Un buque propulsado atómicamente puede, prácticamente, hacer caso omiso de los problemas de reabastecimiento durante toda una guerra. La mayoría de los analizadores militares estiman que una guerra atómica terminará en unos cuantos días o semanas. Una planta de energía similar a la instalada a bordo del “*Nautilus*”, puede funcionar durante dos años y medio antes de necesitar una nueva carga de combustible. La Marina de Guerra de los Estados Unidos, única en el mundo que cuenta hasta ahora

con buques de propulsión atómica, tiene en diversas etapas de construcción a otra media docena de submarinos y está iniciando el trabajo en reactores para buques de superficie, incluyendo los de la clase de los portaaviones.

Las probabilidades de adaptar la energía nuclear a los hidroaviones son muy superiores a las existentes para el avión nuclear con base terrestre. El *Air Pictorial*, un magazine del Reino Unido, expresa que cuando el motor de energía atómica se torne en algo práctico para los aviones, dentro de los actuales conocimientos y probabilidades, solamente el bote volador estará en condiciones de emplearlo. La ventaja del hidroavión surge de la necesidad que tiene un avión de energía nuclear de contar con material que proteja a su dotación y pasajeros de la radioactividad. Un informativo de la Society of British Aircraft Constructors expresa que Saunders-Roe, constructores de los enormes botes voladores *Princess*, han calculado que el peso mínimo total de un avión diseñado para aprovechar la propulsión atómica oscila alrededor de las 500.000 libras, peso que excede notablemente al del avión de hoy. Además, como el consumo de combustible de una planta de energía atómica es despreciable, el peso de aterrizaje de un avión propulsado atómicamente será esencialmente igual al peso que tenía al despegar. Los aviones de propulsión atómica con bases terrestres necesitarán, probablemente, una red enteramente nueva de bases extremadamente costosas, o como mínimo, elaboradas modificaciones y extensiones de las pistas existentes. Por el otro lado, los hidroaviones pueden utilizar pistas acuáticas de extensiones ilimitadas. A estas pistas marítimas no se le conocen topes de absorción de peso y son indestructibles.

En las etapas de los desarrollos experimentales y de prototipos, los hidroaviones gozarán de numerosas ventajas de seguridad sobre los aviones terrestres. Circunscribiendo los vuelos a las zonas oceánicas, los peligros de la radiación y contaminación para las zonas pobladas e industriales quedarían reducidos. Los períodos de mayor peligro, los de aterrizaje y despegaje, se producirían necesariamente en el agua. Uno puede imaginarse al avión con base terrestre disponiendo de energía atómica, pero la opinión actual es que su desarrollo dependerá, y seguirá, al del hidroavión propulsado atómicamente. Se destaca que el reactor nuclear aéreo que actualmente se ensaya en un *B-36* terrestre no da energía para la propulsión. El objetivo de la prueba consiste en determinar los efectos del reactor sobre los elementos componentes del avión en vuelo.

Además de haberse resuelto ya el diseño tecnológico del hidroavión, y las posibilidades de dotarlo de energía atómica, el tercer desarrollo de interés es el relativo a la naturaleza cambiante de la guerra. La guerra moderna depende de armas extremadamente complicadas. El tiempo requerido para la producción de los modernos bombarderos no se mide en días o semanas, sino en meses y decena de meses. Los buques necesitan períodos mayores; y la producción de los tanques resulta más difícil a medida que transcurre el tiempo. Estas distintas armas son, por supuesto, mucho más eficaces y mortíferas que sus predecesoras. Debido a que estas armas y las bombas termonucleares son tan eficaces y requieren tanto tiempo para producir, el análisis indica que una guerra moderna terminará en un plazo relativamente breve, y será decisivo con cualquier material bélico que se haya producido *antes* de iniciarse la guerra. Un conflicto tan corto sería totalmente distinto a las guerras mundiales primera y segunda, que fueron decisivamente influenciadas por el material bélico producido por los Estados Unidos posteriormente al día M.

En el grado en que la terminación de una guerra moderna es independiente de la producción industrial de tiempo de guerra, el significado militar del potencial industrial sostenido declina tan pronto como se inicia la guerra. Después de iniciadas las hostilidades, el problema de la conducción militar se transforma en el de aprovechar al máximo todos aquellos materiales que ya han sido producidos. En vista de esta anticipada limitación del material de combate, dos son las medidas que aparecen como ineludibles: el mantenimiento durante tiempo de paz de una fuerza militar adecuadamente equipada para la “represalia en masa” y la total separación de la población civil e industrial de aquellos blancos destinados a ser bombardeados por un enemigo. Nuestro presupuesto para la defensa, de treinta y cinco mil millones, está destinado para el cumplimiento del primero de estos objetivos. No está claro de que las posibilidades de la segunda medida, es decir, una separación neta entre nuestros blancos militares y nuestra población civil, hayan sido admitidas formalmente. La acción para lograr este segundo objetivo mediante una dispersión en el espacio y otras diferenciaciones, constituye parte de la estrategia general aquí contemplada.

Esta primera década atómica se ha destacado por el hecho de que los planificadores militares han servido de instrumento para los físicos y matemáticos que produjeron la bomba atómica. Podría formarse un juicio para llegar a la conclusión de que los

científicos y los técnicos han decidido, de hecho, nuestro destino nacional mediante la producción de un sinnúmero sucesivo de bombas cada vez más grandes. La tarea científica se ha llevado a cabo en forma espléndida. Desgraciadamente, los éxitos logrados en el mejoramiento de las aptitudes ofensivas han sobrepasado notablemente al progreso alcanzado en las aptitudes defensivas. El pasado, sin embargo, no tiene importancia. Nuestra primera tarea consiste en diseñar una estrategia más aceptable dentro del actual marco de conocimientos científicos y de ingeniería. Nuestra segunda tarea es la de asegurar la producción del material necesario para su realización.

Se ha sugerido una estrategia de movilidad y se cree que la misma es consistente y factible con los recursos actualmente a nuestra disposición. Partiendo de la base de que un enemigo dispone de los medios con que destruir cualquier blanco fijo conocido, nosotros ahora podemos trazar un programa para ocultar del enemigo parte de nuestro material de "represalia en masa". Esto puede cumplirse desplegando a submarinos equipados con proyectiles dirigidos en lugares seguros a través del mundo. Si fuera necesario, algunos de estos submarinos podrían descansar en el fondo durante períodos prolongados. Otro movimiento que cae de su propio peso, es la realización constante de cruceros por los portaaviones. Para los hidroaviones, pueden elegirse centenares de fondeaderos aislados y adecuados que se hallen distribuidos por todo el mundo, y los hidroaviones podrían seguir un procedimiento de movimientos standard, aunque variables, para trasladarse de un refugio transitorio a otro. El mantenimiento, reabastecimiento de combustible, armamento, etc., podría realizarse mediante otros submarinos u otros buques de la marina de guerra cuya inclusión en el sistema de armas de hidroaviones ya haya sido prevista. Esta energía nuclear puede acrecentar esta movilidad hasta el extremo de realizar vuelos permanentes desde el polo Norte al polo Sur con aviones armados.

Esta estrategia móvil obligaría a la Unión Soviética a entrar a considerar dos elementos diferentes del poder militar. El de mayor interés inmediato para ellos sería, probablemente, las fuerzas "listas" de hidroaviones, submarinos equipados con proyectiles dirigidos, portaaviones, etc. La planificación de una guerra por la Unión Soviética sin destruir estas fuerzas móviles sería algo inconcebible, por cuanto, de no ser destruida, esta fuerza defensiva en marcha podría transformarse en ofensiva, y mediante un acuerdo previo proceder al arrasamiento de la Unión Soviética.

Mediante una señal, la defensa móvil podría lanzar sus armas destructoras, o en el caso de los hidroaviones, dirigirse a los blancos, asignados.

En baseball hay un dicho corriente: “Si no lo puedes ver, no le pueden pegar”. En el arte de la guerra, aun en la era de los proyectiles intercontinentales: “Si no lo puedes situar, no le puedes pegar”.

Variando los dechados de crucero de nuestra defensa móvil, resultaría tecnológicamente imposible para cualquier agresor el predecir, con seguridad, la ubicación de nuestra defensa siempre cambiante. Sin este conocimiento, ningún enemigo racional iniciaría las hostilidades.

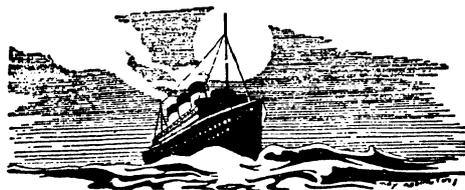
Una política militar defensiva ofrece a los Estados Unidos la oportunidad de determinar muchas de las condiciones de la guerra. Esta oportunidad, si es reconocida, puede ser explotada para hacer que la guerra resulte inaceptable para un enemigo. ¿No es éste el objetivo de las Naciones Unidas y de la política exterior de los Estados Unidos? Una defensa móvil, por ejemplo, *obliga* al enemigo a desarrollar armas que se encuentran fuera de toda aptitud técnica conocida. Si el enemigo no está en condiciones de desarrollarlas, nuestras defensas resultan inatacables y la paz es conservada.

El peligro de un ataque sorpresivo queda casi eliminado mediante una estrategia basada en una defensa móvil. Históricamente, la sorpresa ha sido de una importancia militar decisiva. Hay muchos analizadores que opinan que si podemos eliminar la posibilidad de un ataque sorpresivo, eliminamos el peligro de un ataque termonuclear. La vulnerabilidad ante un ataque sorpresivo fue, indudablemente, una consideración vital en la formulación del plan de vigilancia aérea mutua por el presidente Eisenhower. La defensa móvil eliminaría la sorpresa, en primer término, al aumentar las probabilidades de una oportuna detección de cualquier ataque en masa. Luego, y de mayor significación, fuerzas que se encuentran diseminadas por todo el mundo no pueden ser destruidas simultáneamente. Bajo un dechado de estrategia defensiva, por ejemplo, las fuerzas defensivas que cruzan en el Antártico, en el Pacífico Sur, en el Atlántico Norte y Sur, Alaska, etc., tendrían que ser destruidas simultáneamente mediante una represalia en masa con base terrestre en Europa, África del Norte, Estados Unidos, etc. Hoy, en virtud de las comunicaciones instantáneas, el *primer* ataque patente pondría sobre alerta a *todas* las fuerzas defensivas, en cualquier lugar que estuvieran. Las alar-

mas existencias y planificadas y los sistemas de vigilancia tales como la línea *Distant Early Warning*, la línea *Pine Tree*, etc., harían de la seguridad contra ataque sorpresivo algo “doblemente seguro”.

Con una estrategia de movilidad y ocultación, la represalia en masa empleada por los Estados Unidos para hacer desistir al probable enemigo de todo ataque, no quedaría afectada por la carrera tecnológica para lograr el primer proyectil balístico intercontinental. Con esto no queremos decir que debemos descuidar nuestros propios esfuerzos en el proyectil balístico. Si nuestro poderío militar debe continuar para desempeñar el papel del gran pacificador, nosotros debemos luchar para guiar al mundo en todas las fases de las armas. Admitiendo la condición de que tanto los Estados Unidos como la Unión Soviética posean proyectiles balísticos, la movilidad y ocultamiento de una gran parte de nuestra fuerza de represalia en masa constituirán un requisito militar importante.

El Premier soviético Nikolai Bulganin expresó, durante una entrevista acordada el 31 de diciembre del año próximo pasado, lo siguiente: “Es un error afirmar que, contando tanto Oriente como Occidente con armas hidrogenas, la posibilidad de una guerra termonuclear queda automáticamente excluida.” La guerra es un peligro que siempre está presente, pero no hay ninguna obligación de que nos aferremos a la estrategia de bombardeo de la segunda guerra mundial. Una estrategia semejante es suicida. Podemos, y debemos, hacer que las realidades de la guerra total sean menos aterradoras, y más gobernables, mediante una intensa aplicación de energía e imaginación a sus terribles retos. Nuestros problemas no son insolubles; simplemente esperan el esfuerzo de su solución. Si no intentamos llegar a un resultado, perderemos con justicia nuestra herencia material, cultural y religiosa. El propósito de este artículo ha sido el de estimular el desarrollo de una solución semejante.



Sobre el Portaaviones

La revista *Qué* ha publicado en su número 112, del 8 de enero pasado, un artículo con el título: “¿Necesita el país un portaaviones?” y una carta de un lector sobre el mismo tema. Ambos han sido contestados por el capitán de corbeta Carlos Delfín Rojo en el número 118 de la citada publicación, de fecha 19 de febrero último.

A continuación reproducimos el artículo y la carta en cuestión, así como la respuesta de nuestro consocio.

¿NECESITA EL PAIS UN PORTAAVIONES?

No beneficia a la defensa nacional el predominio de un arma sobre las otras dos

Así, como al pasar, el mismo día que los ciudadanos argentinos ratificaban su inscripción en el padrón electoral, el 9 de diciembre último, el contralmirante Rojas dijo en Puerto Belgrano que es anhelo y necesidad de la Marina argentina adquirir un portaaviones. Dos o tres días antes se había anunciado que los buques “*Moreno*”, “*Rivadavia*” y “*Pueyrredón*” estaban en venta, como para dar a entender que el producido de esta operación ayudaría a financiar la adquisición del portaaviones.

También se dijo, en su oportunidad, que la Marina había sido seducida a la idea del Pacto del Atlántico Sud con la promesa de dotarla de esa unidad para atender mejor a la defensa del continente.

Los corresponsales extranjeros suelen ser agudos observadores de nuestra realidad nacional. Tal vez por ello el *New York Times* del 23 de diciembre de 1956 (edición internacional), bajo la firma de su corresponsal en ésta, E. T. Morroz, insinúa en forma demasiado clara que la adquisición de la nueva unidad se relaciona más con las otras fuerzas armadas argentinas que con el poder naval de los países vecinos.

El ministro de Marina expresó el 28 de diciembre que el portaaviones se compraría el año entrante, que sería del tipo de unas

14 a 16 mil toneladas y que su precio era de unos cien millones de dólares, aunque el vendedor estaba dispuesto a hacer una quita del 90 por ciento sobre este precio. El portaaviones nos costaría pues la bicoca de diez millones de dólares. Agregó que las divisas se obtendrían de la venta de los acorazados mencionados y que el vendedor sería Inglaterra o los Estados Unidos.

Un despacho de la UP, fechado el 4 de enero en Washington, asegura que el gobierno norteamericano no tiene ningún portaaviones en venta por ahora, salvo el “*Enterprise*”, que está siendo desmantelado de todos sus elementos de valor y que quizá se ponga en venta dentro de unos meses.

Lo más probable es, entonces, que sea Gran Bretaña nuestro proveedor. Acaba de venderle al Brasil un portaaviones del tipo del “*Gloria*”, de unas 18 mil toneladas de desplazamiento, llamado “*Vengeance*”, por el cual los brasileños habrían pagado unos 20 millones de dólares aproximadamente. Nosotros podríamos adquirir el “*Gloria*”, el “*Ocean*”, el “*Warrior*”, el “*Thesius*” o el “*Triumph*”, unidades de características parecidas al “*Vengeance*” y que revisitan en la flota de S. M. Británica. El precio sería quizás el mismo que pagaron los brasileños, o sea unos 20 millones de dólares. Como la venta de los tres buques argentinos citados no produciría—según los entendidos— más de 5 millones de dólares, tendríamos que disponer de divisas por valor de 15 millones de dólares para satisfacer el *anhelo* de la Marina.

El portaaviones requiere aviones

Pero, ¿qué hacemos con un portaaviones si no tenemos aviones para ponerle encima? Compremos, pues, aviones. El mismo despacho de la UP nos informa que dentro de diez días quedará finalizada la adquisición, por el gobierno argentino, de veinte aviones a reacción, tipo *Panther F9F*, a 18.500 dólares cada uno, lo que hace un total de 370.000 dólares, que se pagarían al contado.

Agregados a los aviones *Corsario*, adquiridos también por la Marina, estos *Panther* serán de gran eficacia: cargan bombas de 500 libras, están equipados con 4 cañones de 20 mm. y desarrollan una velocidad de 1.000 kilómetros por hora.

No hay divisas para la Aeronáutica

En cambio, los *anhelos* de la Aeronáutica parece que tendrán que esperar. No hay divisas para la compra de los 36 aviones a reacción *Sabre Marck* que el comodoro Krause anunció se ad-

quirirían este año. Por su parte, el Ejército, consciente de las dificultades económicas porque atraviesa el país, se resigna a no mejorar sus unidades blindadas ni su potencia de fuego.

A nadie escapa, sin embargo, que la modernización de las fuerzas terrestres y el acrecentamiento de la fuerza aérea son más vitales para la defensa de nuestros centros industriales y vías de comunicación que la aviación naval.

A este respecto, conviene echar un vistazo al siguiente cuadro de la potencia aérea de dos de nuestros vecinos, publicado con la firma de Asdrúbal Salinas en *Clarín* del 17 de septiembre de 1956:

BRASIL

<i>Boeing B-17</i>	12	unidades
<i>N. American B-25</i>	180	„
<i>L. H. Ventura B-34</i>	40	„
<i>L. H. Hudson A-29</i>	25	„
<i>Douglas A-20</i>	35	„
<i>P.B.Y. 5ª Catalina</i>	30	„
<i>Republic F-47 Thun</i>	80	„
<i>Gloster Marck VIII</i>	60	„
<i>Fairchild C-82</i>	15	„
<i>Douglas C-47</i>	70	„
<i>Curtiss C-46</i>	20	„
Otros tipos.....	700	„

CHILE

<i>Cted. P.B.Y. 5ª Catalina</i>	11	unidades
<i>Republic F-47 Thun</i>	35	„
<i>N. American B-25</i>	8	„
<i>Douglas C-47 Skyt</i>	10	„
Otros tipos.....	160	„

Austeridad y ahorro

El Presidente de la Nación, en su discurso de comienzos de año, recomendó a los argentinos la mayor continencia en sus gastos. “Producción y ahorro” fue el lema de su alocución.

La opinión pública no se explicará jamás que en las difíciles circunstancias económicas porque atraviesa la República se distraigan quince millones de dólares para la compra de un portaaviones.

Ni siquiera desde el punto de vista de las necesidades de nuestra defensa nacional, ni de la estrategia continental, se justifica la incorporación de esa unidad, sin un paralelo acrecentamiento del poder ofensivo de las unidades terrestres y aéreas.

La guerra moderna es una armoniosa combinación de operaciones de las tres armas y es completamente inútil reforzar una de ellas sin atender a la modernización de las otras. En el caso particular de nuestro país, es evidente que una hipotética guerra con uno o varios de nuestros vecinos se desarrollaría preferentemente en tierra y en el aire, dadas las características de nuestra geografía. Lo que no quita el valor indiscutible de la armada en la protección de nuestro litoral marítimo.

Nada hace pensar en la inminencia de una guerra entre países americanos. Y, en caso de conflagración mundial, el valor de nuestros efectivos, por más que se multipliquen, sería siempre insignificante.

Por eso, resulta extemporánea la pretensión de adquirir el portaaviones, cuando tan necesitados estamos de divisas para reequipar nuestra industria.

LA DEFENSA DE NUESTRAS COSTAS

Señor director:

He aquí algunas preguntas que suscita la próxima compra de un portaaviones por nuestra marina de guerra:

1° ¿Qué aviones operarán desde el portaaviones?

2° ¿Qué personal formará la tripulación del portaaviones, que necesita personal técnico sumamente especializado? ¿Dónde recibirán instrucción los futuros tripulantes?

3° ¿Cuál será el costo del mantenimiento estando la nave en puerto?

4° ¿Cuál es el costo por milla navegada?

5° ¿Cuáles son los objetivos que reclaman el empleo del portaaviones?

6° A más de 300 millas de la costa, ¿tenemos algo que defender de nuestro propio interés? ¿En qué grado interesa a nuestro más poderoso aliado? ¿Este interés está ya cubierto al ofrecernos material en venta por sólo el 10 por ciento de su valor real?

7° Cuando debamos actuar en defensa del “Atlántico Sur”, ¿estaremos en condiciones de emplear el portaaviones? ¿La inmensidad de ese Atlántico se defiende con un portaaviones de ocasión? ¿Operará sólo un portaaviones? ¿Contaremos con la escolta que necesita para su protección?

8° Cuando el portaaviones esté equipado y con personal ya instruido, ¿no será ya un modelo anticuado?

9° Desde el punto de vista de la comodidad técnico-operacional, ¿no es más conveniente la construcción de pistas “de algunos kilómetros” en nuestro litoral patagónico y tal vez en la Antártida, desde donde puedan operar aviones supersónicos y con alcance de mil millas?

10° Con el producto de lo obtenido en la “ventajosa” venta de nuestros anticuados buques, ¿por qué no tratamos de organizar una defensa de costa con elementos más modernos, como lo ha hecho Estados Unidos?

RODOLFO MARTÍNEZ MIRANDA.

Algunas de estas preguntas quedan contestadas en este mismo número en la sección “Fuerzas Armadas”.

Señor director:

En el N° 112 de *Qué*, he leído con sumo interés el artículo “¿Necesita el país un portaaviones?” y la carta que envía el señor Rodolfo Martínez Miranda, planteando interrogantes “contestados” en el artículo, según se dice a su pie.

La verdad es que las preguntas que formula quedan mal contestadas por el artículo; entre ambos sobra: ignorancia del problema, prevención contra las intenciones de la Marina de Guerra y deseos de desprestigiarla. Contesto algunas de las preguntas del lector interesado por los problemas de nuestra defensa nacional, problemas que no sólo no son privativos de los profesionales, sino que, al contrario, hoy, al amparo de la libertad de expresión que el país disfruta, deben ser tratados en forma pública.

De las preguntas, la de mayor relevancia es la quinta: ¿Cuáles son los objetivos que reclaman el empleo del portaaviones? Contestada ésta, varias de las otras pierden significado, en especial las que se refieran al costo de mantenimiento y costo por milla navegada. Si existen razones de ser para nuestra Marina de Guerra, ésta debe ser eficiente. Si no lo es, no sirve para nada y lo que se gaste en ella, por poco que sea, será dinero malgastado.

Habría que determinar entonces primero si debe existir la Marina de Guerra, en nuestro país. Creo que una gran mayoría de los ciudadanos piensa que nuestro país con su activo intercambio comercial por vía marítima, su importante flota mercante y extensa costa, necesita poseer una Marina de Guerra en la paz que sirva de núcleo para la que pueda necesitar en la guerra. Ese núcleo no debe ser grande, sino adecuado y proporcionado a otros factores de la potencialidad del país, pero en cambio debe ser eficiente, lo que significa estar preparado para toda clase de guerra que pueda verse obligado a presentar.

Algunos piensan, y otros dicen aunque sepan que no es así, que la Marina de Guerra desea adquirir el portaaviones como premio de lo que hizo en la revolución de 1955 y que ello se relaciona con las otras fuerzas armadas. Es falso. El portaaviones, y otras unidades modernas, son una aspiración de la Marina desde hace varios años. Debería ser un anhelo de todo ciudadano que leyere algo sobre lo ocurrido en el mundo, con criterio crítico, y que no deseara que en caso de guerra tengamos que llamar a algún *poderoso aliado* para protegernos. En cuanto al pretendido predominio sobre las otras armas, corre por cuenta del autor del artículo y su finalidad evidente, descarta la réplica.

Ateniéndonos al caso de guerra extracontinental, única probable dentro de las previsiones de nuestra política internacional y para la cual no interesa saber cuántos aviones tienen Brasil o Chile, corresponderá a la Marina la defensa del litoral marítimo y la protección de las vías de comunicaciones. Dada la índole de los posibles enemigos su amenaza podría concretarse con submarinos o cruceros corsarios. La primera es la más factible y aceptable para el enemigo y sus efectos, en esta época de submarinos de gran velocidad en inmersión y gran radio de acción, terribles para nuestro comercio exterior y economía. La guerra antisubmarina encarada correctamente se basa según la última guerra, en el sistema de convoyado en conjunción con fuerzas de tareas antisubmarinas, nucleadas en torno a uno o más portaaviones antisubmarinos. La superioridad de los aviones basados en portaaviones sobre la aviación costera es manifiesta. Véase el libro de Bernard Brodie "La estrategia naval y su aplicación en la guerra 1939-1945" o el tomo X de la historia de la guerra como la hizo la marina de los Estados Unidos durante la II Guerra Mundial, de Samuel E. Morison.

¿Qué personal formará la tripulación del portaaviones, que necesita técnicos sumamente especializados?, pregunta el señor M. Miranda. El mismo que desde hace 80 o más años tripula las naves modernas que estadistas y legisladores, de Sarmiento en adelante, fueron proveyendo en cada época a nuestra marina; como los famosos acorazados de 1914 al nivel de los más modernos del tipo y que sirvieron para formar generaciones de profesionales que silenciosamente han trabajado para bien del país, sin más interés que la satisfacción del deber cumplido. El mismo personal que ha volado millones de kilómetros en los aviones navales desde 1917, año de la fundación de la Aviación Naval, muchas veces en aviones anticuados y misiones peligrosas. El mismo que dió su vida en 1955 en aras de la libertad de expresión tantas veces confundida con abuso de expresión y engaño deliberado.

Y hay otras preguntas: ¿Cuando debemos actuar en el Atlántico Sur, estaremos en condiciones de emplearlos? Si no los tenemos antes, no. (Perogrullo.) ¿Es suficiente uno solo? Por supuesto, no. Ya hemos dicho que no aspiramos a ser más que el núcleo de la marina necesaria en caso de guerra. ¿La inmensidad del océano? Ni los Estados Unidos pueden cubrir el área de todos los océanos. ¿ Cuando esté todo listo no será anticuado? Quizás lo sea desde ya, pero es mejor empezar con algo y no pretender el "*Forrestal*", que costó 300.000.000 de dólares. Pero, en cambio, ¿podremos algún día usar uno moderno si no empezamos ya y cuanto antes a trabajar con algo más modesto?

Y para terminar, lo importante a defender son las vías de comunicaciones y no las costas (objeto poco probable del enemigo) y aún éstas se defienden mejor desde el mar. En caso de duda preguntarlo al Japón o leer historias de las operaciones de desembarco. Citar a los Estados Unidos para negar a los portaaviones es una candidez sorprendente.

Queda para el final la consideración de la guerra continental con algún país americano. Aunque la hipótesis sea remota, basta saber que Brasil ha adquirido un portaaviones. Otro argumento resulta redundante. Existe una tradición de paridad de fuerzas que en su hora fue argumento para la campaña de los acorazados.

Aquí mantenemos una aviación naval independiente, no así Brasil y Chile, donde imitaron ejemplos como el de Inglaterra que, erróneos, fueron rectificadas como consecuencia de la guerra. Es de esperar que ahora se balanceen nuestras necesidades en materia

de defensa nacional y se dé real valor y efectividad a la aviación naval, complementando su rama costera con la embarcada en portaaviones.

CARLOS DELFÍN ROJO

Capitán de corbeta

Puerto Belgrano

Descartada la guerra continental, "hipótesis remota" y que por la ubicación del país y sus dilatadas fronteras con cinco países se desarrollaría preferentemente en tierra y en el aire, la hipótesis de guerra extracontinental es para nosotros, y por razones obvias, obligatoriamente defensiva y no ofensiva. Pero, por sobre estas hipótesis, si alguna experiencia surge de las últimas guerras es que el potencial de una nación en la guerra se mide por la conjunción armónica de sus tres armas, desarrolladas en igualdad relativa de material y técnica eficientes y contando con una base de sustentación suficiente para sus fuerzas de aire, mar y tierra.

(Nota de la Redacción de "Qué")



A B R O W N

(En el centenario de su muerte)

*Los genios tutelares de la Historia
protegeron tus naves, Almirante,
cada vez que virando por avante
maniobraste buscando la victoria.*

*Fue tu espada genial, siempre triunfante,
puntal de la Nación y de su gloria;
sobre el Plata dejaste la memoria
de tu vida ejemplar en cada instante.*

*Te acarició la brisa vespertina
y te azotó la furia del Pampero,
en la aurora triunfal de la Marina.*

*Supiste ser varón íntegro y fuerte...
ciudadano cabal. .. gran marinero...
desde que viste el sol y hasta la muerte!*

Julio A. Astrada Sosa
Capitán de Fragata



Daguerrotipo del año 1853. Tomado por Carlos H. Pellegrini.
11 x 8,7 cm. (M. H. N.)

Notas Profesionales

NACIONALES

CLAUSURA DE CURSOS DE LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL.

Con motivo de la clausura de los cursos General y de Logística, celebróse en la Escuela de Guerra Naval, en la mañana del 11 de enero, la ceremonia de entrega de diplomas a los oficiales que cursaron los estudios correspondientes en dicho Instituto.

Al citado acto concurren los señores ministro de Marina, contraalmirante Teodoro Hartung; ministro de Industria y Comercio, ingeniero Rodolfo Martínez; comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas; comandante en jefe del Ejército, general de división Luis Carlos Bussetti; subsecretario de Ejército, general de brigada Luis Leguizamón Martínez; Embajador Extraordinario, doctor Isidoro Ruiz Moreno; miembro de la Junta Consultiva, doctor Luis María Bullrich; director de la Escuela Superior de Guerra del Ejército, general de brigada Raúl Tassi; director general del Personal Naval, contraalmirante Luis M. García; jefe del Estado Mayor del Ejército, general de brigada Oscar R. Rumas; jefe del Estado Mayor General Naval, capitán de navío Mario A. Robbio; director del Colegio Militar de la Nación, coronel Pablo Spirito; capitán de navío Eduardo García Pulles; jefe de Operaciones del Estado Mayor del Ejército, coronel Carlos Rosas; director de la Escuela de Comando de Infantería de Marina, capitán de navío Jorge C. P. Etchegaray; jefe de la División Operaciones del E.M.G.N., capitán de navío Jorge A. Palma; capitán de navío Lorenzo Garrahan; director de la Escuela de Suboficiales del Ejército, coronel Juan Carlos Cordini; primer Asesor Naval, capitán de navío Hinton A. Owen (USN); coronel Warner T. Bigger (USMC); capitán de fragata Roger F. Smith (USN); subdirector de la Escuela de Mecánica de la Armada, capitán de fragata Agustín C. Ledesma; vicecomodoro Carlos M. Galina; director de la Escuela de Informaciones del Ejército, teniente coronel Juan José M. Cotter.

Abrió el acto, que se efectuó en uno de los salones de la escuela, su director, capitán de navío Horacio A. Esteverena, quien pronunció las siguientes palabras:

Señores jefes alumnos:

Hoy se cierra el año naval para este Instituto, despidiendo en este acto a los señores jefes alumnos de los cursos General y de Logística/ Interpreto el sentir de la Plana Mayor, Profesores externos y Asesores Navales de la Armada de los EE. UU. al desearos pleno éxito en las nuevas tareas que vais a emprender.

No dudo que dicho éxito será contribuyente al de la Institución Naval a la cual pertenecemos.

La Escuela de Guerra Naval entrega también hoy los diplomas a tres distinguidos camaradas de nuestra Fuerza Aérea que han cumplido exitosamente el Plan de Instrucción establecido para el Curso de Logística; deseo destacar la satisfacción con que hemos visto su participación en los estudios efectuados, reforzando, una vez más, los tradicionales lazos de amistad y entendimiento entre ambas fuerzas.

Como clase final considero oportuno recapitular algunos conceptos que dan el carácter distintivo a lo realizado durante el curso y fijan concretamente el objetivo de este Instituto Naval Superior.

El Plan Integral de Instrucción de esta Escuela de Guerra ha abarcado mucho más que el estudio y empleo de las armas y medios de acción del Poder Naval, pues se ha tratado de encuadrar la consideración del Arte y Ciencia de la Guerra, a través del continuo proceso de la Apreciación de la Situación, computando todos los factores, operativos, logísticos y no militares que integran el potencial bélico de la Nación.

Nuestro objetivo fundamental ha sido el de ayudarles a prepararse para el Comando Superior y funciones de Estado Mayor, acrecentando vuestros conocimientos básicos, y, por encima de todo, fomentando el desarrollo de la capacidad intelectual para encarar las complejas situaciones que demanda el apresto y empleo de las fuerzas.

Para ello hemos tratado de guiar los estudios operativos y logísticos según lineamientos preparados y calculados para ampliar la base del criterio profesional, pero deseo dejar bien sentado, y con carácter de público reconocimiento, que los excelentes resultados obtenidos han sido el fruto de vuestra acción personal, lo que ha permitido mantener no sólo la persistencia en el esfuerzo del conjunto, sino también, y lo que es más importante, arribar a soluciones debidamente evaluadas en la consideración de los diversos problemas militares sometidos a la meditación de los señores jefes alumnos.

Lo anteriormente expresado tiene su fundamento en el hecho que el análisis de las guerras del pasado ha demostrado que existen ciertos principios esenciales, militares y no militares, que han sido comunes a todas ellas. La aplicación de estos principios fundamentales a un determinado conjunto de circunstancias constituye un arte que a menudo emplea métodos científicos y para el cual no existe una solución exclusiva aislada.

En realidad, pueden existir muchas soluciones aceptables para un problema estratégico, táctico o logístico, entre las cuales no se puede demostrar que una sola sea la mejor, ni siquiera, tal vez, mediante la prueba suprema de la guerra. Por lo tanto, la Escuela de Guerra Naval no patrocina conjunto alguno de reglas fijas con las cuales se pueden conducir guerras o ganar batallas.

En vez de ello, mediante la consideración de las muchas soluciones posibles para un problema militar, y la cuidadosa computación de las ventajas y desventajas de cada una, la Escuela de Guerra Naval trata de promover una clara comprensión de los principios fundamentales involucrados, a fin de que el jefe alumno esté mejor preparado para emplearlos en el futuro, ante una situación real de guerra.

Para un oficial naval en Comando Superior es esencial el conocimiento cabal, no sólo de su servicio, sino también de las interrelaciones de los factores políticos, económicos, sociales y militares de la estrategia nacional. Para lograr esta comprensión los cursos realizados, dentro del marco del tiempo disponible, han incluido no sólo el estudio de los diversos tipos de operaciones navales, abarcando el empleo integral de los medios de acción que entran en juego para el cumplimiento de las misiones de la Marina, sino también los aspectos de la Política Internacional y el empleo estratégico del Poder Marítimo, Aéreo y Terrestre para la consecución de los Objetivos Nacionales. Para ampliar el panorama presentado a los señores jefes alumnos, con aspectos vitales de los tópicos arriba enumerados, la Dirección de esta Escuela ha contado con la eficiente y franca colaboración de los señores profesores externos en las materias “Relaciones Internacionales”, “Guerra Terrestre” y “Guerra Aérea Estratégica”, así como también mediante el desarrollo de una serie de conferencias denominadas de “extensión cultural”.

El fin propuesto ha sido básicamente que el jefe graduado pueda asumir sus funciones de Comando Superior con una correcta apreciación de los Objetivos Nacionales y de los recursos espirituales y materiales de la República Argentina.

El requerimiento básico para el ejercicio del Comando es el buen criterio profesional, medido por la capacidad para analizar una situación militar compleja, computando sus factores y adoptando una resolución correcta. La instrucción es el cultivo del buen criterio, es la preparación para hacer frente a situaciones nuevas de las que no existen precedentes. La política instruccional de la Escuela de Guerra Naval pone énfasis especial en el desarrollo de un buen criterio, indispensable para todo oficial naval llamado a ejercer el Comando Superior. ¿En qué medida se ha logrado? Vuestra acción futura lo dirá, pero todos, profesores y alumnos, pueden tener la seguridad que el Director reconoce lealmente que ese fue vuestro objetivo, en cuya consecución habéis puesto habilidad y entusiasmo.

La Escuela ha puesto a disposición de los señores jefes alumnos una gran cantidad de material informativo e interpretativo de los muchos tópicos involucrados en la conducción de la guerra moderna, pero no ha propiciado dogma oficial o “solución tipo” alguna. La búsqueda de los principios rectores ha sido un esfuerzo conjunto en el que han participado profesores y alumnos, sin establecer una subordinación intelectual rígida. En cada presentación constructiva de los problemas militares se ha tratado de realizar una debida evaluación, y las conclusiones y conceptos a que se ha llegado han tenido como único objetivo reforzar el correcto juicio profesional de los señores jefes alumnos, propiciando, cuando era adecuado, el trabajo en equipo y el amplio intercambio de informaciones, en forma tal que cada uno compartiera el volumen total de conocimientos en posesión de la Plana Mayor y el Cuerpo de Alumnos, como un todo.

Deseo recalcar que lo que hemos realizado durante el desarrollo de los cursos constituye simplemente “un punto de partida”; la verdadera comprensión de las múltiples facetas que integran la conducción de la guerra moderna, queda reservada a la meditación, al estudio y a la práctica constante a bordo de nuestras unidades de combate que deberán realizar, con dedicada persistencia, los jefes ya graduados, para lo cual tengo la seguridad que

poseen no sólo las cualidades personales necesarias, sino también un bagaje de conocimientos listo a ser ampliado en el campo de las realizaciones prácticas.

En el año lectivo que termina, esta Escuela ha desarrollado sus actividades especulativas y las correspondientes aplicaciones en el campo de la estrategia general, estrategia operacional, logística y conducción táctica de unidades mayores y fuerzas de tarea, cumpliendo el concepto rector de que la defensa continental es el objetivo inmediato al cual deben tender las fuerzas armadas argentinas.

En lo referente a los planos superiores de la Política General, el enfoque que se ha mantenido cumple lo expresado por el señor Comandante de Operaciones Navales al inaugurar los cursos, a principios del año pasado:

“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”.

Señores jefes alumnos:

Formulo mis mejores votos para que el éxito profesional corone vuestros esfuerzos, que no dudo estarán siempre encaminados hacia el perfeccionamiento de nuestra Institución; la conducción de nuestro personal y el empleo eficiente de los medios materiales que el esfuerzo de todos nuestros conciudadanos pone a disposición de la Marina, queda desde hoy y en un nivel ascendente, bajo vuestra pericia y responsabilidad.

Señor ministro de Marina:

Con la anuencia de mi inmediato superior, el señor Comandante de Operaciones Navales, solicito vuestra venia para dar por terminadas las actividades correspondientes al ciclo 1956; al hacerlo, recomiendo a vuestra consideración a este grupo de jefes que hoy egresa, que con su esfuerzo ha asegurado el cumplimiento de la misión asignada a esta Escuela de Guerra Naval.

A continuación se procedió a la lectura del decreto de promoción y a la entrega de los respectivos diplomas, que fue acompañada de algunas palabras del contraalmirante Hartung, para destacar la significación del título de oficial de Estado Mayor en la carrera ascendente de todo oficial.

Los oficiales que recibieron sus diplomas fueron:

Curso General (Segundo Turno) : Capitán de Fragata Luis María Reggiardo; Capitanes de Corbeta: Alcides Angel Corvera, Néstor Omar Pozzi, Martín Francisco Agustín Alemán, Eduardo Baltazar P. Trejo Lema, Emilio Rodolfo Berisso, Carlos Alvarez, Franco Panzeri, Miguel Rodolfo Algañaraz, Juan Carlos Furlong, Guillermo Jorge Campbell, Juan Carlos Fourcade, Pedro Cruz Aguirre, Roberto Pablo Grigera, Eduardo Armando Claudio Grandjean, Juan Carlos Pertusio, Fulgencio Manuel Ruiz, Antonio Buonaventura, Abelardo Alonso Canay, Juan Carlos Chihigaren, Horacio Arturo Ferrari, Marcos Augusto Valle, Víctor Antonio Olivera, Justiniano F. Martínez Achával y Atilio Aníbal Barbadori.

Curso de Logística: Comandantes: Mario Alfredo Bárcena, Juan Alberto Puig y Carlos Horacio Pereyra; Capitanes de Fragata: Efraín C. Ledesma, Asdrúbal J. F. Fortunato Gatti, (T) Jaime J. Martínez, (T) Jorge A. Desimoni, (T) Norberto O. O. Cerimedo y (Cont.) Emilio A. Ravecca; Capitanes de Corbeta: (Cont.) Fernando Esquivel y (Méd.) Roberto Salgado.

(Informativo.)

INCORPORACIÓN DE CADETES A LA ESCUELA NAVAL MILITAR.

En la Escuela Naval Militar, en Río Santiago, se efectuó el 22 de enero la ceremonia de incorporación de los cadetes integrantes de la octagésima novena promoción del cuerpo de comando y de la cuadragésima novena del cuerpo de intendencia.

El acto tuvo lugar en el patio cubierto donde se encontraban, formadas, la plana mayor encabezada por el director, capitán de navío Leandro M. B. Maloberti; el subdirector capitán de fragata Julio Ques y el jefe de estudios, capitán de fragata Alberto Antonini; el cuerpo de profesores y, por último, los cadetes. En otros lugares se hallaba la concurrencia. Previa una misa de campaña, dicha por el capitán de corbeta capellán Carlos Ratcliffe, el teniente de navío Estévez Laza procedió a la lectura de la orden del día a los instructores de los cadetes.

A continuación, el capitán de navío Maloberti pronunció las siguientes palabras:

Es largo y no exento de escollos el camino a recorrer para llegar a la graduación y durante su curso serán muchas las ocasiones para poner a prueba el espíritu y la mente de estos jóvenes aspirantes. Ahora mismo con la separación de sus hogares tendrán la primera de ellas. Luego se sucederán otras pruebas diversas, unas en forma de exámenes para mostrar la contracción y aprovechamiento de los estudios; otras, para apreciar la modelación de su carácter y por último, la que a pesar de ser menos ostentosa es tal vez de las más difíciles y fundamentales: la capacidad de adaptación a la vida militar.

Al decir que la tutela será compartida, ha sido mi intención advertir a los señores padres y familiares que esta Escuela necesita de su apoyo constante y constructivo para conformar el carácter del cadete y, en especial, me permito rogarles que depositen entera confianza en los procedimientos y decisiones de esta institución, aún cuando ellos fueren en contra de los propios y naturales deseos. Me atrevo a adelantar que aun en estos casos tampoco quedarán defraudados.

Y agregó:

Para mejor apreciar la magnitud del camino a recorrer, me hago un deber agregar que sólo menos de la mitad de los presentes serán seleccionados, pero en compensación puedo adelantar a los señores padres que quienes no tengan oportunidad de realizar su vocación, que de cualquier forma quedará sobre sus hijos la influencia benéfica de su paso por esta isla.

Dirigiéndose a los aspirantes, expresó por último el capitán Maloberti:

Desde este mismo momento pasáis a ser cadetes de la Escuela Naval Militar y en nombre de ella os felicito.

Acabáis de escuchar que recién habéis pasado la primera prueba y que es mucho lo que se os va a exigir antes de que lleguéis a graduaros.

Estos primeros días os pondrán a prueba en la elección de vuestra carrera y os puedo adelantar que ella es de vocación. Si la satisfacción de

haber cumplido con vuestro deber de cada día no es suficiente estímulo para haceros felices, puedo adelantaros que os habéis equivocado. No debéis esperar ningún goce material ni premio a vuestros afanes que no sea el que he citado.

El día de hoy quedará indeblemente grabado en vuestra memoria, y en verdad que os anticipo un cambio abrupto en vuestra vida. Dejáis los halagos y las comodidades de vuestros hogares y espaciareis los afectos y cariños de vuestros padres a cambio de la severidad de la vida militar. De ella os costará comprender al principio la importancia que se da a muchas pequeñeces. Sin embargo, ellas tienen un particular valor para crearos el hábito de la disciplina, cualidad que con el desinterés y con la competencia técnica forman el trípode que sustenta a nuestra Armada Nacional.

Aquí os haré una especial advertencia que debéis tener presente a partir de este mismo instante: la mentira de mala fe es una de las faltas más graves e intolerables en la Escuela Naval, y tened presente, por si la ocasión se presenta, que si alguna duda abrigáis sobre una culpabilidad, vuestra primera reacción será haceros responsables y después aclarar la situación si fuera necesario. Nunca al revés. Otras formas de mentira: copiar en clase o faltar a la palabra empeñada, son faltas decisivas para vuestra permanencia en la Escuela.

Por denominación ordinal es la vuestra la 89ª promoción para el Cuerpo de Comando y 45ª para el de Intendencia que ingresan a este instituto. La moldearéis con vuestro carácter, vuestras relaciones y con vuestras cualidades y conducta proporcionándole un verdadero espíritu que la individualizará. Haced que él sea elevado y que os haga sentir orgullosos de pertenecer a ella.

A vuestras tareas, y buena suerte.

Finalmente, fue servido un refrigerio.

(Periodística.)

HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN.

La Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, constituida por Decreto-Ley N° 18.853/56, ha comenzado de inmediato las tareas encaminadas a cumplir el patriótico cometido de realzar la figura del Gran Almirante al cumplirse el 3 de marzo el centenario de su muerte.

A tal efecto ha preparado un amplio programa de actos celebratorios en el orden nacional, provincial y municipal. El Gobierno Nacional presta su decidido apoyo para que la celebración adquiera la jerarquía que corresponde a la figura procer del Primer Almirante de los argentinos que en las aguas del Plata y en las del océano mantuvo siempre flameando con dignidad y honor el pabellón de la República.

Los gobiernos de las provincias y las municipalidades que han sido invitados a adherirse al homenaje, han respondido al mismo con patriótico entusiasmo, de manera que la celebración abarcará todos los ámbitos del territorio nacional.

La colectividad irlandesa desde los primeros momentos toma la iniciativa para la conmemoración de diversos actos, demostrando

con ello que la figura del procer naval está firmemente arraigada en el corazón de los hijos de Irlanda y de sus descendientes en el país. Por dicha causa integra la Comisión Nacional de Homenaje un representante de esa esforzada colectividad que es el doctor Juan O'Farrell.

El centenario de la muerte del Almirante se cumple el día 3 de marzo y se ha declarado "Semana Almirante Brown" a la comprendida entre ese día y el 9 de dicho mes inclusive, pero en atención a la coincidencia con los días de Carnaval, dicha semana sólo tendrá el efecto de recordatoria. Debido a esta circunstancia se ha resuelto que la semana efectiva de festejos comience el día 15 de marzo, aniversario del combate de Martín García y termine el 21 de dicho mes. Con posterioridad a esa fecha se realizarán otros actos, entre los que se encuentran la realización de exposiciones náuticas, como ser: cartografía, libros de viaje, láminas y grabados marinos, etc.

La Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown ha creído indispensable la publicación de los documentos históricos del Almirante, tarea de la que se ha hecho cargo la Academia Nacional de la Historia, la que para llevarla a cabo ha designado una Comisión Especial de cinco miembros académicos e integrada por dos jefes de marina, uno como secretario y otro como representante del Estado Mayor General Naval. Asimismo, la citada Comisión Especial ha tomado a su cargo la publicación de las memorias del Almirante Brown en texto inglés y castellano, el que salvo casos de fuerza mayor, aparecerá el próximo mes de marzo.

Otra de las publicaciones en preparación y que para esa fecha será distribuida, es el cuaderno de impresos navales (1814-1829) en facsímil que contienen en total 36, relacionados con la actuación del Almirante.

También se editará un folleto que contiene la historia del escudo y de la medalla, otorgado a los libertadores de Montevideo en 1814, que será distribuido junto con el facsímil de la medalla cuyo diseño existente en el Archivo General de la Nación, no llegó a acuñarse, de manera que, a los 143 años del glorioso hecho militar, naval y terrestre, la Comisión Nacional de Homenaje restaura en forma facsimilar dicha distinción honorífica.

El capitán de fragata Rodolfo A. Muzzio ha sido designado para escribir una síntesis biográfica del Almirante, la cual una vez publicada, será distribuida en las escuelas públicas y privadas de la Nación.

También se ha dispuesto la acuñación del escudo de Juncal, como única condecoración naval de la República en la época de la independencia, habiendo servido de modelo el original que perteneció al Almirante Guillermo Brown, existente en el Museo Histórico Nacional.

Dentro de la semana del 15 al 21 de marzo, en día y hora que oportunamente se anunciará, se realizarán los actos principales de homenaje, a saber: Tedéum en la Catedral Metropolitana, honores militares, actos académicos en la Academia Nacional de la Historia y en la Universidad de La Plata, colocación de placas de bronce en su sepulcro en la Recoleta y en el solar de la que fuera su casa en Barracas, inauguración de su monumento en La Plata con Tedéum y desfile militar de las tres armas.

El Ministerio de Comunicaciones, cumpliendo un pedido de la Comisión Nacional de Homenaje, ha prestado su adhesión emitiendo una serie conmemorativa de sellos postales corrientes y aéreos, que serán puestos en circulación el día centenario de su fallecimiento.

Se han programado asimismo conferencias en las escuelas e institutos dependientes del Ministerio de Educación y Justicia, así como en las Universidades Nacionales en coordinación con ese ministerio.

En forma similar en los institutos militares del Ejército, Marina y Aeronáutica.

Durante la celebración, en un acto especial, se entregarán facsímiles del sable del Almirante Brown a diversos institutos militares.

Como recuerdo del centenario, se ha acuñado una artística medalla, la que en una de sus caras contiene la efigie del Almirante y en la otra, atributos navales con leyendas alusivas, cuya plástica ha sido ejecutada por el director del Museo Municipal de Arte Hispano-Americano, doctor Luis I. Aquino.

La Comisión Nacional de Homenaje, ha pensado que el deporte náutico en el Río de la Plata, tanto el uruguayo como el argentino, no podían estar ausentes a la magna celebración y a tal efecto ha dispuesto la donación de una copa de plata para ser disputada en una regata con el siguiente itinerario: Puerto del Buceo - Buenos Aires, Buenos Aires - Mar del Plata y Mar del Plata - Puerto del Buceo, entre integrantes del Yacht Club Argentino y Yacht Club Uruguayo.

Informativo)

FUNDADORES DE LA AVIACIÓN NAVAL.

El Poder Ejecutivo ha dado un decreto por el cual se consideran como "Fundadores de la Aviación Naval" al personal superior y subalterno que se indica a continuación:

Vicealmirante Marcos A. Zar, vicealmirante Tomás Zurueta, contraalmirante (R.A.) Harald Cappus, capitán de navío José C. Gregores, capitán de fragata (R.E.) Ricardo Fitz Simón, capitán de fragata (R.E.) Ceferino Marcos Pouchan, capitán de fragata (R.E.) Víctor Miguel Padula, capitán de fragata (R.E.) Silvio Juan Leporace, capitán de fragata (R.A.) Federico Alejandro Martín, capitán de fragata (R.A.) Manuel Eleodoro Pardal, capitán de fragata (R.E.) Enrique Brown, capitán de fragata (R.E.) Edgardo Rebi Bonnet, capitán de fragata Ezequiel Tomás del Rivero, capitán de fragata (T.) (R.A.) Hugo Emilio Wilkendorf, capitán de fragata (T.) (R.A.) Hugo Nemo Pantolini, capitán de fragata (T.) (R.E.) Juan Sidoti, capitán de fragata Clizio Domingo Bertucci, capitán de corbeta Melchor Zacarías Escola, capitán de corbeta Raúl R. Moreno, capitán de corbeta Uladislao Raúl Mason Lugones, capitán de corbeta (R.A.) Evaristo Velo, capitán de corbeta (R.E.) Jorge Luis Lemain, teniente de fragata Isaac F. J. Cadaval, teniente de fragata Tomás Nelson Page, teniente de fragata Esteban Zanni, teniente de fragata Julio Rodríguez Ocón, teniente de fragata Guillermo F. Gregores, teniente de corbeta Mario Sarmiento, ingeniero maquinista de 3ª Enrique Darnaud, condestable instructor de 1ª Joaquín Oytaben, mecánico maquinista de 2ª Juan Guerin, mecánico maquinista de 2ª José Scapuzzi, contramaestre de 2ª Gregorio Foppiano, mecánico electricista de 2ª Luis J. Carllini, suboficial mayor aeronáutico (R.A.) Guillermo Covas, suboficial mayor Aer. Juan Vigo, suboficial mayor Aer. (R.E.) Raúl Fraga, suboficial mayor Aer. (R.E.) José Antonio Magán, suboficial mayor Aer. (R.E.) Rafael Sem Bernasconi, suboficial mayor Aer. Arturo Feilberg, suboficial mayor Aer. Antonio de Gaudio, suboficial mayor maquinista (R.E.) Fabián J. Talamoni, suboficial mayor Aer. Juan Basadone, suboficial principal maquinista Jacinto Riera, suboficial principal electricista Juan Angel Penachi, suboficial principal Aer. (R.E.) Alberto E. Beceyro, suboficial principal Aer. (R.E.) Pedro Savini, suboficial principal maquinista Leopoldo Galván, suboficial 1º Aer. (R.E.) Miguel Palacios, suboficial 1º Aer. (R.E.) Luis M. Barragán, cabo principal maquinista Héctor N. Bacigaluppi, cabo principal maquinista Domingo Verone, cabo principal maquinista Manuel José Gago, cabo principal electricista Juan E. O. Badeiets, cabo principal artillero Alejandro Luchini, especialista en motores Juan Bertero, mecánico especialista Mario Mariuzzo, mecánico especialista Aurelio Neri, conscripto Carlos Argentino Lavelli.

Se establece en el decreto que los sobrevivientes recibirán el haber mensual correspondiente a la situación de revista de servicio efectivo. A los que hubieran fallecido, se les reconocerá como homenaje postumo, sin que ello importe aumento alguno en el haber que perciben sus pensionistas, si los hubiere.

(Periodística.)

ENTREGA DE DIPLOMAS A CAPITANES MERCANTES QUE TERMINARON LOS CURSOS ORGANIZADOS POR LA MARINA DE GUERRA.

En el salón de actos del Ministerio de Marina se realizó el 3 de enero pasado, el acto de entrega de diplomas y distintivos a

jefes y oficiales de la Marina Mercante que han finalizado los cursos de “Capacitación para la conducción de buques mercantes en la guerra” y “Capacitación para la navegación en convoy en tiempo de guerra”, el que fue presidido por el comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas, y contó con la asistencia del jefe del Estado Mayor General Naval, capitán de navío Mario E. Robbio, del jefe de Operaciones del mismo organismo, capitán de navío Jorge A. Palma, del vicealmirante Ismael Pérez del Cerro, presidente de la Liga Naval Argentina; del capitán de fragata Eduardo Lockhart, encargado de aquellos cursos, altos jefes y oficiales de la Marina de Guerra, representantes del Ministerio de Transportes y personalidades vinculadas a la actividad naval.

Inició el acto el capitán de navío Robbio, quien en esa oportunidad expresó:

Con esta sencilla ceremonia damos hoy por finalizados los cursos de “Capacitación para la conducción de buques mercantes en la guerra” y de “Navegación en tiempo de guerra”, en los cuales un selecto grupo de capitanes de nuestra siempre pujante Marina Mercante ha cumplido con entusiasmo y verdadera vocación los ciclos de conferencias que conformaron este curso,, el que ha servido para dotarlos de los conocimientos básicos que les permitan cumplir con el mejor de los éxitos las difíciles tareas que tendrán que enfrentar en tiempo de guerra.

La Marina de Guerra, a la que cabe el honor de contarlos como alumnos, desea que este contacto inicial se proyecte hacia el futuro con carácter permanente, con el fin de compenetrarnos ambos de todas nuestras inquietudes profesionales y alcanzar un conocimiento mutuo profundo capaz de identificarnos desde nuestros respectivos puestos de combate, cuando el mar nos agrupe para asumir distintas responsabilidades, afines en su esencia, que representará para los oficiales mercantes la conducción de los elementos vitales para mantener en su ritmo normal todo el potencial de la Nación para la defensa de su soberanía, y para los oficiales navales escoltar y defender los convoyes de las asechanzas cada vez más temibles, que en esta era moderna naval debemos esperar de nuestros eventuales enemigos. Para cumplir con éxito la honrosa misión, de defender los intereses de nuestra patria en el mar, deseamos formar un ajustado y adiestrado conjunto de oficiales de la Marina Mercante mediante los ciclos en desarrollo.

Al hacer entrega hoy de los correspondientes diplomas y distintivos que les distinguen, lo hacemos con la esperanza de que ellos sirvan como símbolo de reconocimiento de la Marina de Guerra a todos los señores oficiales cursantes, y de sello de la unión y amistad que siempre debe imperar en las relaciones de todos los hombres de mar, identificados en un mismo ideal, cual es el luchar por el bienestar y la dignidad de todos nuestros hermanos argentinos.

Quiero dejar expresamente sentado la gran dedicación y entusiasmo puestos de manifiesto por todos los oficiales cursantes, lo que se ha revelado por el elevado porcentaje de asistencias y el nutrido número de alumnos con que siempre contó este curso.

Motivo de orgullo es también señalar el vivo deseo que todos tuvieron en visitar la Base Naval Puerto Belgrano, lo cual fue realizado a modo de

corolario de estas clases, con el fin de interiorizar a los alumnos del funcionamiento de los distintos centros de adiestramiento allí existentes, y de modo muy especial el de "control de averías e incendio" hoy tan indispensable para la correcta conducción de todo buque en una operación de guerra. No podemos tampoco dejar pasar por alto el vivo interés con que acogieron la invitación de presenciar en el mar el operativo final realizado por la flota de mar, donde debieron distraer tiempo de sus habituales ocupaciones para embarcar en las unidades que componían el convoy.

En esta oportunidad entregamos también los diplomas y distintivos correspondientes a los señores oficiales cursantes que por razón imperiosa de sus propias actividades no pudieron finalizar cursos anteriores, pero que han completado sus clases en el corriente año. Es éste otro detalle más que destaca el real interés puesto de manifiesto por esos capitanes que, conscientes de la importancia que revisten estos cursos, como argentinos y hombres de mar no han vacilado en concurrir aún a costa de sus horas de bien merecido descanso.

Espero que este curso haya sido de suma utilidad para ustedes y que hayan captado la importancia fundamental que tiene el hecho de que todos nosotros, en estrecha colaboración, iniciemos el adiestramiento en la paz para que, en la eventualidad de un estado de guerra, nos encontremos en un óptimo nivel de capacitación, ya que nuestro país por su posición geográfica, tiene en el mar su principal teatro de operaciones y le es imperioso mantener expeditas sus rutas marítimas, punto neurálgico de nuestro potencial bélico.

A nadie puede escapar que una nueva contienda será de corte extracontinental, en la que indudablemente corresponderá a nuestro país un importante rol en la lucha, y como ya he expresado, el dominio del mar de nuestra zona de responsabilidad será primordial para nosotros y por lo tanto, donde el enemigo volcará su máximo esfuerzo con el propósito de entorpecer o cortar nuestras líneas de abastecimiento, tanto por la ruta del norte como por la del sur.

Es así como nosotros estaremos llamados a soportar el mayor peso de esas acciones y debemos por todos los medios a nuestro alcance, impedir al enemigo el éxito de sus incursiones, los que se presentarán como buques de superficie y muy especialmente como unidades submarinas, las que en las dos contiendas mundiales anteriores han obtenido éxitos tan llamativos sobre el comercio y las rutas marítimas de éste.

Por ello, la Marina de Guerra, consciente de su misión, ha creado recientemente el Comando del Tránsito Marítimo para comenzar desde ya a encauzar el adiestramiento que en esa fase preponderante de nuestra lucha en el mar y que a ustedes, oficiales de la Marina Mercante, les toca desempeñar un rol de positiva importancia, cuyas bases fueron precisamente echadas en estos cursos, con el fin de capacitarlos convenientemente en la conducción de los buques en el convoy.

Esta es la única forma de amortiguar los efectos de los golpes dados por el adversario en su guerra al comercio; por consiguiente, la Marina de Guerra debe estar capacitada para defender a esos convoyes tanto en acciones navales de superficie como en luchas antisubmarinas que con certeza nos opondrá nuestro ocasional enemigo.

Finalmente, y en nombre de la institución y el mío propio, quiero agradecerles toda la colaboración y entusiasmo puestos de manifiesto en esta oportunidad y recordarles asimismo que este alejamiento sea sólo temporario ya que, en esta vuestra casa, estarán abiertas siempre sus puertas para recibirlos como corresponde a todo caballero del mar, procurando estrechar los vínculos que nos unen bajo un mismo ideal de libertad e independencia para nuestra querida y gloriosa patria.

Luego usó de la palabra el contraalmirante Rojas, quien comenzó manifestando que consideraba a la Marina Mercante uno de los sostenes más sólidos de la economía del país y por ello el gobierno prestaba todo el apoyo posible al desarrollo y fomento de la Marina Mercante. Finalmente, el comandante de Operaciones Navales expresó su convencimiento de que son los oficiales de la Marina Mercante quienes únicamente deben dirigir esa organización y terminó felicitando a todos los capitanes de ultramar que habían finalizado los cursos de referencia.

Acto seguido comenzó la entrega de despachos y distintivos, entregando el primero de ellos el contraalmirante Rojas al capitán de ultramar Luis Aníbal Arenas y siguiendo luego con los demás cursantes, tarea en la que se alternó el vicealmirante Pérez del Cerro, los capitanes Palma, Lockhart, Rodríguez y los representantes del Ministerio de Transportes.

Concluida esta parte del acto, habló el capitán de ultramar José Luis Nosiglia, quien agradeció, en nombre de todos los cursantes, las atenciones y enseñanzas recibidas, expresando los deseos de todos de que la amistad y camaradería nacida durante el desarrollo de aquellos cursos con los jefes y oficiales de la Marina de Guerra se prolonguen y cultiven sin necesidad de que vuelva a reunirlos un conflicto o cualquier circunstancia en que deban ser llamados para colaborar con las enseñanzas recibidas.

Finalizado el acto en el recinto citado, los invitados pasaron al Salón de Almirantes donde se sirvió un refrigerio. En tales circunstancias se hicieron presentes el ministro de Marina, contraalmirante Teodoro Hartung y el subsecretario del Departamento, contraalmirante Arturo H. Rial, quienes saludaron personalmente a cada uno de los miembros de la Marina Mercante que habían recibido sus despachos.

(Informativo.)

HAN SIDO RADIADAS UNIDADES DE LA MARINA DE GUERRA.

Por disposición del Poder Ejecutivo han sido radiadas del servicio activo varias unidades de la Marina de Guerra, que han cumplido ya su período de vida útil en el mar. Son ellas los cañoneros "Rosario" y "Paraná"; el submarino "Santa Fe"; el remolcador "Tehuelche", el buque de desembarco de tanques "B. D.T. 12" y las barcasas de desembarco de infantería "B.D.I. 8" y "B.D.I. 13".

Por los largos años que prestaron servicios en la Marina de Guerra, son los cañoneros antes mencionados los que poseen más

nutrido historial. El cañonero “*Paraná*” fue construido en los talleres Elswick en Newcastle, realizándose su lanzamiento el 28 de abril de 1908, siendo izado a bordo por primera vez el 8 de agosto del año siguiente el pabellón nacional, con los honores de reglamento. Días después, el 25 del mismo, zarpó de Newcastle on Tyne, llegando a esta capital el 8 de diciembre del mismo año.

Con motivo de los festejos del Centenario, el “*Paraná*” rindió honores a la Infanta Isabel, que llegaba al país a bordo del “*Alfonso XII*”, y participó luego en la gran revista naval que se verificó el 21 de mayo de 1910 con asistencia de la ilustre visitante, del presidente de la Nación, cuerpo diplomático, secretarios de Estado y altos funcionarios.

A poco de haber sido incorporado a nuestras fuerzas navales, se dictaron a su bordo los cursos de las escuelas de Apuntadores, Timoneles, Señaleros y Foguistas.

Posteriormente, incorporado a los núcleos navales, especialmente en los destinados a las actividades en los ríos, cumplió durante muchos años los programas normales de actividades, realizando visitas a casi todos los puertos interiores e interviniendo en variadas ejercitaciones.

En cuanto al cañonero “*Rosario*”, gemelo del anterior, fue construido mediante contrato entre Sir W. G. Armstrong y Cía. Ltda., de Newcastle, y el ministro argentino en Londres, Dr. Florencio Domínguez, estipulándose que: “los contratistas se encargarán de construir, equipar, armar y asesorar dos cañoneros acorazados, cuyas particularidades serán las siguientes: largo entre perpendiculares, 240 pies; ancho, 32 pies; ancho sobre coraza, 33 pies; calado de agua dulce, 7 pies; desplazamiento, 1.000 toneladas, y velocidad por hora con tiraje forzado, 15 nudos”. Resultaron así las siguientes características principales para el cañonero “*Rosario*”: eslora total, 76,427 m.; eslora entre perpendiculares, 73,151 m.; manga máxima, 10,055 m.; manga interna, 9,829 m.; puntal interior, 4,267 m.; calado medio, 2,866 m.; desplazamiento en 7' 6", 2,866 de calado, 1.055 toneladas.

La nave fue entregada el 7 de agosto de 1909 a las autoridades argentinas, y al día siguiente zarpó de los astilleros. Una vez en el mar, se realizó la ceremonia de afirmación del pabellón con los honores reglamentarios, dirigiéndose luego a Boulogne Sur Mer, donde tomó parte en los festejos que se realizaron con motivo de la inauguración del monumento al General José de San Martín, junto con su gemelo “*Paraná*”.

En lo que respecta al submarino “*Santa Fe*”, gemelo del “*Salta*” y del “*Santiago del Estero*”, fue construido en Italia en el año 1931.

Se botó el 11 de julio del mismo año y se realizó la ceremonia de afirmar el pabellón el 26 de octubre del año siguiente, fecha en que quedó incorporado a las fuerzas navales de la Nación.

Este sumergible que, con sus gemelos fueron después de varios años de servicio modernizados en el país, tienen las siguientes características: desplazamiento, 920 toneladas; eslora, 75 m.; manga, 7 m.; puntal, 4 m. Su armamento está compuesto por un cañón de doble propósito y 8 tubos lanzatorpedos. Tiene propulsión a motores diesel para navegar en superficie y motores eléctricos para navegar en inmersión. Es accionado por dos hélices y puede desarrollar una velocidad de 17,5 nudos en superficie y 9 nudos en inmersión. Su tripulación se compone de 40 hombres.

Este submarino fue el primer buque que hizo efectivo el bloqueo del puerto de Buenos Aires, en las jornadas revolucionarias de setiembre de 1955, habiendo soportado el ataque de los aviones de la Aeronáutica Militar, adictos al gobierno depuesto, al cual repelió con su armamento antiaéreo.

(Informativo)

FUE ARRIADO POR ÚLTIMA VEZ EL PABELLÓN NACIONAL EN LOS VIEJOS ACORAZADOS “MORENO” Y “RIVADAVIA”.

En una ceremonia que se llevó a cabo el 1º de febrero en la Base Naval de Puerto Belgrano, presidida por el comandante de la misma, contraalmirante Alberto P. Vago, se arrió definitivamente el pabellón nacional a bordo de los viejos acorazados “*Moreno*” y “*Rivadavia*”. Al acto asistieron delegaciones de personal superior de la Base Naval de Puerto Belgrano, Base Aeronaval “Comandante Espora”, como asimismo suboficiales y fuerzas de Infantería de Marina del Área Naval de Puerto Belgrano.

Los nombres de los buques citados, poseen un brillante historial en la Marina de Guerra, a la que se incorporaron el 20 de febrero de 1915, cinco años después de la colocación de la quilla, efectuada en 1910.

Desde ese entonces, ambas naves participaron en todas las maniobras navales efectuadas por la escuadra, y dieron brillo a la Revista Naval cumplida en 1916, en ocasión de celebrarse el Centenario de la Independencia.

Luego de muchos años de actuación ininterrumpida, en cuyo transcurso cumplieron diversas misiones de representación a países

extranjeros, transportando embajadas de confraternidad, se los envió a astilleros estadounidenses para su modernización en 1916. Después de varios meses de gran labor regresaron a nuestro país, incorporándose ya renovados a la escuadra, tras haber pasado aiosamente las pruebas de artillería, nivelación de tiro y máquinas, a que fueron sometidos.

En 1933, el "*Moreno*" efectúa una visita de buena voluntad a Brasil, transportando al entonces presidente de la Nación; en 1937 asiste a la asunción del mando del presidente de Chile, fundeando en Valparaíso, junto a la escuadra chilena y naves de guerra de los EE. UU., que se asociaban al acto. Ese mismo año, el "*Moreno*" se dirige a puertos ingleses, llegando el 8 de mayo a la Base Naval de Portsmouth, donde más tarde asistiría a la gran Revista Naval de carácter internacional, llevada a cabo en el Canal de la Mancha con motivo de la coronación del rey Jorge VI de Inglaterra. La nave fue revistada por el monarca, formando el "*Moreno*" junto a las unidades de guerra más poderosas de ese entonces. También asistió al puerto de El Callao, en Perú, conjuntamente con el "*Rivadavia*", representando a la Argentina en la transmisión del mando presidencial.

Puede decirse que desde 1915 a 1946, fecha en que se efectuaron sus últimos viajes y ejercicios con la escuadra, el "*Moreno*" y el "*Rivadavia*" estuvieron presentes en todos los hechos de confraternidad llevados a cabo, como embajadores de la fraternidad argentina al resto del orbe.

Numerosas promociones de la Marina de Guerra tuvieron su destino en las veteranas naves que pasan a retiro, después de haber cumplido con honrosa trayectoria y fecunda vida marinera su paso por la Marina de Guerra argentina.

El término de la ceremonia fue marcada con una salva de 21 cañonazos, y se procedió a retirar del "*Moreno*" y el "*Rivadavia*" el pabellón de combate, que será entregado para su perpetua custodia al Museo Naval.

Con esta sencilla pero emotiva ceremonia, la Marina de Guerra rindió tributo a estas naves, que han servido durante tantos años para forjar el espíritu de la Institución en todas sus jerarquías.

LABORES CIENTIFICAS CONJUNTAS QUE EFECTUARÁN EL "VEMA" Y EL "BAHÍA BLANCA".

La oceanografía argentina recibe un notable impulso con el arribo a nuestro país del buque oceanográfico "*Vema*", pertene-

ciente al Observatorio Lamont de Geología de la Universidad de Columbia, y del equipo de científicos que encabeza el mundialmente conocido explorador de los abismos oceánicos doctor Maurice Ewing.

Los buques de la Marina de Guerra vienen efectuando ininterrumpidamente y desde hace años, estudios y observaciones en la extensión del espacio marítimo para propender a un mayor conocimiento del escenario donde desarrollan sus actividades. Tal es el caso del buque oceanográfico A.R.A. "*Bahía Blanca*", que continuando los trabajos de su gemelo A.R.A. "*Madryn*", se dedicó a la obtención sistemática de datos sobre el mar. En forma simultánea, se procedió a habilitar en los Astilleros de Río Santiago el nuevo buque oceanográfico A.R.A. "*Capitán Cánepa*", que está previsto inicie sus actividades a mediados del año en curso. Resulta interesante consignar, que para la especialización del personal en los trabajos específicos, se envió un número limitado de oficiales de marina a las universidades e institutos oceanográficos de los EE. UU. de Norteamérica, cursándose asimismo invitaciones a destacados oceanógrafos de ese país para participar en las expediciones antárticas.

Lo expuesto en materia de colaboración científica materializó en buenos resultados, que ahora se ven coronados con los trabajos conjuntos del "*Vema*" y el "*Bahía Blanca*", que explorarán zonas que no sólo abarcan la plataforma continental, sino la totalidad de la cuenca oceánica, cuyas profundidades oscilan entre los 5.000 y 6.000 metros. El objetivo principal de esas tareas, será el de establecer fehacientemente las profundidades, el espesor de la capa de sedimentos y la naturaleza de la roca sobre la cual reposan los mismos. Asimismo, se extraerán muestras de esos sedimentos. En el aspecto eminentemente práctico, se beneficiará la economía nacional, ya que facilitará el reconocimiento de las áreas y profundidades susceptibles de poseer yacimientos petrolíferos en la Patagonia. Cabe destacar que en el Golfo de México ya existen pozos petrolíferos en etapa de producción (islas artificiales), a una distancia de hasta 30 millas de la costa. El cúmulo de datos que se obtendrán en la aludida campaña, servirá para el estudio de la amplia topografía submarina y el establecimiento de las condiciones en que se desarrollan muchos fenómenos oceánicos, de los cuales varios están relacionados con la actividad sísmica del planeta y los movimientos tectónicos que llevaron a la formación de volcanes y montañas.



De la obra "Galería de Celebridades Argentinas". Buenos Aires, 1857.
Leyenda: "N. Desmadryl lit. 1857. Imp. de Pelvilain. Buenos Aires.
Librería de la Victoria, Calle Perú, No. 20". Lleva estampada la
firma de Brown. (M. H. N.)

Merece mención el hecho de que la Expedición "Meteor", efectuada entre 1925 y 1927, fue la última de magnitud llevada a cabo en el Atlántico Sur, que será superada por la que emprenderán el "Vema" y el "Bahía Blanca", y que conducirá personalmente el doctor Ewing desde su buque.

La citada campaña oceanográfica, además de la colaboración estrecha entre dos naciones, significa en sí un acontecimiento histórico. La oceanografía argentina, en el curso de la mencionada campaña, ha de alcanzar su madurez, ya que posee el potencial técnico para llevar a buen término las investigaciones que se efectuarán en lo sucesivo. No debe olvidarse que el 95 % del comercio internacional argentino se realiza por vía marítima y que la seguridad de la evolución de esa actividad exige la necesidad de pronosticar ciertos fenómenos, como temporales, alturas de olas de temporal, presencia de témpanos en las rutas de navegación, etc. Por otra parte, la economía del país necesita tener vasto conocimiento de la potencialidad de nuestro mar para producir materia orgánica y en especial, alimento para la población humana, como asimismo se requieren datos de los recursos biológicos a explotarse, etc. Por último, está el interés en conocer la edad de los extractos que forman el fondo del mar epicontinental, y estimaciones acerca de los yacimientos petrolíferos ubicados en él y que esperan su explotación.

Los requerimientos indicados, justifican de manera incontrovertible los esfuerzos de la República Argentina en el inmenso campo de la oceanografía, disciplina que en lo sucesivo deberá estar racionalmente organizada para realizar continuos trabajos marítimos, similares a los meteorológicos.

En síntesis: es indudable la importancia de las tareas que llevarán a cabo simultáneamente y en amplia colaboración, el "Vema", de la Universidad de Columbia, y el A.R.A. "Bahía Blanca", de la Marina de Guerra. Esos trabajos concretarán la urgente necesidad de conocer nuestro mar para poder incorporarlo definitivamente y con sólidas bases, a la economía argentina.

Estas dos unidades, el "Vema" y el "Bahía Blanca", partieron rumbo al sur el 12 de febrero, siendo despedidas por autoridades de la marina de guerra y representantes de centros científicos argentinos.

(Informativo)

UN SISTEMA DE CONTABILIDAD ELECTROMECHANICA SE HA IMPLANTADO EN EL MINISTERIO DE MARINA.

Por primera vez el Ministerio de Marina ha efectuado el pago de haberes a todo su personal militar confeccionando los recibos y planillas por el sistema mecanizado de tarjetas perforadas.

Oportunamente la Marina de Guerra adquirió un equipo compuesto de 26 máquinas electromecánicas (2 de ellas electrónicas), de diferentes características, que responden a 10 distintos tipos de los últimos modelos, por lo que puede considerarse en conjunto el equipo con la línea más completa existente en el país.

Este equipo fue instalado en el edificio central de la Dirección General de Administración Naval en locales que fueron adaptados a las necesidades y exigencias propias del sistema que se implantaba. Así, por ejemplo, se dotó a dichos locales de una instalación de aire acondicionado, con deshumificador de ambiente, se revisieron de material anticústico y se redistribuyeron las oficinas con un sentido funcional.

Simultáneamente hubo que abocarse a la tarea de concentrar la información necesaria, confeccionar los diferentes tipos de fichas, montar un archivo microfotográfico y adiestrar al personal que iba a utilizar y operar el equipo. En los últimos tres meses de 1956 se efectuaron ajustes de ensayo e impresión de recibos de pago, para analizar los errores o dificultades que pudieran presentarse con el nuevo sistema.

Con la implantación de este sistema, la Marina de Guerra ha dado un gran paso hacia adelante en materia de racionalización y organización administrativa, por cuanto ha centralizado tareas que estaban diseminadas en todos los organismos, incluso los operativos, y que demandaban la utilización de una gran cantidad de personal, que ha sido reemplazado por las tareas que realizan las máquinas instaladas.

Con ello se ha obtenido una apreciable economía y además ha eliminado estas funciones de los organismos y unidades, que podrán dedicarse por entero a sus funciones específicas.

En el curso del año, este equipo electromecánico será igualmente utilizado, en etapas sucesivas, para resolver diversas tareas de orden logístico dependientes de la administración naval.

(Informativo.)

SOBERANIA EN LAS MALVINAS.

Nuestro país refirmó su soberanía en las Islas Malvinas en la sesión celebrada el 15 de enero por la Comisión de Fideicomisos

de la Asamblea General de la UN. Gran Bretaña, por su parte, expresó que las Islas Falkland y Dependencias, como llama a ese territorio, pertenecen indudablemente a la Gran Bretaña, que las ocupa desde 1834.

El representante británico recalcó que la Argentina y Chile negaron competencia a la Corte Internacional de Justicia para resolver el problema de las Islas Malvinas y de la Antártida.

A esto respondió el delegado chileno que su país no someterá sus reclamaciones en la Antártida a la Corte Internacional, por cuanto sus derechos allí son indudables.

(Periodística.)

INCORPORACIÓN DE UN MARINO ARGENTINO A LA EXPEDICIÓN POLAR NORTEAMERICANA.

El teniente de navío José A. Alvarez, especialista en meteorología, se ha embarcado en el U.S.S. "Curtiss", que navega rumbo al sur hacia la Antártida con motivo del Año Geofísico Internacional. El citado oficial permanecerá un año en la Pequeña América, colaborando en la compilación de datos sobre el tiempo en las bases establecidas por una docena de países en el borde del continente helado y en su interior. Muchos de estos datos provenirán de ocho puestos que la Argentina tiene establecidos en esa región.

(Periodística.)

PASES DE OFICIALES SUPERIORES.

Han sido designados recientemente:

Jefe del Arsenal Naval Buenos Aires, el capitán de navío José María Guzmán.

Director de la Escuela de Guerra Naval, el capitán de navío Renato V. J. Ares.

Comandante del crucero A.R.A. "9 de Julio", el capitán de navío Juan H. R. Questa.

Comandante del crucero A.R.A. "General Belgrano", el capitán de navío Jonás Luis Sosa.

2º Comandante de la Base Naval Puerto Belgrano, el capitán de navío Adolfo A. R. Schulze.

Comandante del crucero A.R.A. "La Argentina", el capitán de navío Ezequiel N. Vega.

Jefe del Estado Mayor de la Flota de Mar, el capitán de navío Carlos A. E. García Favré.

Director de la Escuela de Mecánica de la Armada, el capitán de navío Lorenzo P. Garrahan.

Comandante del crucero A.R.A. "25 de Mayo", el capitán de navío César H. Quesada.

Director General de Sanidad y Obra Social Naval, el contraalmirante Eduardo B. Vieyra.

Comandante del Área Río Santiago y Base Naval Río Santiago, el capitán de navío Carlos A. L. Bourel.

Comandante de la Fuerza Naval del Plata, el capitán de navío Horacio A. Esteverena.

Comandante del Grupo Naval de Instrucción, el capitán de navío Leandro M. B. Maloberti.

Comandante de la Fuerza de Destrucción, el capitán de navío Carlos A. Kolungia.

(Informativo.)

VIAJE DE CADETES.

El buque de ataque "Bahía Thetis" partió el 22 de enero, desde la dársena A de Puerto Nuevo, en un viaje de instrucción, llevando a los cadetes del último curso del Liceo Naval Militar "Almirante Brown" y alumnos del cuarto, tercero y segundo año del mismo instituto. La unidad de referencia se dirigió a Ushuaia, haciendo escalas en Mar del Plata, San Julián y Río Gallegos.

(Periodística.)

146° ANIVERSARIO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ADMINISTRACIÓN NAVAL.

Con motivo de haberse cumplido el 12 de enero pasado el 146° aniversario de la creación de la Dirección General de Administración Naval, se llevó a cabo en la misma una ceremonia presidida por su director general, contraalmirante Fernando Muro de Nadal, y en la que hizo uso de la palabra el capitán de fragata contador Mario R. H. Martínez.

Esta vieja repartición es el organismo más antiguo de la Marina de Guerra, y fue creada por decreto de la Suprema Junta de Gobierno en el año 1811, con el nombre de "Mesa de Cuenta y Razón de la Marina", ejerciendo su primera jefatura el señor Benito José Goyena.

(Informativo.)

NUEVO BUQUE MERCANTE PARA EL SERVICIO CON EL URUGUAY.

Para el servicio con que la Flota Argentina de Navegación Fluvial cuenta entre nuestra ciudad y Montevideo, el ministerio

de Transportes ha destinado al moderno buque "Silverstar", construido por los astilleros de Harland y Wolf, y que hasta hace muy poco navegó por la zona del Caribe realizando viajes de turismo.

Sus características son las siguientes: eslora total, 128,25 m.; manga, 14,89 m.; puntal máximo, 9,09 m.; calado, 4,07 m.; desplazamiento, 5.957 toneladas. Tiene dos turbinas Pearson con una potencia de 7.500 H.P. que le permiten desarrollar una velocidad media de 15 nudos. Cuenta con un moderno equipo de gobierno, sondas, radar e instalaciones de radio, incluso en las lanchas. Dispone de 162 camarotes con 431 camas, las que pueden aumentarse hasta 550, previas algunas ligeras modificaciones.

El día 16 de febrero quedó oficialmente incorporada la mencionada unidad, ya con el nombre de "Ciudad de Santa Fe", con el izamiento del pabellón nacional en el mismo. En la ceremonia estuvieron presentes el ministro de Marina, contraalmirante Teodoro Hartung; el titular y el subsecretario de Transportes, contraalmirante Sadi F. Bonnet y Dr. Manuel Albizuri, respectivamente; el director nacional de la Marina Mercante y Puertos, capitán de navío Alberto San Martín; el administrador de la Flota Argentina de Navegación Fluvial, capitán de fragata Julián Prado y altos funcionarios e invitados especiales. A las 11.00 horas, el comandante de la nave, capitán de ultramar Leandro de Fazio, leyó la resolución del 12 de diciembre último, por la que se resolvió la compra y destino del buque, y de inmediato dos oficiales procedieron a izar el pabellón.

(Periodística.)

EXTRANJERAS

ALEMANIA

EL SARRE.

Nuevamente ha vuelto a incorporarse a la Alemania Occidental, con fecha 1° de enero de 1957, la rica cuenca hullera del Sarre, de 2.565 kilómetros cuadrados, y que ha sido motivo de discordias entre Francia y Alemania desde principios del siglo XVIII, como consecuencia de su riqueza en carbón mineral y acero.

Después de la primera guerra mundial pasó al dominio de la Liga de las Naciones, pero fue entregado a Alemania en 1935, después de un plebiscito. Luego de la segunda guerra mundial

esta región quedó en poder de Francia pero, en 1955, los sarrenses votaron por su anexión a Alemania. Si bien políticamente ya es parte integrante de esta nación, desde el punto de vista económico sus actividades quedarán sujetas a una regulación conjunta franco-alemana hasta fines de 1959, fecha en que también en este aspecto se reintegrará definitivamente a Alemania.

(Periodística.)

BRASIL

ENTREGA DE DOS SUBMARINOS.

En New London, Connecticut, se realizó el 18 de enero el traspaso de dos submarinos que fueron recibidos oficialmente por el embajador brasileño Ernani do Amaral Peixoto y adscriptos a la armada del Brasil por el almirante Pinto da Luz, que asistió a la ceremonia.

Los submarinos de referencia, el "Muskallunge" y el "Paddle" pertenecían a la flota de reserva y fueron entregados de acuerdo con los términos de los acuerdos bilaterales entre los EE.UU. y otros países. Estos sumergibles fueron rebautizados con los nombres de "Humaitá" y "Riachuelo" y sus comandantes son el capitán de fragata Laurival Monteiro Da Cruz y el capitán de fragata Fernando G. Reis Vianna, respectivamente.

Las dotaciones de estas unidades estuvieron adiestrándose en las mismas desde octubre del año pasado.

(Periodística.)

INSTALACIONES GESTIONADAS POR LOS ESTADOS UNIDOS.

Se tiene entendido que los Estados Unidos están gestionando ante el gobierno del Brasil, la instalación de una gran estación R.T., transmisora y receptora, y tres estaciones Lorán a lo largo de la costa brasileña. La estación R.T. estaría ubicada en las proximidades de Maceio (Alagoas) ; en cuanto a la ubicación de las estaciones Lorán, aún no habría sido determinada.

(Periodística.)

INSTALACIÓN DE UNA RED DE RADAR.

Durante un programa de televisión realizado en Río de Janeiro, el ministro de Relaciones Exteriores, señor José Carlos Macedo Soares, habría anunciado un pedido hecho a los Estados Unidos para la construcción de una red de radar a lo largo de la costa nordeste brasileña como protección contra posibles ataques

de la aviación y de los submarinos. Esta red figuraba, manifestó el canciller, entre los principales requerimientos de las fuerzas armadas brasileñas, referentes al acuerdo concertado en el mes de enero con los Estados Unidos para el establecimiento de una base de observación de proyectiles dirigidos en la isla de Fernando de Noronha.

(Periodística.)

CHILE

MANIOBRAS DE LA MARINA.

El Poder Ejecutivo solicitó autorización para que tres destructores y un submarino norteamericanos participaran en las maniobras junto a la escuadra chilena en las aguas territoriales de Chile, entre el 15 de febrero y el 1° de marzo.

(Periodística.)

PISTA DE VUELO.

Noticias procedentes de Australia expresan que trabajadores chilenos estarían construyendo en la isla de Pascua una pista de vuelo de 3.050 metros de largo para una proyectada línea aérea Chile-Australia. La isla de Pascua sería la primera de una cadena de islas que uniría Australia con la costa sudamericana y se halla a 3.200 kilómetros de Santiago de Chile.

(Periodística.)

AÑO GEOFÍSICO INTERNACIONAL.

A bordo del buque transporte "Angamos" partieron con destino a la Antártida, zarpando de Valparaíso el 20 de enero, un grupo de científicos y elementos de estudio para la base que Chile instalará allá durante el Año Geofísico Internacional.

(Periodística.)

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

VUELO ALREDEDOR DE LA TIERRA.

Tres estratofortalezas B-52 terminaron el 18 de enero pasado, un viaje de 45 horas y 19 minutos alrededor del mundo, sin escalas.

El primero de estos enormes aparatos de ocho motores a reacción aterrizó en la base aérea de March, procedente del oeste, y los otros dos lo siguieron a intervalos de 80 segundos.

Este ha sido el primer vuelo sin escalas que se efectúa alrededor del mundo con aviones a reacción. La velocidad media desarrollada fue de 844 kilómetros por hora.

El tiempo que emplearon en recorrer los 39.170 kilómetros de su viaje fue menos de la mitad que el requerido por el avión de hélice *B-50 Lady Luck II*, que en 1949 fue el primer aparato en dar la vuelta al mundo sin escalas, y tardó en hacerlo 94 horas y 1 minuto.

Los tres gigantes aviones aterrizaron en la pista de la base de March en formación, vitoreados por millares de miembros del personal de aviación y parientes de los tripulantes.

El general Curtis Lemay, comandante en jefe del Comando Aéreo Estratégico, dio la bienvenida a los 27 tripulantes e impuso a cada uno de ellos la cruz de vuelo distinguido.

El mayor general Archie J. Old, comandante de la 15 fuerza aérea y a cargo de la estratofortaleza que encabezaba la formación, fue el primero en descender y comentó: “Fue una operación rutinaria de adiestramiento”. Pero informantes de la fuerza aérea opinaron que es una demostración de “nuestra capacidad de arrojar bombas de hidrógeno en cualquier parte del mundo”.

En el más completo secreto, las cinco estratofortalezas salieron de la base aérea de Castle, cerca de Merced, en California.

El general Lemay declaró que uno de los aparatos aterrizó en Inglaterra, “como se había planeado”, y otro en Labrador, “no como se había planeado”, pero sin dar más detalles.

Los otros tres bombarderos siguieron para dar la vuelta al mundo la ruta de Terranova, Marruecos, Arabia Saudita, las costas de la India y Ceilán, Filipinas y Guam.

Frente a la extremidad meridional de la península Malaya los bombarderos arrojaron una bomba simulada. Aun cuando los aviones no iban armados, la bomba fue arrojada en condiciones de combate simuladas.

Los aviones, que tienen normalmente un radio de acción de 9.600 kilómetros, fueron aprovisionados en vuelo por aviones tanques *KC-97*.

(Periodística.)

LLEGAN DOS BARCOS A LA ANTÁRTIDA.

La Comisión Nacional de Estados para el Año Geofísico Internacional (AGI), fue informada de que los barcos norteamericanos “*Staten Island*” y “*Wyandot*” llegaron frente a la costa de la Antártida, en la región de Bahía Chica, donde se encuentran en la posición de 41 grados de longitud y 77 de latitud.

Las naves están siendo descargadas allí. El lugar del actual desembarco está a unas 35 millas de la base argentina General Belgrano. Se espera que la llegada de la expedición japonesa a la costa Príncipe Harold de la Antártida conduzca a importantes trabajos científicos durante el Año Geofísico Internacional. Se confía en que los hombres de ciencia japoneses hagan trabajos de gran valor en el estudio de los rayos cósmicos, geomagnetismo, fenómenos aurorales, glaciología, física ionosférica, meteorología, sismología y oceanografía.

El Japón instalará su base dejando en ella un grupo de científicos para que hagan este año observaciones preliminares. Los países que participarán en el programa antártico del A.G.I. son: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, Unión Sudafricana y Unión Soviética. Argentina y Chile tienen bases permanentes en las cercanías de la Tierra de Palmer y en islas frente a la misma, y se tiene entendido que están haciendo grandes preparativos para sus respectivos trabajos científicos.

En círculos científicos locales se tiene la impresión de que Argentina, Chile, Nueva Zelandia y Australia están sumamente interesadas en la situación que acaso se plantee al terminar el Año Geofísico Internacional, en vista de su relativa proximidad al Continente Antártico y a sus reclamaciones territoriales nacionales.

Ya se encuentran en sus respectivas bases en la Antártida expediciones de Estados Unidos, Rusia, Nueva Zelandia, Francia, Australia y Gran Bretaña. A bordo de un Curtiss se dirige a la pequeña América, el doctor Laurence Could, director del programa.

(Periodística.)

SERVICIO AÉREO ENTRE MC MURDO Y EL POLO SUR.

El avión globemaster *State of South Caroline* regresó del polo Sur, dejando inaugurado el servicio de vuelos diarios a dicho punto. En su misión, el globemaster dejó caer más de once toneladas de provisiones y combustibles para los doce miembros de la expedición norteamericana que permanece en esa región.

El vuelo al polo fue el primero de diez en proyecto para abastecer a los cinco exploradores que esperan en esta base y que serán conducidos al polo Sur tan pronto como los aviones hayan dejado caer suficientes provisiones y combustibles. Se

calcula que cada hombre necesitará una tonelada de provisiones para un año.

(Periodística.)

CONSTRUCCIÓN DE PORTAAVIONES.

En los Estados Unidos se ha iniciado una campaña para la construcción de seis portaaviones de propulsión atómica, el último de los cuales estaría terminado para fines de 1966, contándose ya en el presupuesto al iniciarse el 1° de julio, con una partida de U\$S 310.000.000 para la construcción de un portaaviones de este tipo de 80.000 toneladas. Según la marina, al no tener esta unidad que llevar petróleo a bordo, lo mismo podría embarcar una doble cantidad de nafta para los aviones. Agrega, asimismo, que necesitará por lo menos quince de estas naves.

(Periodística.)

REVISTA NAVAL.

Los Estados Unidos han invitado a veintisiete naciones del mundo libre para que buques de guerra de las mismas participen en la revista naval que tendrá lugar en Hampton Roads, Virginia, entre el 8 y el 17 de junio próximo, con motivo del 350° aniversario de Jamestown, la primera colonia inglesa en América del Norte. Las naciones invitadas son: Alemania Occidental, Argentina, Bélgica, Brasil, Canadá, Colombia, Cuba, Chile, Dinamarca, Ecuador, España, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Haití, Holanda, Irlanda, Italia, México, Noruega, Perú, Portugal, República Dominicana, Suecia, Turquía, Uruguay y Venezuela.

(Periodística.)

SE URGE QUE SE HAGAN RECLAMACIONES SOBRE LA ANTÁRTIDA.

El representante Thor Tollefson ha intentado nuevamente que el Congreso reclame partes de la Antártida. Por cuarta vez, ha presentado una resolución reclamando la soberanía de los Estados Unidos sobre aquella porción del Continente Antártico comprendida entre los 90° y 150° de longitud oeste.

Tollefson expresó que los Estados Unidos ha realizado más exploraciones en la zona polar sur que todas las demás naciones juntas, pero que jamás ha pretendido sector alguno de la misma.

Agregó que, en bien de la defensa nacional, debería adoptarse alguna acción para proteger los derechos de los Estados Unidos en la participación de los minerales y petróleo que se cree contiene el subsuelo de este continente.

Tollefson manifestó que su propuesta cuenta con el apoyo del almirante Richard E. Byrd y el capitán de navío Finne Ronne, jefes de las principales expediciones a la Antártida y que consideran a la misma como una zona estratégicomilitar.

(Periodística.)

ESTACIÓN PARA SEGUIR LA TRAYECTORIA DE PROYECTILES DIRIGIDOS.

Después de prolongadas negociaciones, Brasil accedió a que Estados Unidos levanten instalaciones en la isla de Fernando de Noronha para seguir la trayectoria de sus proyectiles teledirigidos que se encaminen hacia el Atlántico Meridional.

Esta estación no solamente seguirá la trayectoria de los proyectiles disparados de la base aérea de Patrick, sobre una base de 5.000 millas hasta la isla británica de Ascensión y el sur del Atlántico, sino que también podrá descubrir aquellos que puedan disparar otras naciones.

Los Estados Unidos se proponen enviar un equipo de ingenieros, a fines de febrero, para inspeccionar la isla y determinar el mejor lugar para establecer la estación. El costo total del proyecto sería de U\$S 6.500.000.

(Periodística.)

FRANCIA

EL PODER NAVAL.

Extraemos de un estudio del almirante Henry Nomy, jefe del Estado Mayor General Naval, los pasajes que siguen, donde se ponen en evidencia manifiesta las razones que concurren en apoyo de una marina de guerra poderosa, no obstante las armas nuevas y, aún puede decirse, por causa de ellas. ⁽¹⁾

“Nadie ha podido negar con seriedad la influencia preponderante del poder naval aliado en el resultado de la última guerra mundial. Es él quien ha permitido el reabastecimiento de Rusia en material de guerra, la reincorporación del África del Norte en el campo aliado, el aplastamiento del Afrika Korps, los desembarcos en Italia, Provenza y Normandía. Fue él el que permitió el aislamiento y luego el cercamiento del Japón para el golpe final.

Sin embargo, en los años que siguieron, en la revolución técnica a la que hemos asistido en materia de armamentos (y especialmente la constitución en los EE.UU. y luego en Rusia de im-

⁽¹⁾ Este estudio apareció en la “Revue Militaire Générale” (Ediciones Berger-Levrault), N° 3, diciembre de 1956.

portantes stocks de armas nucleares de destrucción en masa y de grandes flotas de bombarderos intercontinentales) ha incitado a ciertas personalidades militares occidentales, y a una importante fracción de la opinión pública de los países del Atlántico, a preguntarse si la Marina de Guerra no se hallaba ya en camino de ser un arma radiada. Dado que en un futuro conflicto la decisión parecía que se lograría mediante el simple intercambio de bombas de gran poder, transportadas por avión, y puesto que además el mismo avión posee ahora un radio de acción suficiente para controlar toda la superficie de los mares desde las bases terrestres, la construcción y mantenimiento de grandes flotas ¿no resultaría un lujo inútil, un despilfarro de hombres y dinero que podían ser mejor aprovechados en otra parte?

Se conoce la violencia adquirida por estas controversias en ciertos países, sobre todo en América del Norte, donde dieron lugar a lo que se ha llamado “la revuelta de los almirantes”. Se conoce también cómo terminaron las mismas: las dos principales potencias atómicas y aéreas rivales, los Estados Unidos de Norte América y Rusia, *han puesto en pie y siguen desarrollando una potente marina de guerra.*

En verdad, predecir el ocaso del poder naval en nuestra época es realmente razonar de un modo opuesto al sentido verdadero: más que nunca el mar se transforma en un elemento esencial de la estrategia del futuro. Debido a la aparición del buque de propulsión atómica, para el que ya no existe prácticamente la noción del radio de acción; por la aparición de dispositivos de gran alcance y de gran poder destructor —donde la rampa de lanzamiento puede estar montada en la cubierta de un crucero o de un submarino—, la importancia del espacio marítimo en el desarrollo de un conflicto futuro se acrecienta considerablemente.

La época en que las posibilidades geográficas de la intervención de las flotas quedaban limitadas al océano que las llevaba y a la franja litoral de un país enemigo ha terminado: las flotas del mañana dispondrán de medios mayores para golpear directa y seguramente al adversario en el corazón de su propio territorio.

Los elementos de este dominio, los buques de guerra que pueden mantenerse largo tiempo en el mar, que pueden circular, concentrarse y dispersarse en él (y no transitoriamente, como los aviones en vuelo), se revalorizan tanto más, a condición, bien

entendido, de que los mismos se despojen de sus formas convencionales y se adapten a aquellas técnicas cuya aparición hizo que se pronostique su ocaso con cierta ligereza.

En la época actual de la revolución técnica es, pues, indudable que la Marina constituirá un factor cada día más importante del poder militar de un país.

* * *

En el curso de la última guerra el portaaviones ya se había transformado en la columna vertebral de las grandes flotas. Y hoy lo es más que nunca, por cuanto es desde sus cubiertas de donde se elevarán los bombarderos dotados de un radio de acción suficiente como para intervenir en los ataques contra el continente enemigo. Y seguirá siéndolo mientras el avión no haya sido suplantado por el empleo generalizado de proyectiles teleguiados de gran alcance y de precisión adecuada.

La aviación con base en tierra, por su misma naturaleza, no puede disponer ni de la flexibilidad ni de la movilidad de la aviación embarcada, que, en virtud de la maniobrabilidad de su propia plataforma, puede cambiar indefinidamente el punto de aplicación de sus acciones aéreas.

Hay quienes han pensado en paliar esta inferioridad multiplicando la instalación de bases aéreas a través del mundo, de modo de poder variar las posibilidades ofensivas, dispersar sus formaciones aéreas y llegar hasta todos los puntos sensibles del adversario gracias a una gran infraestructura periférica.

Pero esta fórmula pierde mucho de su valor debido a que él no es el propietario incontestable de tales bases. Su locatario goza de un título que corre el riesgo de ver denunciado su derecho de emplearlas en ciertas combinaciones políticas.

Se comprende entonces por qué los almirantes norteamericanos consideran a las fuerzas como la VIª Flota como “Chipre sin el nacionalismo”.

Se comprende igualmente que los Estados Unidos hayan elegido como uno de los pilares de su poder militar a su serie de portaaviones estratégicos tipo “*Forrestal*”, los últimos de los cuales contarán probablemente con propulsión nuclear. Los mismos se completan con un importante cuerpo de batalla de grandes portaaviones clásicos capaces, entre otras cosas, de destacar

escuadrillas adecuadas para el sostén de la batalla aeroterrestre y unidades más pequeñas destinadas a asumir el papel tradicional de protección de las comunicaciones marítimas contra las principales amenazas que las acechan.

* * *

Después de la era del portaaviones, que durará tanto como dure el avión piloteado, vendrá sin duda la era de la máquina teleguiada de gran radio de acción. Desde ya, el proyectil teleguiado de radio de acción corto o medio entra a competir con la artillería clásica, y debe preverse que al disponer de alcance y precisión mayores el mismo resultará favorecido en un futuro más o menos cercano.

La adaptación de los citados proyectiles al buque plantea problemas perfectamente solubles. Los Estados Unidos de Norte América, cuyas riquezas les permiten destinar enormes cantidades a las investigaciones experimentales, han transformado ya a un crucero pesado, el "*Boston*", en buque para proyectiles teleguiados. Ya han decidido poner sobre gradas un buque especialmente ideado para este fin y que contará además con propulsión nuclear. ¿No es éste el caso de saludar en esta nave al primer buque de guerra de la era nuclear?

Lo que ha sido ensayado, y con éxito, a bordo de los buques de superficie bien puede serlo en los submarinos. Admitido esto, el primer submarino atómico, el "*Nautilus*", es considerado desde ya allende el Atlántico como un "éxito técnico perfecto". Discreción total, autonomía ilimitada: "Podemos ir *donde* queremos y *cuando* queremos", declara el contraalmirante H. G. Rickowe, el creador del "*Nautilus*". ¿Qué representará, pues, un buque semejante cuando disponga de proyectiles con cabeza atómica y de gran alcance?

No se puede negar de que el submarino ha entrado en una segunda juventud y al que le espera, una vez más, un bello porvenir.

* * *

Pero, ¿qué será de las flotas estratégicas, de las flotas de apoyo y también de aquellas que se dividirán en la batalla realmente marítima, después de ese ataque atómico brusco y generalizado cuya posibilidad se admite y aun la probabilidad en caso de conflicto?

No pretendemos, por cierto, que no habrá pérdidas —después de todo, en toda forma de guerra las ha habido—; solamente afirmamos que el buque es particularmente apto para resistir a la guerra nuclear.

El casco grueso y estanco de los buques de guerra constituye de suyo una protección nada despreciable contra el efecto del soplo y el efecto del calor a distancia.

Además, el agua de mar es mala conductora de la radioactividad. Ella permanece salubre fuera de los accesos inmediatos del punto de impacto, mientras que el aire se encuentra contaminado a decenas y hasta centenares de kilómetros. El buque en el mar cuenta, pues, bajo su quilla, con lo necesario para premunirse contra el peligro radioactivo mediante un abundante riego preventivo de su obra muerta: el “prewetting”. Por lo tanto, al encontrarse fuera de los puertos y de las radas cerradas, el buque que no se encuentra demasiado próximo a la explosión cuenta con todas las probabilidades de sobrevivir.

Corresponde al almirante, entretanto, saber emplear juiciosamente las posibilidades de la dispersión de su escuadra para limitar lo más posible los estragos. Porque la dispersión sigue siendo, en todos los casos, el principio fundamental de la defensa pasiva antiatómica, y esta dispersión es infinitamente más eficaz y, evidentemente, más fácil de cumplir por los buques que por las instalaciones terrestres.

Los buques disponen, en efecto, en el más elevado grado, de aquellas características que los favorecen:

- movilidad;
- movimiento a discreción, lo que se traduce para el enemigo en una búsqueda que complica el ataque;
- autonomía, que será casi ilimitada para el buque de propulsión nuclear.

La superioridad de los mismos en este dominio frente a la aviación con base en tierra se impone, puesto que aquéllos no se encuentran atados, como ésta, a corto término a la red fija, y bien conocida por el enemigo, de las grandes pistas y de las sólidas áreas de estacionamiento.

Entre las fuerzas aéreas represivas, las que se encuentran embarcadas a bordo de los portaaviones gozarán, pues, de una situación privilegiada, comparadas con aquellas que tendrán sus bases en aeródromos terrestres.

¿No constituye esto otro argumento de peso para que las misiones de bombardeo estratégico sean equitativamente distribuidas entre las formaciones de los bombarderos terrestres pesados y aquellos de los grandes portaaviones?

Como ya hemos visto, ésta es la acertada solución a que se ha llegado en los Estados Unidos después de acres discusiones.”

(“*Bulletin d'Information de la Marine Nationale*”, N° 3, 8 al 15 de enero de 1957.)

LA FLOTA SUBMARINA FRANCESA.

El perfeccionamiento definitivo del submarino “*Narval*”, que llegó a Tolón el 22 de diciembre de 1956, y las pruebas particularmente exitosas del submarino “*Marsouin*” en Cherburgo, constituyen las primeras manifestaciones de la resurrección de nuestra flota submarina, que ve finalmente la incorporación al servicio de los primeros elementos de construcción francesa.

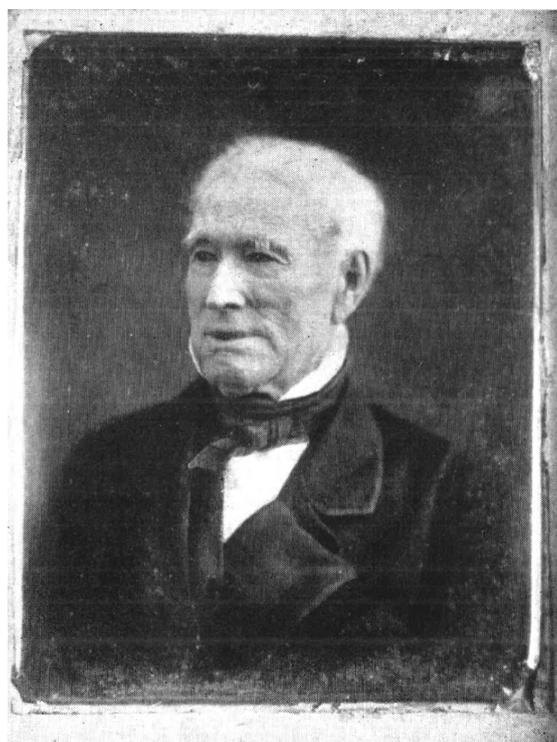
Se estima ahora oportuno exponer este programa de reconstrucción e indicar brevemente los progresos realizados después de la última guerra en nuestros nuevos submarinos.

La flota submarina francesa cuenta actualmente con 13 unidades, de las cuales 5 son de construcción nacional, 3 de construcción británica y 5 de construcción alemana. A estos submarinos relativamente anticuados vienen a sumarse ahora los submarinos en construcción o en proyecto. Estos comprenden:

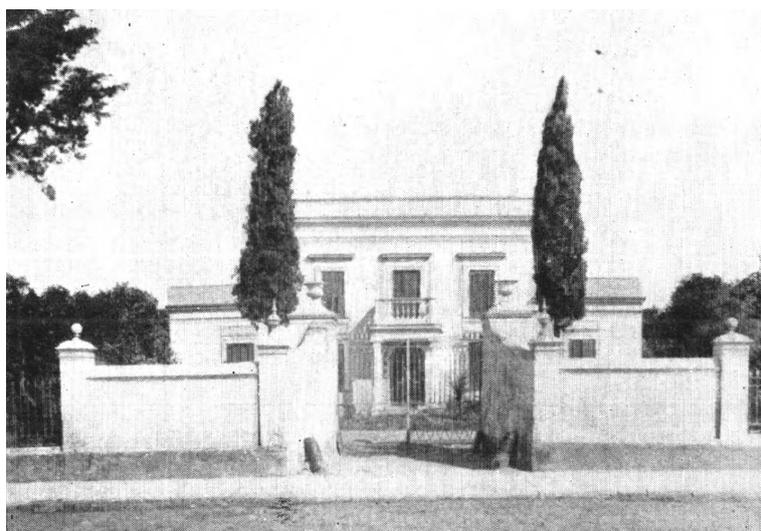
- 6 submarinos tipo “*Narval*” (1.200 ton.): “*Narval*”, “*Marsouin*” (en pruebas), “*Dauphin*”, “*Requin*”, “*Morse*” y “*Espadón*”.
- 4 submarinos tipo “*Arethuse*” (400 ton.) : “*Argonaute*”, “*Arethuse*”, “*Amazone*” y “*Ariane*”.
- 9 submarinos tipo “*Daphne*” (700 ton.) : “*Daphne*”, “*Diane*”, “*Doris*”, “*Eurydice*”, “*Flore*”, “*Gálatee*” y 3 submarinos previstos en el presupuesto naval de 1957.

Todos los submarinos que se construyen son del tipo convencional, pero sus características (velocidad y profundidad de inmersión, radio de acción) muy destacadas, hacen de ellos excelentes buques de combate, a la espera de la construcción del submarino a propulsión atómica y cuyo estudio y puesta a punto ya están estudiando la Marina Nacional y la Comisión de Energía Atómica.

En 1961, el número de submarinos convencionales en servicio será de 17, de los cuales 13 son nuevos.



Daguerrotipo. (M. H. N.)



Casa quinta en la que vivió y murió el almirante Guillermo Brown, en la calle Martín García Nº 584, donde actualmente se levanta el edificio de "La Cantábrica", S.A.I. y C.

Ha sido declarado lugar histórico por decreto Nº 18.536, de 1948.

¿Cuáles son los adelantos introducidos en estos submarinos con respecto a los de la última guerra? ¿Qué nuevos métodos de empleo han sido perfeccionados teniendo en cuenta el mejoramiento de las armas antisubmarinas?

Durante toda la última guerra las acciones llevadas a cabo por los submarinos tenían como objetivo esencial la destrucción de la marina mercante. Atacado por un escolta, el submarino, en general, se alejaba y permanecía pasivo. Por otra parte, el considerable desarrollo de la aviación había hecho del avión el enemigo principal del submarino que, en lo sucesivo, no podía permanecer en la superficie sin riesgos. El perfeccionamiento del schnorchel por los alemanes aumentó las posibilidades ofensivas de los submarinos al permitirles cargar sus baterías bajo el agua sin ser descubiertos por la aviación.

Aunque poco espectaculares, los progresos técnicos realizados después de 1945 permiten al submarino convencional desempeñarse en forma más eficiente y por lo tanto contar con nuevas posibilidades operativas; puede navegar más y más velozmente cuando está sumergido; atacado por un escolta puede sumergirse a mayor profundidad y eludir a su agresor. Sumergido a profundidad del schnorchel él puede navegar durante muchas semanas sin salir a la superficie. El desarrollo de sus medios de detección le permiten ahora llevar sus ataques enteramente mediante escucha y evitar igualmente toda posibilidad de que se le tomen marcaciones por radar o visualmente en el momento del ataque. Frente a los escoltas atacantes él ya no está más condenado a la defensiva. Armas antisubmarinas especiales y aparatos de detección de más precisión le permiten hacer frente y atacar a su vez; el submarino es ya un enemigo temible para las unidades de escolta, y tiene sumo interés en atacarlos y hundirlos con prioridad.

Finalmente, el submarino moderno puede emprender acciones ofensivas contra otros submarinos. Al acecho en los puntos de pasaje obligatorio él puede sorprender al submarino enemigo en el trayecto a su sector de operaciones. Así tuvo origen el nuevo tipo de submarino: el caza submarino. La marina francesa ha decidido construir cuatro submarinos de este tipo (tipo "Arethuse").

Pero el submarino así perfeccionado debe hacer frente a los progresos realizados en la lucha antisubmarina.

Los escoltas modernos poseen actualmente aparatos de detección submarina cuyo desempeño es netamente superior al de los aparatos empleados al final de la guerra y cuyo empleo es mucho más fácil.

Las armas antisubmarinas empleadas en la actualidad, ya sean torpedos que dispongan de mecanismo seguidor o “armas de la AV” (morteros y lanzacohetes), tienen alcances mayores con respecto a las armas de lanzamiento de fin de la guerra.

En cuanto a las granadas empleadas durante la última guerra, ellas pueden ser aprovechables todavía, pero son de poca precisión con respecto a los submarinos que navegan a grandes profundidades y no constituyen ya el arma principal de los escoltas modernos.

Finalmente, el avión ha mejorado sus posibilidades de detección, sus armas antisubmarinas (cohetes, granadas) han sido reforzadas y sobre todo el helicóptero provisto de asdic se transforma en un enemigo temible, que puede detectar y perseguir al submarino sin que éste pueda reaccionar contra aquél.

En resumen, si nos atenemos a las armas convencionales y si dejamos de lado al submarino de propulsión atómica y las armas tácticas atómicas antisubmarinas, puede decirse que hasta el presente el submarino y la defensa antisubmarina han progresado paralelamente y no es posible decir cuál de los dos ha ganado en el juego. Una vez más será el combatiente que por su adiestramiento, su moral y su audacia, hará inclinar la balanza.

*(“Bulletin d'Information de la Marine Nationale”,
N° 1, 25 de diciembre de 1956 al 5 de enero de 1957.)*

GRAN BRETAÑA

MARINA DE GUERRA DE LÍNEAS ATÓMICAS.

El Primer Lord del Mar, almirante de la Flota Earl Mountbatten de Burma, K.G., hizo algunas importantes declaraciones respecto a los modernos desarrollos navales en un discurso pronunciado en la comida anual de la Liga Naval, que tuvo lugar el 17 de enero.

Sobre el tema del movimiento del cadete naval, el Primer Lord del Mar dijo:

La marina se torna cada vez más técnica y el tiempo de adiestramiento de una categoría naval es dedicado cada vez más a temas técnicos. Este hecho da mayor importancia al adiestramiento del carácter en los primeros años formativos. El adiestramiento pre-Servicio Nacional del Cuerpo de Cadetes embarcados, dentro de lo que se refiere al desarrollo del carácter de un joven será, por lo tanto, de creciente valor para nosotros. Algunos de estos jóvenes se incorporarán a un servicio que diferirá grandemente del que ahora es familiar al cadete embarcado que está terminando su adiestramiento.

Estamos diseñando buques que llevan armas dirigidas para que gradualmente reemplacen a los que llevan armas ortodoxas, tales como los cañones. Nuestra primera unidad de pruebas de armas dirigidas, el “*Girdle Ness*”, ya se encuentra en el mar realizando ensayos con proyectiles dirigidos. Yo personalmente visité este buque en diciembre y quedé sumamente impresionado

por los adelantos alcanzados en el mismo, no solamente en nuestras armas dirigidas sino también en el bienestar de la dotación del buque.

Nuestro primer submarino de propulsión nuclear se encuentra en la mesa de dibujo y considero que, en realidad, hubiera podido encontrarse mucho más adelantado si no hubiera sido por la muy comprensible decisión tomada por el gobierno hace algunos años, de que las plantas de energía nuclear para proveer electricidad tenían prioridad sobre todo lo demás en esta actividad. Ahora estamos pensando en un nombre imaginativo y dramático para este buque revolucionario.

Al referirse a la flota operativa, el Primer Lord del Mar, dijo:

Por su naturaleza la Marina de Guerra está lista para moverse a cualquier parte del mundo con un aviso previo muy breve. Puede llevar consigo sus propios aeródromos flotantes, el portaaviones, y por lo tanto es en gran parte independiente de nuestras bases en ultramar que van disminuyendo. La flota también lleva consigo a sus propios soldados, la Real Infantería de Marina, que forma parte integrante de las tripulaciones no solamente de nuestros buques más grandes, sino también de los más pequeños en el golfo Pérsico y otras zonas semejantes. La Brigada de Comando de la Real Infantería de Marina puede incorporarse rápidamente en el Escuadrón de Guerra Anfibia y a los portaaviones no operativos.

La marina cuenta siempre con una fuerza combatiente muy compacta, móvil y económica en las guerras restringidas. Para la guerra global, que profunda y sinceramente esperamos no se producirá, pero que los servicios de la defensa tienen la obligación de estudiar, repito lo dicho por uno de nuestros más destacados representantes de la estrategia inter-fuerzas armadas: Lord Montgomery.

En una conferencia dada hace tres meses en la Royal United Service Institute, el mariscal de campo dijo: “Después del primer intercambio nuclear, “ nada de tamaño o valor apreciable se moverá sobre la tierra en aquellas “ zonas donde hayan explotado o estén explotando estas armas. Quizás tan “ solo en el mar sea posible el movimiento en superficie de cierta considera- “ ción. ¡De aquí la importancia del poder naval!” Terminó su discurso diciendo: “Cuanto más estudio este problema, tanto más llego a la conclusión “ de que el poder aéreo y el poder marítimo facilitarán el principal golpe “ ofensivo en una guerra nuclear ilimitada del futuro y su poder ofensivo debe “ y puede ser móvil”

El Primer Lord del Mar prosiguió citando al mariscal Zhukov quien, hace menos de un año, dijo durante el 20° Congreso del Partido Comunista:

En una futura guerra, la lucha en el mar tendrá una importancia inconmensurablemente superior a la de la última guerra.

Dio luego cifras sobre el poder submarino ruso. Recordó luego que el secretario parlamentario del Almirantazgo dijo en la Cámara que la marina soviética contaba con unos 475 submarinos en servicio y que el *Jane's Fighting Ships* manifiesta que se están construyendo cien. Alemania inició la última guerra con 57 submarinos, de los cuales 33 se encontraban en el mar antes de que se iniciara la guerra, y gradualmente lograron construir a razón de 150 por año durante la guerra.

Nuestro propósito fue el de traer la mayor parte de un millón de toneladas de víveres y materias primas por semana. Aun cuando esta cantidad fuera reducida grandemente en una guerra futura, todavía se necesitarían algunos cientos de miles de toneladas por semana para mantener la vida de la población superviviente. Sin fuerzas aliadas adecuadas que permitan el pasaje de los convoyes, nos hallaríamos frente al riesgo de morirnos de hambre, riesgo mayor que cualesquiera de aquellos que tuvimos que afrontar durante las dos guerras mundiales anteriores.

Indudablemente —dijo el Primer Lord del Mar— éste debe ser el motivo que indujo a Zhukov a decir: “en una futura guerra, la lucha en el mar tendrá una importancia inconmensurablemente superior a la de la última guerra”. Es indudable también que era esto lo que pensaba el mariscal de campo Montgomery cuando dijo: “En verdad bien puede ser que las marinas de guerra desempeñen un papel definitivo para salvarnos de un desastre total después de un intenso ataque sorpresivo”.

El almirante Mountbatten terminó diciendo que en la marina ellos admiraban y veneraban a Nelson, pero creían que si éste hubiera vivido hoy hubiera sido el oficial más previsor de todos. Los jóvenes que hoy se incorporaban a la Marina de Guerra lo hacían a un servicio con un verdadero futuro en la era de la línea atómica. Correspondía a la generación que surgía el seguir adelante con la antorcha.

(“*The Admiralty News Summary*”, N° 125, 1° de febrero de 1957.)

EL H.M.C.S. “BONAVENTURE”, SÍMBOLO DEL MODERNO PODERÍO NAVAL.

Durante la ceremonia celebrada en Belfast por la cual se incorporaba al servicio al portaaviones “*Bonaventure*”, Lord Hailsham, hasta entonces Primer Lord del Almirantazgo, manifestó que podía decir sin ambages, que no estaba lejano el día —quizás no demoraría ni siquiera siete años— en que el caza de base terrestre sería desplazado por el proyectil dirigido tierra-aire y en que el bombardero con base terrestre sería desplazado por el proyectil balístico.

El Vizconde Hailsham continuó:

Puede acontecer muy bien de que muchos de los futuros aviones de guerra con base en tierra carezcan de tripulaciones y que tampoco sean propulsados en la forma común. Pero dentro de lo que se puede prever, considero que el portaaviones desempeñará un papel vital, pudiendo constituir una parte indispensable para el mantenimiento de la paz y, llegado el caso, para el desarrollo de la guerra. El portaaviones no necesita de largas pistas como en tierra, que hace que sus dueños puedan verse envueltos en incidentes políticos. Puede trasladarse a cualquier parte del mundo adecuadamente rodeado por escoltas. Su dispositivo de frenado permitirá que aviones del más moderno diseño aterricen sobre su cubierta angulada; sus catapultas lanzarán a los aviones exclusivamente a chorro de diseños adecuados y del tipo más moderno, ya sean cazas, bombarderos o antisubmarinos; los helicópteros, por supuesto, podrán aterrizar y decolar de su cubierta con

toda facilidad, y cuando un portaaviones cualquiera ha sido reemplazado por otro más moderno, aquél puede seguir sirviendo para llevar ya sea ascensor para helicópteros, un Comando de la Real Infantería de Marina o cualquier formación militar del ejército, completa, con vehículos.

La operación de Suez ha constituido un tema de controversia; sin embargo, conviene destacar que los aviones de los portaaviones derrotaron a una fuerza con base terrestre con lo que, en la práctica, resultó escaso apoyo de la aviación terrestre aliada. Esto ilustró simplemente la movilidad y libertad de los aparatos de los portaaviones en relación con las inevitables limitaciones geográficas impuestas a la aviación con base en tierra.

A mi juicio, en el futuro, los portaaviones podrán emplearse, en una guerra limitada, en una amplia variedad de operaciones. En una guerra global ellos pueden facilitar el ataque y, en el presente, considero que será el tipo más probable de ataque para irrumpir en las defensas modernas. Con adecuadas unidades de apoyo ellos pueden facilitar la protección anti-submarina aun contra grandes flotas modernas de submarinos, que a veces sobrepasan de 400 embarcaciones. A decir verdad, creo que en cooperación con el portahelicópteros ellos constituirían el eslabón vital entre los dos continentes de América y Europa, a los cuales pertenecen nuestros dos países.

Finalmente dijo:

Ustedes en el Canadá están desarrollando una Marina de Guerra, una verdadera hermana de la nuestra en tradición, en adiestramiento y ahora en poder. Cuentan hoy con dos portaaviones. Dos portaaviones son dos veces mejor que uno. Tres son más de un tercio mejor que dos. Si ustedes logran mantener en actividad simultáneamente a sus dos portaaviones, como lo espero, ustedes aumentarían el poderío de su marina en mucho más de un buque, y harán una gran contribución a las fuerzas marítimas de la N.A.T.O., a la cual nuestros países miran, como todas las naciones del mundo occidental libre, como nuestro principal baluarte contra la guerra.

(*"The Admiralty News Summary", N° 125, febrero de 1957.*)

RECONOCIMIENTO AÉREO ANTÁRTICO.

El jefe de la expedición del Commonwealth a la Antártida, doctor Vivían Fuchs, ha realizado un "raid" de casi 400 kms. en el interior volando sobre territorio hasta ahora inexplorado del continente antártico, en su primer reconocimiento aéreo desde que llegó a esa base a bordo del "*Magga Dan*", hace una semana. El vuelo se efectuó con el avión *Otter* de la expedición y constituye un importante paso hacia el establecimiento de la ruta a ser seguida por la expedición cruzando el polo Sur, según informa el corresponsal de la B.B.C, a bordo del "*Magga Dan*".

El año pasado el doctor Fuchs voló 160 kilómetros en el interior de la Antártida entre la bahía de Vahsel y el polo. El vuelo de ahora, que se prolongó 4 horas, amplió su reconocimiento 220 kilómetros más hacia el polo. El aparato pilotado por el teniente Gordon Haslop, de la Real Fuerza Aérea Neocelandesa, contó con excelente visibilidad. Pasó al oeste del grupo de montañas Theron, avistadas durante el vuelo del año pasado, antes de llegar ante

un sistema montañoso más completo, cuyo extremo parece curvarse hacia el sudoeste directamente en la ruta polar. Las cimas más altas se calculan en 1.500 metros.

(Periodística.)

PRUEBAS NUCLEARES.

No obstante las protestas del gobierno japonés para que se suspendan los experimentos nucleares, el gobierno británico aparentemente no piensa desistir de sus propósitos de realizar la primera prueba con su arma de hidrógeno que tendrá lugar en la isla de Christmas, en el Pacífico, entre el 1° de marzo y el 1° de agosto. Con este objeto ha zarpado últimamente del puerto de Portsmouth el portaaviones "Warrior", buque insignia de la formación naval que participará en las pruebas.

(Periodística.)

LA BOMBA H.

El ministerio de Defensa anunció en la Cámara de los Comunes, que Gran Bretaña "casi había terminado el desarrollo de la primera bomba atómica de un megatón", o sea el equivalente de un millón de toneladas de TNT, es decir, que Gran Bretaña ya estaría en condiciones de proceder al ensayo de su primera bomba H que, según declaraciones anteriores, tendría lugar en el Pacífico en alguna fecha después del 1° de marzo. Agregó, asimismo, que se procede con la producción de armas nucleares y que la Real Fuerza Aérea tiene una existencia destacada. Al responder a una moción de censura de un miembro laborista, el ministro de Defensa se negó a revelar las disminuciones que harían en el presupuesto de defensa de la nación, manifestando que todo el equilibrio de la defensa había sido alterado por la bomba megatón.

(Periodística.)

LA AMENAZA SUBMARINA.

Al procederse a la botadura de la embarcación antisubmarina H.M.S. "Blackpool", el almirante Sir William Davis expresó que Gran Bretaña se veía expuesta a la formidable amenaza de más de 475 submarinos rusos y que era superior a la más crítica soportada durante la campaña submarina alemana en la última guerra, siendo indispensable contar con embarcaciones antisubmarinas, aviones y otros dispositivos en número adecuado para hacer frente a este peligro.

(Periodística.)

ADQUISICIÓN DE UN PORTAAVIONES POR LA ARGENTINA.

Según un portavoz del Almirantazgo, la armada argentina estaría en tratos con la de Gran Bretaña para la adquisición de un portaaviones, no agregándose nada más al respecto.

(Periodística.)

N . A . T . O .

EJERCICIO "GREEN EPOCH".

Unidades terrestres, marítimas y aéreas de la N.A.T.O. iniciaron, el 1° de febrero, el ejercicio denominado "Green Epoch", en el cual intervienen fuerzas terrestres y aéreas de Italia, bombarderos a retropropulsión de la Real Fuerza Aérea Británica y fuerzas aliadas submarinas y navales de ataque y apoyo en el Mediterráneo.

El almirante Robert T. Briscoe, U.S.N., comandante en jefe de las Fuerzas Aliadas de Europa Meridional, expresó que entre las unidades que intervienen se encuentran los portaaviones norteamericanos "Forrestal" y "Lake Champlain", el crucero de proyectiles dirigidos "Boston", el crucero "Salem" y el acorazado "Iowa".

(Periodística.)

NUEVO COMANDANTE EN JEFE.

El almirante británico Sir Guy Grantham ha sido designado comandante en jefe de las Fuerzas Aliadas en el Canal de la Mancha y sector Sur del Mar del Norte. El almirante Grantham es comandante en jefe de la "Home Fleet", y es ya tradición en la N.A.T.O. que el titular de dicho cargo lo sea también del mencionado comando internacional.

(Periodística.)

RUSIA

¿ESTABLECERÍA RUSIA UNA BASE DE SUBMARINOS EN LA ANTÁRTIDA?

Noticias procedentes de Canberra (Australia) expresan que los rusos, bajo el disfraz de realizar investigaciones científicas para el año geofísico, se dedican en realidad a estudios oceanográficos con el propósito de obtener datos para el establecimiento de una base en la Antártida, probablemente en Mirny, que se encuentra frente a Australia, y desde donde los soviéticos podrían dominar la costa australiana, el Atlántico y el Pacífico Sur. Las autoridades australianas se encuentran actualmente seriamente preocupadas, por cuanto fue la misma Australia la que invitó a Rusia a que se estableciera en Mirny para las exploraciones que

debían realizarse durante el año geofísico, pues teme que terminado dicho año Rusia no abandone el lugar de referencia, dada la importancia estratégica de la Antártida. Rusia, por otra parte, no reconoce el derecho de la ocupación australiana en la Antártida. Ante este dilema, se cree que se ha pedido a los Estados Unidos su posición ante el peligro de una ocupación permanente de parte de la Antártida por Rusia. Como sabemos, los Estados Unidos tampoco reconocen ninguna reclamación sobre dicho continente.

(Periodística.)

NAVE ATÓMICA.

Los soviéticos están construyendo un rompehielos atómico capaz de navegar por más de un año sin reaprovisionarse de combustible. Radio Moscú anunció que un astillero de Leningrado ha iniciado la construcción del buque, bautizado ya con el nombre de “*Lenin*”, el que se espera será botado en octubre próximo, al celebrarse un nuevo aniversario de la revolución rusa.

El rompehielos, de 16.000 toneladas, tendrá 134 metros de eslora y motores de 44.000 H.P., según se informó. El anuncio de Moscú indicó que el buque podrá navegar a 18 nudos en aguas tranquilas. Será impulsado por tres hélices, con el motor atómico cuidadosamente sellado y aislado del resto del buque. “Se ha inventado un sistema especial para proteger a la tripulación y a la maquinaria del buque contra los efectos dañinos de la radiación”, dijo la emisora.

(Periodística.)

NUEVA TENDENCIA POLITICA.

Durante la celebración del año nuevo en el Kremlin, entre los frenéticos aplausos de los grandes jefes del Partido Comunista, militares, intelectuales soviéticos y miembros de la administración, el secretario del Partido Comunista, Nikita Khrushchev, en uno de sus golpes teatrales, anunció que “cuando se trata de luchar contra imperialistas, todos somos stalinistas”.

Esta declaración proviene del mismo Khrushchev, que en febrero del año próximo pasado condenó tan severamente los “errores” de Stalin que se llegó hasta querer borrar todo aquello que recordara al mismo.

Con esta declaración se confirman las declaraciones de Tito al manifestar, con motivo de los acontecimientos de Hungría, que el stalinismo está resurgiendo y que la doctrina de la “línea dura”

de Molotov, Kaganovitch y Sualov, habría triunfado en la última sesión plenaria del Comité Central.

(Periodística.)

BASES EN LA ANTARTIDA.

La Unión Soviética contaría actualmente con tres bases en la Antártida: la de Mirny, a unas 800 millas al este de Mawson, la base antártica australiana; la de Sovietskaya, cuartel de invierno, a unas 400 millas del Polo Sur, y la de Vostock, a unas 800 millas también del Polo Sur.

(Periodística.)

VENEZUELA

COMPRA DE AVIONES.

Noticias procedentes de Londres informan que Venezuela ha adquirido bombarderos medianos a reacción y piezas de repuestos, por valor de 10 millones de dólares, a la English Electric Co., la que ya habría iniciado la construcción de los aparatos.

(Periodística.)

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.

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

VOLÚMENES EN EXISTENCIA

(LOS DEMÁS VOLÚMENES ESTÁN AGOTADOS)

- 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 DISTRIBUCION GRATUITA

- Espora*. Ratto sin cargo

Los libros en venta deben ser retirados de la Oficina del Boletín,
por los interesados o por persona autorizada por éstos.



VÍCTOR FILOGRASSO

Capitán de Fragata

Falleció el 12 de enero de 1957



JUAN P. M. IRIGOIN

Guardiamarina

Falleció el 14 de enero de 1957



ANTONIO B. RIBEYROLLES

Capitán de Corbeta

Falleció el 25 de enero de 1957



JUAN BOTTARO

Capitán de Fragata

Falleció el 28 de enero de 1957

Asuntos Internos

ASAMBLEA ORDINARIA.

Se informa a los señores asociados del Centro Naval que, de conformidad con lo establecido en los artículos 41 y 52 del Estatuto social, en el mes de abril próximo deberán renovarse parcialmente la Comisión Directiva y la Comisión Revisora de Cuentas. Los cargos que deberán cubrirse son los siguientes:

- 1 Presidente
- 1 Vicepresidente 1°
- 1 Tesorero
- 10 Vocales titulares
- 6 Vocales suplentes
- 1 Revisor de Cuentas titular
- 2 Revisores de Cuentas suplentes.

Miembros que cesan en sus funciones:

Presidente:

Contraalmirante Adolfo B. Estévez

Vicepresidente 1°:

Contraalmirante Arturo H. Rial

Tesorero:

Capitán de Navío Contador José S. Cárdenas

Vocales titulares:

Capitán de Fragata Luciano C. Pessacq
Capitán de Fragata Auditor Enrique R. Burzio
Capitán de Navío (T) Miguel R. Pérez Farías
Capitán de Navío Méd. Carlos A. E. Sáenz Castex
Capitán de Corb. Ing. Nav. Domingo Torres Posse
Capitán de Navío I. M. Rubén A. Ramírez Mitchell
Capitán de Navío (T) Roberto Latino Córdoba
Capitán de Navío (T) Italo Luciani
Capitán de Corbeta (T) Omar R. Pagani
Capitán de Fragata Rodolfo Elizalde Pietranera

Revisor de Cuentas titular:

Capitán de Corbeta Contador Luis G. Causone

Al efecto, se deberá confeccionar una lista de candidatos que, además de los nombres que reemplazarán a los “Miembros que cesan en sus funciones”, deberá contener los nombres de 6 candidatos para Vocales suplentes y 2 candidatos para Revisores de Cuentas suplentes. Esta lista, propiciada con la firma de 50 socios como mínimo con derecho a voto (una año de antigüedad), deberá ser remitida a la Presidencia del Centro Naval antes del 1° de marzo próximo, con el consentimiento de los candidatos para integrarla y el nombre del socio Apoderado de la misma (artículos 87 y 88 del Estatuto).

Miembros que continúan en sus funciones:

Vicepresidente 2°:

Capitán de Navío Renato V. J. Ares

Protesorero:

Capitán de Corbeta Contador 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 Musís Blanca

Capitán de Fragata Alfredo O. Sánchez Púppulo

Capitán de Fragata Constantino Fraguio

Capitán de Navío Guillermo Rawson

Revisor de Cuentas titular:

Capitán de Fragata Jorge de Tommaso

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de corbeta médico José Agustín Nores; teniente de navío Eduardo Félix Rouquaud; teniente de navío médico Ciriaco Pedro Angulo; teniente de navío aerotécnico Alberto Bello; teniente de fragata dentista Faustino Pedro González; teniente de corbeta I. M. Argimiro Luis Fernández; teniente de corbeta farmacéutico Adalberto Fernández; teniente de corbeta farmacéutico Alfredo J. Peretti; guardiamarina Cecilio Preston S. Southall y guardiamarina contador Jorge Almirón.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Ingenieros Luis María Lascano y Emilio Guiñar Lenhardtson.

REINGRESOS.

Capitán de corbeta Mariano Alvarado; teniente de fragata contador Ivés Raúl Dodero y teniente de corbeta (RA) Jorge Raúl Paoli.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS.

Por fallecimiento: Dr. Pedro Mohorade, capitán de fragata Víctor Filograsso, capitán de fragata Juan Bottaro y señor Carlos R. Ribero.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: Teniente de corbeta Juan Pedro M. Irigoín y capitán de corbeta médico Antonio R. Ribeyrolles.

Por renuncia: Teniente de corbeta (RE) Raúl Eduardo Segarra.

Separación como socio (Art. 29, inc. 2°): Contraalmirante (RA) Guillermo D. Plater.

Separación como socios, Art. 29, inc. 1°: Capitán de corbeta Juan Miguel Biset y señor Juan Carlos Haristoy.

Art. 29, inc. 4° y 5°: Guardiamarina contador Héctor M. Ala.

Por no dar cumplimiento a lo estatuido en el Art. 13, inc. 2°: Ex-guardiamarina Hermete Luis Marangoni.

RENUNCIA DEL DELEGADO PERMANENTE ANTE LA FEDERACIÓN ARGENTINA DE ESGRIMA.

Se acepta la renuncia del consocio capitán de navío (T) Juan A. González, ante la institución de referencia.

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

Uso de instalaciones y servicios del Centro Naval

Buenos Aires, febrero de 1957.

Señor consocio:

A pedido de un grupo de asociados del Centro Naval se recuerda los siguientes derechos y obligaciones que los señores socios tienen establecidos en el Estatuto y Reglamento de Servicio Interno y que la Comisión Directiva hará respetar con vigor:

- 1º El uso de las instalaciones y servicios del Centro Naval es derecho exclusivo de los señores socios.
- 2º Los familiares del socio con derecho al "carnet familiar": *a)* padres, *b)* esposa, *c)* hijas y hermanas mayores de 15 años, *d)* hijos y hermanos mayores de 18 años, tienen libre acceso al local central los domingos y feriados y al local del Tigre todos los días.
- 3º Las personas invitadas o citadas por un socio deberán esperar en el "hall" de entrada hasta la concurrencia del socio, y en caso de que esté ausente, podrán permanecer hasta su llegada en el mismo "hall" o en el saloncito del 4º piso.

Con tal motivo, salúdole con atenta consideración.

(Fdo.): **ADOLFO B. ESTEVEZ**
Contraalmirante
PRESIDENTE

(Fdo): **JUAN CARLOS BOSCHETTI**
Capitán de Corbeta
SECRETARIO

SALVANDO OMISIÓN

A pedido del autor del artículo "Reflexiones", capitán de navío (R. E.) Emilio L. Díaz, aparecido en el número anterior del "Boletín", se deja constancia que al final del mismo debe decir: *Correa 2035, Capital Federal, Octubre 25 de 1956.*

Sociedad Militar "SEGURO DE VIDA"

Institución Mutualista

A pedido del señor Presidente de la Institución del epígrafe y para conocimiento de los señores consocios del Centro Naval, se transcribe a continuación la nómina de los oficiales superiores y jefes que integran su actual Directorio, que resultaron electos en la Asamblea Ordinaria de Delegados de dicha Sociedad, con fecha 15 de febrero último.

DIRECTORIO

PRESIDENTE	<i>General de división don Horacio Crespo</i>
VICEPRESIDENTE	<i>Vicealmirante don Osvaldo Repetto</i>
DIRECTORES	<i>Brigadier don Juan B. Otheguy</i>
TITULARES	<i>Coronel don Enrique I. Rottjer</i> <i>Coronel don José B. Tabanera</i> <i>Comodoro don César Padilla</i> <i>Vicecomodoro don Alberto González Albarracín</i> <i>Teniente coronel don Raúl A. Rojo</i>
SUPLENTES	<i>Coronel don Alberto Paz</i> <i>Coronel don Raúl Chichizola</i> <i>Coronel don Julio S. Guzmán</i> <i>Teniente coronel don Carlos A. Alonso</i> <i>Teniente coronel don Raúl E. Chacón Dorr</i> <i>Capitán de fragata don Miguel A. Acevedo</i>
SÍNDICOS	<i>Mayor de Intendencia don Domingo Cigorraga</i>
TITULARES	<i>Mayor de Intend. don Hernán Rivero Olazábal</i>
SUPLENTES	<i>Coronel de Intend. don Ramón Blanco Lores</i> <i>Cap. de Navío Contador don José S. Cárdenas</i>

DEVOLUCION DE ARMAMENTO

Por disposición del Señor Juez de Instrucción N° 2 de la Marina de Guerra en la Capital Federal, Capitán de Fragata I. M. (R.A.) Don Noé Edmundo Gramajo, el personal de la Marina de Guerra que tenga en su poder armamento retirado el día 25 de septiembre de 1955, o subsiguientes, del A. R. A. "B. D. T. N° 6", deberá devolverlo dentro de los treinta días a contar de la fecha de la presente publicación a dicho Juez de Instrucción, haciendo referencia al sumario N° 50/956 P. JI. 2, que instruye.



BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

BUENOS AIRES

Vol. LXXIV

MARZO-ABRIL 1957

Núm. 633

SUMARIO

<i>Brown en el Pacífico. — Fagnilli Fuentes ..</i>	717
<i>Desacuerdo en las comisiones de límites. Incremento de nuestra escuadra. Preparación militar. Actividades políticas. Renovación del personal naval. Importancia creciente de las promociones anuales de la Escuela Naval. — Martin</i>	741
<i>Discurso del Almirante Eleazar Videla en la Academia Nacional de la Historia, en homenaje al Almirante Brown</i>	759
<i>Palabras del Dr. Juan O'Farrell en la Recoleta, en homenaje al Almirante Brown ...</i>	767
<i>Aspectos de la movilización industrial. — Gras</i>	769
<i>Notas profesionales</i>	779
<i>Necrología</i>	811
<i>Asuntos internos</i>	817

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 7,30 a 18.
- ENFERMERÍA:** Lunes a viernes, de 8 a 18.
- PEDICURO:** Viernes, de 18 a 20.
- 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:** Lunes a viernes, de 18 a 20.
- SASTRERÍA: Local social:** Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 16 a 20; sábados, de 8 a 12.
Centro Naval - Alojamiento: Lunes a viernes, de 8 a 12 y de 15 a 19; sábados, 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 13,30 a 20 (pedir hora).
- 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.

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

DIRECTOR:
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 545.718

MARZO - ABRIL 1957



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>	Renato V. J. Ares
Secretario	<i>Capitán de Corbeta</i>	Juan Carlos Boschetti
Tesorero	<i>Cap. de Navío Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Cap. de Corbeta Cont.</i>	Fernando Esquivel
Vocales titulares	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
	<i>Cap. de Fragata Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Navío I. M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
	<i>Capitán de Fragata I. M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermín López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calejari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Musís Blanca
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo
Vocales suplentes	<i>Capitán de Navío</i>	Constantino Fraguio
	<i>Capitán de Corb. (T)</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	Omar R. Pagani
		Rodolfo Elizalde Pietranera
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Oscar D. Danglede
	<i>Cap. de Fragata (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Gonzalo Bustamante
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi

Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Cap. de Corb. Contador</i>	Luis G. Causone
	<i>Capitán de Fragata</i>	Jorge de Tommaso
Suplentes	<i>Cap. de Corbeta Dentista</i>	Eduardo R. Calero
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

SUMARIO

BROWN EN EL PACÍFICO	717
<i>Por Gabriel Fagnilli Fuentes.</i>	
DESACUERDOS EN LAS COMISIONES DE LÍMITES. INCREMENTO DE NUESTRA ESCUADRA. PREPARACIÓN MILITAR. ACTIVIDADES POLÍTICAS. RENOVACIÓN DEL PERSONAL NAVAL. IMPORTANCIA CRECIENTE DE LAS PROMOCIONES ANUALES DE LA ESCUELA NAVAL.....	741
<i>Por el Almirante Juan A. Martin.</i>	
DISCURSO DEL ALMIRANTE ELEAZAR VIDELA, presidente de la Comisión Nacional de Homenaje al Alte. Brown, pronunciado en la Academia Nacional de la Historia.....	759
PALABRAS DEL DR. JUAN O'FARRELL, presidente de la Comisión Argentino-Irlandesa de Homenaje al Alte. Brown, en la Recoleta	767
ASPECTOS DE LA MOVILIZACIÓN INDUSTRIAL.....	769
<i>Por el Ingeniero Militar G. Gras.</i>	
NOTAS PROFESIONALES.....	779
NECROLOGÍA	811
ASUNTOS INTERNOS	817

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

SUBCOMISIONES

Interior:

Presidente	<i>Ca/pitán de Navío</i>	Renato V. J. Ares
Vocales	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Miguel R. Pérez Farías
	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Roberto Latino Córdoba
	<i>Cap. de Corb. Ing. Nav.</i>	Domingo Torres Posse
	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani

Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Luciano C. Pessacq
Vocales	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Carlos A. E. Sáenz Castex
	<i>Capitán de Frag. Auditor</i>	Enrique R. Burzio
	<i>Capitán de Navío</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio

Hacienda:

Presidente	<i>Cap. de Navío Contador.</i>	José S. Cárdenas
Vocal	<i>Cap. de Corb. Contador.</i>	Fernando Esquivel

Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos MUSÍS Blanca
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Constantino Fraguio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen

Proyectos y Construcciones:

Presidente	<i>Capitán de Navío (T)</i>	Italo Luciani
Vocales	<i>Capitán de Corbeta (T)</i>	Omar R. Pagani
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría

Delegación Puerto Belgrano:

Presidente	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Rubén A. Ramírez Mitchell
Vocales	<i>Capitán de Fragata I. M.</i>	Oscar Luis Lava
	<i>Capitán de Fragata</i>	César Goría
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fermin López
	<i>Capitán de Fragata</i>	Roberto J. Calegari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alfredo O. Sánchez Púppulo
	<i>Capitán de Navío</i>	Guillermo Rawson
	<i>Capitán de Fragata</i>	Rodolfo Elizalde Pietranera
	<i>Capitán de Fragata (T)</i>	Jorge A. Marguery
	<i>Capitán de Fragata</i>	Carlos Gozzi

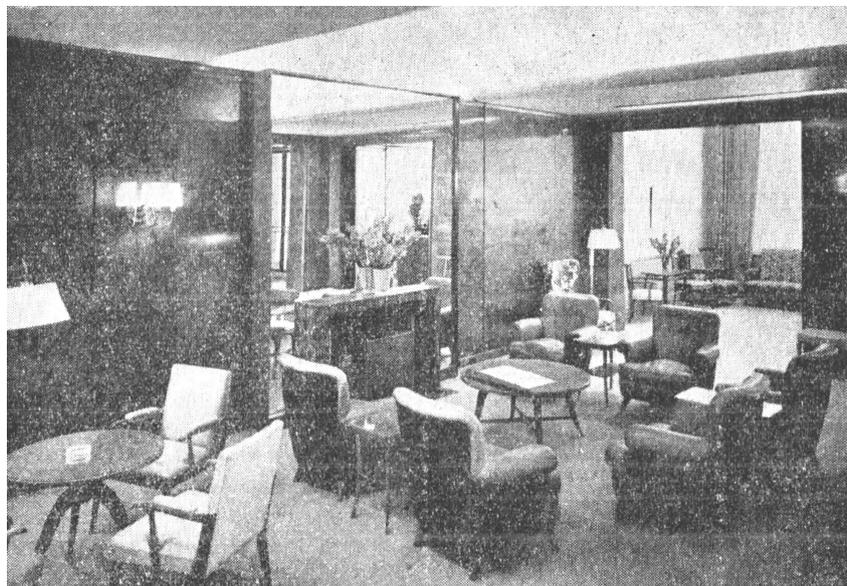
Delegación Tigre:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo Bluthgen
Vocales	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Julio R. Mendilaharzu
	<i>Teniente de Corbeta</i>	Oswaldo Unger

Delegación Mar del Plata:

Presidente	<i>Capitán de Fragata</i>	César Poch
------------	---------------------------	------------

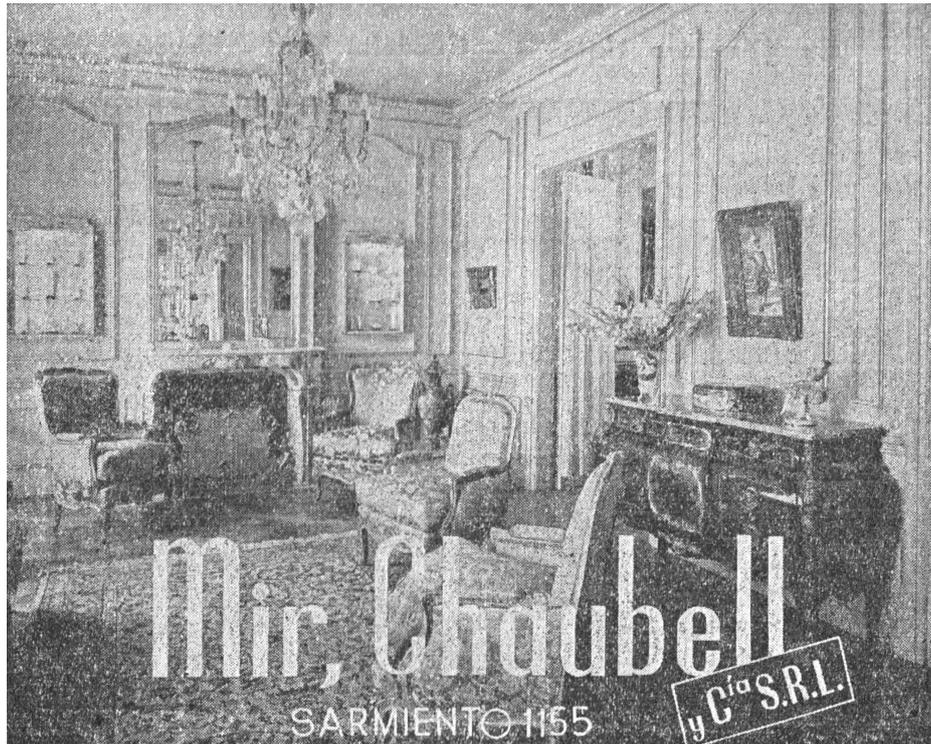
“Centro Naval - Alojamiento”
(Ex “Shelton Hotel”) - Córdoba 350 - Capital



Vista del living



Un dormitorio



CENTRO NAVAL

HORARIO DE CONTADURIA

Lunes a Viernes: de 14.30 a 18.30 hs.

Sábados: de 10 a 12 horas

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.

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXIV

Marzo-Abril 1957

Núm.633

Brown en el Pacífico(*)

Por Gabriel Fagnilli Fuentes, historiador y publicista chileno

**PALABRAS DE PRESENTACIÓN DEL DISERTANTE, PRONUNCIADAS
POR EL SECRETARIO GENERAL DE LA COMISIÓN NACIONAL DE
HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN, CAPITAN DE NAVÍO CONTADOR
HUMBERTO F. BURZIO**

La presencia del señor embajador de la República de Chile, doctor Fernando Aldunate Errázuriz, honra la casa de los marinos argentinos, prestigia este acto organizado por la Comisión Nacional de Homenaje al almirante Guillermo Brown y contribuye a simbolizar con su alta investidura, la histórica amistad de los dos pueblos andinos, que tienen en el orador de esta tarde, el escritor, historiador y publicista don Gabriel Fagnilli Fuentes, a uno de sus más entusiastas propulsores.

Radicado desde hace más de veinte años en nuestra patria, se ha identificado con ella luego de su matrimonio con una gentil dama argentina, que abnegadamente lo acompaña y alienta en sus tareas que tienen por norte ese elevado ideal.

La Comisión Nacional de Homenaje al almirante Guillermo Brown ha juzgado, que la concurrencia de un historiador chileno para disertar sobre la eminente figura de nuestro primer almirante era necesaria, y encontró la persona indicada en el señor Fagnilli Fuentes, que tiene acreditados y merecidos títulos de com-

(*) Disertación realizada en el Centro Naval, el 19 de marzo de 1957, como parte del programa oficial de homenaje en el primer centenario de la muerte del Almirante Guillermo Brown.

petencia para que la disertación sea garantía de seriedad y verdad histórica.

Miembro de numerosas instituciones americanas de cultura e investigación histórica, destaco el de académico correspondiente en Chile de la Academia Nacional de la Historia, para señalar que esta docta corporación ya ha reconocido sus indudables dotes de historiador.

Más de cinco lustros consagrados a la tarea de investigación del pasado americano en bibliotecas y repositorios documentales y su divulgación en libros, diarios, revistas, tribunas y radios, han impreso un sello inconfundible a su personalidad, sello que como los antiguos blasones debería tener un mote, que no podría ser otro que el de: trabajo y deber, consigna de una vida.

Su obra es por excelencia chileno argentina. Sus numerosos títulos así la certifican y es resultado de una vocación auténtica, de irresistible impulso americano.

La vida de relación espiritual de los dos países ha rubricado en el transcurso de más de un siglo un tratado que no necesita de cláusulas de obligaciones recíprocas, por la razón de haber sido siempre franca y caballeresca. La comunidad de ideales, sentimientos, idioma, religión y raza los ha acercado desde el inicio a la vida independiente, sin hacerles perder sus características nacionales, no obstante esas afinidades, resultantes de una lucha común que los lleva a igual destino.

La obra de nuestro distinguido disertante es continuación de aquella vida de relación espiritual en el campo de la historia, fraternalmente compartida. La amistad de Mitre con Vicuña Mackenna y Barros Arana, la de Sarmiento con Montt y Lastarria y la de otros proscriptos argentinos que fijaron su residencia en la hermosa tierra de Arauco durante la tiranía de Rosas, fue seguida en las postrimerías del siglo pasado y comienzos del presente por el eminente polígrafo chileno José T. Medina, que su inmensa obra historiográfica lo ha hecho ciudadano de América. Este incansable trabajador de la cultura, expatriado voluntariamente por razones políticas, encontró en nuestro suelo generosa hospitalidad, conquistando una legión de amigos argentinos, Mitre, Quesada, Peña, Fregeiro, Lafone Quevedo, el perito Moreno y otros, que en común nos legaron esa magnífica resurrección del pasado americano, senda que las generaciones de hoy la siguen en la medida de sus fuerzas, como el caso de Fagnilli Fuentes, que desde hace tanto tiempo no omite esfuerzos y sacrificios para el mayor entendimiento y difusión de la historia de los dos pueblos.

Es defensor ardiente de esa tradición, nacida cuando la emancipación se gestaba con O'Higgins y San Martín, que fue seguida en la hora incierta de la organización constitucional de las patrias andinas, continuada después en la vinculación intelectual de sus grandes figuras y que quedó afirmada en el "Abrazo del Estrecho" de Roca y Errázuriz.

Los argentinos no olvidan el sentimiento de gratitud que tienen con Chile por la acogida fraterna que durante la tiranía rosista hicieron a sus más luminosas inteligencias, al verse éstas en la dura necesidad de expatriarse. Mitre, Sarmiento, Vicente F. López, Alberdi y otros dejaron en tierra chilena la marca de su genio para beneficio del país que tan generosamente les daba asilo, editando libros, escribiendo en los periódicos y ejerciendo la docencia. Sarmiento publicaba en Santiago de Chile, en 1845, su "Civilización y Barbarie" y Alberdi redactaba sus famosas "Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina", que remitiera a Urquiza desde Valparaíso, en mayo de 1852.

Asimismo, está en nuestro recuerdo que fue Chile, la primera de las tres repúblicas libertadas que dispuso la erección de una estatua a San Martín, a iniciativa de Benjamín Vicuña Mackenna, como también las generosas palabras del amigo de Sarmiento, don Victoriano Lastarria, cuando afirmaba: "La gloria de tres repúblicas americanas está simbolizada en el nombre ilustre de San Martín. Hubo un tiempo en que argentinos, chilenos y peruanos pronunciaban su nombre como una gran esperanza, como un gran consuelo, como un porvenir de vida, de luz y de gloria. Hoy lo aclamamos nosotros como la realización de todos esos bienes, como un recuerdo sagrado de nuestras glorias, como un emblema de nuestra independencia".

La obra de Fagnilli Fuentes tiene la base de esos nobles antecedentes. Los títulos que enumeramos así la comprueban: Los granaderos de la libertad, El regimiento inmortal, Diccionario histórico Sanmartiniano, Efemérides del Libertador, Banderas de América, Escudos e himnos de América, Historia de las capitales de América e Historia de los caminos de América. Pero existe una faceta grata a los marinos, que los toca muy de cerca, en la obra de este amigo tan cordial, divulgada en folletos y en conferencias y que da cuenta esta relación: Marinos argentinos en la ruta de la Antártida, Chilenos y argentinos en el mar, Historia de la Antártida argentina, Pequeña historia de las Malvinas e Historia de los ríos y lagos argentinos, desfilando en este último, los nombres de Descali, Piedrabuena, Moyano, Obligado, O'Connor, Albarracín

y otros pioneros de las exploraciones marítimas, fluviales y lacustres.

Pero Fagnilli Fuentes por su cuenta, justo es reconocerlo en este año centenario de la muerte del glorioso Almirante del Plata, se había anticipado al homenaje, radialmente, entre 1953 y 1954, con los temas de: Combate de San Nicolás, Combate de Juncal, de Montevideo, de Martín García, de Los Pozos, La primera escuadra y Bouchard y La Argentina, serie de conferencias que repitiera por radio de la provincia de Buenos Aires en 1956, en el espacio del ministerio de Educación, titulado “Calendario Escolar”.

Esta obra de divulgación mirando el mar y a los ríos, lo ha hecho acreedor al título que ya le damos de “Amigo de la marina”, dejando por lo tanto aquí de ser huésped, ya que nadie lo es en su propia casa.

Nos hablará hoy sobre “Brown en el Pacífico”, de ese viaje en corso de las naves de Buenos Aires, que agigantándose en su porte luego del triunfo de Montevideo, consideraban estrecho el palenque del Río de la Plata para sus luchas y se internaron resueltas, montando el cabo de Hornos en el inmenso mar de Balboa, al mando de su intrépido almirante. La acción de Guayaquil puso a prueba el reconocido valor y el temple moral de ese extraordinario conductor naval, episodio que luego de una larga centuria corre peligro de transformarse en leyenda, tan romancesca y legendaria parece la hazaña.

Señor Fagnilli Fuentes: en nombre de la Comisión Nacional de Homenaje al almirante Guillermo Brown, os invito a ocupar la tribuna.

* * *

CONFERENCIA DEL SR. FAGNILLI FUENTES

Esta actitud de un hombre de Chile, inclinado el espíritu para rendir en misión de sus hermanos, un homenaje al almirante don Guillermo Brown, es natural y la única adecuada y digna.

Hay razón hermosa y grande que la justifica, y cabe, si bien muy estrechada, ¡en una bella palabra: ¡ GRATITUD!...

La Patria Vieja chilena, aquella que tuvimos entre los años 1810 a 1814, nos enseñó a gustar la bendita libertad. Para nuestro infortunio, todo lo perdimos en la jornada de amarguras y heroísmos de Rancagua. Erramos entonces sin Patria por la tierra argentina : por esta tierra y esta ciudad vuestra, añorando a Chile.

Y Brown... Guillermo Brown: jefe glorioso de la Armada

Argentina, hijo de Irlanda, —dulce cuna de libertadores que nos dio de su sangre y de su rostro para la forja de un Bernardo O'Higgins—, nos prometió fraterno su ayuda y llevarnos en su navío al encuentro de ese bien perdido.

¿Cómo íbamos a faltar en esta hora evocativa del primer centenario de su muerte, para proclamar la inmensa gratitud chilena?...

A la sombra de tan sagrado deber y con vuestra noble cordialidad, recordaré el crucero de corso del Adelantado de la reconquista de mi patria, y su larga bordada entre el Cabo de Hornos y el puerto de Buenaventura en Colombia. Con vuestra venia... Señoras y señores...:

* * *

El nombre del ilustre Almirante entró en la historia de Chile, unido a nuestra gente en desventura, en el recuento de un triste y trágico acontecer de los postreros días del mes de noviembre de 1814: el duelo entre el coronel Luis Carrera y el brigadier Juan Mackenna —irlandés al servicio de mi patria— de fatales consecuencias para éste último.

De las declaraciones de varios testigos —informa el historiador Barros Arana— surge que el brigadier Mackenna al montar a caballo para dirigirse al lugar de la cita de honor, expresó a sus amigos, para justificar ese paseo nocturno, que: “debía ver indeciblemente esa noche a su compatriota don Guillermo Brown, ilustre irlandés comandante de la escuadra de Buenos Aires y residente en una quinta en los extramuros de esa ciudad...”.

Ya en la calle se le unió su padrino el capitán chileno Pablo Vargas y juntos llegaron a la quinta Mackinley, en los Bajos de la Residencia, donde aguardaba Carrera con el capitán Tomás Taylor y el cirujano inglés Carlos Handford. La amistad de Brown y Mackenna está plenamente documentada en las numerosas páginas del célebre proceso: el marino —héroe ya por sus hazañas en Martín García y el Buceo—, no sólo concurrió a las modestas exequias realizadas en la Iglesia de Santo Domingo, para darle el último adiós a su querido compatriota, sino que debió además informar por escrito, ante la comisión investigadora presidida por el coronel Alvarez Thomas, concretando en un corto relato cuanto sabía, “aduciendo que su falta de conocimiento de la lengua castellana no le permitía extenderse más...”.

A la evidente amistad con el infortunado brigadier Mackenna, es necesario agregar la del capitán Vargas, quien un año más tarde habría de acompañarle en el puente de la fragata “*Hércules*”, en

el crucero por el Pacífico. Poco a poco la mayoría de los chilenos de distinción, presididos por O'Higgins, se contaban entre los mejores camaradas del acriollado y cordial irlandés.

En el correr de los días y los meses, iba ahondándose el sufrimiento por este vivir en ausencia obligada de la patria. Los hombres se daban a ensoñar con el milagro que les permitiera el retorno al valle apretado, por una montaña blanca y un mar azulado...

José Miguel Carrera concibió entonces su proyecto de invadir a Chile y recuperarlo para los hijos de la tierra.

Bernardo O'Higgins formó también el suyo, tras el mismo objeto.

Fray Camilo Henríquez —primer director del primer periódico chileno— escribía ahora en “La Gaceta”, exaltando la belleza sin par de la vida en libertad y al amparo de la democracia.

Entre tanto otro chileno, el presbítero Julián Uribe, vocal de la última Junta de Gobierno, no se avenía con ninguna espera. Chile andaba en él arañando a cada instante su pensamiento, destrozando las migajas de tranquilidad. Su condición sacerdotal le impedía maldecir contra el destino. “Ora et labora”, era su lema.

Oraba por los que sufrían en la patria... Oraba por su propio hermano confinado en la Isla de Juan Fernández... Oraba por todos los emigrados... ¡Y laboraba sin descanso para dar vida al más descabellado proyecto!...

Un día de mayo de 1815, reunió a un gran número de compatriotas y les enseñó su nuevo credo:

—Iremos a Chile por la ruta del mar, les dijo gozoso.

—Llevaremos armas para formar un ejército. Desembarcaremos en Talcahuano o en Valparaíso, y con nuestra fe por lábaro, marcharemos, Dios mediante, a la Capital a expulsar al opresor... y volveremos a ser libres y felices ... muy felices ... hijos míos ...

¡Y su proyecto, que no pasaba de una locura imposible, fue transformándose en una locura realizable!...

Afanoso iba y venía por las calles de Buenos Aires. Hablaba con los ilustres cabildantes ... cruzaba la plaza de la Victoria y la Mayor y entraba al Fuerte para entrevistar a las autoridades gubernativas... Se le veía con los comerciantes ingleses y norteamericanos, en largas tratativas... y muy a menudo concurría a la quinta del comodoro Brown, en compañía de los capitanes Vargas y Ramón Freyre.

¿Lo tentaba?...

Más que todo eso; trataba de ganarle el ánimo.

Brown era el vencedor de los realistas en el Río de la Plata...

¡Brown —clamaba el presbítero— está destinado a ceñir el lauro del vencedor de los realistas en las aguas del Pacífico!...

A Brown le gustaba esta porfía... y le gustaba mucho más la aventura maravillosa que entreveía en las costas de Chile, y prometió su ayuda a la causa de los chilenos.

A mediados de junio de 1815, el Director Supremo, coronel Alvarez Thomas, había aceptado la sugestión de enviar una escuadrilla al Pacífico para interrumpir el comercio y levantar el espíritu de insurrección. Cinco navios artillados saldrían a cumplir la delicada y peligrosa misión, a las órdenes del comodoro Guillermo Brown.

Sin embargo, algo se interpuso, algo imprevisto paralizó el apresto, “con gran disgusto de los emigrados chilenos”, anota Brown en sus “Memorias”.

Tan ruda contingencia, tanto disgusto, no logró hacer mella en la terca voluntad del empeinado presbítero visionario. Fue en cambio un poderoso acicate, y se puso de inmediato a coleccionar entre sus connacionales, monedas de oro y plata hasta reunir la suma precisa para cancelar a los armadores norteamericanos, el importe de una goleta anclada en el Riachuelo, que lucía en su costado el nombre de “*Constitución*”...

De verla cada día acreció su anhelo. Con los ojos prendidos al casco o tendidos sobre sus palos, le parecía estar más cerca de Chile. Hasta la brisa que se enredaba en las velas recogidas y caía acariciándole el rostro, le hablaba de Chile.

¡ Ora et labora!...

Oró sobre su cubierta para dar gracias al buen Dios...

Laboró con tanto fervor y empeño que consiguió, por fin, la autorización del Director Supremo para irse mar afuera a navegar en corso...

—¿Solo?...

—No... El presbítero era hombre exaltado en el proyecto, pero de toda serenidad ante el peligro: el corso significaba un enorme peligro. Brown le había prometido su ayuda... Fue en busca de Brown y lo comprometió para comandar la jornada decisiva.

La voz corrió por las calles de la Gran Aldea:

—¡Los chilenos se van de corso!...

—¡Y nuestro Brown con ellos!...

—Testarudo el clérigo... salió con la suya...

¡Ora et labora!, modulaba el viento de la tarde.

En las “Memorias” de Brown está el mejor testimonio de cuanto informo:

—“Estos patriotas —señala— que habían comprado una hermosa goleta americana, poniéndola a las órdenes del capitán “Oliver Russell, acudieron en busca de ayuda al comodoro Brown, quien con su “*Hércules*” recién preparada y forrada en cobre nuevamente en La Ensenada, estaba sin duda muy indicado para ese Servicio; y deseando Brown ayudar cuánto pudiera a la causa de la independencia en general, pidió al gobierno que le prestara el bergantín “*Trinidad*”, ofreciendo sus servicios en favor de Chile...”

—¿Habéis oído con claridad?...

¡El comodoro don Guillermo Brown, ganado por nuestra tristeza y conmovido por nuestras angustias de expatriados!...

¡El comodoro don Guillermo Brown se acababa de unir con lazos muy fuertes a la historia de la independencia y libertad de Chile!...

¡Era como si la Argentina nos facilitara su héroe naval, para enfrentar la muerte!...

¡Bravo irlandés, todo bruñido en el espíritu de Mayo!... ¡Hoy más que ayer interpretamos tu gesto y bendecimos tu nombre!...

* * *

En la segunda quincena de agosto, tres navios —la “*Hércules*”, “*Trinidad*” y la goleta “*Uribe*”, nombre que lucía ahora la “*Constitución*”— llenaban sus bodegas de pertrechos y sus cubiertas de cañones.

Escasa parecía aún esta fuerza al presbítero, y se dió maña para obtener el concurso del capitán Hipólito Bouchard con su bergantín “*Halcón*”.

¿Y las tripulaciones?...

Es verdad; faltaba tripular los cuatro corsarios con gente marinera y soldados de desembarco. La goleta “*Uribe*” contaba para el caso a los chilenos emigrados y cubrió su capacidad en exceso con más de un centenar de ellos, ansiosos de regresar.

En el “*Halcón*”, fuera de su tripulación, iba una fuerza militar de los Dragones de Chile —aquellos salvados del desastre de Rancagua— a las órdenes del capitán Freyre.

La “*Hércules*” llevaba doscientos tripulantes, y la “*Trinidad*” ciento treinta. En cada una de ellas revistaban varios chilenos, a más de los capitanes Nicolás García y Pablo Vargas.

El 15 de setiembre el comodoro levó anclas rumbo a La Colonia primero y a Montevideo después, desde donde iniciaría la derrota austral. Vale al recuerdo señalar que a último momento el gobierno trató de impedir la partida de Brown, dando el mando general del crucero a su hermano Miguel, capitán de la “*Trinidad*”, pero el comodoro no estaba dispuesto a quedar inactivo en tierra, y además había comprometido su palabra con nosotros. En abierta desobediencia sacó sus dos naves río afuera; ya habría ocasión a su retorno para juzgarle... ahora apremiaba demasiado la libertad de los pueblos del Pacífico. Días más tarde levaron anclas el “*Halcón*” y la “*Uribe*”. En la isla chilena de La Mocha, volverían a encontrarse para fijar las operaciones definitivas.

Mucho antes de alejarse de Buenos Aires el gobierno había entregado a Brown un pliego cerrado con las “Instrucciones”, y un considerable número de “Proclamas” para repartir en Chile.

Las directivas generales estaban englobadas en cuatro artículos :

El Quinto, que consideraba en estado de bloqueo a los puertos de Chile y Perú “mientras existan bajo el dominio de los mandones españoles”... impidiendo la llegada a ellos de cualquier clase de comestibles...

El Sexto, que señalaba como objetivo básico de la expedición, la adquisición de toda clase de informes militares y civiles; el conocimiento de la opinión del pueblo de Lima sobre la causa de las Provincias Unidas, y el recuento y los nombres de los insurrectos y guerrilleros de Chile.

El Séptimo, que instruía la forma adecuada de repartir las proclamas sediciosas en los puertos chilenos y peruanos, por “medio de los pescadores u otros conductos seguros”...

Y, el Octavo, que ordenaba aproximarse a “las islas de San Félix y Juan Fernández para recoger a los patriotas desterrados en ellas...”.

A estas “Instrucciones” trascendentes, porque anticipan la conducta argentina en su lucha por la libertad en los pueblos hermanos, se agregó otra, de honda significación emotiva, relacionada con la enseña patria bicolor: “En caso de combate —expresaba— “ los navios enarbolaran la bandera de las Provincias Unidas; “ celeste arriba y abajo y blanco al centro...”. A la historia de vuestro símbolo, interesa sobremano este detalle: por primera

vez un documento oficial consigna la integración de la bandera creada por Belgrano.

En cuanto a la “Proclama”, es digna de un largo análisis, fuera de nuestro alcance en esta circunstancia. A manera ilustrativa citaremos algunos párrafos, suficientes a honrar la memoria del Director Supremo que la firmara.

Está dedicada a “los naturales del Reino de Chile”; a nosotros los chilenos que sufríamos la dura tutela del enviado de Fernando VII, nos hablaba el “Jefe Supremo de las Provincias Unidas, como americano y como vuestro amigo —decía— recalcando que sus desvelos se extendían a la salvación de la América”.

Para exaltar al máximo nuestro espíritu de rebelión, nos recuerda los cuatro años de gozo y libertad: “En ese período feliz “ —expresa— pertenecisteis al mundo como hombres; como hombres libres y, americanos... ”.

A manera de un paraíso perdido nos pinta la vida placentera, en gozo de las prerrogativas naturales; cultivando los campos con independencia; comerciando con todas las naciones del mundo; exponiendo las ideas sin rebozo; trabajando para nosotros mismos; adelantando las fortunas y el patrimonio de nuestros hijos, y mirando a manera de cima en lontananza, la independencia de la patria. Y ese bendito paraíso —Arcadia de nuestros abuelos— lo perdimos en lucha torva de ambiciones y discordias, pasando a convertirnos en un pueblo de esclavos.

Un puñado de españoles y traidores —pregona— os ha restituido a las cadenas... “Para quemar nuestra inercia y avergonzarnos por ese retorno a la condición de “miserables colonos de España”, nos advierte que: “mendigaremos hasta el sustento de “ la mano del opresor...”.

Tras este cuadro de horrores nos llama a la realidad y alienta para la nueva lucha por la libertad. Oídlo, vale la pena su advertencia ...

“—¿Será posible que el terror contenga vuestra indignación... ? Revestios chilenos, del espíritu de Bruto, para arrancar la vida a esos malvados, y no borréis con una criminal apatía el honor que adquiristeis el 18 de setiembre de 1810. Nadie puede mandaros contra vuestra espontánea voluntad, sin que merezca el nombre de tirano: el Dios de la justicia ha concedido a los pueblos de América lo que no ha negado al resto de sus criaturas, y el que usurpa vuestros derechos naturales, ofende a la divinidad y debéis tratarlo como a un reo de lesa-libertad...”.

Todo le parece poco al Director Supremo Alvarez Thomas para quebrar el estado de subordinación en que vivíamos, y recurre ahora a la cuerda emotiva:

“—¿Consentiréis por más tiempo —nos grita— la ignominia de vuestra patria?”. No, se responde, y agrega: “Yo presiento los deseos del pueblo chileno y os juzgo dignos de vuestros heroicos antepasados. Las cenizas de Lautaro y Caupolicán inspirarán nuevo valor a vuestras empresas..”

Conoce la imposibilidad de una insurrección general sin ayuda externa, y anuncia generoso en total fraternidad: “Yo me dispongo también a vengar vuestra patria...” y en fe de ello informa que tiene unas divisiones prontas al pie de los Andes, mientras la marina del Estado navega para hacer sentir “a los tiranos el poder de la libertad... ”.

Termina esta admirable Proclama advirtiéndonos que seríamos execrados por las generaciones venideras si dejáramos de lado la oportunidad; en cambio, nos dice, si encaramos la lucha unidos a nuestros libertadores: “vuestras glorias —vaticina— no serán eclipsadas; el cielo bendecirá vuestros afanes y el triunfo de la independencia hará opulento vuestro suelo...”.

* * *

Ahí va Brown cortando leguas marinas y deshaciendo días y semanas en procura del legendario Cabo de Hornos. Ya está a su frente y avanza hasta franquearlo, seguido de la “*Trinidad*”, y no bien realiza tan difícil maniobra cuando el huracán lo empuja y arrastra hasta la “extrema latitud de sesenta y cinco grados, donde la mar —cuenta en sus Memorias— se nos volvió muy llana y con horizonte claro y sereno, sin hielos, indicios todos de no estar lejos de tierra.. ”. En esa circunstancia “el bergantín «*Trinidad*» sufrió una avería en el tajamar, que se desprendió en la roda...”.

Es de advertir que a los sesenta y cinco grados, están las islas fronteras a la Tierra de Graham: el comodoro argentino, a poco que se dejara arrastrar al oriente, habría tenido la bella sorpresa de descubrir en primacía un archipiélago del continente blanco...

Pasado el temporal, la “*Hércules*” y “*Trinidad*” navegaron a toda vela hacia la salida del estrecho de Magallanes, en procura de un refugio donde reparar averías. Entretanto el “*Halcón*” y la goleta “*Uribe*” sufrieron desventuras mayores en esa ruta austral, de trágicas consecuencias. Durante catorce días enfrentaron en lucha titánica los vientos huracanados, tempestades y

olas ciclópeas. En este combate sin tregua contra los elementos, la goleta "*Uribe*" cayó para siempre. Un día al atardecer, fue vista por última vez en las proximidades del Cabo de Hornos, aprisionada entre olas y nubes de espuma, hasta desaparecer por completo entre las primeras sombras de la noche. Bouchard intentó aproximarse al lugar señalado por el vigía, pero todo fue en vano, porque el furor de las olas movidas por la tempestad, terminó por alejarlo en sentido contrario. A la mañana siguiente, disipada en parte la tiniebla, el "*Halcón*" no logró encontrar el menor rastro de la goleta y prosiguió su derrota, salvando montañas de agua, hasta doblar el Cabo.

Un resto muy débil de esperanza, le llevaba a pensar que la "*Uribe*" surcaría a esas horas por las aguas del mar Pacífico, rumbo a La Mocha.

El mar cerró el paso al valeroso presbítero y lo arrastró a su entraña misteriosa, pereciendo con todos sus hermanos, allí donde el Atlántico y el Pacífico entablan su diálogo titánico y de muerte... cuando más próximo estaba el portalón de la patria tan amada. Héroe para una leyenda: orando y laborando mientras la tormenta destrozaba las velas y palos de la goleta... y el casco rolaba en crestas espumantes, para tumbarse por fin y bajar a las profundidades del abismo a dejar su carga humana arrimada a los acantilados del Cabo... En su homenaje enviemos una plegaria, para que cubra un instante el mar que lo guarda prisionero...

* * *

Varios días llevaba el comodoro en su refugio de La Mocha, cuando arribó el "*Halcón*". Extrañado de verle sin la compañía de la goleta, preguntó por ella a Bouchard.

—Creí encontrarla aquí, señor —fue la respuesta—. Nos separó en el Cabo de Hornos una tormenta imposible de describir, como nunca la viera.

—Esperaremos cuanto sea necesario...

—Señor... —agrega Bouchard, y corta la frase.

—¿Decía capitán... ?

—Presiento algo horrible... En estos días la angustia acabó con todas mis ilusiones y mis fuerzas...

—Quiera el cielo no pase de un presentimiento... La pérdida de la goleta y su tripulación chilena...; la pérdida de nuestro

amado presbítero, destruiría los mejores proyectos sobre la libertad de Chile...

Pasaron los días agrandando la desesperanza, sin otra novedad que la fugaz presencia de la fragata inglesa "*Indus*" primero, y la recalada de la fragata, también inglesa, "*Allan*", capitán Masa de Lenx. Este tuvo oportunidad de conversar con el comodoro y comprometió su palabra de ignorar el encuentro, pero consta que olvidó su promesa no bien entró al puerto de Valparaíso.

La goleta "*Uribe*", no llegó a la cita. En su homenaje los tres navios corsarios izaron a media asta el pabellón de las Provincias Unidas y los cañones de la "*Hércules*" rindieron los honores al presbítero chileno Julián Uribe, enamorado de la libertad.

El 31 de diciembre, Brown ordenó proseguir el crucero. Ahora singularía —en cumplimiento de las instrucciones del gobierno— hacia las islas de Juan Fernández, para liberar a los patriotas chilenos allí confinados. Su hermano Miguel en la "*Trinidad*" y el capitán Bouchard en el "*Halcón*", navegarían pegados a la costa, tratando de introducir las Proclamas; trabando enlace con los patriotas y guerrilleros y cobrando alguna presa... si las había.

* * *

¿Cuál era en ese instante el panorama chileno en todos sus órdenes...? ¿Sabían ya las autoridades de los corsarios oteando frente a sus costas?... Mucho más de la cuenta, y tanto, que en unas horas se alteró por su culpa, la tranquilidad de gobernantes y militares; realistas y criollos chilenos. El 26 de diciembre de 1815 —cuando los corsarios descansaban en La Mocha—, la capital chilena, toda engalanada —alfombras y gobelinos; banderas reales; arcos de flores y rumor de fanfarrias— recibía a su nuevo gobernante y capitán general, el mariscal y caballero de las órdenes de Santiago y Flor de Lys, don Francisco Casimiro Marcó del Pont, enviado por Su Majestad don Fernando VII como un premio grande y generoso al Reino de Chile.

—¡Viva el capitán general...!

Mariano Osorio, el brigadier vencedor en Rancagua, dejaba su puesto obligado y en disgusto, a este ilustre petimetre que reunía como título superior, un núcleo de altos padrinos en la Corte de la Metrópoli.

Ese mismo día anclaba en Valparaíso la fragata "*Indus*". Entre sus tripulantes venía el capitán español José Manuel Leaniz con pliegos para Marcó del Pont, desde Río de Janeiro, y una noti-

cia fuera de lo común, impropio: había divisado en La Mocha una extraña nave toda pintada de negro, y juraba era una de la flotilla corsaria enviada de Buenos Aires.

La alarma llegó rauda a Santiago cuando aún no se apagaban los ecos de: “¡Viva el capitán general...!”, y se clavó hondo en el espíritu pusilánime del mandatario. Para disipar toda duda, otra noticia: en las cercanías de la isla grande de Chiloé, una nave pintada de negro rindió a la goleta “*Mercedes*” y tras posesionar su cargamento y apresar la tripulación la echó a pique.

La alarma creó el temor y el terror... Marcó del Pont en sobresalto conjeturaba: —¡No es posible que los corsarios paseen su arrogancia por el Pacífico sin contar con la complicidad de la gente de tierra. ...!

—¿Será verdad entonces el informe anunciando una invasión a través de la cordillera, para arrebatarme tan bello reino... ?

Tomaría medidas defensivas a la altura de su preparación y sabiduría: Envió patrullas militares a mirar por los boquetes cordilleranos y, prevenirle del invasor. Reforzó las baterías de Valparaíso y Talcahuano. Dio la alarma a las autoridades provinciales, e impidió la salida de todo navío español hacia el Perú, Guayaquil o Panamá.

Para su ventura... o desventura, envió un comunicado de urgencia al capitán de la fragata inglesa “*Infatigable*”, comandante Juan Taylor. Con frases desgarradoras pide protección contra las hostilidades “de estos pérfidos enemigos” y cree seguro no habrá de negársela, atento al pacto de amistad entre España e Inglaterra... Aduce muchas otras razones y sinrazones que estima muy convincentes: “Los corsarios de Buenos Aires —señaló— no pertenecen a bandera ni soberanía alguna reconocida “ de las testas coronadas, y deben tenerse así por verdaderos “ piratas...”. Posee datos ciertos que manda la escuadrilla expedicionaria contra Chile “un inglés renegado de nombre «Brum»”, e incita una y cien veces para que Taylor lo desarme, arrojando a las olas su artillería, y le arranque pertrechos y fortuna, obligándole a volver a sus Provincias Unidas.

Como no recibiera respuesta, el terror acreció su torpeza, y el 6 de enero de 1816, vuelve a dirigirse al nombrado comandante, insistiendo vaya pronto a luchar con los negros navios corsarios, ofreciendo a manera de pago “diez mil pesos duros” reunidos en el comercio, por cada una de las embarcaciones apresadas... “francando al mismo tiempo a V. S. —le dice— la venta y expendio

“ en este Reino de las presas y sus efectos, cuyo derecho íntegro
“ le pertenece...

Y aquí la desventura de nuestro capitán general Marcó del Pont. El comandante inglés se negó a perseguir a los corsarios, amparado en los deberes de neutralidad y la carencia de instrucciones de su gobierno: “pero había además —cuenta Barros Arana— consideraciones de otro orden, aún sin suponerle simpatías en favor de la independencia hispanoamericana. La conducta de Fernando VII después de su restauración en el trono, la persecución obstinada y pérfida de todos los hombres que se distinguían por sus ideas liberales, lo habían hecho tan antipático en Inglaterra que la prensa no cesaba de manifestar entonces que ese monarca no valía los sacrificios hechos para restituirle en el trono..

Acorralado Marcó del Pont y esperando a cada momento la llegada del chasquí con la noticia de una nueva depredación de los corsarios, se propuso informar al virrey del Perú. En Valparaíso anclaban cuatro o cinco goletas norteamericanas; nadie mejor que uno de esos capitanes, al amparo de su bandera neutral, llevara la quemante noticia al Callao. Pero estaba visto que fracasaría una vez más: los marinos americanos exigieron un altísimo precio por el servicio y hubo de renunciar a ese medio, optando por despachar un viejo lanchón con la zarandeada primicia de los corsarios de Brown.

Faltaba todavía conocer con exactitud el número de esas naves negras. El día 10 de enero recibió desde Valparaíso este último detalle. El comandante de la fragata “*Allan*” declaró haber conversado en La Mocha con el comodoro, y reconocido los tres barcos corsarios, agregando que Brown le solicitó no delatara al gobierno su presencia en estos parajes.

* * *

El crucero de corso de Brown por aguas chilenas, atento a sus Memorias, careció de relieve y trascendencia. Sin embargo, hay demasiados acontecimientos ignorados por el ilustre comodoro, que indiscutiblemente le confieren a su presencia valor y carácter de precursor de la independencia y de la libertad nuestra.

Aún no se ha llevado al análisis exhaustivo el sinnúmero de órdenes, informes y bandos, firmados en ese período por el capitán general Marcó del Pont.

Todos y cada uno tienen el mismo origen: la expedición del comodoro y su inevitable alcance en el espíritu del hombre de Chile.

Destacamos al respecto entre los informes los enviados al soberano y al secretario del despacho universal de Indias.

En el primero expresa: “Por varias embarcaciones extranjeras, se ha reconocido hallarse en estos mares una escuadrilla armada del Río de la Plata, con tripulaciones de todas naciones, al mando de capitanes anglo-americanos y franceses, cuya expedición se dice venir combinada con otra ya de cuatro o ya de siete mil hombres de las provincias insurgentes de Buenos Aires, ésta para invadir por tierra este reino, y aquélla para ejercitar la piratería de los buques de comercio de este mar Pacífico...”.

En el segundo dice: “Las ocurrencias de enemigos de Buenos Aires, me han hecho entrar en otro mayor cuidado. Pensé acabar de tranquilizar el país con las miras conciliatorias de mis proclamas publicadas en mi recibimiento de este mando; más, habiendo observado que los partidarios de la revolución persisten en sus intentos esperanzados en estas expediciones, me ha sido preciso tomar todas las precauciones que dicta el inminente riesgo de la multitud de insurgentes y adictos al sistema republicano y confederación con Buenos Aires, que fermentan por todas partes...”.

Como confesión de un estado pre-revolucionario del pueblo chileno, no pueden ser más precisos estos informes, y mucho más lo son como confesión de la obra disociadora contra la autoridad real que ejerció el corso de Brown.

En cuanto a los Bandos salidos del Palacio del Capitán General, apenas decirlo, son hijos de un estado de verdadera desesperación de un gobernante impotente para contener el canto a la libertad que rondaba a Chile, ya desde el mar o desde la pampa.

Quiso imponer la majestad de Fernando VII por el terror, y alzó una horca en la Plaza de Armas donde anunciaba colgar a los vecinos —a nuestros inolvidables abuelos proceres— cuando desacataran sus Bandos.

Y desacato era informar, por cualquier medio, al enemigo que cruzaba el mar. Y desacato era, guardar muy oculto una vieja espada o un bastón con estoque.

Ambos estaban penados con la horca o el fusilamiento, además de la confiscación de todos los bienes.

Pena de azote y confiscación: encierro y cárcel, para aquellos que abandonaran la ciudad sin permiso.

Pena de secuestro y embargo de bienes, para aquellos expatriados que vivían en Buenos Aires u otro lugar de la insurgente Argentina.

Y sobrepasando las medidas clásicas de las dictaduras, creó el Tribunal de Vigilancia y Seguridad Pública, entregando la vida y el honor de los patriotas en manos de verdaderos esbirros.

El porqué de sus Bandos lo expuso el capitán general en la introducción al primero de ellos, y una vez más quedó en evidencia como culpable de la génesis de tamañas aberraciones jurídicas, la presencia de Brown.

—“He observado con dolor de mi corazón —señala— que
“ aquellas justas ideas de paz y tranquilidad que en los pri-
“ meros días de mi entrada al mando de este hermoso y fértil
“ reino manifesté a sus habitantes; si han sido admitidas por unos,
“ también han sido despreciadas por otros, olvidando no sólo los
“ deberes que la ley les impone, sino también los sagrados dere-
“ chos que la naturaleza exige... Pero no siendo justo que cuando
“ unos se miran adornados de tan nobles sentimientos, los otros
“ sean el instrumento de sus cuidados y de sus fatigas, bien sea
“ por la contrariedad de pensamientos que abrigan o por las fun-
“ dadas esperanzas de conseguir sus intentos, por ver a la puerta,
“ según se dice, el auxilio de unos bajeles que surcan estos mares,
“ o de un despreciable ejército que amenaza nuestro territorio..”.

En España, entretanto, no faltó quien describiera al soberano el crucero de corso del comodoro Brown, y solicitara auxilio de naves para batirlo. El 25 de febrero de 1816, los diputados representantes realistas del Reino de Chile ante Fernando VII, elevaron una exposición:

“Las noticias de la fuga de Buenos Aires de Brown —ex-
“ presan— comunicadas en la Gaceta de Londres y repetida en
“ la de Bayona, ha sido señor uno de los muchos ardides con que
“ intentan paralizar las disposiciones del gobierno español a fin
“ de que no remita a la América los auxilios que allí se necesitan
“ para la pacificación... Muchas cartas contestes de Buenos
“ Aires, Montevideo, Río de Janeiro, nos anuncian que el aven-
“ turero Brown se ha ido con su escuadra de cuatro buques a la
“ Mar del Sur, llevando 300 hombres de desembarco y 1500 fu-
“ siles de repuesto. Todos los hombres de conocimiento en las cos-
“ tas de Chile y de influjo en el país; de invención y arrojo; los
“ más hábiles, inteligentes y calificados revolucionarios se han em-
“ barcado en esta expedición...”. A renglón seguido los diputa-
dos informantes fijan el cuadro de calamidades que se producirá en el Pacífico con esta aventura de corso interrumpiendo el comercio y las comunicaciones, y atentando contra el Real Erario.

Dejan clara constancia que no solicitan tropas para la de-

fensa de Chile, pero reclaman con urgencia “dos buques de fuerza “ bastante para limpiar aquellos mares de unos corsarios que aun- “ que miserables, son terribles por su carácter, por su conocimiento “ y conexiones en el Reino y porque pueden obrar todo el mal que “ quieran sin ninguna oposición...”.

No cabe duda que el nombre de Brown era conocido y temido en la misma Corte. La derrota de la escuadra realista en el Plata le daba jerarquía de gran marino. No extraña entonces que el Soberano ordenara el pronto despacho de dos poderosas fragatas: la “*Venganza*” y la “*Esmeralda*”, al servicio del virrey de Lima, para enfrentar al comodoro de la Argentina.

* * *

Hace unos instantes, dejamos a Brown en ruta de Juan Fernández a restituirles la libertad a los patriotas chilenos. Próximo a la isla le sorprendió un vendaval tan intenso que no sólo destrozó el bauprés de la “*Hércules*”, sino que lo arrastró a la altura del Callao.

El 10 de enero, junto al farellón de las Hormigas volvían a reunirse las tres naves corsarias..., a contarse la bordada desde La Mocha y trazar el plan de la nueva aventura.

Pero ahora la escuadrilla había crecido: al costado del “*Halcón*” se mecía la fragata “*Candelaria*” y un pailebot cargado de cacao y sándalo, y al costado de la “*Hércules*”, descansaba la fragata “*Gobernadora*”, tomada por Brown.

¡El Callao empezó a tentar al comodoro!...

Las Instrucciones del Director Supremo hablaban de bloquear el primer puerto del Virreinato... Nada decían de atacarlo o respetarlo.

El domingo 21 de enero, a la media tarde, la “*Hércules*”, “*Trinidad*” y “*Halcón*”, enfrentaron la boca del puerto: iban a intentar la más extraordinaria hazaña. La “*Gaceta*” de Lima informa en dos líneas: “el 21 por la tarde afirmaron su bandera insurgente de Buenos Aires y comenzaron a cañonear la bahía, la población y plaza del Callao sin causar daño...”.

La misma “*Gaceta*” describe el segundo ataque de Brown al Callao. La transcribimos porque en sus frases que intentan ser despectivas, hay un fondo de innegable admiración para el valiente comodoro.

—“El 22 de enero —se lee— amaneció el perverso Brown “ fondeado cerca de la embocadura del río Rimac, con la mayor

“ insolencia que es imaginable, como que sabía que en el puerto
“ no había ninguna lancha cañonera ni buque armado. Sus fuer-
“ zas eran de cuatro buques y un pailebot. Tres de ellos se adelan-
“ taron hasta fondear en la misma bahía, dispararon algunos ca-
“ ñonazos como por burla, se les contestó desde los castillos, vol-
“ vieron a levar anclas y anduvieron voltejeando hasta la media
“ noche, hora en que volvieron a entrar a tirotear el puerto y
“ consiguieron hacer daño y echar a pique a la fragata “*Fuentes*
“ *Hermosa...*”.

Cinco días transcurrieron de ronda entre la isla de San Lorenzo y la bahía. El 27 volvieron para una nueva aventura, penetrando al amparo de la oscuridad cinco botes al mando del capitán Chitty. Tras una ruda y sangrienta acción lograron apoderarse de una lancha cañonera, pero no consiguieron sacarla ya que estaba fuertemente encadenada a la popa de una nave. En la refriega cayeron quince de los tripulantes de la dotación del “*Hércules*” y “*Trinidad*” y seis salvaron malheridos.

—“Por doloroso que fuese esta pérdida —escribió Barros
“ Arana— aquellos atrevidos marinos debían darse por satisfechos
“ con haber producido la alarma y la confusión en el puerto más
“ esmeradamente fortificado de las posesiones de España en estos
“ mares...”.

Antes de alejarse, y al día siguiente de esta acción, el destino puso a su alcance la hermosa fragata “*Consecuencia*”, tomada y batida tras una brava lucha por el capitán Bouchard, que encontraba así a la futura “*Argentina*” del célebre crucero en torno al mundo.

Brown creyó oportuno levantar el bloqueo del Callao, y llevar ahora su flotilla a Guayaquil. Para despistar a las naves que se aprontaban a salir en su persecución, singló largo tiempo hacia Chile, y ya mar afuera, torció el rumbo al puerto ecuatoriano.

Hermosa jornada le aguardaba, ya que Guayaquil era una plaza carente de defensas para contener un ataque combinado de sus navios, y a poco que la fortuna se inclinara a su lado, la bandera libre del Río de la Plata reemplazaría al pendón real...

El 8 de febrero izó su gallardete en la “*Trinidad*” y escoltado por la goleta “*Carmen*”, donde iban treinta hombres de desembarco a las órdenes del capitán chileno Ramón Freire, se internó hacia el río Guayas... Al cruzar frente a la Punta de Piedra, descargó metralla sobre el promontorio artillado. Freire saltó a tierra y tomó al asalto a la bayoneta la batería.

Siguió Brown río adentro, donde combatió unos minutos con la batería de Barno Ferrusola, que cayó también en poder de la gente de Freire.

El postrer obstáculo para rendir a Guayaquil era el Fuerte de San Carlos, y hacia su costado dirigió el bergantín. Cuando todo estaba de su parte, se produjo la bajante del río y la “*Trinidad*” varó sobre un banco.

De verla en tan crítica situación los guayaquileños la tiro-tearon sin temores haciéndole numerosas víctimas, mientras los más osados avanzaban al grito de “al abordaje”... y “a degüello”...

Con una mirada el comodoro abarcó la tragedia, y para salvar al resto de sus hombres arrió la bandera en señal de rendición... Después se lanzó desvestido al agua para alcanzar a la goleta que era llevada río abajo. Al no lograrlo, retornó a su maltrecha “*Trinidad*”, en cuya cubierta se desarrollaba una escena dantesca de sangre; gritos, ayes y muerte...

—Quieren sangre y muerte...; muerte y sangre... caiga sobre todos: y tomando un hachón encendido y en presencia del capitán Ceballos, se acercó a la santabárbara para hacer volar la nave y media ciudad, si al momento no cesaba el bárbaro degüello... Afortunadamente llegó a bordo el comerciante guayaquileño Manuel Jado, que impuso respeto a sus compatriotas y humanidad para los vencidos...

La hazaña parecía increíble: Brown y cuarenta y cuatro de los tripulantes de la “*Trinidad*” fueron llevados a tierra prisioneros: “El fiero almirante —relata un cronista—, marchaba con la cabeza erguida y barba despeinadas, sin ropa, así como fue apresado, envuelto del pecho para abajo en una bandera azul y blanca: la de su desgraciado bergantín. ¡Parecía un Neptuno...! Paseaba la mirada con dignidad sobre la multitud apiñada a su paso, que no profirió un solo denuesto, tal el respeto que inspiraba la hidalguía del pueblo que lo redujera...”.

Una voz habría preguntado: —¿De dónde el pirata?... ¿Cuya la bandera?...— Y otra respondió muy alto: —“No es pirata, es un insurgente. La bandera es de un pueblo libre...”

Y aquí lo hermoso y significativo de esta desgracia. Mucha gente se interesó en ver y conversar con el comodoro. Los rumores llenaron pronto la ciudad: se conspiraba en la propia casa del capitán general, brigadier Juan Vasco y Pasqual... ¡Quién no sabía de los sigilosos conciliábulo de Bejarano, Olmedo y Rocafuerte...! ¿Qué de extraño fuera, libran a Brown y se decía-

raran independientes, al amparo de los cañones de sus poderosos navios... ?

Hubo tratativas y por último se produjo el canje de prisioneros y la devolución de algunas presas, tales la “*Gobernadora*” y la “*Candelaria*”... Al capitán general no le quedaba otro remedio para evitar un levantamiento. Era voz corriente que muchos patriotas concurrían a bordo de la “*Hércules*” a empaparse en las ideas de la Revolución de Mayo, y estaban decididos a dar el paso definitivo.

El mismo cronista citado describió con rico color la hora de la libertad del comodoro, quien después de embarcar a sus hombres en tres lanchas, se despidió de Vasco y Pasqual —ahora su mejor amigo— y entró en la última de ellas.

—“Vestía Brown esta vez rico uniforme: chaqueta azul oscura recamada de oro, pantalones blanco, y gorra de hule galoneada y llevaba colgada al brazo una especie de manta azul y blanco: la bandera del “*Trinidad*..”.

¡La bandera del “*Trinidad*”!

Es curioso destacar el detalle grabado por el cronista, y su anhelante pregunta: “¿No sería el lábaro de octubre (referencia a la bandera enarbolada al estallar la revolución de la independencia en octubre de 1820) que adoptó por divisa el pueblo de Guayaquil inspirado en el reciente recuerdo del pabellón independiente. ... ?

Mucha verdad encierra la observación... La bandera de octubre estaba formada por cinco franjas: tres azules —arriba, centro y abajo, con tres estrellas de plata sobre la franja central— y dos blancas, intercaladas. Desde luego los colores eran semejantes, salvo naturalmente la distribución.

Años más tarde, cuando Guayaquil trocó su enseña, no alteró esos colores, distribuyéndolos igual a la bandera del Ejército de los Andes: azul y blanco por mitades.

En el alma de la población quedó un inmenso desasosiego. Habían visto arribar una flotilla corsaria; su intento de tomar la ciudad; un comodoro prisionero cubierto con una bandera nueva y de un país americano libre de la tutela española, y habían leído sus Proclamas que los inducía a buscar la felicidad en una patria independiente.

¡La lección de ese puñado de hombres —capaces de abandonar hogar e intereses para ayudarles a la independencia— no la olvidarian... y no la olvidaron...!

Brown cumplió todos los compromisos hechos al gobernador Vasco y Pasqual, en la forma rigurosa que acostumbraba. Desde a bordo y antes de emprender la partida, tuvo la fina cortesía de agradecer la generosa hospitalidad del jefe-amigo español.

El día 23 de febrero su escuadrilla corsaria decía adiós a los guayaquileños, y singlaba a una lejanía más allá de la línea del horizonte, donde emergían las islas Galápagos.

Ahí el comodoro y Bouchard pusieron término al pacto que los unió en el largo crucero: se dividieron las presas y separaron... El francés navegó en retorno con la "*Consecuencia*" y la goleta "*Carmen*"..., el irlandés enfiló la proa al norte: a lo desconocido...

* * *

El 24 de abril Brown ancló la "*Hércules*" en la bahía del Chocó frente a Buenaventura, en la actual Colombia. A corta distancia su hermano Miguel detuvo al "*Halcón*"... Era la tierra prometida para un descanso... El teniente coronel Vanegas le había hablado con tanto cariño de sus amigos próceres, sobre todo del grupo llamado de los "sabios", que figuraban a la cabeza de los firmantes del Acta de Independencia de 1810: ¡les amaba sin conocerles, y quién sabe si pudiera ayudarles...!

Le dio cartas credenciales a Vanegas y a su médico, el doctor Handford, para internarse hacia Popayan y Calí; informar de su arribo y contar su crucero; solicitar a cambio de mercaderías, ganadas en el corso, provisiones frescas para su diezmada y enferma tripulación y algo más: ofrecer su ayuda; ofrecerles a los patriotas el puente de sus bajeles y las velas al viento, llegado el caso de sucumbir la República a manos del general Pablo Morillo.

Y allí quedó entregado a la faena de carenar el "*Halcón*" y levantar una batería de seis cañones en tierra, ¡no fuera cosa del demonio, que la escuadrilla del virrey del Perú viniera a darle caza... !

* * *

En mala época se detuvo el comodoro en la Nueva Granada. Las columnas triunfantes de Morillo bajaban desde Cartagena en todos los rumbos. Uno a uno cayeron vencidos los ejércitos patriotas. En Chitaga, Rafael Urdaneta... en Cachiri, García Rovira y Santander. El presidente Camilo Torres renunció al mando. Dejó Bogotá con un núcleo de amigos queridos: con Caldas y Torices, con Dávila y Ulloa y fueron en peregrinaje hacia el sur. Sabían de Brown y hacia Buenaventura cortaron camino.

Las columnas de Morillo, siguen y siguen su marcha. Desde Quito se corrió Samano para cortar a los que huyen y en Cuchilla del Tambo destroza a la postrer formación patriota, pereciendo con ella la Patria misma.

La caravana de peregrinos avanza premiosa:

El agua del río Daguas les grita: apresura...

El viento del Valle les grita: apresura...

La selva lujuriente les grita: apresura...

Una columna realista viene aproximándose al Chocó...

Brown otea a todos los rumbos esperando a los patriotas...

A lo lejos se siente el galopar de los corceles de la caballería de Bayer...

Ha pasado mayo entero... Brown desespera: si tuviera a su lado una fuerza de desembarco se internaría a encontrarlos... En Popayán está enfermo de fiebres su amigo el doctor Handford.

Y es junio... Uno... dos... tres... seis de junio...

El “*Halcón*” yace destrozado entre la ciénaga... La “*Hércules*” despliega su velamen y empieza a salir de Buenaventura... Por el lado opuesto, por el lado que mira a la selva, entran los realistas del capitán Plá y se apoderan de cuanto ha quedado, y aprisionan una veintena de hombres que se negaron a embarcar... ¿Y Torres y Caldas... y Ulloa y Dávila... ?

Cansados, con hambre de pan y libertad, caminando paso a paso a la vera del río Daguas, no alcanzaron a llegar a tiempo... no alcanzaron a pisar el puente de la fragata argentina... de la nave de Brown...

Al saber que partió, tornan sobre sus pasos en un intento de seguir hacia el Amazonas... En la hacienda de Paispamba descansan a la espera de la noche...: un soldado realista... diez soldados realistas venidos a reconquistar la Nueva Granada les rodean y aprisionan...

¡En Santa Fe de Bogotá se alzan horcas... En Santa Fe de Bogotá se fusila en nombre del Rey!...

La historia colombiana cuenta, en sus páginas, húmedas de lágrimas: “El 5 de octubre presencié Santa Fe el martirio del verbo de nuestra revolución: Camilo Torres...”. Y renglones más adelante dice: “Día por demás aciago fue el 29 de octubre en que pereció pasado por las armas, en la plazuela de San Francisco el sabio patriota Francisco Caldas...”. “La ciencia —escribió Zea— le estaba consagrando un monumento, cuando el bárbaro levantó

su cadalso... El sabio había dirigido una representación patética a Enrile, pidiéndole le conservara la vida para concluir algunos trabajos científicos que tenía en preparación, pero no se le escuchó...

El humanista español Menéndez y Pelayo le llamó: “víctima nunca bastante deplorada de la ignorancia y ferocidad de un soldado, a quien en mala hora confió España la delicada empresa de la pacificación de sus provincias ultramarinas...”.

En 1925 el Rey de España Alfonso XIII con gran solemnidad, descubrió en el vestíbulo del Palacio de Bibliotecas y Museos de Madrid una lápida conmemorativa: “Perpetuo homenaje. Desagravio de la madre España a la memoria del inmortal neogranadino Francisco José de Caldas...”.

* * *

En Buenaventura se cierra un ciclo de la vida del almirante don Guillermo Brown. ¡Allí puso término a su Crucero de la Libertad...!

Después, el retorno fue sólo un rielar por el recuerdo... larga bordada entre las Galápagos, Pascua, el Cabo de Hornos... y la esperanza en una América independiente...

Señoras y señores:

Una historia con aire de leyenda quedó flotando en las aguas del Mar Pacífico...: Este era un rubio irlandés de ojos azules como un cielo límpido y puro, que cruzó en su barca negra frente a Chile, Perú, Ecuador y Colombia, tras un inmenso Dragón, para arrancarle las llaves de su vivienda donde encerraba a una bella princesa llamada Libertad...

—¿Qué más padre mío...?

¡El resto fué grabado por los hermanos Amunategui, Diego Barros Arana y José Toribio Medina..., para que nunca lo olvides y pueda trasmitirse de padres .chilenos a hijos chilenos, en prueba de gratitud... de eterna gratitud...!

Desacuerdos en las comisiones de límites con Chile. Incremento de nuestra escuadra. Preparación militar. Actividades políticas. Renovación del personal naval. Importancia creciente de las promociones anuales de la Escuela Naval.

Por el Almirante Juan A. Martín

Por el mes de octubre de 1896 las subcomisiones de ambos países salieron a continuar sus trabajos en el terreno; la primera del hito de San Francisco terminó en un desacuerdo completo y ese punto pasó a ocupar sitio entre los asuntos que irían al arbitraje; las centrales segunda a cuarta, continuaron normalmente sus trabajos de estudio en el terreno y la consiguiente colocación de hitos en los lugares elegidos. La 5ta. continuó la demarcación del paralelo 52; la chilena quedó a cargo del ingeniero Donoso Grille y la argentina a cargo del ingeniero militar Lederer, continuando de común acuerdo la ejecución de la triangulación y determinando los puntos correspondientes de los hitos, pero al aproximarse a los canales apareció la divergencia; en las "Llanuras de Diana", a pocos kilómetros del Seno Obstruction, se encontró una laguna que desaguaba al Seno o sea un punto de la división de las aguas del continente allí completamente fuera de toda cordillera, donde los chilenos propusieron detener la demarcación. Y en la región comprendida desde el paralelo 40 al sud, comisiones nuevas creadas por ambas partes fueron encontrando las rupturas de la cordillera, los senos, los ríos que nacían en la Patagonia y la cruzaban, zonas lacustres al oriente de la cordillera, algunos con desagües al Pacífico; en todos esos accidentes los chilenos pretendían siempre imponer el criterio de la división continental de las aguas, mientras que las subcomisiones

argentinas exigían que en esos parajes se aplicara el art. 3° del Protocolo Errázurriz-Quirno Costa. Los peritos Francisco Moreno y Diego Barros Arana se mantenían en sus posiciones divergentes, que trascendían a la prensa y a los países de más en más enardecidos, creando en general un clima de violencia.

Después de su independencia las naciones sudamericanas, a medida que su progreso lo exigía, fueron arreglando los límites del territorio que recibieron en herencia. El Brasil, que lindaba con la mayoría de las otras naciones, arregló sus fronteras pacíficamente en convenios directos o arbitraje; tal fue nuestro límite con él en la zona de Misiones, que previo estudio del terreno y varias propuestas de arreglo lo resolvió el arbitraje efectuado por el gobierno de Estados Unidos. Nuestro país, con el Uruguay, fijó sus límites y jurisdicciones fluviales en forma directa. Con Bolivia, el límite se fijó en el paralelo 22 y un convenio de la región de la Puna de Atacama y en esta parte de Sudamérica, Chile fue el único país cuyas cuestiones de límites lo llevaron a la guerra con Perú y Bolivia, produciéndose desavenencias con nosotros por sus pretensiones de sobrepasar la cordillera y extenderse por la región patagónica.

En la mayoría de los casos de cuestiones de límites tuvo intervención directa el doctor Norberto Quirno Costa, ya fuese como ministro, diplomático, o perito en los límites con Chile, y siendo ministro en ese país o formando parte de la fórmula presidencial y aún fuera de funciones oficiales, pudo asesorar al gobierno o a las cámaras legislativas. En nuestros asuntos con Chile, en los que me ha tocado actuar, he podido apreciar el alto espíritu con que intervenía en todas las cuestiones difíciles procurando acuerdos, como se muestra en los protocolos, convenios o instrucciones a las comisiones que los subordinados procuramos siempre cumplir. Pero las pretensiones chilenas hicieron peligrar repetidas veces las negociaciones, debiendo prepararnos para una guerra que no deseábamos y que, aún victoriosos, hubiera causado la ruina del país por muchos años.

Durante sus divergencias con nosotros, Chile aumentaba su preparación militar y adquiría nuevos buques, lo que impuso a nuestro país la compra de buques italianos, primero tres y después el cuarto, que hubo de comprar Chile.

Ante la composición de nuestra escuadra de mar, cuatro unidades homogéneas, Chile se creyó inferior y contrató en Inglaterra la construcción de dos cruceros acorazados de 11.000 tns., lo que obligó a nuestro gobierno a equilibrar de nuevo las fuerzas

contratando en Italia otros dos cruceros acorazados tipo “*San Martín*” mejorado en todas sus características, que llevó su desplazamiento a 9500 tns. (los primeros “*Rivadavia*” y “*Moreno*”).

Situación política del país.

Aparte de las cuestiones de límites comentadas arduosamente y a veces con violencia en la prensa de los dos países, la preparación de la defensa nacional, ejército y marina, y la cuestión de economía y finanzas nacionales del gobierno del doctor Uriburu, tuvo que afrontar también dificultades de orden político que después de la revolución del 90 y los acontecimientos casi revolucionarios durante el gobierno del doctor Luis Sáenz Peña se mantenían latentes en el país, y en los tres años de ejercicio de la presidencia del senado pudo acentuar su personalidad ganando prestigio político, con lo que obtuvo el apoyo de los principales hombres públicos y la prensa en general que se le mostraron favorables, pudiendo llevar al gobierno hombres de primera línea para colaborar con él; al Ministerio del Interior el doctor Norberto Quiroga Costa, permaneciendo el doctor Amando Alcorta en Relaciones Exteriores, ramas principales del gobierno, y reemplazando al ministro civil de Guerra y Marina por el general Nicolás Levalle, que tenía gran prestigio en el ejército, a cuyo lado, en la parte de marina, entró a actuar el comodoro Martín Rivadavia como Jefe de Estado Mayor, cuyo prestigio profesional había ido en aumento en los comandos de buques ejercidos y últimamente en la comisión naval en Italia.

Después de mi embarque en el crucero “*9 de Julio*” como 2do. comandante, durante la visita al Brasil quedé actuando como comandante accidental del buque, y en seguida efectivo; en abril de 1897 Jefe de Estado Mayor de la 2da. División de Instrucción y finalmente en el mes de junio, conjuntamente con el nombramiento del general Levalle como ministro de Guerra y Marina, yo fui designado subsecretario en la rama de marina, donde actué hasta el final de ese período de gobierno.

El desarrollo de los acontecimientos y las adquisiciones navales obligaron a frecuentes cambios en los destinos del personal de la armada; de la construcción del buque escuela que se realizaba en Inglaterra a cargo del capitán de navío Domecq García y Betbeder, el primero pasó a Italia a hacerse cargo del comando del “*Garibaldi*”, con el que regresó al país. Al “*San Martín*” y “*Belgrano*” fueron designados comandantes el capitán de navío García Mansilla y el capitán de fragata Emilio Barilari; apenas

llegada a Inglaterra la dotación de la “*Sarmiento*”, a cargo del 2do. teniente de navío Thorne, Betbeder pasó a Italia para hacer el contrato de adquisición del “*Pueyrredón*”, y la “*Sarmiento*” vino al país con dotación reducida a cargo de Thorne.

Con la llegada de los cruceros acorazados se organizó la escuadra de mar en Puerto Belgrano, donde las obras de construcción se realizaban en rápido progreso y en el Río de la Plata continuaban en ejercicios la división de guardacostas acorazados y la de cruceros y torpederos. A principios de 1898 se envió a Italia la dotación para el “*Pueyrredón*”, que vino al país todavía con operarios a bordo, al mando del capitán de fragata Belisario Quiroga.

Actividades militares y políticas.

Paralelamente a las actividades en la armada, el ejército desarrollaba las suyas en todo el país. En el penúltimo año de este período de gobierno la actividad política fue también grande, reuniéndose la Convención Constituyente convocada para la reforma de la Constitución en lo que se refería al aumento de ministerios (Marina, Agricultura y Obras Públicas) y tuvieron lugar las elecciones presidenciales para el nuevo período 1898/1904, que terminaron en todos sus trámites legales, resultando electa la fórmula general Judio A. Roca para Presidente y doctor Norberto Quiroga para Vice.

He referido en artículos anteriores en este Boletín la manera cómo iba progresando la instrucción de la oficialidad de la armada constituida en la época de Caseros y de la guerra del Paraguay, por hombres valientes y de buena voluntad innegable, en la que aparecieron los precursores especialmente en las cercanías del año 1880, entre los que figuraban Clodomiro Uturbey, Martín Guerrico y Daniel de Solier; el progreso fue rápido, aunque las promociones de la Escuela Naval fueran al principio reducidas en número, pero eran constituidas por jóvenes de mayor preparación en cada etapa de su progreso. Por esas causas, los egresados de las tres primeras promociones recién llegaron a jefes cuando iban pasando a retiro, salvo dos: Emilio Barilari, retirado de capitán de navío por enfermedad, y Oliva, que continuó en servicio hasta vicealmirante, con respetada figura y actuación entre los de promociones posteriores.

De la segunda época de la Escuela egresaron dos promociones más, la IV y la V, cuyos integrantes no fueron enviados a Europa al egresar como los de las tres primeras, pero actuaron

en comisiones hidrográficas, en trabajos de levantamiento de planos de algunos puertos o ríos interiores y en los dos trabajos de la costa sur, Puerto Belgrano y San Blas, en el primero la cañonera “*Bermejo*”, comandada por E. Howard, de la que formaba parte el ingeniero hidrógrafo norteamericano Hunter Davidson, el teniente García Mansilla y los subtenientes Domecq, Dufourq y Durán, comisión que en el levantamiento de los bancos encontró un canal nuevo en dirección S.E., aproximadamente el actual, que balizaron (1881/82), balizamientos que, con mejoras sucesivas de levantamientos, se utiliza hasta la fecha. Entre estos oficiales, en épocas posteriores, Dufourq fue el propagandista de la idea de elegir para el futuro puerto militar ese paraje.

El trabajo de San Blas lo realizó la “*Constitución*” al mando del comandante Rivadavia, con los oficiales Oliva y Leroux, también trabajo recomendable.

El comandante Rivadavia, desde esa época en adelante, en todos sus comandos o servicios, se rodeó de oficiales egresados de nuestra Escuela, seleccionando los mejores de las promociones subsiguientes para acompañarlo en el servicio; de la IV promoción Domecq García, como es sabido, llegó hasta el grado de almirante; Félix Dufourq trabajó intensamente en el servicio de los torpederos, especialmente después de su viaje en la corbeta “*La Argentina*” a Europa en 1884, donde perfeccionó sus conocimientos en el arma de torpedos y adquirió la idea de la forestación de la costa medanosa de Puerto Belgrano al ver la forestación de las landas francesas del puerto de Arcachon, con bosques de pinos; Durán por causa de sufrir de mareo, en ese mismo viaje de “*La Argentina*”, quedó en Europa dedicándose al estudio de ingeniería naval y electricidad, actuando durante muchos años como Director General del ramo, en el que organizó por completo el servicio de electricidad, incorporando a nuestra marina algunos de sus compañeros de estudio de la Universidad de Liege, como Frickart, Struppler, Bennison, Simonof y otros. Durán llegó a contraalmirante en el Cuerpo de Ingenieros y Dufourq fue comandante de la “*Sarmiento*” en el tercer viaje de instrucción, pero falleció joven, siendo capitán de navío, en 1909.

La V promoción (1881) sólo dio tres oficiales: uno pidió su baja en breve tiempo (1883), otro falleció como teniente (1886), quedando sólo Guillermo Scott Brown, que tuvo buena actuación, siendo uno de los oficiales subalternos que durante la época de la Junta Consultiva efectuó algunos viajes como capitán de las barcas adquiridas para traer al país combustible para la armada

y comandó la fragata "*Presidente Sarmiento*", en el cuarto viaje de instrucción.

La VI promoción, mayo de 1882, fue de seis oficiales: uno de ellos, Hietze, falleció joven; Manuel Barraza tuvo actuación corriente en el servicio, fué sub-director de la Escuela Naval durante la breve estadía de ella en el Diamante, y tuvo algunos comandos, entre ellos el del crucero acorazado "*San Martín*", retirándose como contraalmirante. El número uno de la promoción fue Betbeder, que cursó en buena forma su último año de cadete, siguiendo el programa del plan de Beuf, sobresaliente en su clasificación final y ponderado por la comisión examinadora como una buena muestra de lo que empezaba ya a producir nuestra Escuela Naval, pero recién le tocó ir a Europa en las comisiones para traer las barcas con combustibles y materiales para la armada.

La VII promoción, abril de 1883, compuesta por restos de cadetes de la segunda época de la Escuela, dio nueve oficiales; su número uno fue Daniel Rojas Torres, del grupo de la anterior que no pudo terminar con ellos por estar enfermo, y el número dos Belisario P. Quiroga, hicieron el viaje a Europa con la Escuela Naval en busca de la corbeta "*La Argentina*", en la que realizaron el viaje de instrucción del año 1884; otro de ellos, Federico Erdman, tuvo buena actuación en el servicio y me acompañó como mi 2do. durante tres años en la demarcación de límites con Chile en Tierra del Fuego; después, embarcado en el "*Almirante Brown*", estuvo un año en Francia (cambio de artillería del buque), redactó un proyecto de reglamento interno para el servicio de los buques bastante bueno, que sirvió de base para el definitivo redactado poco después, retirándose como capitán de fragata; los restantes tuvieron actuación más bien mediocre, más en la prefectura y oficinas que a bordo; y Diógenes Aguirre, que llegó a capitán de navío, se incorporó a un partido político y fue diputado nacional.

La VIII promoción, egresó en enero 1884, de acuerdo con el plan del señor Beuf de 1881; se compuso de 10 cadetes elegidos después de intensos estudios de matemáticas elementales entre los cadetes que cursaron el 1º, 2º y 3er. semestre en la Escuela, reunidos en dos divisiones llamadas de la preparatoria y unos 18 ó 20 civiles que se presentaron a examen de ingreso. De los 10 elegidos terminaron los estudios 8, todos del grupo que ingresó el año 1881 y de los civiles sólo pudieron ingresar algunos a las

divisiones de la preparatoria. Sin interrupción realizaron dos cursos de 8 meses cada uno (1° y 2° año superiores), con exámenes brillantes, ponderados por las comisiones examinadoras de la Escuela (ver Boletines del Centro Naval Nos. 596 y 598) y al egresar de la Escuela ellos y los dos años ya constituidos con 15 cadetes cada año, hicieron un viaje a Europa que duró 8 meses, visitando los principales puertos militares de Austria, Italia y Francia.

Los ocho de esta promoción tuvieron clasificación sobresaliente : cinco alcanzaron casi al máximo de puntos; tres: Martín, Montes y Díaz, fueron los de mayor actuación en servicio general, comandos y cargos públicos; dos: Sundblad Roseti y Carmona, siguieron curso de ingeniería naval en Italia especializándose en esa rama; Thwaites seguía poco después de los tres primeros y los otros dos, Torres y Fernández, fallecieron jóvenes como capitanes de fragata en plena capacidad de servicio. Salvo Carmona, que pidió su baja después de ser Jefe de los Talleres Navales en Dársena Norte, los demás llegaron todos al grado de almirante.

El primer Ministerio de Marina.

En su desempeño como Jefe de Estado Mayor de la Armada, el comodoro Rivadavia actuaba realmente como si fuera el Ministro de Marina, por el contacto directo que tenía con el Presidente en ejercicio, doctor José Evaristo Uriburu, que lo trataba como a tal y su designación como titular de la cartera por el general Roca sólo le agregó la parte de funciones políticas y legislativas como Secretario de Estado; la Subsecretaría quedó a sus órdenes y el conjunto de oficinas del Estado Mayor continuó en sus funciones como direcciones o divisiones del Ministerio, con el cambio de designaciones correspondientes; el Ministro de Marina ejercía directamente el comando de la armada y la dirección de todos sus servicios. La Administración General de Marina continuó con su carácter de independencia de creación, aunque subordinada al ministro. La "Subsecretaría", como las de los otros ministerios, podría ser ambicionada por los políticos allegados al Presidente de la República o camaradas de diputados o senadores, lo que importaría la intervención de elementos extraños a la marina, por lo que se le cambió el nombre por el de Secretaría General, proponiéndome el ministro que continuara en ese cargo, acompañándolo en la misma forma de colaboración que había tenido con él durante el tiempo que fue Jefe de Estado Mayor

Probablemente Rivadavia habría pensado en Betbeder para ese cargo, pero éste no deseaba dejar el comando de la fragata "*Sarmiento*", interesado sobre todo en el viaje de circunnavegación, pero quedó sobreentendido que a su regreso sería el secretario general del Ministerio.

Con el ministro Rivadavia, con quien había sido compañero durante los años de su comando en "*La Argentina*", examinamos la situación mía, pues había tenido muy poco embarque y comando de buque entre los servicios en la Comisión de Límites y el último como Subsecretario de Marina, y dada la nueva composición de la escuadra ya tenía necesidad de embarques; me ofreció designarme comandante de la "*Sarmiento*" en el segundo viaje, ofreciéndome mientras el comando del crucero "*Buenos Aires*", incorporado a la división Bahía Blanca, cuyo jefe sería el capitán de navío García Mansilla, con insignia en el "*San Martín*"; también me sugirió como alternativa el embarque como comandante del crucero "*9 de Julio*" y Jefe de Estado Mayor de la División Río de la Plata, cuyo jefe sería el capitán de navío Domecq García; preferí lo primero, dejando el cargo de subsecretario a fines de noviembre y entonces designó Secretario General del Ministerio al capitán de navío Atilio Barilari.

La actividad en todas las reparticiones de la marina continuó su desarrollo, porque aparecían siempre las dificultades con Chile; formuláronse stocks de aprovisionamiento y combustible, municiones, medios de transporte, así como formación de personal de reserva, además del completo de las tripulaciones en todos los buques. La fragata "*Presidente Sarmiento*" inició su viaje de circunnavegación; se organizaron las dos divisiones de buques de mar que salieron a ejercicios desde el mes de diciembre, recorriendo las costas de la Patagonia hasta Tierra del Fuego.

La División Bahía Blanca quedó constituida con los cruceros acorazados "*San Martín*", "*Belgrano*" y "*Pueyrredón*" y el crucero "*Buenos Aires*", siendo jefe de la división el capitán de navío Manuel García Mansilla y jefes de buques los capitanes de fragata Manuel Barraza del "*San Martín*", Emilio Barilari del "*Belgrano*", Luis Maurette del "*Pueyrredón*" y Juan A. Martín del "*Buenos Aires*". La División Río de la Plata, cuyo jefe era el capitán de navío Manuel Domecq García, por el crucero "*9 de Julio*", comandante Gregorio Aguirreberry, el "*25 de Mayo*", comandante Lorenzo M. Irigaray, el "*Libertad*" comandante Vicen- te Montes y el "*Independencia*", comandante Adolfo M. Díaz, y

en el Río de la Plata movilizados y en ejercicio buques auxiliares y la flotilla de torpederos, que comandaban los capitanes de fragata Dufourq y Díaz.

El nuevo presidente de la República, general Roca, sin dejar de atender las cuestiones de preparación militar del país, dirigió su acción de gobierno a procurar una política de buen entendimiento con Chile. Además de los representantes diplomáticos, empleó la colaboración de hombres políticos influyentes en ambos países, con lo que se llegó a concertar la entrevista de los presidentes en el Estrecho de Magallanes, que se realizó en febrero de 1899, lo que atenuó un tanto las desinteligencias que había entre los dos países.

En el curso del año 1899, completó la política de acercamiento iniciada con Chile, llegando a un intercambio de visitas presidenciales con el Brasil. Realizó su viaje a Río de Janeiro en el crucero acorazado "*San Martín*", cruceros "*Buenos Aires*" y "*Patria*", buques que conservaban sus antiguos comandantes; en ambas visitas acompañó al Presidente el ministro de marina comodoro Rivadavia, como jefe natural de cada división, además de un grupo de ministros, diputados y senadores.

En retribución de esa visita el presidente del Brasil, Campos Salles, vino a Buenos Aires en el acorazado "*Riachuelo*", escoltado por el crucero "*Barroso*" y dos torpederos.

Durante este período de acercamiento internacional con los vecinos, el ejército y la escuadra continuaron su preparación militar, manteniéndose ésta en estado de armamento con dotaciones completas listas para moverse a la primera orden que se le diera, porque todavía aparecían a veces controversias con Chile, dando lugar a que ambos países ordenaran la construcción de buques nuevos; pero después de la grave crisis del año 1901 se llegó con este país al tratado de paz y amistad definitivo llamado comúnmente "Pactos de Mayo" (1902), de equivalencia naval, desarme de buques y disminución de los gastos militares, que ya estaban pesando gravemente en los dos países.

Enajenados por ambos países los acorazados que tenían en construcción, en el resto de su período de gobierno el general Roca pudo ordenar la economía nacional, derivando lo que antes se gastaba en preparación militar indispensable, a cuidar y llenar las necesidades de orden civil: puertos, ferrocarriles, caminos, etc.; entretanto, nuestra marina continuó viviendo con los aprovisionamientos preparados para la guerra y su presupuesto anual de \$ 16.000.000 del año 1898, disminuyó hasta 9.000.000, el año 1904.

El escalafón de 1898. Su composición.

En un artículo anterior mío (ver Boletín del Centro Naval N° 600, de septiembre-octubre de 1951), en el que sólo figuraban 10 oficiales sub-tenientes de marina, únicos hasta esa fecha egresados de nuestra Escuela, di noticias sobre la composición del escalafón, cuyos miembros formados, puede decirse, por generación propia dirigían los servicios de nuestra armada nacional, lo que explicaba la lentitud de su progreso y cuyo estado era inferior a las bien organizadas en el imperio del Brasil, en el Atlántico, y la chilena en el Pacífico, cuya oficialidad procedía de una escuela naval creada por el año 1850.

Con intervalo de algunos meses entre una y otra publicación aparecieron nuevos artículos míos sobre el progreso de nuestra Escuela, los viajes de instrucción de la corbeta "*La Argentina*", que iba produciendo ya de una manera continua promociones anuales que llenaban los grados subalternos de la marina, algunos de jefes y hasta dos capitanes de navío en el rango de los oficiales superiores. Esta ola de marea que venía creciendo continuamente, ya en el año 1895 producía el reemplazo en los comandos de los jefes con preparación inferior, que pasaban a destinos sedentarios o al retiro, de acuerdo con la ley militar del ejército que continuaba todavía aplicándose en la armada.

En 1898 figuraba en el escalafón un vicealmirante: Daniel de Solier; tres comodores: Rafael Blanco, Enrique Howard y Martín Rivadavia; 10 capitanes de navío: Martín Guerrico, Jorge H. Lawry, Lázaro Iturrieta, Antonio E. Pérez, Valentín Feilberg, Manuel José García, Edelmiro Correa, Atilio S. Barilari, Diego Laure y Manuel Domecq García y ya unos 200 jefes y oficiales provenientes de la Escuela Naval.

Origen y características de algunos jefes.

He mencionado en artículos anteriores que el almirante Solier, como capitán, pasó del ejército a la armada después de la guerra del Paraguay, y que en su primer tiempo fue a Francia (patria de su padre), ingresando al Observatorio Naval de Toulon, donde estudió navegación y ramos de marina dirigido por el señor Beuf, a quien él, años después, hizo contratar para venir a ser el Director de nuestra Escuela Naval moderna; fue un verdadero marino de ilustración general y uno de los más eficaces directores de la armada de entonces.

Dos de los comandantes, Rafael Blanco y Martín Rivadavia, fueron alumnos del Colegio Militar de la Nación en la época que la dirigía el coronel Cetz, y del escalafón común del ejército pasaron a revistar al de marina, prestando servicios en el bergantín goleta "*Rosales*" (comandante Guerrico), en la corbeta "*Cabo de Hornos*", con Piedrabuena, en la cañonera "*Uruguay*", cuando la Escuela Naval estaba embarcada en ese buque (comandante Director Martín Guerrico), en cuyos buques adquirieron condiciones de buenos oficiales de marina y en ésta pudieron conocer directamente a los cadetes que cursaban los estudios y que más adelante sirvieron a sus órdenes.

Rafael Blanco alcanzó en servicio el rango de almirante y como guerrero del Paraguay y expedicionario al desierto revistó en actividad hasta su fallecimiento. Howard alcanzó también el grado de almirante; como oficial y jefe había actuado en la marina antigua, guerra del Paraguay, Expedición Py a Santa Cruz; en la "*Cabo de Hornos*", al fallecimiento de Piedrabuena, y en la corbeta "*La Argentina*" en 1886 y 1887, cuando el grupo de marinos que manejaba la escuadra la incorporó al grupo de buques armados sacándola del comando y dirección del jefe de la Escuela Naval (Bachman) y con ella hizo algún servicio hidrográfico en Bahía Blanca y los viajes de instrucción con los cadetes de la Escuela Naval a la costa sur en esos dos años (de enero a marzo). No he conocido mayores antecedentes de sus servicios anteriores, pero estuve embarcado en "*La Argentina*", a sus órdenes durante el año 1886, parte de ese año en el servicio hidrográfico de Bahía Blanca, habiendo actuado anteriormente durante cuatro años en la cañonera "*Bermejo*", cuando se hizo el primer levantamiento de Puerto Belgrano.

En el viaje al sur con la Escuela recalamos en varios puertos de la costa, Isla de los Estados, Canal Beagle hasta Ushuaia; yo tenía a bordo el cargo de oficial de artillería, mi compañero de promoción subteniente Vicente Montes, oficial de derrota, que desempeñaba a conciencia el cargo (habíamos hecho anteriormente el viaje por Europa en "*La Argentina*" —comandante Solier— en el que no había piloto a bordo), pero a pesar de esto el comandante conservaba un piloto español que lo acompañaba desde la "*Cabo de Hornos*", pero que no intervino oficialmente en ese servicio a bordo.

Al regresar a Buenos Aires a Montes y a mí nos pasaron a la Escuela Naval como oficiales profesores; por pedido del

Director de la Escuela el 2º comandante, teniente de fragata Leopoldo Funes, también desembarcó y a “*La Argentina*” pasaron algunos oficiales, no de la Escuela, que habían estado con el comandante antes en la “*Cabo de Hornos*”. Con ellos a bordo se realizó el viaje de instrucción en enero-marzo del año 1887.

La corbeta “*La Argentina*”, al regreso de ese viaje, se incorporó a la división de instrucción en el Río de la Plata, siempre al mando de Howard, y al finalizar el año fue enviada a Inglaterra para cambiar calderas y reforzar el casco, regresando en septiembre de 1888. La oficialidad que iba egresando de la Escuela no miró nunca con simpatía el hecho de haber sacado ese buque del servicio de la Escuela y se obtuvo del Ministerio de Marina la realización de un verdadero viaje de instrucción, al estilo del primero que efectuara el buque, y en el que fue designado comandante el capitán de fragata Martín Rivadavia, con quien volvimos en su mayoría oficiales de la Escuela, realizando los viajes de instrucción de 1888 a 1891, que he descripto en los números 613 y 617 de este Boletín. En estos viajes, de tanta utilidad para nuestra marina, se demostraron las condiciones de capacidad y preparación de Rivadavia que lo colocaron a la cabeza de sus antiguos compañeros en el desempeño de comisiones y comandos, hasta ser designado nuestro primer ministro de marina.

De los 10 capitanes de navío que figuraban en el escalafón de 1898, sólo García Mansilla y Domecq García, ascendido el año 1895, habían cursado estudios en la Escuela Naval; el primero en Francia, y el segundo en nuestra Escuela, en la IV promoción; de los demás, Martín Guerrico tuvo bastante actividad en la marina anterior a 1880 en veleros y en la “*Uruguay*”, graduándose como piloto en la escuela española de Bilbao. Fue director de nuestra Escuela Naval, segunda época, gozando de prestigio profesional entre sus contemporáneos y de representación social, y político revolucionario, actuando en las revoluciones de carácter mitrista, por lo que salió de baja del servicio de la armada, y si bien fue reincorporado más tarde, fue sobrepasado por los egresados de la Escuela Naval, que iban ascendiendo y ocupando cargos superiores en la marina por el año 1890. Antonio Pérez y Diego Laure fueron elementos discretos en la marina hasta 1890, desempeñando últimamente cargos en el Ministerio y Estado Mayor; Edelmiro Correa tuvo su último comando en el crucero “*Buenos Aires*” y Valentín Feilberg y

Atilio Barilari continuaron teniendo comandos de buques, divisiones de instrucción o representativas accidentales, acompañados siempre por jefes y oficiales provenientes de la Escuela Naval.

Estos capitanes de navío y los que figuraban como oficiales superiores en escalafones anteriores, habían tenido en general desempeño correcto en la marina de la guerra del Paraguay y en la escuadra de Sarmiento, marina que no salía mucho a navegar en el mar pero que era completa en el orden profesional y en el militar, demostrando en muchas oportunidades valor y patriotismo aunque sin haber tenido la suerte de recibir la preparación científica que tuvieron los oficiales de marina de la Escuela, sobre todo después de la reforma de 1881.

En varias oportunidades he mencionado el nombre de tres marinos extranjeros: Guillermo Mac Carthy, Eduardo Múscari y Luís Maurette, que iniciaron sus servicios en carácter de empleo militar honorario al principio, pasando a la efectividad antes de 1890 y prestando importantes servicios a nuestra marina en su organización, en la elaboración de los reglamentos que dictara la Junta Consultiva y en algunos otros cargos importantes. Mac Carthy fue un eximio Subdirector de la Escuela Naval en tiempos del Sr. Beuf, impregnando el servicio a sus órdenes de todas las realidades de aquella marina británica, que puede decirse era la primera del mundo entonces. Múscari, proveniente de la marina italiana, colaboró en la redacción de los reglamentos que se formulaban en la Junta Consultiva, organizó y comandó las escuelas de oficiales de mar, artillería y marineros, en la fragata "*Chacabuco*" y redactó nuestro Código de Señales, retirándose ambos como capitanes de navío. Maurette, argentino, hijo de franceses, cursó estudios en la escuela naval de Francia, reconociéndosele en nuestra armada sus títulos y derechos como capitán de fragata, actuando en todos los servicios y comandos de nuestra marina; fue ayudante general del Estado Mayor General, comandante del crucero acorazado "*Pueyrredón*", secretario general del Ministerio de Marina, jefe de la Base Naval de Puerto Belgrano, etc., incorporando en todos los cargos que desempeñó la modalidad y profunda seriedad de organización que recibiera en su época de instrucción en la marina francesa.

Existía en el escalafón otro grupo de oficiales que se fueron formando a bordo de los barcos, en carácter transitorio, cuando se creó la primera Escuela Naval y se llevaron a ella todos los

guardiamarinas y distinguidos (o candidatos a guardiamarinas) que había en la escuadra; algunos adquirieron buenas nociones del servicio a bordo y preparación en su contacto con los oficiales de la escuela; navegaron en los buques de la escuadra de Sarmiento, en la “*Cabo de Hornos*”, en buques auxiliares y en transportes. Otros prestaron servicios en el acorazado “*Almirante Brown*”, buque jefe por algunos años de nuestra marina de guerra y modelo en las cuestiones profesionales de las divisiones de instrucción en la década del año 1880.

La primera Escuela Naval se instaló a bordo del vapor “*General Brown*” y por la importancia del buque y su comando, a menudo fue empleado por el gobierno como buque jefe de escuadriillas en varios movimientos revolucionarios. Durante ese tiempo los cadetes de la Escuela, alternando con los estudios, prestaron servicios como artilleros, combatientes, y los de los años adelantados como oficiales. Varios de éstos continuaron en el servicio con este carácter sin terminar los cursos, pero algunos completaron su instrucción, lo que los habilitó para llegar en su carrera hasta oficiales superiores. Entre ellos, Eduardo O'Connor alcanzó el grado de contraalmirante y Director General de Administrativa; Guillermo Núñez, que llegó a capitán de navío, fue el iniciador de las mejoras en el empleo de la artillería de los buques modernos y aplicación de los procedimientos de tiro que iniciaba en Gran Bretaña el almirante Percy Scott; Ramón Lira se destacaba entre los cadetes de la primera Escuela Naval por sus estudios y mucho por su capacidad profesional en el servicio, figurando en la Escuela en el año 1878 al lado de Juan Picasso, que fue el número uno de la primera promoción. En mi primera época de oficial, Lira era considerado tal vez como el más capaz de los que actuaban en el servicio de los buques y como comandante del crucero “*Patagonia*”, en el año 1890, acompañó a O'Connor en la jefatura en la parte de marina que se incorporó a la revolución. Llegó a capitán de fragata, falleciendo por esa época; había nacido en la provincia de Corrientes, donde se le consideraba incorporado al partido mitrista.

De la Escuela también pasaron al servicio, sin terminar sus estudios, Santiago Albarracín y Emilio Bárcena, que tuvieron buena actividad en la creación del Centro Naval y la redacción de su Boletín, en los primeros difíciles años de su creación; Carlos Moyano, que desarrolló extraordinaria actividad efectuando exploraciones en la región austral de la Patagonia, y llegó con el teniente de Loqui en penoso viaje hasta el Seno de la Última

Esperanza, antes y después de ser gobernador del Territorio de Santa Cruz; actuó también en esa época cierto número de pilotos españoles incorporados como oficiales de la armada, como Carlos Méndez, Salvador de Simoni, Cándido Eyroa, desempeñando el comando de transportes y algunas comisiones hidrográficas. También pueden citarse en estos servicios de transportes a la costa sur o en buques auxiliares de la escuadra, a Joaquín Mada-riaga, Félix M. Paz, Luis D. Cabral, autor de *Anales de la Marina Argentina*, obra que contiene mucha documentación a propósito de los buques y marinos de esa época; Federico W. Fernández, que en 1876, durante una transitoria disolución de la primera Escuela Naval, solicitó y rindió examen de todas las materias del plan de estudio, ingresando a la armada como guardiamarina. Fue Subdirector de la Escuela Naval (1883) y 2do. Comandante de la corbeta "*La Argentina*" en el primer viaje de instrucción, haciendo también algunas exploraciones en ríos del interior; Juan E. Ballesteros y Juan G. Dayley, dos nombres más de la primitiva Escuela Naval; Carlos Lartigue, Federico Crovetto, Esteban de Loqui, Juan A. Nogueras, Tomás Peña, Juan y Lorenzo Irigaray, Luis Calderón, Antonio Villoldo, Enrique Thorne y José M. Mascarello, que prestaron servicios en los buques de la escuadra en buenas condiciones, mientras la corbeta "*La Argentina*" realizaba viajes de instrucción. Prestaron servicios, en general, al mismo tiempo que los oficiales de las primeras promociones, adquiriendo una instrucción suficiente como para poder seguir en el servicio y tener ascensos, aunque un poco más lentos que los de la Escuela; actuaron como ayudantes generales del Estado Mayor Carlos Lartigue y Diego Laure, capitanes de fragata o de navío, a veces accidentalmente a cargo del Estado Mayor con discreta eficacia.

Carlos Massot, que como Rivadavia y Blanco realizó estudios en el Colegio Militar de la Nación y navegó en el sur como guardiamarina y subteniente en la "*Cabo de Hornos*" (comandante Enrique Howard, quien lo llevó después a la corbeta "*La Argentina*" como 2do.), siendo teniente de navío fue ayudante secretario del comodoro Rivadavia cuando era jefe del Estado Mayor General, continuando con él y ascendiendo a capitán de fragata cuando éste fue ministro de marina. Tenía discreta preparación profesional, era activo y estaba vinculado por parentesco a políticos allegados al general Roca, medio en el que en aquellos momentos del primer ministerio de marina le fue muy útil al como-

doro Rivadavia, llevado al ministerio por su capacidad profesional, pero ajeno a los cabildeos políticos que, si comúnmente le eran muy favorables, algunas veces le resultaban molestos. El capitán Massot, allegado a la Secretaría de la Presidencia, prestó al ministro y a la Marina buenos servicios; más adelante, al fallecimiento de Rivadavia, Betbeder, nombrado ministro en su reemplazo, lo conservó como ayudante secretario, utilizando también sus servicios políticos; el capitán Massot, por defectos de visión, prestó servicios en tierra durante mucho tiempo, retirándose como capitán de navío después de promulgada la ley N° 4856 e incorporándose luego al servicio consular. Betbeder, en su comando de la fragata "*Presidente Sarmiento*", llevó como 2do. al teniente de navío Enrique Thorne, que no era de la Escuela, pero estaba entre los del grupo de marinos utilizables que estoy mencionando casi como necesarios, mientras las promociones de jefes y oficiales de la Escuela no alcanzaban el volumen de las necesidades de la escuadra que se estaba formando en 1898.

Mejoras en el escalafón de la Armada (1880-1898)

Cuando el general Roca, ministro de guerra y marina en reemplazo del Dr. Adolfo Alsina, llegó al Río Negro al finalizar la expedición al desierto, encontró en Patagones la parte de la escuadra que había regresado de la expedición a Santa Cruz, recibiendo la más favorable impresión de los servicios que esa rama de la defensa nacional estaba prestando al ejército, agregándose el renglón del levantamiento del río y reconocimiento de su valle que estaba efectuando la marina (coronel Guerrico con oficiales y cadetes de la Escuela Naval, cañonera "*Uruguay*"). Presenció los exámenes (julio 1879) de egreso de la 2da. promoción, y al regresar a Buenos Aires en la cañonera "*Paraná*" hizo declaraciones públicas que cumplió en la última parte de su actuación como ministro y en la primera como presidente de la república en medidas de gobierno, como la creación de la Subsecretaría de Marina, independizando o dando autonomía a la rama de servicio naval, la reforma del plan de estudios de la Escuela bajo la dirección del señor Beuf, etc.

La regularización de los estudios en la Escuela Naval desde el año 1881 con egresos anuales regulares desde el año 1884, los viajes de instrucción de la corbeta "*La Argentina*", la adquisición de embarcaciones adecuadas para el servicio de torpederos, cruceros rápidos, transportes y buques auxiliares y la organización y

creación de todas las dependencias del servicio de la armada, llevaron a la marina a ser una institución fundamental, equivalente a las mejores creadas en el país.

En 1898 habían egresado de nuestra escuela 209 oficiales, de los cuales uno era capitán de navío, 17 capitanes de fragata, 17 tenientes de navío (capitanes de corbeta) y unos 150 oficiales subalternos, a los que se agregarían en breve los 33 guardiamarinas que salían a navegar en la fragata "*Presidente Sarmiento*".

En 1880 ningún oficial superior había cursado estudios en escuelas navales, ni tampoco lo habían hecho los jefes (salvo uno, el capitán de fragata Clodomiro Urtubey) ; el conjunto de ese personal se había formado navegando en buques de ríos con pocas salidas al mar, realizadas en los antiguos bergantines y goletas y sólo ocasionalmente, después del año 1875, en las cañoneras "*Paraná*" y "*Uruguay*", de poco tonelaje y capacidad reducida. La artillería de esos buques era a la antigua, de cargar por la boca. Era escaso el personal que pudiera estar en contacto con marinas extranjeras, de las que sólo venían al Río de la Plata cañoneras de tipos anticuados; nuestra marina vivió así por largos años hasta la época de 1880, en que tuvo incremento la navegación comercial y se establecieron varias líneas europeas.

Desde el año 1880, con la llegada del transporte "*Villarino*", pequeño buque de mar de 1.000 toneladas, construido para la navegación de nuestra costa sur (con cañones de retrocarga de 7,5 cms.), se iniciaron viajes hasta Patagones, casi siempre al servicio del ejército, y prácticamente el de escala final de ese servicio hasta varios años después. En esa fecha, el cuadro que presentaba nuestra marina no era halagador, explicable por la circunstancia de que se había formado fuera de las escuelas y, por lo tanto, su preparación era relativamente escasa, haciendo juego con el deficiente grado de instrucción general del país. Pero la marina recibió mejoras desde el período de gobierno del general Roca y en sucesivos períodos, aunque con algunos tropiezos de vez en cuando, pero evidentemente llegó a una situación notable en el período 1895/98, mencionado en mis artículos anteriores.

Durante ese lapso de renovación del personal de la marina nunca se llegó a situaciones de violencia o dureza de procedimientos; el personal capacitado que se estaba formando ocupaba puestos o desempeñaba cargos en los buques nuevos o en comisiones técnicas superiores accidentales —muchas veces acompañado por algunos de los que no habían procedido de la Escuela; siempre

hubo compañerismo y no existieron recelos ni rivalidades, porque aún había destinos en los buques antiguos o en reparticiones en tierra en los que todavía eran útiles. Esto mismo ocurría a veces con algunos oficiales egresados de la Escuela con menos preparación que Otros y que por su modalidad no presentaban tantas condiciones de comando, acierto o actividad que otros, y la eliminación final les sobrevino en grados algo elevados, en condiciones de retiro voluntario por leyes compensadoras.

El Centro Naval, desde su comienzo, llevó a su seno y así lo mantuvo por muchos años, a oficiales de todas las procedencias que he mencionado, que constituían un grupo de compañeros dedicados al progreso de la Institución, en la forma que cada uno mejor podía; la homogeneidad de preparación del personal de la marina se iba formando gradualmente por medio de las promociones anuales y la muestra de eficiencia que daban en el servicio de la marina.



Discurso del Almirante Eleazar Videla, Presidente de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown, pronunciado en la Academia Nacional de la Historia el 15 - III - 1957

“El Gobierno de la Nación, al constituir la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown, cuya Comisión Ejecutiva me honro en presidir, y disponer los actos con que ha de honrar su memoria al cumplirse el primer centenario de su fallecimiento, lo ha hecho en perfecta concordancia con el sentir de nuestro noble pueblo que, como ponderable virtud, venera sus proceres, admira, sus héroes y hace un culto del recuerdo de los forjadores y mantenedores de su libertad, honrosos atributos que se reúnen en el glorioso Almirante.

Al declarar inaugurada con este solemne acto académico, la semana Almirante Brown e iniciados los homenajes dispuestos, debo expresar mi íntima emoción al hacer uso de la palabra en esta histórica casa, que en generoso gesto un pueblo agradecido le obsequiara a Mitre al término de su ejemplar presidencia.

Mitre reconoció en nuestro máximo héroe del mar los decisivos servicios prestados a la causa de la emancipación y su acrisolado patriotismo, que sintetizara tan elocuentemente en su magnífica oración fúnebre de hace un siglo, al decir: “No puedo recordar en este momento todas las fabulosas hazañas del Almirante Brown. Todos recuerdan que el estampido de su cañón en las aguas del Plata era anuncio de victoria y que a la vista de los mástiles de la Capitana, la ciudad de Buenos Aires dormía tranquila bajo la guardia de su almirante, mientras él velaba sobre el puente de su bajel”.

Es por ello que, al traer el recuerdo del gran marino ante el retrato de Mitre, cuyos rasgos consulares presiden los actos de recordación patriótica que periódicamente realiza la docta Academia Nacional de la Historia, de la que fuera uno de sus fundado-

res, quiero decir mi satisfacción patriótica ante la feliz coincidencia que permite volver a unir a estas dos figuras proceres en el año centenario del Almirante, como ambas lo estuvieron hace un siglo, cuando el recio guerrero del Plata, minada su salud, se aprestaba a abandonar las aguas de sus hazañas marciales, no sin antes remitirle sus “Memorias” para someterlas a su autorizado juicio crítico.

Brown entra en las páginas de la historia patria a principios de 1814, en circunstancias en que el panorama político y militar del país constituía un problema de extraordinaria gravedad, produciendo la crisis de mayor trascendencia que atravesaban las Provincias Unidas del Río de la Plata. Desde entonces, siempre a la sombra de la gloriosa bandera de Belgrano, que hizo tremolar triunfal en el mástil más alto de sus naves cuando el honor y la dignidad de la República lo exigieron, consagró su vida a la defensa de las fronteras marítimas de su patria de adopción y lo hizo con éxito insuperable, siempre con honor, dejando heroicos recuerdos que la marina de guerra argentina venera como herencia magnífica de su héroe máximo.

Traía consigo un notable bagaje de conocimientos profesionales, acumulados en azarosas navegaciones por el Atlántico norte y mar Caribe. Veinte años de vida activa como grumete, oficial y capitán de buques mercantes, mezclada con algunas acciones de guerra, habían templado su alma dándole la consistencia férrea que exige la vida del mar. Fue testigo de las enconadas luchas entre las grandes potencias marítimas europeas, Inglaterra, Francia y España, que defendían y disputaban el dominio de los mares; luchas en las que el objetivo era la destrucción completa de los buques adversarios, doctrina inspirada por Rodney, aquel célebre jefe naval inglés y por Nelson, el más grande de los almirantes británicos. De esos maestros en el arte de la guerra naval, Brown había asimilado con creces sus ejemplos y doctrinas.

Era lógico entonces que fuera el hombre elegido por el gobierno patrio para el mando de nuestra escuadra en formación, cuando el formidable baluarte español de Montevideo amenazaba, con su plaza artillada y su Real apostadero de marina, al corazón mismo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, pues la escuadra del Rey, dueña del gran río, era árbitro de la navegación y bloqueaba a Buenos Aires, que ya había sufrido el bombardeo de sus buques, paralizando su comercio marítimo y fluvial; afectaba profundamente la economía nacional, así como el proceso activo de nuestra independencia. Peligraba la existencia misma de la Patria.

Se hacía necesario, imperioso, abatir a este adversario, destruirlo, para que la Revolución de Mayo cumpliera su objetivo de libertad. Para lograrlo, el dominio del Río de la Plata debía ser absoluto, impidiendo que proas enemigas lo surcasen impunemente e hiciesen víctima de sus depredaciones a las indefensas poblaciones costeras.

Brown entendió el problema en sus términos precisos y preparó su plan de operaciones ajustándolo a un sólido principio de estrategia, que es su esencia misma: Dividir la fuerza enemiga y luego concentrar todo su poder ofensivo en el punto neurálgico, la plaza de Montevideo, forzándola a rendirse al completar el cerco del ejército sitiador.

Con esa clara concepción, resueltamente llevó sus buques al combate.

Martín García fue el primer escalón estratégico, combate donde se puso a prueba el valor y espíritu de sacrificio de las flamantes dotaciones de sus buques y que determinó con el abandono de la isla por los españoles.

El jefe español, el prestigioso capitán de navío Romarate, vencedor de la escuadrilla de Azopardo en San Nicolás, fue forzado a dirigirse aguas arriba del Uruguay hasta donde fue perseguido, siendo embotellado en Arroyo de la China y eliminado así para su intervención en las operaciones futuras.

Con ese triunfo la columna vertebral de la fuerza enemiga había sido quebrada y la escuadra realista dividida, como lo había previsto la visión estratégica del Almirante patriota.

La segunda parte de la dislocada escuadra, al mando del capitán de navío Sierra, permaneció en el ya inseguro refugio del apostadero naval de la plaza.

Sobre la suerte que el destino deparaba a Montevideo no quedó duda alguna cuando los buques de Brown establecieron su bloqueo, impidiendo la entrada de abastecimientos y pertrechos vitales para la plaza sitiada desde tierra.

Luego atrajo a la escuadra española a aguas profundas, para obligarla a combatir. En la acción, durante la batalla, aplicó clásicos principios tácticos y de magnífica maniobra, obteniendo el 17 de mayo la trascendental victoria que dio a las Provincias Unidas el dominio del gran río.

Mientras el júbilo de gloria inflamaba a los tripulantes de su nave capitana, la "*Hércules*", y toda su escuadra lo saludaba con salvas de cañón, a las que se unían las del ejército sitiador,

el héroe desciende a su cámara para dar gracias al Ser Eterno “por la completa y gloriosa victoria dispensada a las armas de la patria puestas a su mando”.

Magnífica exteriorización de su fe cristiana, con que rendía homenaje a su credo.

Brown confiaba en Dios como en sus hombres para guardar la sagrada integridad de la patria argentina, a la que dedicó toda su vida.

Cumplió así brillantemente su extraordinaria misión:

Quedaba destruido el poderío hispano en las aguas del Plata y asegurada la independencia del país.

La revolución de Mayo podía extender su acción fuera de sus fronteras con rumbo seguro hacia sus grandes destinos.

La victoria cimentó la tranquilidad del gobierno con respecto al litoral fluvial y atlántico. Con los inmensos pertrechos militares capturados se pudieron equipar nuevas fuerzas y nuestro genio militar, el general San Martín, que reconoció la gran trascendencia de la caída de Montevideo, quedó resguardado y pudo planear con tranquilidad su proyecto del cruce de los Andes y emprender su inmortal expedición libertadora al Perú. Con Montevideo y Maipú desaparece el dominio extranjero en esta parte meridional de la América y se hace posible la conquista del Perú. Esta es la proyección histórica que en la guerra de la emancipación americana tuvo la caída de la plaza de Montevideo, consecuencia que tiene origen en el triunfo de la escuadra patriota al mando de su ya ilustre almirante Brown.

Entre las virtudes navales que adornaban el alma de Brown, no era la menor su espíritu de empresa. Terminada su misión en el Río de la Plata y desarmada la escuadra sin reparar que la marina de guerra es un imprescindible instrumento de poder, alistó la fragata “*Hércules*” y el bergantín “*Trinidad*” e inició un crucero de corso rumbo a las costas de los virreinos del Perú y Nueva Granada. Entró en el inmenso Pacífico doblando el temido cabo de Hornos e incorporó la corbeta “*Halcón*”, al mando de Bouchard.

Este crucero trastornó a los españoles, sorprendidos por la aparición de los corsarios de Buenos Aires, desorganizando su navegación mercantil a la que creían segura por la falta de marina de los países americanos insurreccionados. Brown bloqueó al Callao, abordó y capturó la fragata española “*Consecuencia*”, que fue luego entregada a Bouchard y que bautizada con el nombre

de “*La Argentina*”, se inmortalizaría con sus hazañas en los anales marítimos de la patria, en un largo periplo de dos años por los mares del mundo.

Luego de numerosas peripecias regresó a Buenos Aires a los tres años de haber zarpado, conservando el grado de coronel de marina a que se había hecho acreedor en la campaña de Montevideo.

La guerra declarada por el imperio del Brasil en diciembre de 1825, encontró a las Provincias del Río de la Plata sin marina de guerra. La fatal imprevisión del desarme y dispersión de la escuadra de 1814, olvidando que el poder naval es el único custodio seguro de las fronteras marítimas de la patria y de su comercio exterior, debería pagarse con sangre en el nuevo conflicto que iba a tener el mismo escenario de doce años antes.

Con gran tino, el gobierno de Las Heras designó a Brown jefe de las fuerzas navales. El 13 de enero izó su insignia de almirante en el bergantín “*Belgrano*” y comenzó la exitosa campaña con fuerzas numéricamente inferiores en unidades, cañones y tripulantes, pero con una superioridad moral y ánimo de pelea, infundidos por el prestigio de su almirante, que superó aquella inferioridad y permitió que el laurel naval de 1814 reverdeciera fulgente en la Colonia, los Pozos, Quilmes, Juncal, Monte Santiago y treinta acciones más.

La guerra del Brasil ratificó que Brown había entrado en la vida de las Provincias del Río de la Plata con una alta misión a cumplir en beneficio del pueblo, que había hecho del anhelo de independencia su más formidable arma moral de lucha.

El combate de Los Pozos, librado a la vista del pueblo de Buenos Aires, que atónito contemplaba desde la ribera el desigual encuentro, más que acción cruenta fue demostración del insuperable espíritu guerrero de Brown. Cuatro buques de cruz y algunas cañoneras hicieron frente a la gran montaña flotante de 31 buques enemigos, como gráficamente lo proclamara a sus dotaciones al avistarlos, las que respondieron entusiastas la orden izada en el buque almirante con aquella famosa señal: “Fuego rasante que el pueblo nos contempla”. Al ancla, formando una media luna, los buques patriotas hicieron frente al bombardeo y respondieron con vigorosas andanadas. El jefe imperial no juzgó oportuno intensificar la acción y resolvió la retirada, sin conseguir el más mínimo de sus objetivos.

El pueblo porteño, intensamente emocionado, hizo al Almirante grandiosa recepción; ebrio de entusiasmo quería palpar a ese

ser superior que les resultaba invulnerable. Dice un historiador :
“Era un pueblo antiguo que divinizaba a su héroe”.

En el combate de Quilmes, en contraste con el de Los Pozos, la acción fue cruenta, demostrando otra faceta de su temple; el de la resistencia indomable. El almirante comenzó el ataque en la noche del 29 de julio de 1826, como había dispuesto, pero no fue secundado por los otros buques, que se mantuvieron en actitud pasiva haciendo fracasar el éxito de la operación. La “25 de Mayo”, comandada por el bravo Espora, acompañada solamente por la goleta “Río” al mando de Rosales, se encontró sola para hacer frente a toda la escuadra imperial y lo hizo con honor y bizarría, escribiendo en el historial de la marina de guerra la página más emocionante de valor y entereza. En este combate, el Almirante del Plata cumplió la promesa hecha a las damas de Buenos Aires cuando le entregaran la insignia de Los Pozos, que mantuvo izada durante el desarrollo del desigual encuentro: “que esta bandera así consagrada no vendrá abajo sino cuando caiga el mástil o se sumerja la nave que la tremole”, compromiso que era un juramento y que cumplió con honor.

Juncal fue otro de sus gloriosos jalones. Tácticamente supo aprovechar la ventaja que le brindaba la separación de las dos escuadrillas imperiales; la del capitán Sena Pereyra en Juncal y la de Mariath, en las cercanías del canal del Infierno. El peligro de quedar entre dos fuegos era posible, pero el Almirante corrió el riesgo y de los 17 buques de la escuadrilla del primero, 15 fueron capturados, destruidos o incendiados, con la entrega de la espada del jefe imperial, que era un bizarro marino, al comandante del bergantín “Balcarce”, capitán Seguí, victoria de incalculables proyecciones, pues no sólo dejó libre el río Uruguay, sino que en el aspecto militar permitió que los pertrechos para el ejército de operaciones pudieran transportarse sin peligro de ser interceptados.

Este triunfo produjo en Buenos Aires delirante entusiasmo. Brown era el más popular de sus héroes, el salvador de la Patria. El Congreso condecoró a los vencedores con el Escudo del Juncal.

El pueblo amaba sus buques; comprendía la razón de su existencia ; sabía lo que significaba su marina de guerra.

En esta lucha contra la flota imperial el Almirante del Plata desafió la muerte y desafió los elementos. Puso en evidencia todas sus extraordinarias calidades: clara inteligencia, carácter, autoridad de mando, audacia incontenible, coraje sin rival, decisión rápida y siempre acertada, como resultante instintiva de una gran experiencia, serenidad en las inquietudes de la prueba, aun ante

las angustias del corazón, como si su vida no le perteneciera, para infundir confianza y conservar ese prestigio que en la vida marinera es forzoso preservar ante la tripulación que lo rodea a cada instante en el puente estrecho de su navío. En esa lucha titánica, rodeada de innumerables peligros, jugó su vida sin medida. Es el héroe del mar que sólo anhela glorias y laureles para la marina de guerra argentina.

Este extraordinario guerrero reunía todas las características típicas del gran conductor naval y en su espíritu nelsoniano prevaleció siempre, en forma clara y precisa este concepto clásico, que ojalá nunca se olvide en nuestro país: si en tiempos de paz el dominio del mar o empleo libre de las rutas marítimas es necesario en el orden económico, en la guerra esa necesidad es fundamental y decisiva para el triunfo final en la contienda. El dominio del mar sólo se obtiene disponiendo de un poder naval adecuado, cuidadosamente determinado y con sus diversos elementos bien balanceados.

Producida la paz, que sus buques contribuyeron a hacerla honrosa, los acontecimientos políticos que sucedieron lo forzaron a aceptar el cargo de gobernador delegado, que el general Lavalle le confiara al salir a campaña y que asumió en contra de sus deseos, como un sacrificio más hacia la tierra que tanto amaba y en la que habían nacido algunos de sus hijos.

El vendaval de las pasiones políticas que desató la dictadura no consiguió quebrar su espíritu de devoción al país y su promesa de defenderlo cuando llegara la ocasión.

Sus últimos años son los de la vejez de un guerrero que se sostiene con el recuerdo de los hechos gloriosos de que fuera actor.

La Divina Providencia, como bendición del cielo, volcó a manos llenas en este ser privilegiado las extraordinarias calidades personales que lo habilitaron para recorrer, como señor el mar, la brillante trayectoria de una vida superior, consagrada a legarnos las más preciadas glorias, las palmas de sus victorias, los laureles de nuestra historia naval. Noble emulación para todas las generaciones de la Marina de Guerra Argentina.”

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

EDITORIALES

IBER-AMER ARGENTINA	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 %
R. A. D. E.	10 %

LIBRERÍAS

LIBRERIA DEL PLATA, S. R. L.	10 %
FAUSTO {	
Biblioteca	20 %
Asociados	10 %
V A E	15 %

**Palabras del Dr. Juan O'Farrell,
Presidente de la Comisión Argentino-Irlandesa
de Homenaje al Almirante Brown, al descu-
brirse una placa de la colectividad irlandesa
en el sepulcro que guarda sus restos en la
Recoleta**

“Es menester rectificar el concepto de que la ingratitud y el
“ olvido constituyen la moneda con que las democracias pagan a
“ sus leales servidores. Y nunca más que en nuestros días se impo-
“ ne el deber de llamar la atención del pueblo, solicitado por idea-
“ les y tendencias extraños, que no tienen filiación en su historia,
“ ni han sentido jamás el calor de sus tradiciones, para recordarle
“ una vez más que sólo son grandes las naciones que pueden esla-
“ bonar sus esperanzas en el porvenir en las glorias de su pasado.

“Sí, señores: es menester exhibir de continuo el tesoro de
“ nuestros recuerdos; trazar nuestra historia en tablas de bronce
“ y piedras; bordar los caminos con las estatuas de nuestros héroes,
“ despertando en el corazón de los argentinos de hoy honda grati-
“ tud hacia los argentinos de ayer que vivieron vida de sacrificio
“ para legarnos patria y honor, tranquilidad y justicia.”

Estas palabras fueron pronunciadas por mi abuelo, Santiago G. O'Farrell, en su carácter de Presidente de la Primera Comisión de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, al inaugurar su monumento el 8 de julio de 1919.

La colectividad irlandesa me designó su Presidente con motivo de los honores a rendirse al Almirante Guillermo Brown al cumplirse el centenario de su fallecimiento, y el Poder Ejecutivo incluyó mi representación en la Comisión Nacional de Homenaje, cuya presidencia ejerce nuestro buen amigo y viejo marino, Almirante Eleazar Videla, habiéndome designado ambas Comisiones para pronunciar estas palabras al descubrir estos broncees en la tumba que guarda los restos del gran fundador de nuestra Marina de Guerra.

No sólo por el antecedente que he citado y el gran honor que significa para mí traer la voz de las Honorables Comisiones antes mencionadas, es que me siento orgulloso de ser intérprete del homenaje tan digno y merecido que todos los argentinos debemos al noble irlandés, fundador de nuestra escuadra, defensor indómito de nuestras riberas y colaborador del Gran Libertador General San Martín en su campaña en el Pacífico, cuyas lides y hazañas están hoy escritas en nuestra historia con letras de oro.

Los que tuvieron el placer de conocer a nuestro héroe dicen que era un hombre de estatura mediana pero fornido, de cabello rojizo, tan común en los irlandeses y sus descendientes hasta por generaciones. Su rostro demostraba un carácter enérgico, pero su trato era afable, y así se explica los admiradores y amigos que conquistó en su vida. Era católico militante, gozaba del gran aprecio de todos sus familiares, el respeto sincero y confianza sin límite de sus subalternos, que le permitió defender nuestra independencia y nuestros colores en humildes bergantines rechazando a pretendidos invasores mucho más armados.

La popularidad del Gran Almirante, su coraje indómito y su pericia como marino, hicieron que el “Gran Baqueano del Río de la Plata” se constituyera en una figura legendaria que dedicó su alma y su corazón, sin ambages, a la libertad de nuestro suelo, y al reconocimiento internacional de nuestras riberas.

Su lección fue fructífera y sus tradiciones perduran aún en la Gloriosa Marina de Guerra, que demostró en los hechos ocurridos en junio y septiembre de 1955, que los principios por los cuales luchó el viejo lobo de mar, fueron legados íntegramente a todos los componentes de esa escuadra que él fundara tan modestamente en los albores de nuestra Independencia.

Debo destacar y agradecer la presencia de la tan nutrida y representativa delegación de la República de Irlanda, que de tan lejos ha venido a acompañarnos en los honores que tributamos a su dilecto hijo y heroico patriota nuestro.

Al descubrir las placas de bronce que hoy colocamos en su tumba —tumba que como si el destino lo hubiera previsto, se halla junto, calle por medio, a la del Reverendo Padre Antonio Fahy, Capellán de los Irlandeses, íntimo amigo de Brown y en cuyos brazos falleció cristianamente y en la paz suprema el 3 de marzo de 1857— pedimos que generaciones futuras las lean y las tengan presente siempre porque el porvenir de nuestra patria depende enteramente del pasado glorioso de nuestros héroes, que lo arriesgaron todo por nuestra felicidad.

Aspectos de la movilización industrial (*)

Por el Ingeniero Militar G. Gras

Durante el primer trimestre de 1954, el gobierno promulgó un decreto relacionado con la organización de la industria en tiempo de guerra, entregando al departamento de Industria y Comercio la suprema dirección de la movilización industrial y creando, para tal efecto, el Comisariato General.

Una de las atribuciones de dicho organismo es la preparación y coordinación de la actividad de las empresas industriales en tiempo de guerra, pudiendo delegar parte de su poder a otros departamentos, sobre todo a los de la Defensa Nacional. Nos proponemos, a continuación, examinar algunos aspectos particulares de la movilización industrial y recordar algunos de los problemas que la misma plantea.

Se puede, desde ya, discutir la oportunidad de la adopción de medidas de la naturaleza que terminan de mencionarse y tratar de ver si, ante la perspectiva de una guerra, existe verdadero interés en preparar el montaje de un dispositivo para la movilización industrial.

La posibilidad de una extrema limitación de la duración de las operaciones militares violentas es una de las hipótesis consideradas. Además, nada garantiza que las acciones militares desarrolladas por el enemigo sobre el territorio nacional, no ocasionarán trastornos de naturaleza tal que impidan el desarrollo de las actividades industriales conforme al plan previsto.

En lo que concierne a la duración de las operaciones militares, debe tenerse presente que la movilización industrial exige no solamente un enorme trabajo de preparación desde tiempo de paz, sino también para dar sus primeros frutos, demoras de

(*) De "Revue de Defense Nationale", febrero de 1957.

cambios de ubicación que requieren muchos meses. Como consecuencia, se tiene cierta tendencia “*a priori*”, de ligar a la idea de guerra corta la noción de los stocks, y no la de producción organizada y coordinada, en vista a una etapa en el tiempo. Pero este modo de ver no es quizás el correcto, por cuanto si hubiese optado en favor de la hipótesis de la *guerra relámpago*, no es seguro que los responsables de la elección hubieran renunciado definitivamente a la hipótesis opuesta; la opción de *duración corta* podría, en efecto, no excluir la reserva de seguridad representada por la preparación de un dispositivo de movilización admisible, ya sea que los acontecimientos no conformasen la primera hipótesis, ya sea para asegurar la *supervivencia*, pasada la primera fase brutal.

En lo que concierne a los trastornos que deben esperarse por la acción del enemigo, puede admitirse a partir del instante en que no se ha descartado la eventualidad de la etapa *supervivencia*; y la consiguiente prolongación de la duración de las hostilidades, de que resultará menos difícil modificar el plan inicialmente establecido (o reducir las pretensiones para tener en cuenta las reducciones en la capacidad provocadas por el enemigo), que el de improvisar en plena crisis.

Por otra parte —y volveremos sobre esto más adelante— el pasaje al estado de guerra da lugar a profundos cambios en todos los sectores de la producción. Dominar los fenómenos que se producen en este momento, aparece como indispensable, no solamente para tratar de hacer frente sin demora a las necesidades que se ponen inmediatamente de manifiesto, sino también para mantener, dentro de todo lo que sea posible, las actividades de las empresas, sobre todo con el propósito de asegurar el empleo de la mano de obra que resulta afectada. A este respecto, la movilización aparece sobre el plano industrial como una garantía de orden.

Las necesidades nacionales de tiempo de guerra no difieren esencialmente de las de tiempo de paz. Desde el punto de vista técnico, ellas son idénticas en cuanto a la organización de la producción y de la distribución. Ellas son satisfechas partiendo de las mismas necesidades nacionales: extracción, agricultura, transformación, potencial de energía, potencial de transporte, ya se refiera a las necesidades expresadas por el sector militar o expresadas por el sector civil. A los recursos nacionales deben sumarse los de la importación. En el pasaje al estado de guerra, la rutina

normal “producción-distribución” sufre sin, embargo, grandes alteraciones y sus modificaciones se caracterizan por los siguientes fenómenos:

- un acrecentamiento brusco y en proporciones considerables de las necesidades manifestadas por el sector militar;
- orientación correlativa de las capacidades de producción y de distribución tendiente a satisfacer estas necesidades;
- agotación total o parcial de determinadas fuentes de bienes;
- transformación en la situación de la mano de obra y conformación.

Estos fenómenos no modifican las técnicas puestas en acción. En todos los casos en que se trate del estado de guerra o de paz, del sector militar o del sector civil, el cumplimiento de las necesidades directas: armamento, alimentación, equipos, energía, transportes, etc., exige una coordinación de los elementos (y servicios) intermediarios, tales como: materias primas, productos semi-confeccionados, equipo de producción, alimentación, etc. Esta coordinación que se lleva a cabo en tiempo de paz y en nuestra economía liberal mediante una especie de automatismo rutinario, exige, en tiempo de crisis, una planificación de efectos rápidos.

No habría que pensar pues en preparar un dispositivo de movilización de las empresas de producción en forma fragmentaria, tomando en consideración tan sólo un número de artículos seleccionados en su relación directa con las necesidades de las fuerzas armadas, o en la influencia más o menos inmediata de los mismos sobre el programa militar.

La movilización industrial se inscribe en un conjunto de medidas económicas y políticas de las cuales no se sabría independizarla, conjunto que tiene como objetivo el de orientar todo el potencial económico nacional hacia el mantenimiento del esfuerzo de guerra; este conjunto es el que constituye la *economía de guerra*. Una economía de guerra se percibe perfectamente sin movilización industrial; es, por ejemplo, el caso de la elección *exclusiva* de la hipótesis de una guerra de corta duración, alimentada por los stocks; es igualmente el caso en que el sostenimiento de la guerra se consideraría únicamente mediante la importación. Por el contrario, es decir, una movilización de la producción industrial sin el apoyo de medidas de promoción y de control de la economía de alcance más general, no se concibe.

Es interesante examinar la naturaleza de las relaciones entre el estado y la empresa en lo que concierne a la movilización de esta última.

El propósito del estado consiste en alinear la producción sobre el plan general establecido conforme a la nueva expresión de las necesidades, en repercusión sobre un determinado número de ciudadanos que integran las fuerzas armadas en el marco de movilización de dichas fuerzas; en este marco él dispone de una autoridad considerable sobre los hombres sometidos a las obligaciones militares.

En el caso de la movilización industrial, la naturaleza de las relaciones entre el órgano movilizador y la empresa movilizada, no parece estar establecida en forma tan estricta.

En tiempo de paz, y no obstante las medidas gubernamentales tendientes a orientarla en determinadas direcciones o a protegerla en ciertos sectores, la producción industrial nacional se desarrolla en un clima de liberalismo y el estado no impone, por *vía de la autoridad*, ni programa de inversiones, ni plan de extensión, ni ritmo de fabricación. Normalmente una empresa goza de entera libertad para no interesarse en una determinada fabricación, aún cuando el estado —bajo cualquiera de sus formas— anhela verla interesarse. El escaso interés demostrado no hace mucho por los grandes fabricantes franceses de automóviles, en la producción de determinados vehículos militares, no obstante la importancia que se daba a los mismos con respecto a los servicios de defensa nacional, constituye un ejemplo.

Se tiene allí una diferencia muy nítida entre la empresa y el ciudadano: este último es obligado —desde tiempo de paz— a someterse a la preparación militar, mientras que la empresa sólo conoce el servicio voluntario. Se llega pues a la conclusión de que la acción del Estado sobre las empresas debe presentarse sobre todo más como una negociación que como una orden de ejecución.

A este respecto, la necesidad de trazar un cuadro de las relaciones entre el Estado y la empresa, apareció desde que se tuvo conciencia de que la guerra era al menos tanto una prueba entre dos fuerzas militares, como una prueba de sus sostenes económicos.

La ley del 11 de julio de 1938 sobre la organización general la nación en tiempo de guerra, y el decreto de aplicación del 28 de noviembre de 1938, han dado la forma de estas relaciones. Puede decirse que los principios que las rigen están contenidos en las dos proposiciones que siguen:

—*A falta de acuerdos amistosos, las diversas prestaciones necesarias para asegurar las necesidades del país se obtendrán mediante requisiciones.*

—*La publicación de la orden de movilización general lleva consigo la implantación, ipso facto, del derecho de requisición en todo el territorio y para todos los bienes cualquiera fuera su categoría.*

Cae, pues, sobre la empresa la hipoteca de la requisición. Dispuesta ya la requisición de referencia, ella da lugar al pago de una indemnización que corresponde a las necesidades de entretenimiento y amortización de los medios de producción de la empresa, como asimismo al capital invertido. Este interés está calculado sobre una base común para todas las empresas, base determinada definitivamente desde el principio.

Pero la requisición solamente se lleva a cabo cuando no se ha logrado llegar a un acuerdo amigable. Si se cumple este acuerdo, la realización de las prestaciones da origen a un pago que se calcula sobre el precio correspondiente al máximo para el interés del capital invertido en la empresa, interés fijado como para el caso de la requisición. El legislador ha previsto pues que la empresa movilizada recibiría una remuneración, limitada indudablemente, pero establecida sin embargo conforme a las disposiciones que respetan los principios básicos de tiempo de paz.

Aquello que normalmente se denomina con el término muy amplio de *ganancia*, queda en consecuencia —bajo una forma muy atenuada, no obstante la disposición de la ley que establece la exclusión de todo *beneficio* por las prestaciones— como una de las causas de la actividad de la empresa, ya sea que ésta queda bajo la administración del estado (requisición) o que la misma siga funcionando dentro de su estructuración normal, por ejemplo, como titular de un mercado del estado.

La disparidad de las obligaciones impuestas al ciudadano y a la empresa es, por lo tanto, apreciable. Es posible que la misma parezca destacarse más aún debido a la parte importante de la población que es afectada directa o indirectamente por la movilización de las fuerzas armadas, como debido a la parte muy importante y siempre creciente de la industria que es remunerada, directa o indirectamente, para satisfacer las necesidades militares.

Esta comprobación puede dar lugar a que se piense que sería normal el provocar, en el momento del pasaje al estado de guerra, una modificación total de la estructura que tuviera por objetivo

someter a la empresa a servidumbres semejantes a las que está sometido el ciudadano; éste, en particular, pasa de la situación civil al estado militar sin consideraciones previas respecto a sus intereses personales.

Una perspectiva semejante ofrece un atractivo indudable, dado su carácter *igualitario* que es halagüeña en ciertos aspectos, pero la misma no resiste mayormente a un examen objetivo. En lo que sigue de esta exposición, observaremos sobre todo que la naturaleza misma de los trabajos de planificación y de control de la producción movilizadas no incita a encarar modificaciones profundas de estructuración en el momento en que se produce la crisis exterior.

Por otra parte, esta inquietud de la defensa de la empresa en lo que concierne a la conservación de los equipos, la amortización e interés del capital invertido, responde a una necesidad profunda: terminada la crisis militar, el *problema número uno* lo constituye el de la supervivencia económica; el manteamiento del potencial —aún reducido por las hostilidades— es pues un imperativo que lleva a respetar la forma habitual de la vida de las empresas y el proceso normal del desarrollo de las mismas.

Terminamos de referirnos a la disparidad de situación entre la empresa y el ciudadano bajo estado militar, con respecto a las servidumbres de la movilización. El relieve que parece adquirir esta disparidad cuando se la considera desde el punto de vista particular del individuo movilizado, se atenúa notablemente desde el momento en que se entra a estudiar simultáneamente la situación de otros ciudadanos que no encontrándose afectados a las fuerzas armadas, participan en la actividad industrial de guerra.

Cualquiera sea la forma en que el Estado ha negociado o impuesto el programa de producción, el cumplimiento del mismo le impone la obligación de garantizar a las empresas los recursos y los medios necesarios para la ejecución de las órdenes. Ahora bien, uno de los medios fundamentales de la producción es la mano de obra y su encuadramiento; el Estado se ve sí arrastrado a eximir a un determinado número de ciudadanos de las obligaciones realmente militares, a fin de conservarlos dentro del *servicio económico e industrial*. Pero, aparte de esta anulación del principio de la igualdad ante la obligación militar, los exceptuados reciben su salario habitual combinado, por ejemplo, con primas de rendimiento, condiciones bajo las cuales son calculadas estas remuneraciones, recordando las previstas para la amorti-

zación y la remuneración del capital de las empresas. A esos ciudadanos exceptuados se agregan aquellos que, librados de todas las obligaciones militares, continúan trabajando en las empresas o se contratan.

Indudablemente estos ciudadanos pueden ser sometidos a la requisición de personas, que equivale a la requisición de bienes para las empresas. Se trata ciertamente de una *servidumbre de guerra*, pero ésta no tiene nada en común con las obligaciones impuestas a los ciudadanos movilizados para las fuerzas armadas. Es de desear también un estatuto de la mano de obra y de los cuadros de la *guerra industrial y económica*, que tendería a dar al empleo un carácter de *servicio* o de *misión* más acentuado del que impone la requisición, y destacando fuertemente la noción de *obligación*. Pero el problema así presentado excede grandemente el cuadro de la movilización industrial: él plantea el problema general del *papel nacional* de cada uno de los ciudadanos que integran la nación en tiempo de guerra.

Considerando el aspecto técnico del dispositivo de la movilización industrial, en el plan teórico nos vemos frente a dos tipos de problemas:

- el primero, se refiere a la evaluación de las necesidades;
- el segundo, concierne a la satisfacción de estas necesidades.

La resolución de los problemas del primer tipo —dentro del dominio militar solamente— se halla en lo siguiente: partiendo de una lista tipo de artículos necesarios que deben tenerse listos, para el mantenimiento y consumo de las fuerzas, se fija las cantidades por unidad militar y por período de tiempo; se determinan entonces las necesidades totales, como así también el escalonamiento de las mismas en tiempo. De este modo se ha fijado el *raционamiento*.

De igual modo, el establecimiento del programa del conjunto de las necesidades nacionales civiles y militares debe consistir, en primer término, en la *fijación de las raciones*, es decir, a determinar :

- la lista limitativa de los artículos a consumir o emplear;
- la masa, el volumen o el número de dichos artículos que deben asignarse a cada parte participante por período de tiempo.

Después de esta etapa preliminar, se establece el programa general de las necesidades en artículos de consumo inmediato y

en artículos intermediarios (materias primas, productos semi-elaborados, etc.)

La resolución de los problemas del segundo tipo se logra mediante la comparación de este programa con las capacidades productoras de la nación, comparación que —mediante ajustes sucesivos— permitirá llegar a un plan de producción y distribución, que servirá para la preparación de las órdenes individuales que se entregarán a las empresas.

En definitiva, las etapas sucesivas de una preparación coherente para la movilización son, en principio, las siguientes:

- etapa de estudio, es decir, plan general de racionamiento, programa de necesidades, tabla de capacidades;
- etapa de aplicación, es decir, comparación de necesidades - capacidades, establecimiento de las órdenes individuales.

La forma general y el carácter esquemático de éste ocultan el extraordinario volumen de trabajo que corresponde a estas operaciones. Pero si se ha meditado en la diversidad de las técnicas y la variedad de artículos ofrecidos por la economía francesa, se adquiere conciencia de la complejidad de la tarea de los organismos de movilización y de las dificultades con que tropezarán durante la misma. Unos de los contratiempos que debe evitarse, y no el menor, es el referente al riesgo permanente de la creación y proliferación de los *hongos* administrativos y para-administrativos, que conducen a un formalismo estrecho y estéril. Puede acontecer, si no se adoptan las precauciones pertinentes, que se vayan superponiendo en efecto sucesivo a la estructuración normal de la organización profesional, distintas jerarquías de la producción que sin substituirse totalmente las unas a las otras, llevan a una complejidad sofocante, que a fin de cuentas termina en la autoneutralización de los medios de control y de animación.

La consideración de este aspecto de los problemas de instalación de un dispositivo de movilización industrial permite, en particular, determinar la magnitud del grave riesgo de esterilidad que haría correr a la industria de guerra una modificación brusca de la estructura de las empresas tal como la que se ha descrito anteriormente. Ella hace aparecer como deseable, a este respecto, que el estado movilizador se apoye sobre el organismo profesional normal, existente desde tiempo de paz, y no pretenda substituirlo.

Pero, el que moviliza, ¿se encuentra ante problemas técnicos tan esquemáticamente planteados y, por consiguiente, en princi-

pío de resolución tan sencillos como los que terminan de exponerse?

De hecho, él no se encontrará en esa situación ideal sino a partir del momento en que ya se haya establecido lo que se juzga como la *situación concreta*, del país en tiempo de guerra. Ahora bien, la definición de esta situación concreta resulta de un determinado número de hipótesis y de ciertas condiciones previas, y ni la realización de dichas hipótesis ni el cumplimiento de dichas condiciones previas, dependen del que moviliza.

Sin realizar un examen completo de los diferentes factores que deben fijarse previamente, pueden citarse los siguientes:

- la elección de una acción respecto al plan estratégico, elección que ya ha sido mencionada anteriormente, y que lleva, en particular, a definir la duración probable del período (o períodos) de las hostilidades;
- la determinación del potencial industrial nacional que no debe movilizarse puesto que está demasiado expuesto o considerar su desplazamiento hacia zonas menos expuestas;
- la definición exacta de las necesidades de las fuerzas armadas en el tiempo y en el cuadro de la acción elegida;
- el conocimiento del apoyo que debe esperarse de los países aliados.

No es nuestro propósito investigar si es fácil que tales factores determinantes sean fijados, pero recordamos solamente que las decisiones que conciernen a los mismos dependen probablemente más de consideraciones políticas que de otras. Puede determinarse sobre un punto particular las responsabilidades de los que tienen la tarea de definir la situación de guerra. Para ella, basta recordar que tanto durante el desarrollo de la primera Gran Guerra, como en el segundo conflicto mundial, la movilización industrial se instaló y desarrolló, en tranquilidad podría decirse, detrás de una barrera, la del frente, materializada en 1939 por la línea Maginot. La aparición del arma atómica asociada a los medios modernos de su transporte y lanzamiento, constituye un factor de importancia capital, cuyas consecuencias son de difícil determinación. Descuidar deliberadamente este factor es aceptar un grave riesgo de neutralización casi total de la producción; tomarlo en cuenta en todas aquellas consecuencias que puede preverse, lleva a desencadenar una transformación de la implantación del potencial nacional de una importancia tal que el espí-

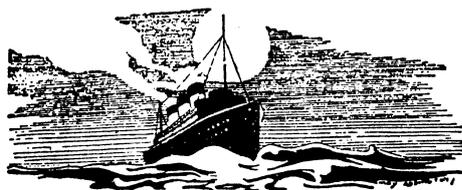
ritu se rehúsa a concebirlo, tanto desde el punto de vista social, estructura y demoras, como financieramente.

En definitiva, los distintos aspectos desde los cuales hemos visto a la movilización industrial, son dos:

- los aspectos técnicos;
- los aspectos políticos.

Los problemas técnicos que plantea la movilización industrial son, o bien teóricos, o bien concretos. Los primeros son del dominio clásico del ingeniero: plan de carga, plan de órdenes, ordenamiento de las fabricaciones, equilibrio de la mano de obra. Para su resolución sólo se requiere orden y método. Los segundos son de la más variada naturaleza; algunos que no son de organización general como la jerarquía de la producción y el control de ésta, probablemente exigen tan sólo la asociación del buen sentido con el orden y el método y siguen siendo del dominio clásico del ingeniero. Otros son ordenados por las decisiones que deben tomarse en el nivel más elevado y sus bases escapan al técnico.

Los problemas políticos se encuentran en dos planos distintos. En el plano más elevado encontramos que ponen en juego aquello que podemos llamar ética de la defensa nacional. Parecería, en efecto, que existe allí una oposición fundamental entre la estructura liberal de nuestra economía y el programa ideal de la movilización de esta economía; en dicha oposición se originan sobre todo diferencias, en la importancia de los sacrificios impuestos por el estado de guerra, que a veces se ven resentidos profundamente por el plan afectivo. Sobre el plano concreto, los problemas se refieren a la definición práctica de las condiciones bajo las cuales se desarrollará la guerra: parece que no siempre es fácil dar esta definición.



Notas Profesionales

NACIONALES

ACTOS PROGRAMADOS EN EL CENTENARIO DE LA MUERTE DEL ALMIRANTE BROWN.

- 1°) Publicación de los documentos del Almirante Brown, encomendada a la Academia Nacional de la Historia.
- 2°) Publicación del “Memorándum” del Almirante Brown, en texto bilingüe.
- 3°) Publicación de los siguientes trabajos:
 - a) Impresos Navales - 1814 - 1829.
 - b) La medalla y el escudo a los libertadores de Montevideo 1814.
 - c) Despachos del Ministro Estadounidense en Buenos Aires, Coronel John H. Forbes a su gobierno sobre la actuación del Almirante Brown al mando de la escuadra argentina 1826 -1828 (traducción).
 - d) Síntesis biográfica del Almirante Brown.
 - e) Folletos de las tres exposiciones realizadas.
 - f) Folleto enumerativo de los actos programados y adhesiones de los gobiernos provinciales y municipalidades.
- 4°) Acuñación de medallas conmemorativas del centenario y de facsímiles de las condecoraciones de Montevideo y Juncal.
- 5°) Realización de facsímiles y réplicas del sable que le donara al Almirante Brown el Comodoro Ramsay en 1826.
- 6°) Declaración de la “Semana Almirante Brown”, como recordatoria, a la comprendida entre los días 3 al 9 de marzo inclusive, realizando los actos conmemorativos principales a partir del día 15 de marzo de 1957, aniversario del combate de Martín García, durante una semana.
- 7°) Inauguración de su estatua en La Plata.
- 8°) Colocación de la piedra fundamental de su estatua en Puerto Belgrano.

- 9°) Conferencias en las escuelas e institutos dependientes del Ministerio de Educación y Justicia, así como en las siete universidades nacionales.
- 10°) Remodelación de la Plaza Almirante Brown (Capital Federal).
- 11°) Actos en la Academia Nacional de la Historia, Escuela de Guerra Naval, Escuela Naval Militar, Liceo Almirante Brown, Liceos Militares, Colegio Militar, Escuela de Aviación Militar, Centro Naval, Círculo Militar, Círculo de Aeronáutica y Escuela de Mecánica de la Armada.
- 12°) Tedeum en la Catedral de Buenos Aires.
- 13°) Honores Militares.
- 14°) Distribución a las escuelas públicas y privadas de la Nación, de la síntesis biográfica del Almirante Brown.
- 15°) Colocación de placas en el sepulcro que guarda los restos del almirante y en el solar donde vivió y murió, que es lugar histórico.
- 16°) Impresión de sellos postales con la efigie del Almirante y correspondiente matasellos.
- 17°) Solicitud elevada al Superior Gobierno de la Nación para la creación de la "Orden Almirante Brown".
- 18°) Actos públicos en las capitales de provincias y ciudades importantes y en los municipios que llevan su nombre.
- 19°) Elevación de notas solicitando que en las capitales de provincias sea designada una calle importante con el nombre de "Almirante Brown".
- 20°) Elevación de solicitudes para que en los Colegios de Enseñanza Secundaria se incluya en los programas de estudio la enseñanza de la Historia Naval Patria y que en la Escuela Naval Militar, a los mismos fines, se cree una cátedra denominada "Almirante Brown", especializándose en la enseñanza de las grandes navegaciones que descubrieron nuestras costas marítimas y fluviales y les asignaron en los mapas y cartas su toponimia histórica.
- 21°) Creación del distintivo de Juncal, para ser usado por la dotación del crucero "*Almirante Brown*", en los uniformes de paseo y de gala, mientras se pertenezca a esa Unidad.
- 22°) Donación de una copa de plata para ser disputada en una regata con el siguiente itinerario: Buenos Aires - Mar del

Plata-Puerto del Buceo, entre integrantes del Yacht Club Argentino y Yacht Club Uruguayo.

- 23°) Donación del pabellón de guerra al patrullero A.R.A. “*King*”, por parte de la Asociación de Oficiales Retirados de las Fuerzas Armadas de la Nación.
- 24°) Colocación de una placa en el crucero “*Almirante Brown*”, por parte de la Academia de Investigaciones Navales.
- 25°) Entrega de un busto del Almirante Brown al gobierno irlandés, por parte de la Asociación Patriótica y Cultural “*Vuelta de Rocha*”.
- 26°) Entrega de un óleo del Almirante Brown, donado por la Asociación Patriótica y Cultural “*Vuelta de Rocha*”, al Ministerio de Defensa de la República del Uruguay.
- 27°) Realización de réplicas de la Bandera de Los Pozos, para ser entregadas en custodia a Instituciones y Escuelas de las Fuerzas Armadas.
- 28°) Realización de exposiciones de carácter náutico durante los meses de mayo, junio y julio, con la colaboración del Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades.
- 29°) Donación de un óleo del Almirante Brown al Ayuntamiento de Guayaquil, por parte del gobierno argentino.
- 30°) Actos en las cien delegaciones de la Liga Naval Argentina, que dedica la “*Semana del Mar*” como adhesión, en conmemoración del centenario.

DISCURSO DEL MINISTRO DE MARINA EN LA COMIDA ANUAL DE LOS SUBOFICIALES DE LA MARINA DE GUERRA.

Como es tradición en nuestra Marina, tengo el honor de estar con ustedes esta noche, en la cena anual de camaradería de los suboficiales de la Armada.

Alto honor y gran satisfacción de poder asistir a esta fiesta, donde no sólo se muestra la unidad de los suboficiales entre sí, sino también la unidad de la institución, que es un bloque de acero, donde se mellan la insidia, la infiltración tendenciosa, y las malas intenciones.

La Marina tiene el orgullo de sus suboficiales, que luego de una ardua y áspera vida en las bases aéreas, en los cuarteles y en los buques, alcanzan el grado máximo del escalafón, templados en el ejercicio de sus funciones, sacudidos por todas las vicisitudes de la carrera naval, endurecidos en la lucha con los elementos, pero con el alma pura, incontaminada por los intereses materiales, con la frente limpia de pensamientos y con un solo ideal, que es el de servir a la Marina con honradez y con hidalguía.

Todos saben que la Marina es honesta en sus procedimientos, que tiene una férrea disciplina de fondo, que el cumplimiento del deber es fundamental para mantener la unidad de acción y que jamás se ha engañado a nadie, ni arrastrado a actos innobles a la institución.

Esa honestidad de procedimientos y esa seguridad de acción, forman la base de la estructura moral que con orgullo y con altivez la Marina de Guerra puede mostrar al pueblo de la Patria.

La capacidad profesional de sus componentes, es un timbre de orgullo para la misma.

No en vano todos hemos dedicado nuestra vida a aprender primero y a enseñar después, sin otro objetivo ni otro fin que servir honradamente al país.

Por ello es que no ha habido tiempo material, para desviar las mentes de nuestro personal, hacia otros objetivos, porque primero está el país, luego la institución y no alcanzan las fuerzas para ocuparse de otra cosa.

Por eso es que cuando por primera vez en la historia, la Marina tuvo que salir de sus tareas habituales, hacia objetivos distintos a su función específica, lo hizo unida, sin disidencias, sin peleas intestinas, y esa integridad y decisión unánime, es la más grande ofrenda que pudo hacer al país, para derrocar la tiranía.

Las instituciones y los cuerpos que la componen, se enaltecen y prestigian por sus componentes.

No es cuestión de títulos, grados y jerarquías, cada uno dentro de su órbita, contribuye al prestigio del conjunto y si la Marina de Guerra tiene hoy la prestancia y el orgullo de su posición, se debe a la armonía de sus cuadros y al perfecto equilibrio de sus fuerzas.

Dentro de ella, en repetidas oportunidades, el cuerpo de suboficiales ha dado pruebas efectivas y concluyentes de que antes que su interés particular, está el de la Marina.

Desde hace muchos años han venido cimentando una fama de capacidad técnica y de amor profesional que los destaca y los distingue particularmente.

Es por ello que resulta innecesario exhortarlos a seguir trabajando con tenacidad y persistencia, a seguir queriendo a la Marina porque es justa, es honrada y es generosa.

Y a dedicarse a la profesión con todas las energías, que es donde se encuentran siempre las satisfacciones más grandes y se tiene la cabal sensación del deber bien cumplido.

El país va saliendo de una tremenda crisis económica.

Es necesario todavía por algunos años observar una prudente política de gastos y esperar la recuperación total de la Nación para mejorar nuestro material.

Por ello debemos seguir por un tiempo más, manejando nuestro material anticuado, modernizándolo dentro de nuestros límites para obtener de ellos el máximo de provecho.

Las medidas tomadas por el gobierno provisional, permiten afirmar que la recuperación del país no demorará mucho tiempo y entonces podremos renovar el material y tener elementos más modernos para progresar en el adiestramiento y llevar a la institución al nivel que le corresponde a una nación como la nuestra, cuya relación con el mundo se efectúa, casi exclusivamente por el mar.

También deseo advertir que indudablemente se aproximan días de alguna agitación ciudadana; los partidos políticos se lanzarán a la campaña electoral, agitando sus ideas, sus programas y sus intenciones generales. No tengan ningún temor.

La efervescencia de la discusión y los cambios de frases un tanto violentas, no afectan para nada la tranquilidad del país.

Cada uno de nosotros debe tener su convicción o idea política, puede ejercer su derecho de votar al candidato que más le agrade, pero no puede, y en esto va la advertencia, mezclar a la institución en banderías de ninguna clase.

La Marina tiene toda una tradición de prescindencia política. Es prescindente y lo será siempre.

Por ello, su mayor orgullo es que el país la considere como garantía de la legalidad de los procedimientos y debe ser inmovible a las pasiones que la rodean.

Los hombres deben velar con rigor para que no se haga propaganda para ningún partido o persona.

Deben ser inflexibles en no admitir, en las cámaras ni en los cuarteles o dependencias, los comentarios públicos de orden político electoral.

Mi tranquilidad es muy grande; los componentes de la Marina nunca intervinieron en una revolución hasta el año 1955 y todos sabemos cuán poderosas razones tuvieron para hacerlo.

Debe recordarse que la Marina, siempre ha sido democrática y que el Gobierno ha prometido respetar el veredicto electoral y lo hará sin lugar a dudas, por ser ello lo decente y lo honrado.

Señores, la Marina de Guerra tiene una honrosa tradición que es un deber conservar y aumentar.

Todos debemos contribuir a ello, sin distinciones de grados ni jerarquías; tenemos el orgullo del uniforme que vestimos y no escatimaremos esfuerzos para que siempre así lo sea.

Debemos sacrificar nuestros intereses personales en beneficio del servicio, no ahorrar trabajo cuando se trata de la institución, amarla como a la propia familia, hacer por ella todo lo que esté a nuestro alcance para honrarla y prestigiarla.

Por último quiero reconocer con justicia que el brillo que hoy tiene la Marina, se debe al trabajo no sólo de la generación actual, sino al de todos los que nos precedieron en los puestos, que con su constancia y su capacidad permitieron constituir los actuales cuadros que con orgullo se ostentan.

Es por ello que rindo hoy aquí mi homenaje a los viejos oficiales de mar y a los técnicos en las distintas especialidades, que contribuyeron eficazmente a preparar el campo propicio para que la Marina ocupara el lugar que tiene, y que hoy desde sus sillones que la edad obliga a usar con frecuencia, al leer estas líneas, recordarán sus hermosos días, a bordo de los buques de la vieja escuadra de mar, que tanto contribuyeron a adiestrar.

Para terminar, deseo expresar con marcado énfasis, que la Marina de Guerra se siente orgullosa del cuerpo de suboficiales y que está segura de seguir progresando gracias a su colaboración y eficiencia.

Ruego a Dios, nuestro Señor, que siga protegiendo a nuestra institución como hasta ahora, para que jamás se aparte de la rectitud y justicia que la ha caracterizado.

Señores: por nuestra Marina y por la Patria.

FUE ENTREGADO EL PABELLÓN DE GUERRA AL PATRULLERO "KING".

Presidida por el Ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung, se realizó el 22 de mayo, a bordo del patrullero "King" la ceremonia de entrega del pabellón de guerra de la nave, donado por la Asociación de Jefes y Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armada de la Nación.

Además del titular de la cartera, asistieron a la ceremonia el Jefe del Estado Mayor General Naval, capitán de navío Mario A. Robbio; el comandante de la Fuerza Naval del Plata, capitán de navío Horacio A. Esteverena, el presidente de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, contraalmirante Eleazar M. Videla, altos jefes y oficiales de las fuerzas armadas e invitados especiales.

La ceremonia dio comienzo con una misa de campaña, que fue oficiada en la toldilla de popa por el capellán naval padre Emilio Rezzonico, a la que siguió un discurso del Brigadier General Angel Parodi, presidente de la entidad donante. El nombrado señaló qué significaba para la misma “al habersele concedido el privilegio de donar al patrullero “*King*” su pabellón de combate”. Se refirió después a la tradición naval argentina y a la actuación de los hermanos King, para finalizar diciendo que la entrega del pabellón “traduce los más puros sentimientos patrióticos y de hermandad de nuestros hermanos asociados, para con los heroicos y valientes hombres que representan la gloriosa Marina de Guerra argentina”.

Acto seguido, el capellán bendijo el pabellón que fue llevado hasta el pie del palo mayor, donde el comandante de la nave, capitán de corbeta Antonio F. Francia, procedió a izarlo, mientras la tripulación presentaba armas al toque de diana.

Luego, el capitán de corbeta Francia pronunció una breve alocución agradeciendo el donativo. El acto quedó cerrado con una disertación patriótica a cargo de la señora María Angélica Fernández Cordero, quien representó en el acto a la Asociación Pro Patria.

LA MARINA DE GUERRA DESTACA LA ACTITUD DE UN PESQUERO.

El Ministerio de Marina ha dado carácter público a su reconocida felicitación al patrón y tripulantes del buque pesquero “*Ewsonia*”, de la Colonia Pesquera de Mar del Plata, por la ayuda prestada al yate “*Fortuna*” de la Escuela Naval Militar, para zafar de una situación difícil. El 2 de marzo el yate mencionado que participaba en una regata, varó en circunstancias en que el “*Eusoni*” navegaba por las proximidades rumbo al Tigre. De inmediato acudió en ayuda del barco accidentado, poniéndose a la órdenes del “*Diaguíta*”, buque de salvamento de la Base Naval Mar del Plata, que prestaba auxilio al “*Fortuna*”.

Su colaboración se mantuvo los días 3 y 4, coadyuvando en la tarea de remolque, con elevado espíritu por parte de su tripulación.

Finalmente, el patrón del “*Eusonia*” rehusó la percepción de honorarios, dando a la actuación de su nave el carácter de retribución de servicios prestados por la Marina de Guerra, a la Colonia Pesquera de Mar del Plata.

ENTREGAN A LA MARINA DE GUERRA DOCUMENTOS DEL ALMIRANTE BROWN.

El día 4 de abril, tuvo lugar en el despacho del Ministro de Marina, una sencilla ceremonia de contenido patriótico. La misma consistió en la entrega al titular de la cartera, por parte del señor José Lucio de Ocampo, y con destino a nuestra Marina de Guerra, de documentos ológrafos del Almirante Guillermo Brown.

Las piezas, de indudable valor histórico, fueron adquiridas por el donante hace un cuarto de siglo, en circunstancias en que corrían el riesgo de salir del país. Con su gesto y desinterés, el señor Ocampo permite que nuestra Marina, natural custodia de las glorias y recuerdos del héroe, engrose su apreciable archivo de reliquias del procer.

Estuvieron presentes en el acto: el Subsecretario de Marina, capitán de navío Jorge A. Palma; el Jefe del Estado Mayor General Naval, capitán de Navío Mario A. Robbio; el contraalmirante Eleazar Videla, presidente de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown; el contraalmirante Agustín R. Penas presidente del instituto Browniano; el capitán de navío (R) Humberto F. Burzio; el capitán de fragata Oscar Danglade, Jefe de la División Relaciones Públicas y Ceremonial del Ministerio de Marina, además de una nutrida concurrencia de jefes y oficiales navales.

Al recibir las piezas históricas, el titular de la cartera hizo uso de la palabra destacando la significación del acto y el reconocimiento de la Marina de Guerra por el valor de las piezas y elevado gesto del donante.

SE CUMPLIERON DIEZ AÑOS DE LA INSTALACIÓN DEL PRIMER DESTACAMENTO NAVAL ANTARTICO.

El 31 de marzo cumpliósse el décimo aniversario de la instalación del primer destacamento naval en el Sector Antártico, el Observatorio Naval “*Melchior*”, en la isla Gamma del archipiélago Melchior.

Tal establecimiento configura, entre otras cosas, la primera avanzada de nuestra Marina de Guerra en el Sector Antártico,

la que fue seguida posteriormente por otros destacamentos, que refirman nuestra soberanía sobre esas tierras.

En el año 1948 se le dio la denominación oficial de Destacamento Naval Melchior y el 1° de enero de 1949 fue inaugurada en ella la Estación de Correos, transformada posteriormente en oficina de Telecomunicaciones. El 26 de diciembre de 1952, quedó establecida la “Central de Pronósticos Melchior”, servicio público para facilitar la navegación. Además, el 16 de marzo de 1955, se inauguró una estación de mediciones cósmicas. Su primera dotación estuvo encabezada por el teniente de fragata Juan A. Nadau. Actualmente, es comandante del Destacamento el teniente de corbeta Ariel Giuntini, con una dotación de 9 hombres, entre los cuales se cuenta un médico.

A BORDO DEL CRUCERO “ALMIRANTE BROWN” FUE COLOCADA UNA PLACA RECORDATORIA DEL PROCER.

En sencilla ceremonia, la “Academia de Investigaciones Navales Almirante Brown”, colocó a bordo del crucero que lleva el nombre del procer, surto en Puerto Belgrano, una placa recordatoria.

El acto se inició con una misa de campaña, oficiada a bordo de la nave por el arzobispo de Bahía Blanca, monseñor Esorto. La placa fue ofrecida por el profesor Fausto F. Etcheverry, vicepresidente 1° de la institución donante, agradeciendo en nombre de la Marina de Guerra, el comandante del crucero “*Almirante Brown*”, capitán de fragata Enrique Salas. El acto contó con la asistencia de las autoridades navales del área Puerto Belgrano y de la Flota de Mr; el embajador de Irlanda en misión especial, señor Thymoty Horan, y el comandante de la marina de ese país, en representación de la delegación irlandesa, comendador Thomas Mac Kenna; el señor Osvaldo Kenny, miembro de la Asociación Argentino-Irlandesa; el doctor José María Canale, representante de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown y Presidente de la Academia de Investigaciones Navales “Almirante Brown”, y los siguientes miembros de la citada entidad: profesor Félix Pedro Aguirre, secretario general; señor Ignacio del Mazo Juárez, tesorero; capitán de fragata contador Rodolfo A. Muzzio, miembro de número, y doctor Alberto López Fianza, secretario de actas.

A mediodía, a bordo del crucero “*La Argentina*”, fue ofrecido un almuerzo al embajador de Irlanda y su comitiva.

COLOCÓSE EN PUERTO BELGRANO LA PIEDRA FUNDAMENTAL DEL MONUMENTO A BROWN.

Brillantes caracteres revistió el acto, realizado el 21 de marzo en la base naval de Puerto Belgrano, en cuyo transcurso fue colocada la piedra fundamental del monumento al Almirante Brown.

Con la presencia de altas autoridades militares, civiles y eclesiásticas y la adhesión de numerosos público que prestó cálido marco a la ceremonia, el arzobispo de Bahía Blanca, monseñor Esorto, bendijo la piedra. Luego pronunció una alocución el capitán de fragata Alfredo Sánchez Púppulo, quien se refirió a distintos aspectos de la vida del Gran Almirante, como asimismo a la significación que tendrá para la base naval al contar con la reproducción de su efigie. El acto fue programado por el Ministerio de Marina, en coordinación con la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown, y como parte de la semana recordatoria del procer.

LLEGADA DE NAVES DE LOS ESTADOS UNIDOS.

En la mañana del 2 de marzo, alrededor de las 10, hicieron su entrada en el puerto de Buenos Aires las cinco naves de los Estados Unidos que realizaron ejercicios antisubmarinos en Mar del Plata en conjunto con unidades navales argentinas.

Los respectivos comandantes eran: capitán de navío Walter M. Foster, comandante de la escuadra de destructores Veinticuatro; capitán de navío L. E. Davis (h.), comandante del barco enseña *Fred T. Berry*, destructor de escolta; teniente de navío Ralph Albert Hilson, capitán de escolta destructores "*Dealey*"; capitán de navío John R. MacKee, capitán del destructor de escolta "*McCaffery*"; capitán Frederick W. Tucker, capitán del destructor de escolta "*Norris*" y teniente de navío D. A. Paolucci, capitán del submarino "*Balao*".

Momentos después del arribo de la naves se efectuó una conferencia de prensa a bordo del "*Fred T. Berry*", presidida por el capitán Foster, quien formuló estas declaraciones:

"Me complace en extremo tener otra oportunidad de conversar con los representantes de la prensa argentina. Ello me depara la circunstancia de expresar al pueblo de la Argentina algunos de los pensamientos y sentimientos que comparto con los oficiales y marineros que me acompañan. Es imposible manifestar con palabras solamente nuestra sincera gratitud por la espléndida hospitalidad que nos han brindado.

“Hace seis días la Argentina era, para la mayor parte de nosotros, un país bien distante, representado por un bosquejo en un mapa. Hemos leído muchísimo acerca de vuestro país, y esperábamos ansiosamente el momento de visitarlo. En el breve lapso de seis días, en virtud de la acogida de que fuimos objeto por parte de la Marina argentina y el pueblo argentino, tenemos la sensación de que la amistad que existe entre nuestros pueblos se ha robustecido incommensurablemente, y que la Argentina es como un amigo que vive en la casa contigua.

“Deseamos decir también que como marinos admiramos a nuestros colegas argentinos. La Marina argentina es magnífica en todo sentido. Los oficiales y marineros son eficientes y diligentes. Por su excelente participación en estos ejercicios conjuntos de táctica antisubmarina deseamos decirles «Well done», o sea «Bien hecho».

“La importancia de estos ejercicios antisubmarinos no puede subestimarse. La labor de equipo entre todas las naciones libres es de importancia vital para asegurar que las rutas marítimas del mundo estén abiertas a los barcos de todas las naciones si se presentase la contingencia de una nueva guerra.

“Muchas cosas hemos aprendido como resultado de nuestra visita, y esperamos, con toda modestia sea dicho, que de alguna manera, por poco que sea, hayamos podido comunicar a vuestra Marina algunas ideas que sean de valor. Nuestras naciones deben proseguir su labor juntas, y desarrollar de toda forma la obra de colaboración que debe existir entre las naciones libres.

“Querría decirles, para terminar, que no deseamos decirles adiós, sino hasta luego.”

PARTIÓ PARA ESTADOS UNIDOS EL COMANDANTE GENERAL DE INFANTERÍA DE MARINA.

El 23 de marzo pasado, el Comandante General de Infantería de Marina, contraalmirante Pedro Favaron, juntamente con el capitán de navío Enrique H. Green y el teniente de navío Leo Boocking, viajaron por vía aérea a EE.UU. invitados por el comandante del mismo cuerpo de la nación del norte.

Durante la permanencia en EE.UU. los viajeros cumplirán un amplio itinerario recorriendo los principales establecimientos de la I.M. de aquel país, presenciando algunas ejercitaciones específicas de dicha fuerza.

El regreso se producirá en la primera semana del mes de mayo.

Mientras dure la ausencia del contraalmirante Favaron, quedará a cargo del Comando General, de Infantería de Marina, el capitán de navío Rubén A. Ramírez Mitchell.

CONSTANCIAS GEOGRAFICAS POR PARTE DE DOS BUQUES HIDROGRAFICOS.

Después de cumplir la primera parte de la operación que vienen realizando, como parte de la tareas del Año Geográfico Internacional, se encuentran surtos en Puerto Belgrano los bu-

ques “*Vema*”, de la Universidad de Columbia, y el oceanográfico “*Bahía Blanca*”, de nuestra Marina de Guerra.

Ambas naves cumplieron distintos trabajos de observación y experimentación, que han dado por resultado la determinación de tres cañones submarinos en zonas cercanas al talud continental, por medio de sondas ecoicas. Los mismos han sido bautizados con los nombres de “*Vema*”, “*Bahía Blanca*” y “*Capitán Cánepa*”. Posteriormente, se tratará de determinar si estos cañones se encuentran ligados al Río de la Plata y al Río Colorado.

Durante la navegación y trabajos del “*Vema*” y del “*Bahía Blanca*”, se ha utilizado por primera vez en el país el magnetómetro marino, aparato electrónico que permite determinar la intensidad del campo magnético. Con estas naves, la Marina de Guerra ha iniciado las tareas que le corresponden en el Año Geográfico Internacional, que, como se sabe, dará comienzo el próximo mes de julio, con la participación de naves de los principales países del mundo.

PASES DE OFICIALES SUPERIORES.

Han sido designados recientemente:

Subsecretario de Marina Interino, al señor capitán de navío D. Jorge J. A. Palma.

Comandante superior del Area Río Santiago y Comandante de la Base Naval de Río Santiago, al señor contraalmirante D. Arturo H. Rial.

Director General de Instalaciones Fijas Navales, al señor capitán de navío D. Carlos A. L. Bourel.

EXTRANJERAS

AUSTRALIA

CIENCIA ELECTRÓNICA.

El señor George Palmer, ingeniero de Melbourne, técnico en electrónica, ha estado recibiendo señales de televisión sobre distancias récord de 19.000 kilómetros, desde Londres y América del Sur. Palmer emplea un aparato experimental que capta claramente los sonidos de las ondas de televisión y frecuentes señales de visión.

(Periodística.)

CEILÁN

BASES PARA GRAN BRETAÑA.

Las autoridades cingalesas han permitido que Gran Bretaña continúe utilizando la gran base naval de Trincomalee y la base aérea de Katunayake para comunicaciones y acopio de combustible y municiones durante un período de tres a cinco años. Ambas bases serán puestas bajo control de Ceilán en noviembre próximo.

(Periodística.)

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

EL PORTAHELICÓPTEROS DE LA MARINA ES EL TRANSPORTE PARA LA INVASIÓN.

El USS *“Thetis Bay”* (CVHA-1), primer portahelicópteros de ataque, fue incorporado al servicio en el Arsenal Naval de San Francisco. Este nuevo tipo de buque llevará helicópteros exclusivamente.

La tarea del *“Thetis Bay”* consistirá en lanzar al combate grandes helicópteros cargados con personal de infantería de marina y sus cañones, camiones y abastecimientos de campaña. Las olas de estos helicópteros pueden llevar a los soldados de la infantería de marina hasta objetivos alejados detrás de las playas enemigas.

Las grandes concentraciones de hombres, buques y embarcaciones de desembarco en una playa son extremadamente vulnerables al ataque atómico. Es por esto que, a partir de la Segunda Guerra Mundial, se han estado estudiando las modificaciones que deben introducirse en la naturaleza de la guerra anfibia. La Marina y la Infantería de Marina han desarrollado un nuevo concepto de las operaciones anfibias —el envolvimiento vertical— basado en el empleo del helicóptero. Estas unidades, cargadas con tropas listas para el combate, vuelan hacia el interior partiendo desde los portahelicópteros. Vuelan por sobre las defensas del enemigo y se apoderan de puntos críticos que dominan la playa. Simultáneamente, se realizan desembarcos de superficie en la playa. Las tropas de los helicópteros tienen libertad para avanzar hacia el interior o unirse con fuerzas principales o ir a la playa.

(Periodística.)

EL PROYECTIL BALÍSTICO “POLARIS” DE LA FLOTA.

El desarrollo del proyectil balístico para la flota es un proyecto que tiene la más alta prioridad. Si bien no se ha dado a conocer aún oficialmente el nombre de este proyectil, se cree, se-

gún informes obtenidos por la revista "Data", que el mismo se llamará "POLARIS".

El "POLARIS" tendrá un alcance superior a las 200 millas, hecho que plantea un problema a la Marina. Habiendo anunciado recientemente el ministro de Defensa Wilson que el control de los proyectiles de largo alcance será ejercido por la Fuerza Aérea ¿se permitirá a la Flota que mantenga al "POLARIS" una vez perfeccionado?

Hasta ahora no se ha autorizado la publicación de vistas exteriores del proyectil de referencia, pero se cree que su aspecto es muy similar al proyectil "JUPITER", del Ejército.

Como proyectil balístico, el "POLARIS" carece de todo sistema director interno. Se apunta con una unidad de control de tiro en la misma forma que una granada, pero mediante controles distintos. Después de darle su dirección inicial desde el lugar de lanzamiento, sigue libremente el mismo tipo de trayectoria que el proyectil de artillería.

Es muy probable que el "POLARIS" sea destinado para el lanzamiento desde submarinos.

(Periodística.)

SE SOLICITAN 38.000.000.000 DE DÓLARES PARA EL PRESUPUESTO DEL AÑO FISCAL 1958.

El Presidente Eisenhower ha solicitado al Congreso la suma de 38 mil millones de dólares destinados al mantenimiento de las fuerzas armadas durante el año fiscal 1958. Esta cantidad excede en unos tres mil millones al presupuesto del año en curso.

Las fuerzas militares permanecerán más o menos en sus niveles actuales. El total de éstas llegará a 2.800.000 para fines del año fiscal 1958, comparado con los 2.779.547 que tenía el 31 de diciembre de 1956.

"El poder combativo de nuestras divisiones, escuadrillas aéreas y buques de guerra ha aumentado en forma tal que ya no es más válido medir el poder militar en términos de números de tales unidades", dijo el presidente.

A continuación, tenemos un cuadro de lo que serán las fuerzas armadas durante el año fiscal 1958.

Ejército. — 17 divisiones; 9 regimientos; 6 comandos de apoyo atómico; 127 batallones antiaéreos. El total del personal del ejército será un millón de hombres. La Guardia Nacional tendrá 400.000 hombres, la Reserva del Ejército será de 297.000. La

aviación del ejército tendrá 5.031 aparatos, comparados con los 4.198 que tiene actualmente.

Marina. — El total de buques en actividad será de 983, comparados con los actuales 969. Los 983 buques incluirán 422 buques de guerra y 561 buques auxiliares. Los grupos de portaaviones seguirán siendo 17, mientras que los portaaviones de escuadrillas antiaéreas serán 20, aumentando en uno. El total de aviones en actividad será de 11.790. El personal militar en servicio activo será de 675.000 en total, comparado los actuales 673.000 hombres. Los reservistas navales comprendidos en ejercicios pagos suman 150.383.

Infantería de Marina. — Seguiría constituida por tres divisiones y tres escuadrillas aéreas. Sus unidades estarán equipadas con armas atómicas. El personal combatiente será de 200.000 hombres comparado con los actuales 199.947. Durante el año fiscal 1958, la reserva de la Infantería de Marina será de 49.634 hombres.

Fuerza Aérea. — Las escuadrillas (unidades tácticas) se reducen de las actuales 134 (que incluyen una escuadrilla recientemente puesta en actividad pero carente de dotaciones o equipos) a 128. Estas 128 escuadrillas se dividen en 45 estratégicas, 32 para defensa aérea y 51 escuadrillas tácticas (las escuadrillas tácticas comprenden 15 escuadrillas de transportes de tropas, pesados, medianos y de asalto). El total de aviones será de 24.398, comparados con los actuales 26.514 en actividad. El personal de la Fuerza Aérea aumentará de los actuales 915.000 hombres a 925.000 para el año fiscal 1958. La Guardia Nacional Aérea estará constituida por 72.900 hombres, mientras que la reserva de la Fuerza Aérea será de 79.710 hombres en total.

En resumen, aunque las cantidades no han variado mayormente, la inflación ha hecho que el presupuesto aumente en tres mil millones de dólares.

(Periodística.)

UNIDADES DE GUERRA PARTEN PARA LEVANTE.

Con el escaso aviso previo de tres horas, la Sexta Flota de los Estados Unidos, que incluye al más grande de los portaaviones que actualmente surca los mares, el "*Forrestal*", de 69.650 toneladas, zarpó el 25 de abril de los puertos de Francia e Italia rumbo al Mediterráneo Oriental, maniobra ésta que se supone relacionada con la actual crisis política del reino de Jordania y cuyo propósito parecería ser advertir a los vecinos del mismo contra

todo intento de su repartición entre ellos. La explicación oficial de este movimiento es que dicha flota se empleará para evacuar a los ciudadanos norteamericanos en caso de necesidad.

Además del “*Forrestal*”, que lleva a su bordo cien aviones de cada tipo incluyendo aviones medianos de interceptación y bombarderos de gran radio de acción equipados para el transporte de bombas atómicas y cuyo comandante es el contraalmirante Murr Edward Arnold, zarparon el crucero “*Salem*”, buque insignia del comandante de la Sexta Flota, vicealmirante C. R. Brown, el crucero pesado “*Des Moines*” y unos dieciséis destructores. Posteriormente se anunció la partida de Norfolk de dos transportes y un barco de carga armados, un transporte de gran velocidad y un buque de desembarco que embarcarían tropas de infantería de marina en Carolina del Norte y luego emprenderían viaje hacia el Mediterráneo. Oficialmente se ha anunciado que este último movimiento es de rutina y tiene por objeto reemplazar a los buques que se encuentran actualmente en el Mediterráneo.

Mientras Gran Bretaña y Francia aprueban esta actitud de los Estados Unidos, la agencia noticiosa oficial soviética “Tass” expresaba que la “situación en Jordania y sobre todo el movimiento de la Sexta Flota al Mediterráneo Oriental, significan una seria amenaza para la paz en el Medio Oriente”. *(Informativo.)*

SE HARÁ EN ESTADOS UNIDOS LA REVISTA NAVAL MAS GRANDE EN TIEMPO DE PAZ.

Se anunció que el 12 de junio próximo se reunirá en Hampton Roads, Virginia, para la revista naval internacional patrocinada por los Estados Unidos, la mayor flota internacional de paz que se haya visto hasta la fecha.

El almirante H. A. Yeager, jefe de la Oficina de Informaciones de la Revista Naval, declaró a los periodistas que esa revista —que sobrepasa a la celebrada en 1953 de Spithead, Inglaterra, para la coronación de Isabel II— incluirá barcos de veinte naciones.

La revista naval ha sido preparada como parte del Festival Jamestown 1957 y es la primera en aguas de los Estados Unidos en los últimos 50 años. Más de 100 barcos de todas las marinas del mundo visitarán Hampton Roads del 8 al 17 de junio.

Han sido invitados a actuar en la revista, 27 países y aun cuando sólo concurrirán dos terceras partes de los invitados, la revista tendrá más países representados que ninguna otra de la historia. En la coronación de la reina Isabel II llegaron barcos de 17 naciones.

Las invitaciones fueron limitadas a los países latinoamericanos que participaron en las exploraciones y colonización de las Américas y a los estados miembros de la NATO que tienen su base principal en Hampton Roads.

Entre los países latinoamericanos invitados están Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, República Dominicana, Ecuador, Haití, México, Perú, Uruguay y Venezuela.

(Informativo.)

CELEBRAN EL ESFUERZO COOPERATIVO INTERNACIONAL EN LA ANTÁRTIDA.

El contraalmirante George J. Dufek, comandante de la Operación Deepfreeze —la expedición emprendida por 4 años por la Marina de los Estados Unidos para construir y abastecer bases científicas norteamericanas en la Antártida— opina que “uno de los rasgos salientes del Año Geofísico Internacional es la buena voluntad entre las naciones, que se está demostrando en aquellas latitudes”.

Dufek hizo este comentario en una conferencia de prensa, al regresar de una permanencia de cinco meses en la Antártida. Expresó que “es magnífica la cooperación” entre los Estados Unidos y Nueva Zelandia, y también elogió la que había prestado sir Edmund Hillary, el famoso conquistador del Everest.

Rindió homenaje a la memoria del contraalmirante Richard E. Byrd, jefe del programa de los Estados Unidos, que falleció recientemente, diciendo que había desarrollado una interesantísima labor en la Antártida. Expresó que los 338 norteamericanos que quedaron para guarnecer las bases norteamericanas durante la próxima temporada invernal “están ahora completamente aislados, entre ellos y del resto del mundo; su única comunicación es la radio, hasta que regresemos en octubre para reaprovisionar las bases y cambiar personal”.

No obstante, señaló que “están dotados de calefacción suficiente, luz, agua corriente fría y caliente, víveres frescos y congelados, y tienen buenos cocineros y un médico en cada campamento”.

La Operación Deepfreeze (1956-57), que es la empresa de mayor envergadura que se ha emprendido allí, comprendió a 3.525 hombres, 12 barcos y 40 aviones. En su curso los aviones norteamericanos realizaron 65 misiones al Polo Sur, arrojando 760 toneladas de abastecimientos. Actualmente hay 70 hombres de ciencia norteamericanos que se disponen a iniciar estudios para el

Año Geofísico Internacional, que empieza el 1° de julio de 1957 y prosigue hasta el 31 de diciembre de 1958.

(Informativo.)

MILITARES AMERICANOS PRESENCIARON EJERCICIOS EN LA ZONA DEL CANAL

Altos oficiales de la marina, el ejército y la fuerza aérea de 18 países de Centro y Sudamérica llegaron a la zona del Canal de Panamá para unirse a las unidades de los Estados Unidos estacionadas en la zona, con el fin de presenciar maniobras militares en el Caribe.

La primera fase de los ejercicios se inició el miércoles 24 de abril por la mañana. Más de 500 oficiales de alta graduación se reunieron en Panamá, invitados por el teniente general Robert M. Montague, jefe del Comando de la Zona del Caribe.

Además de los oficiales de otros países del continente, altos funcionarios del gobierno de Panamá, de la zona del Canal y oficiales de las fuerzas armadas de los Estados Unidos asistieron a las maniobras.

Estas maniobras denominadas "Caribex", constituyeron un ejercicio militar conjunto destinado a demostrar la forma cómo los efectivos militares norteamericanos se preparan para adelantar sus actividades militares en zonas tropicales. Maniobras semejantes se realizan en diferentes partes del mundo, con el fin de preparar a las tropas para actuar en condiciones climatológicas diversas.

Más de 15.000 hombres tomaron parte en los ejercicios, que incluyeron un "asalto anfibio" en la costa atlántica del istmo de Panamá y un "asalto por aire" en la región de Río Hato, a 112 kilómetros al suroeste de la ciudad de Panamá. En ambos se utilizaron los elementos más modernos y las armas más adelantadas, así como la estrategia que se requiere para defender el Canal de Panamá de todo ataque posible.

(Informativo.)

FRANCIA

MISIONES DE LA MARINA DE GUERRA.

Durante la Asamblea General de la F.A.M.M.A.C. (Federation des Associations d'Anciens Marins et de Marins Anciens Combattants), celebrada el 17 de marzo en el Círculo Militar, el vicealmirante Rosset, que concurrió en representación del ministro de Marina, se dirigió a la concurrencia y luego de recordar los lazos

que unen a la marina con los retirados de la misma (cuya divisa es “Unidos como a bordo”), se refirió a las misiones de la Marina a la luz de los acontecimientos de nuestra época y de las nuevas técnicas:

Si se deseara caracterizar a la época actual, podría decirse que ella se destaca por una ausencia prolongada de estado de paz, aunque el estado de guerra bajo su forma clásica no existe oficialmente. De hecho, vivimos bajo una nueva forma de guerra.

Por una parte, una amenaza constante, ora matizada, ora más precisa y que se manifiesta mediante bruscas tiranteces o bruscos nerviosismos: es lo que se llama la “guerra fría”.

Por otra parte, provocadas, fomentadas o mantenidas en forma más o menos directa, encontramos las actividades subversivas, las revueltas armadas, los golees de fuerza contra el orden establecido o el derecho internacional, obligando al empleo de las expediciones o acciones militares para responder y mantener el orden: son las operaciones “calientes”, tales como lo fueron aquellas de Indochina, Egipto, Africa del Norte... y desearíamos que esta lista no se prolongue.

De hecho, hay que confesarlo, todo eso constituye ni más ni menos, una forma de guerra.

En cuanto a los medios para hacer esta guerra y asegurar el éxito de las distintas formas de operaciones a que ella puede dar lugar, están dominados por el hecho, o más bien los dos hechos modernos siguientes: la técnica nuclear por una parte y por otra lo que llamamos acción psicológica.

* * *

De esta exposición muy general de la situación se deducen directamente las misiones de la Marina.

Por un lado, en el Cuadro de la Alianza del Atlántico, para hacer frente a la guerra caliente generalizada, misiones que exigirán una flota dotada de una potencia de choque importante para atacar, y de una gran protección antiaérea y antisubmarina para protegerse. Cuando digo atacar, deseo precisar que no se trata de agresión, sino simplemente de una ofensiva sobre un plan estratégico o táctico.

Por otro lado, en el cuadro de las operaciones de vigilancia y de la conservación del orden en la Unión Francesa u otra parte, misiones que exigen una acción dirigida sobre todo contra pequeñas unidades costeras, o contra elementos de tierra, dotados de un armamento clásico.

De esta definición de nuestras misiones se deduce directamente también nuestra política naval.

Ella consistirá en adaptar a nuestra Marina con las técnicas revolucionarias que exige el poder atómico.

Es por esto que acaba de decidirse la creación, en Cherburgo, de una Escuela de Aplicación Marítima de la Energía Atómica, que debe construir un primer submarino de propulsión nuclear. Más adelante, la Marina tendrá que generalizar en sus programas de construcción esta propulsión nuclear hasta para los buques del mayor tonelaje.

Sin embargo, si esta transformación técnica completa de nuestra flota constituye una obra de larga duración, que exige aún muchos estudios y de perfeccionamientos para terminar en una propulsión nuclear generalizada, como asimismo para el armamento exclusivo para máquinas de mediano y gran alcance, tendrá que cumplirse poco a poco mediante una adaptación progresiva de nuestros buques de tipo clásico para recibir los armamentos y equipos que la revolución técnica pondrá a su alcance en el curso de los próximos años. *En efecto, no hay que perder de vista que una Marina moderna, con la extraordinaria complejidad de su material, no se crea partiendo de cero, sino que la misma va transformándose progresivamente mediante perfeccionamientos sucesivos y por experiencias partiendo de los buques existentes. Esto exige, pues, una continuidad absoluta y requiere, en consecuencia, la prosecución actual de nuestras nuevas construcciones.*

Nuestra flota se reconstituye así alrededor de los grandes buques destinados a ser la espina dorsal. Ayer los acorazados y el cañón, hoy los portaaviones y las bombas de gran eficacia, mañana los grandes buques porta proyectiles teleguiados de gran alcance y de grandes efectos destructores.

Alrededor de los grandes buques que aseguran la potencia del golpe, buques de protección, cruceros antiaéreos, escoltas y submarinos.

Y para asegurar en ciertos pasajes obligados la seguridad de la navegación, un despliegue de rastreadores.

Así, nuestras radas, tan ataviadas en otros tiempos con arboladuras, vuelven a guarnecerse y animarse de nuevo. Toulon, después de dos años, ha visto entrar en servicio a nuestros nuevos buques. Y creo que la decisión de constituir pronto en Brest una escuadra ligera, agrada a todos aquellos entre Vds. que provienen de nuestras regiones marítimas del oeste y que podrían lamentar

después de la guerra la ausencia de una fuerza naval operativa en nuestro gran puerto de guerra del Atlántico.

* * *

Los acontecimientos que se han desarrollado en el transcurso del último año, han exigido de la marina una actividad excepcional en el Mediterráneo.

Vds. han seguido el desarrollo y las peripecias: acrecentamiento de la ayuda exterior a los rebeldes de A.F.N. bajo la forma de contrabando, acrecentamiento consecutivo de nuestro papel de vigilancia marítima y del volumen de nuestras patrullas de superficie y aeronavales, asunto del "Athos", participación de nuestra semi-brigada de fusileros de marinería en el control de la frontera de Argelia-Marruecos en la región de Nemours, expedición de Egipto, donde la acción de nuestra fuerza naval de intervención fue terminante al lado de las fuerzas navales británicas.

Estos acontecimientos han puesto en evidencia hasta qué punto la marina quiso reaccionar con eficacia y cómo nuestros antiguos marinos, llamados a la actividad, respondieron al llamado con una sincera lealtad y un sentido del deber que me place destacar ante ustedes.

Pero estos acontecimientos han mostrado también, y sobre todo, el valor de los argumentos muchas veces afirmados para defender el principio mismo de nuestra existencia y lo bien fundado de nuestros programas de construcciones.

Contrariamente, en efecto, a lo que puede pensarse y decir, la revolución técnica a que asistimos, en nada disminuye la utilidad de la marina.

Cuanto mayores son el alcance y poder destructivo de las armas, tanto más se pegará rápido y fuerte, y tanto más se será llevado a substituir las instalaciones fijas de tierra, esencialmente destacables y vulnerables, por conjuntos flotantes con autonomía muy importante y cuya movilidad les permitirá sustraerse más fácilmente a los ataques del enemigo permitiéndoles alcanzar a ese mismo enemigo con mayor eficacia y mayor profundidad al actuar por sorpresa y desde más lejos.

* * *

Antes de ser desplazado por las máquinas teleguiadas intercontinentales, que no es una cuestión que se producirá mañana, el avión seguirá siendo indudablemente el vehículo por excelencia del arma de la destrucción; pero el portaaviones será el vehículo por excelencia del avión, transformándose así la Marina en un agente

de eficacia esencial sobre tierra y en los aires. Además, el portaaviones podrá sustraerse a las actividades subversivas en territorio amigo.

Por otra parte, el asunto de Suez ha hecho resaltar sobremedida la actualidad del portaaviones. La isla de Chipre se ha desempeñado como un portaaviones fondeado en el Mediterráneo Oriental. Y si la isla de Chipre no hubiese existido para nosotros, cuánto habiéramos sufrido por la ausencia de portaaviones más numerosos y más modernos. Esto no ha impedido, sin embargo, no obstante la existencia de la isla de Chipre, que los portaaviones realmente presentes fueran extremadamente valiosos al llevar hasta el lugar necesario una aviación de ataque que de otro modo no hubiera podido intervenir.

Por otra parte, las operaciones de mantenimiento del orden como en Argelia, han puesto en evidencia el interés constante en conservar y renovar las pequeñas embarcaciones de tipo clásico donde el rendimiento no exige un material complejo, dotado de los últimos perfeccionamientos.

* * *

Para convencerse en forma más completa del papel decisivo que puede constituir una flota, no hay más que considerar el desempeño por la Sexta Flota Norteamericana de estación en el Mediterráneo.

En todo tiempo, la presencia de una flota, ha ejercido sobre el adversario eventual un efecto psicológico tal, que la simple demostración de ella ha evitado frecuentemente, el tener que recurrir a su empleo.

Sigue siendo lo mismo en nuestros días y tanto más cuanto que dicha flota está lista y es capaz de reaccionar vigorosamente y en forma decisiva.

Este ejemplo de la Sexta Flota que por su sola presencia, sus concentraciones y sus movimientos impone la reflexión, constituye un instrumento diplomático, ejerce influencia sobre las decisiones, y hasta podría decirse que hace y gana la guerra sin empeñarse militarmente.

Evidentemente, la variedad y número de embarcaciones que hacen de la Marina un conjunto complejo y que concurren a su unidad, es algo que cuesta mucha plata. A la amenaza exterior se agrega ahora, para Francia, la amenaza del presupuesto. Y ustedes saben que cuando se trata de economías se empieza dirigiéndose hacia la Defensa Nacional y la Marina de Guerra, cuyos proyectos

son tanto más atacados cuanto más lejano sean sus resultados y, por lo tanto, su realización parece así más discutible.

Esto es algo muy grave para la Marina y para Francia, si la existencia de sus Fuerzas Navales es puesta en juego y si las reducciones del presupuesto vienen a incidir desfavorablemente sobre las partidas de nuestro programa trabajosamente elaboradas y calculadas hasta el centavo. *En ello va, aunque no parezca, la conservación de un patrimonio del mal depende nuestra futura independencia nacional dentro del seno de la Alianza del Atlántico, y hay que afirmar que los aspectos militares de dicha independencia deben ser respetados con el mismo derecho que numerosas conquistas sociales, que no se discuten.*

(Periodística.)

EL "CARAVELLE", NUEVO AVION BIRREACTOR A RETROPROPULSIÓN.

El 25 de abril a las 14,26 horas, aterrizó en Ezeiza el "Caravelle", última expresión de la aeronáutica francesa y que partiera de París, en vuelo de representación, el 18 del mismo mes, viajando a su bordo el ministro del aire de Francia, Sr. Henri Laforest; el presidente y director general de la compañía constructora, Sr. Georges Hereil; el representante de Air France en la América del Sur, coronel Paul Vachet y el piloto de pruebas Pierre Nadot, el primero que voló en este avión. El "Carabelle S. E. 210", es definido como avión correo medio birreactor que puede despegar al peso máximo de 43 toneladas con cabina de 80 metros cúbicos y capacidad para 90 personas. Está equipado con dos reactores Rolls Royce Avon de 4.500 kilogramos de empuje cada uno, instalados en la parte posterior y a ambos lados del fuselaje, novedad en este tipo de máquinas, logrando con ello gran estabilidad de vuelo y asegurando un silencio casi total en el interior de la cabina. Es de fuselaje cilíndrico sobre una longitud de 16 metros, siendo su altura normal de vuelo entre 7.500 y 12.000 metros, y su velocidad de crucero de 750 kilómetros por hora.

(Periodística.)

GRAN BRETAÑA

SUBMARINO EXPERIMENTAL DE ELEVADA VELOCIDAD.

El 19 de marzo amarró en el muelle West India el submarino "Explorer", realizando una visita de seis días.

Esta unidad fue diseñada por el Almirantazgo y construida por Messrs. Vickers Armstrong Ltda., Barrow-in-Furness, siendo aceptado provisionalmente el 8 de mayo del año próximo pasado.

Éste es el primero de dos submarinos experimentales de alta velocidad. Su principal medio de propulsión está constituido por dos turbinas de vapor y dióxido de carbono producido por la combustión de petróleo para motores Diesel en una atmósfera de vapor y oxígeno formado por la descomposición de peróxido de alta volatilidad. En esta forma puede desarrollar todo su poder cuando se encuentra totalmente sumergido, independientemente del oxígeno atmosférico. Medios convencionales de propulsión para velocidades menores están constituidos por motores diesel para navegación de superficie, y motores principales accionados por baterías cuando están sumergidos.

Las líneas del H.M.S. "*Explorer*" son bastante aerodinámicas. La mayor parte de sus accesorios sobre la superestructura es de retracción. Su maniobrabilidad en sumersión a alta velocidad es buena y es fácilmente controlable a cualquier velocidad. Independientemente de las indicaciones en los instrumentos y una ligera trepidación en el nivel de profundidad no hay nada que indique a la tripulación, cuando se está sumergido, que se navega a gran velocidad. Sus dimensiones son: eslora máxima 225 pies 6 ½ pulgadas ; manga 15 pies 8 pulgadas.

Este submarino facilitará experiencia en el funcionamiento de esta nueva combinación propulsora y servirá como un blanco subacuático veloz para el adiestramiento de las fuerzas en las tácticas indispensables para la destrucción de submarinos sumergidos que navegan a grandes velocidades. No está armado y su dotación está constituida por siete oficiales y cuarenta y dos hombres del personal subalterno.

En el mes de marzo, el Almirantazgo dio a conocer la siguiente descripción técnica:

“El H.M.S. «*Explorer*» tiene dos ejes normalmente accionados por motores submarinos convencionales, pero a cada uno de ellos, impulsado por petróleo diesel cuya combustión se lleva a cabo en peróxido de alta volatilidad descompuesto, puede acoplarse una turbina para obtener altas velocidades en sumersión.

“Cada equipo de turbina actúa sobre un «ciclo directo», así llamado porque el transporte térmico se produce entre el gas caliente y el agua que pasa por una mezcla de vapor y dióxido de carbono hasta la turbina.

“Los detalles más importantes de la planta de turbina son: bomba triple, dispositivo regulador, control o válvula de «tres levas», cámara catalizadora, cámara de combustión, turbina, condensador, compresor, embrague y caja de velocidades.

“En pocas palabras, la bomba triple abastece de peróxido de alta volatilidad, petróleo combustible especial y agua de alimentación mediante un dispositivo regulador a una válvula de control conocido como la válvula de «tres levas». El primer movimiento de la válvula de tres levas permite el pasaje del peróxido de alta volatilidad a través de una válvula reguladora o de carga hasta la cámara catalizadora, donde tiene lugar una violenta descomposición del peróxido de alta volatilidad y la mezcla vapor-oxígeno pasa a la cámara de combustión. El segundo y tercer movimiento de la válvula de «tres levas» dejan pasar agua y luego combustible a la cámara de combustión. El agua responde al importante propósito de refrigerar la cámara de combustión y reducir la temperatura del escape de gas a la necesaria en la entrada de la turbina.

“Desde la cámara de combustión la mezcla de vapor-oxígeno pasa a la turbina mediante una válvula conmutadora. Al arrancar, esta válvula descarga al mar los productos de la cámara de combustión, para evitar la formación de oxígeno puro en el condensador y también sirve para separar la cámara de combustión y los controles de la turbina.

“El trazado del condensador es tal que el vapor es condensado y el dióxido de carbono separado, siendo el primero devuelto a un tanque de alimentación y el gas descargado al mar por un compresor Lysholm.

“*Bomba triple.* — La bomba triple da paso a los tres fluidos actuantes: peróxido de alta volatilidad, combustible diesel especial y agua, que alimentan la cámara de combustión. La bomba es accionada por un motor de 150 H. P. Acoplada al eje motor hay una rueda dentada que, alrededor de su periferia, engrana tres piñones que giran a unas 20.000 r. p. m. Cada piñón acciona a un rotor. La bomba triple cuenta con su propia bomba de aceite lubricante, refrigerador y filtro. *Dispositivo regulador.* Este dispositivo está constituido por cuatro medidores acoplados para permitir el paso y contralor de las correctas proporciones de peróxido de alta volatilidad, agua y combustible a cualquier carga controlada por la válvula de carga ubicada en la tubería del peróxido de alta volatilidad que va a la cámara de catalización. Tres de los medidores dan paso al peróxido de alta volatilidad, agua y combustible. El cuarto medidor da paso al agua proveniente del mar al submarino compensando automáticamente aquellas variaciones de peso provenientes del consumo de hidrógeno de alta volatilidad y combustible.

“*Válvula de tres levas.* — Alistada ya la instalación para su funcionamiento, y ya en acción la circulación de agua, el aceite lubricante, y funcionando las bombas de condensación y triple, la planta es puesta en movimiento accionando la válvula de “tres levas”. Durante el período de espera esta válvula se encuentra en “OFF” y el peróxido de alta volatilidad, combustible y agua vuelven a la triple succión por una derivación en la válvula de tres levas.

“*Cámaras catalizadora y de combustión.* — Dos cámaras catalizadoras por planta descomponen el peróxido de alta volatilidad en vapor y oxígeno, que pasan a la cámara de combustión. En la cámara de combustión hay un encendedor excitado por un interruptor que acciona una palanca. Esto también admite el petróleo inicial a los pulverizadores del encendedor. El encendedor es conectado después del primer movimiento de la válvula de tres levas. Cuando ya se ha establecido el encendido, la válvula de «tres levas» es movida por sus dos posiciones finales y los productos de la cámara de combustión se encuentran entonces en condiciones de ser admitidos en la turbina accionando la válvula conmutadora.

“*Turbina.* — Se procedió a la elección de un ciclo de impulso? en virtud del gran resguardo necesario para responder a las necesidades para la rápida puesta en marcha. Durante la admisión la velocidad tiene una etapa de velocidad de impulso compuesto, seguida por cinco etapas de presión compuesta.

“La caja de toberas de alta presión está separada de la envuelta de la turbina y está constituida por un aro de admisión sostenido en tres puntos, y conectada por ramal a la entrada de vapor mediante aros de pistón, a fin de impedir altas presiones y temperaturas en la envuelta principal. La presión después de la caja de tobera es de 104 lb/pulg.². El aro suelto de tobera fue adoptado para permitir las necesidades de una rápida puesta en marcha. Una articulación horizontal ha sido omitida, a fin de evitar distorsiones debido al calentamiento desigual de un borde empernado de la junta de envuelta.

“Los gases que abandonan la cámara de combustión contienen el 14 por ciento, en peso, de CO₂, siendo el resto vapor. La presión de admisión a plena carga es de 526 lb./pulg.². La presión, siendo a *grosso modo* proporcional al pesaje total, cae a 124 libras/pulg.² al cuarto del pasaje total.

“*Embrague y engranaje.* — La turbina se mueve en el eje portahélice principal mediante engranajes reductores dobles y

“ está conectada, mientras gira el eje de la hélice, por un embrague
“ que está engranado cuando la turbina ha llegado a la velocidad
“ de sincronización con el eje portahélice.

“*Compresor.* — Se eligió un compresor Lysholm para la des-
“ carga al mar de los gases de escape, por cuanto ofrece las mejo-
“ res características sobre la gama de velocidad necesaria. Los
“ rotores y envueltas de rotores no son refrigerados. Los compre-
“ sores son accionados desde el extremo de popa de la turbina a
“ través de la caja de engranajes del compresor.

“*Dispositivos mecánicos de seguridad.* — En cualquiera de
“ sus tres posiciones, la válvula de tres levas disparará cuando se
“ presente cualquiera de estas condiciones: 1) Exceso de veloci-
“ dad de la turbina; 2) Falla en la presión del aceite lubricante;
“ 3) Se ha excedido la profundidad máxima.

(Periodística.)

MAESTRO TÁCTICO DE VELOCIDAD DE ACCIÓN.

En la Escuela Táctica de la Real Marina, en Woolwich, se ha instalado un ingenioso dispositivo de adiestramiento denominado Maestro Táctico de Velocidad de Acción, que ha sido ideado por el Departamento de Investigaciones de Materiales e Ingeniería del Almirantazgo, habiendo cooperado otros departamentos en su producción e instalación.

El “Maestro” fue formalmente puesto en funcionamiento el 6 de marzo por el segundo jefe del Estado Mayor General Naval. Es un aparato complicado que, mediante medios eléctricos y electrónicos, permite reproducir las operaciones tácticas de los buques. Ofrece a los oficiales navales la oportunidad de probar su aptitud táctica en situaciones que se presentan en condiciones del servicio activo.

La instalación consiste en un salón que cuenta con una cantidad de pequeños alojamientos dispuestos como controles para buques de superficie, submarinos o aviones. Los ejercicios son dirigidos por el E.M. desde la sala. Durante los ejercicios los oficiales alumnos están distribuidos en bandos opuestos y el estado mayor director plantea a cada bando una situación y objetivos tácticos. A los equipos se les asignan cuartos de controles, una para cada unidad empeñada. Cada comandante de equipo formula su plan de acción en base a los datos e inteligencia facilitados.

Cada estudiante controla, desde su cuarto, la velocidad y rumbo de su “buque”, que son trazados automáticamente en el tablero de plotting. Los métodos de comunicaciones normalmente emplea-

dos en el mar les permite trazar la posición de otras unidades y transmitir o recibir órdenes. Acoplamientos electrónicos con los otros cuartos le permiten contar con un cuadro de la situación táctica dentro del alcance detector de su radar y asdics.

En la sala se ubican el director y el estado mayor director, actuando como controles o árbitros. Delante de ellos y sobre una pared hay una pantalla, de doce pies cuadrados, donde se trazan, con símbolos iluminados, las posiciones de las fuerzas empeñadas. Contactos eléctricos de cada cuarto de control hacen que estos símbolos luminosos se muevan a medida que los “buques” o “aviones” cambian de rumbo o velocidad.

El director y sus ayudantes observan el desarrollo de la situación táctica. Detrás de la pantalla, integrantes de la reserva naval femenina trazan con lápices de colores especiales (chinagraph) sobre el dorso de perspex de la pantalla, los rumbos de las distintas unidades.

Terminado el ejercicio, puede procederse a la reconstrucción de toda la operación ante los estudiantes mediante la pantalla de perspex, y hacer una crítica detallada sobre la forma en que ha sido llevada. El primer ejercicio, efectuado el 6 de marzo, representó la defensa de un convoy contra ataques submarinos, de superficie y aéreos, incluyendo operaciones de portaaviones.

Para el adiestramiento táctico ingresarán alrededor de 55 oficiales para realizar un curso de diez semanas y durante este tiempo participarán en 22 ejercicios, intercalándose entre los mismos conferencias y demostraciones. El director de la Escuela Táctica de la Marina Real es el capitán de navío H. R. Law, O.B.E., D.S.C., R.N.

(Informativo.)

LA SOMBRÍA AMENAZA RUSA.

El 2do. jefe del estado mayor naval destaca la importancia de las nuevas fragatas.

Durante la ceremonia de la botadura de la fragata H.M.S. “*Blackpool*”, el segundo jefe del Estado Mayor General Naval, en representación de la Junta del Almirantazgo, dijo:

“Si bien es un pensamiento algo sombrío, lo cierto es que hoy
“ nos vemos ante la formidable amenaza de más de 475 submarinos
“ rusos, superior a la amenaza máxima que sufrimos durante el
“ punto crítico de la campaña submarina alemana en la Segunda
“ Guerra Mundial. Constituimos una parte importante de la

“ N.A.T.O. y una de las obligaciones de este organismo es velar
“ por el abastecimiento de esta isla. Si no mantenemos expeditas
“ las rutas marítimas o demostramos que contamos con la aptitud
“ para hacerlo así en caso de guerra, moriremos de hambre o
“ aumentaremos la posibilidad de una guerra global.

“Ni todas las invenciones del mundo pueden evitar el hecho
“ ineludible de que dependemos cada vez más, a medida que trans-
“ curre el tiempo, de los abastecimientos transportados por mar,
“ y si estos fracasan pereceremos. Alguien dijo alguna vez
“ que «son solamente los números los que aniquilan», y esto es
“ muy cierto en la actual guerra antisubmarina. Debemos contar
“ con cantidades adecuadas de buques antisubmarinos, aviones
“ antisubmarinos y otros dispositivos, si debemos hacer frente a
“ la amenaza submarina. Además, la «*Blackpool*», es un excelente
“ tipo de buque para todo propósito que tiene numerosos empleos,
“ tanto en paz como en guerra, además de la guerra antisub-
“ marina.

“La importancia de la amenaza naval es ampliamente apre-
“ ciada por aquellos que rivalizan con nosotros. El mariscal Zhu-
“ kov, ministro de defensa ruso, expresó durante el 20° Congreso
“ del Partido Comunista, celebrado en febrero último: «En una
“ futura guerra, la lucha en el mar adquirirá una importancia
“ inconmensurablemente mayor a la que tuvo en la última guerra».
“ Es por esto por lo que nosotros, los de la Junta del Almirantazgo,
“ saludamos especialmente la botadura de nuestro moderno buque
“ antisubmarino para todo propósito, el «*Blackpool*», en el que
“ tenemos grandes esperanzas”.

El almirante Davis prosiguió leyendo ciertos extractos de un informe sobre un buque gemelo, el H.M.S. “Torquay”, elevado por un oficial naval de gran experiencia:

“Estimo que la “Torquay”, es el más útil de la clase de peque-
“ ños buques incorporados a la flota hasta el presente. El buque
“ es notable en mal tiempo. Con su elevado castillo de proa y líneas
“ ininterrumpidas ella se desempeña bien con mar gruesa y se
“ mantiene excepcionalmente seca. Su puente cerrado es excelente.
“ Es amplio, con una visión espléndida, y con tiempo frío es tem-
“ piado y confortable. Las ventanas calentadas en la parte ante-
“ rior del puente será un beneficio en las aguas del Artico. El em-
“ pleo del tren de engranajes reductores dobles permite el uso de
“ bajas revoluciones de la hélice a gran poder y la eficiencia de la
“ hélice es correspondientemente elevada: este hecho, unido al
“ mejoramiento en el trazado del casco, permite al “Torquay”

“ desarrollar arriba de 30 nudos con solamente el 75 % del poder
“ necesitado por los destructores más antiguos de desplazamiento
“ comparable. La distribución de la maquinaria en el comparti-
“ miento de máquinas es destacadamente buena, y dicho comparti-
“ miento resulta relativamente fácil para mantener limpio. Las
“ comunicaciones internas dentro del departamento han respon-
“ dido a todas las exigencias impuestas a las mismas y la instala-
“ ción de los tubos de comunicaciones, llamadas e intercomunica-
“ ciones ha resultado sumamente conveniente. Sin duda alguna el
“ cuarto de operaciones es el mejor que jamás se haya instalado
“ en un buque pequeño”.

El almirante Davis terminó diciendo:

“Es indudablemente una feliz coincidencia que este buque
“ haya sido bautizado con el nombre de la famosa playa del
“ norte —Blackpool— que, estoy seguro, es digna rival de aquella
“ muy conocida playa del sur —Torquay—, habiendo leído recién
“ extractos del informe sobre el buque que lleva su nombre. Estoy
“ plenamente convencido de que el H.M.S. «*Blackpool*» será un
“ digno rival del H.M.S. «*Torquay*». El «*Blackpool*» no es el pri-
“ mero en llevar este nombre en la marina; su predecesor tuvo un
“ papel útil en la incursión de Dieppe. Permítaseme expresar mi
“ convicción de que los que prestan servicios en esta fragata mi-
“ rarán confiadamente a esta espléndida ciudad en busca de inspi-
“ ración y estímulo, y que su nombre puede ser incorporado a la
“ larga lista de famosos buques de guerra construidos por Har-
“ land y Wolff”.

(*Periodística.*)

LA CONSTITUCIÓN FUTURA DE LA RESERVA NAVAL BRITÁNICA.

Respondiendo a una pregunta formulada en la Cámara de los Comunes respecto de la constitución futura de la reserva naval británica, el secretario parlamentario y financiero del Almirantazgo manifestó lo siguiente el 15 de marzo último:

“Se ha realizado un estudio de la reserva naval, habiéndose
“ decidido reducir sus efectivos, actualmente de más de 30.000
“ hombres, a alrededor de 5.000. A los afectados por la medida se
“ les ha comunicado que serán dados de baja de la reserva naval
“ a partir de fines de mes. Los efectivos dados de baja podrán
“ aún ser convocados en caso de emergencia hasta alcanzar la edad
“ de 45 años, de acuerdo con las estipulaciones de la Ley de Re-
“ servas de la Marina, el Ejército y la Aviación sancionada
“ en 1954”.

En una declaración aclaratoria, el Almirantazgo recordó que la reserva naval fue creada por la Ley de Reserva Naval de 1900. Se halla constituida principalmente por suboficiales y clases de escuadra contratados para prestar servicio activo durante siete años, más cinco años en la reserva naval “siempre que sus servicios sean necesarios durante un tiempo tan largo”.

También se permite a los integrantes de la reserva volver a alistarse, y otras personas que han prestado servicios en la escuadra o en la infantería de marina y no perciben pensiones de retiro se pueden enrolar como voluntarios.

Durante los últimos años ha ido aumentando el número de efectivos de la reserva, debido principalmente a la proporción baja de los hombres contratados por siete años que vuelven a ser contratados. Los miembros de la reserva reciben una asignación diaria que va de un chelín a un chelín y medio (actualmente alrededor de cinco pesos a 7,50 pesos argentinos) y tienen la obligación de concurrir a cursos de entrenamiento cuando se les ordena que lo hagan.

En la actualidad el número de integrantes de la reserva excede en mucho al necesario. Los que son dados de baja serán enrolados, siempre que no hayan alcanzado los 45 años, en las correspondientes reservas de emergencia (Reserva de Emergencia Naval, Reserva de Emergencia de Marinería, Reserva Naval Especial) de acuerdo con la Ley de Reservas de 1954. En tal carácter no tendrán obligaciones de entrenamiento ni recibirán asignación alguna.

Los integrantes de la Reserva Naval pueden ser convocados en caso de emergencia “si Su Majestad lo cree conveniente”. Los de las reservas de emergencia sólo pueden ser convocados en caso de inminente peligro nacional o gran emergencia, mediante una proclama, o sin proclama en el caso de producirse o ser inminente un ataque contra el Reino Unido.

De lo que antecede debe deducirse que las autoridades navales no consideran necesario convocar a más de cinco mil reservistas para emergencias de importancia secundaria. En una guerra en gran escala se necesitarán grandes cantidades, pero en tal caso las necesidades podrían llenarse manteniendo bajo banderas a los hombres ya alistados y convocando además a las reservas de emergencia.

(Informativo.)

GRANDES CAMBIOS EN LA CONSTITUCIÓN NAVAL BRITÁNICA.

Al informar sobre el presupuesto de la marina real para el año 1957 - 58, el primer lord del Almirantazgo, Lord Selkirk,

expresó que aquella sería reagrupada en veloces fuerzas de tareas con poderío nuclear, encabezadas por bombarderos supersónicos portadores de bombas atómicas. Los acorazados y cruceros pasan a la historia.

Conforme al nuevo proyecto los acorazados, columna vertebral de las antiguas formaciones, serán desmantelados. Entre éstos se encuentran el “*King George V*”, “*Duke of York*”, “*Anson*” y “*Howe*”. Los cruceros serán igualmente reemplazados por veloces buques escolta de flota armados con proyectiles dirigidos “*Sea Slug*”. El lugar de los acorazados será ocupado por portaaviones modernizados y reacondicionados, que formarán el núcleo de los grupos de ataque con gran movilidad.

El poder del grupo atacante estará concentrado en el nuevo bombardero “*Blackburn N39*” que, según se dice, desarrolla una velocidad de 1.500 millas por hora. En cuanto a la defensa, su sostén será un segundo avión con bomba atómica apoyado por el caza de todo tiempo “*Vixen DH-110*”, llevando proyectiles dirigidos aire a aire.

Los nuevos planes representan una reducción de 7.000 hombres en la marina para este año, con lo cual el personal queda reducido a 121.500 hombres. Los gastos quedan reducidos a £ 316.000.000, realizándose una economía de £ 32 millones.

(Periodística..)

NUEVA BOMBA.

Según un anuncio hecho por el ministerio del aire, los bombarderos británicos serán equipados dentro de poco con bombas propulsadas a cohete y dirigidas, constituyendo los mismos la base de su poder disuasivo. Este proyectil de aire a aire, persigue y destruye a los aviones enemigos orientado por las radiaciones caloríficas que despiende el avión perseguido.

(Periodística.)

PANAMÁ

CANAL DE PANAMA.

“*Daily Express*”, de Londres, atribuye al presidente de Panamá, Ernesto de la Guardia, la declaración de que su país tiene el propósito de “reasumir una completa soberanía” sobre el canal de Panamá y la zona que lo rodea. En una entrevista concedida a un corresponsal del “*Express*”, de la Guardia dijo que “en nuestro país se siente muy profundamente la cuestión de la soberanía. Podría decirse que el sentimiento público que prevalece es “ en favor de que Panamá se haga cargo del canal”.

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



PEDRO G. PACHECO

Capitán de Fragata Farmacéutico
Falleció el 19 de marzo de 1957



LUIS ORLANDINI

Contraalmirante
Falleció el 24 de marzo de 1957



JOSE GERÓNIMO COSTA PALMA

Capitán de Navío
Falleció el 19 de abril de 1957

Asuntos Internos

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA. RENOVACIÓN PARCIAL DE LA COMISIÓN DIRECTIVA Y DE LA COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS.

El 26 de abril pasado se realizó la asamblea extraordinaria (2ª convocatoria), para considerar: 1º) Memoria, balance, inventario e informe de la Comisión Revisora de Cuentas; 2º) Reformas al Estatuto, de acuerdo con las modificaciones propuestas; 3º) Emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas; 4º) Proclamación de los nombres de los electos.

Tratado el primer punto, fue aprobado por unanimidad.

Puesto a consideración el punto 2º), referente a reformas al Estatuto, en la parte que respecta al aditamento a agregar al nombre del Centro Naval sugerido por la Dirección de Mutualidades, que podría ser: “Socorros Mutuos”, “Mutualidad” o “Protección Recíproca”, se resuelve mantener al nombre tal cual está en la actualidad, dado que él es tan propio a nuestra Institución y arranca desde la época de la fundación de la misma.

Luego de considerar los artículos del Estatuto cuyas modificaciones propuestas fueron comunicadas oportunamente a los señores consocios, se informó a los socios presentes que la Ley de Mutualidades (art. 36) obliga a los señores socios de la Institución a pagar diez centavos por mes. Al respecto, la C. D. había resuelto que ese gasto lo hiciera directamente el Centro Naval, pero como ello no está de acuerdo con la Ley, se sugiere que la cuota de socio sea rebajada en diez centavos, que para el caso es lo mismo, temperamento que se aprobó por unanimidad.

Finalmente, Como resultado de los puntos 3º y 4º del Orden del Día, son proclamados los nombres de los electos, que son los siguientes:

Período 1957-59:

Presidente:

Contraalmirante D. Adolfo B. Estévez

Vicepresidente 1°:

Contraalmirante D. Arturo H. Rial

Tesorero:

Capitán de navío contador D. Francisco N. Castro

Vocales titulares:

Capitán de fragata médico D. Mario A. Pessagno Espora

Capitán de fragata D. Héctor Etchebehere

Capitán de fragata D. Rodolfo Elizalde Pietranera

Capitán de fragata (T) D. Jorge A. Marguery

Capitán de corbeta (T) D. Omar R. Pagani

Teniente de navío D. Miguel A. Muro

Capitán de navío D. Héctor Padilla

Capitán de fragata D. Carlos Gozzi

Capitán de corbeta D. José C. Gómez Ortega

Capitán de navío D. Carlos M. Bruzzone

Período 1957-58:

Vocales suplentes:

Capitán de corbeta D. Miguel R. Algañaraz

Capitán de corbeta ingeniero espec. D. Martín Arana

Capitán de corbeta auditor D. Juan Carlos Fías

Capitán de navío D. Cristián R. Beláustegui

Capitán de fragata D. Pablo F. Beláustegui

Capitán de corbeta D. Carlos Delfín Rojo

Comisión revisora de cuentas:

Período 1957-59:

Titular:

Capitán de corbeta D. Hermes J. Quijada

Período 1957-58:

Suplentes:

Teniente de fragata contador D. Julio A. Loyola

Capitán de corbeta dentista D. Luis A. Bachini

RENUNCIA COMO VOCALES TITULARES.

Se acepta la renuncia como tales del capitán de fragata Recaredo Vázquez y del capitán de fragata Carlos López.

RENUNCIA DELEGADO DE YACHTING.

Se acepta la renuncia presentada como tal por el teniente de navío Mariano Torres, nombrándose en su reemplazo al señor teniente de fragata I. M. Roberto P. Heredia.

ENTREGA DE UNA MEDALLA DE ORO.

La Comisión Directiva resolvió obsequiar con una medalla de oro al doctor Alejandro E. Albarracin, por su colaboración y su asesoramiento, en noviembre de 1955, con motivo de los homenajes que el Centro Naval tributó a la memoria del capitán de navío D. Santiago Albarracin, uno de los precursores y fundadores de la Institución; que se ha ofrecido a exhibir un Toporama de la Batalla de Maipo en adhesión a los homenajes del centenario del fallecimiento del almirante D. Guillermo Brown; y como organizador de un grupo de civiles "Descendientes de los fundadores del Centro Naval" que propicia homenajear a esta Institución en ocasión de su 75° aniversario.

La medalla le será entregada en el acto celebratorio de dicho aniversario de nuestro Centro.

JURADO PARA DICTAMINAR SOBRE PREMIOS "DOMINGO F.

"SARMIENTO", "ALTE. BROWN", "PIEDRABUENA" Y "RATTO".

Fueron designados los señores capitán de fragata D. Luciano C. Pessacq, y capitanes de navío D. Carlos M. Bruzzone y D. Héctor Padilla para integrar el jurado de referencia.

SIMULTANEAS DE AJEDREZ.

En el local de la Institución se realizó una partida de ajedrez con la participación de los jugadores rusos Alejandro Kotov y Paul Koros, contra 13 jugadores socios. Esta reunión se realizó por intermedio del señor agregado naval de la Embajada de la U.R.S.S., teniente coronel Constantín Medkov.

ACTOS CULTURALES.

El 29 de marzo se inauguró la temporada 1957 de Actos Culturales auspiciados por la Sub-Comisión de Cultura de este Centro.

En la oportunidad, se ofreció un concierto de violín que estuvo a cargo del eximio violinista argentino Pedro de Lores, a quien secundó en el piano el maestro Hugo Tuzio Deray. Ante numerosa concurrencia que llenara las instalaciones del 2° piso, el intérprete brindó un selecto programa integrado por páginas de Beethoven, Wagner, Dvorak, Brahms, etc., que movieron frecuente y espon-

táneamente al aplauso del público, demostrando y confirmando así los altos quilates de su talento artístico.

Con fecha 12 de abril se inauguró, en el salón del 4° piso de la Institución, una exposición de grabados a la cual un grupo de grabadores argentinos contemporáneos envió sus obras (xilografías, punta secas, aguafuertes, etc.) que se exhibieron diariamente hasta el miércoles 17, en que se clausuró.

La misma fue vista y elogiada por numeroso público.

El viernes 26 de abril se presentó en la sala del Teatro Ateneo de esta Capital, Maruja Gil Quesada y su Compañía Argentina de Comedias, que puso en escena la obra dramática que le pertenece "Extraño Equipaje".

La calidad de los intérpretes, entre los cuales es digna de mención la figura de Perla Castañé Molina, ya incorporada a las filas del teatro, y la hondura del drama altamente humano que se expuso, justificaron la repleción de la sala, que vibraba de aplausos en las situaciones cumbres de la obra.

Integraban el reparto, además, Amadeo Novoa, Matilde Rivera, Hugo Ferrer, Azucena Rius y Horacio Forti.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de fragata I. M. Raúl E. A. Peyón; capitanes de corbeta ingeniero espec. Ubaldo Sarmiento, I. M. Rodolfo Ramón Poletti; tenientes de navío Juan S. Florenty, I. M. Oscar Abriata e ingeniero espec. Juan Claudio Caso; tenientes de fragata auditor Carlos Biss, contador Julio A. León, médico Julio Eugenio Resio; teniente de corbeta Jorge Ariel Román; guardamarinas Victorio Juan Barlari, contadores Alberto Mario Cervino, Carlos Alberto Sánchez y Jorge Ricardo Sturla.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Señor Carlos Alfredo Sieburger, general de brigada José Luis Buscaglia y señor Jorge N. García Urriburu.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS.

Capitán de navío contador Hugo P. Galbiatti; capitanes de fragata contadores Guillermo Zopatti y Dante A. Chiarandini.

REINGRESOS.

Capitanes de corbeta I. M. Abelardo Gabancho, I. M. Alfredo Alberto R. Serantes; teniente de navío I. M. Waldemar U. Giromini; teniente de fragata Hipólito A. Fleitas.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS.

Por fallecimiento: Capitán de fragata farmacéutico Pedro C. Pacheco y contraalmirante Luis Orlandini.

BAJA DE SOCIOS ACTIVOS.

Por renuncia: Teniente de navío médico Ricardo A. Alvarez.

BAJA DE SOCIOS CONCURRENTES.

Por renuncia: Teniente (vet.) H. W. Piccioli Castagno.

SEPARACIÓN COMO SOCIOS (ART. 29, INC. 1º)

Teniente de navío Miguel A. Tanco; capitán de navío Antonio S. Otero; vicealmirante Ignacio C. Chamorro; ex-capitán de fragata Jacinto R. Yaben y ex-teniente de navío dentista Carlos R. Verga.

Uso de instalaciones y servicios del Centro Naval

Buenos Aires, febrero de 1957.

Señor consocio:

A pedido de un grupo de asociados del Centro Naval se recuerda los siguientes derechos y obligaciones que los señores socios tienen establecidos en el Estatuto y Reglamento de Servicio Interno y que la Comisión Directiva hará respetar con vigor:

- 1º El uso de las instalaciones y servicios del Centro Naval es derecho exclusivo de los señores socios.
- 2º Los familiares del socio con derecho al "carnet familiar": *a)* padres, *b)* esposa, *c)* hijas y hermanas mayores de 15 años, *d)* hijos y hermanos mayores de 18 años, tienen libre acceso al local central los domingos y feriados y al local del Tigre todos los días.
- 3º Las personas invitadas o citadas por un socio deberán esperar en el "hall" de entrada hasta la concurrencia del socio, y en caso de que esté ausente, podrán permanecer hasta su llegada en el mismo "hall" o en el saloncito del 4º piso.

Con tal motivo, salúdole con atenta consideración.

(Fdo.): *ADOLFO B. ESTEVEZ*
Contraalmirante
PRESIDENTE

(Fdo.): *JUAN CARLOS BOSCHETTI*
Capitán de Corbeta
SECRETARIO

BIBLIOTECA DEL OFICIAL DE MARINA

VOLÚMENES EN EXISTENCIA

(LOS DEMÁS VOLÚMENES ESTÁN AGOTADOS)

- 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 DISTRIBUCION GRATUITA

- Espora*. Ratto sin cargo

Los libros en venta deben ser retirados de la Oficina del Boletín,
por los interesados o por persona autorizada por éstos.

INDICE TOMO LXXIV

1956 - 1957

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Mayo y Junio 1956 Num. 628	
	<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 comercial y de Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial y de Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del centro Naval y de Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
<i>Quartaruolo, V.M</i>	Banderas, Bandera Argentina y su iniciación ciudadana y bélica en tierra y agua	1
<i>Coronel Dullin</i>	El último baluarte	37
<i>Dufolk Jy Oglesby</i>	Alistamiento del operativo "Deepfreeze"	47
<i>Tapper J.F</i>	Conciencia naval	69
<i>Ide, J.M</i>	El Sonar y la guerra subacua	77
<i>Rossi, M.</i>	Chipre: defensa contra nacionalismo	87
Notas profesionales	ARGENTINAS	
"	Discursos del Presidente Provisional de la Nación y del Vicepresidente al pueblo reunido en la plaza de Mayo	91
"	Nueva estructura tiene el gabinete nacional	92
"	Botadura del casco de una nueva nave escuela	93
"	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar	98
"	Llegada de una delegación del Colegio Nacional de Guerra de los Estados Unidos	98
"	Comida a bordo del crucero "La Argentina"	99
"	Participación de la Marina en los actos del 25 de Mayo	100
"	Jura de la bandera	100
"	El yate "Juana"	101
"	Aniversario del Centro de Guerra Antisubmarina	102
"	Aniversarios de afirmación del pabellón	102
"	Aniversario del nacimiento del Almirante Brown	102
"	Homenaje al almirante Gargiulo	104
"	EXTRANJERAS	
"	Perú	
"	Cuestión de límites entre Perú y Ecuador	106
"	Estados Unidos de Norte América	
"	Progresan la "seguridad mutua" dice el presidente Eisenhower	107
"	La "Semana de las Fuerzas Armadas"	108
"	Es necesario ser fuertes para defender los ideales, dice Eisenhower	110
"	Lanzamiento de un proyectil guiado	110
"	La bomba de hidrógeno	110

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Mayo - Junio 1956 Num. 628 (Cont.)		
Notas profesionales	Declinaría Estados Unidos una invitación soviética a jefes militares norteamericanos	113
<i>(cont.)</i>		
"	Irlanda	
"	Homenaje al Almirante Brown	113
"	Francia	
"	El buque de guerra y la propulsión atómica	114
"	Escuela de pilotaje de helicópteros de la marina	117
"	Aviación comercial	118
"	España	
"	Bases de los Estados Unidos en suelo español	120
"	Gran Bretaña	
"	Informe de una visita a los buques de guerra soviéticos	121
"	Nuevo proyectil	122
"	Regreso de hombres de ciencia	123
"	Crítica situación de la industria ballenera	123
"	El enigma del "hombre-rana"	123
"	En 1957 Inglaterra hará estallar su propia bomba H	126
"	Base naval de Scapa Flow	126
"	Nueva Zelandia	
"	Nuevo crucero	126
"	Rusia	
"	Ligazón soviético-francesa en la Antártida	127
"	Décimo aniversario del establecimiento de relaciones diplomáticas entre la URSS y Argentina	127
"	En el Kremlin fue recibida la delegación parlamentaria del Brasil	128
"	Egipto	
"	Gran Bretaña se retira del canal de Suez	128
Necrología	Capitán de Navío Guillermo Carlos Jones Brown	131
"	Teniente de Navío Ingeniero Electricista Eduardo Burnier	133
Asuntos Internos	Aniversario del Centro Naval	135
"	Constitución de Subcomisiones	135
"	Renuncia Vocal Titular de la C.D.	137
"	Adquisición muebles para comedor	137
"	Nombramiento de miembros de la "Subcomisión Habilitación nuevos dormitorios"	137
"	Desarrollo de las actividades culturales durante los meses de mayo y junio	138
"	Actividades culturales a realizarse durante los meses de julio y agosto	139
"	Resolución sobre el hotel "Shelton"	140
"	Altas de socios activos	140
"	Reconocimiento de socios vitalicios	141
"	Altas de socios concurrentes	141
"	Bajas de socios activos	141
	<i>(Aviso Biblioteca del Centro Naval)</i>	S/N°
	Biblioteca del oficial de marina	S/N°

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio y Agosto 1956 Num. 629	
	<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 Centro Naval)</i>	S/N°
	Centro Naval - Alojamientos - Reglamento provisorio	S/N°
	<i>(Aviso comercial y de Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial y de Biblioteca del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
Estévez, A.B.	¡Disiento!	143
S/A	Celebración del sesquicentenario de la Reconquista. Exposición histórica en el Centro Naval y conferencia del escribano D. Oscar E. Carbone sobre "El marqués de Sobremonte, en las invasiones inglesas"	147
Etcheverry, F.J.	La personalidad del Almirante Brown	173
Martin, J.A.	Demarcación de límites con Chile en la región austral	189
Destéfani, L.H.	Camouflage naval	211
Pessagno Espora	Acerca del hombre normal	219
S/A	Compatibilidad entre un retiro militar y una jubilación civil. Fallo de la Cámara de Apelaciones del Trabajo, y antecedentes	233
Notas profesionales	ARGENTINAS	
"	Discurso del Jefe de Estado en la comida de camaradería de las Fuerzas Armadas	241
"	Unidades de la marina de guerra en Puerto Nuevo	246
"	Nuevos aviones	247
"	Condecoróse a un agregado naval	247
"	Rastreador "Robinson"	248
"	Conferencia internacional encarada por nuestro país	248
"	Devolución de trofeos	249
"	Fueron inaugurados cursos para capitanes mercantes	250
"	El yate "Juana", de la Escuela Naval Militar, completó en primer término la regata Torbay - Lisboa	252
"	Entregaron despachos en la Escuela de Guerra Naval	253
"	Participación de la marina de guerra en las actividades del Año Geofísico Internacional (A.G.I.) 1957-1958	254
"	Donaron un pabellón al Regimiento N° 1 de Infantería de Marina	256
"	Visita de la fragata británica "Veryan Bay"	256
"	Visita del buque escuela chileno "Esmeralda"	257
"	Visita del destructor "Artigas"	257
"	EXTRANJERAS	
"	Panamá	
"	(Nota sin título)	258
"	Canadá	
"	Destructor "St. Laurent"	258
"	Estdos Unidos	
"	Hundimiento del "Andrea Doria"	260

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Julio - Agosto 1956 Num. 629 (Cont.)		
Notas profesionales	Aviación comercial	260
<i>(cont.)</i>	La enseñanza secundaria y superior para excombatientes norteamericanos	261
"	España	
"	Marina mercante	263
"	Aporte español a la defensa aliada	263
Necrología	Capitán de corbeta Juan Galfrascoli	265
"	Capitán de navío Contador Enrique Orquin	267
"	Capitán de Fragata Capellán José García Mon	269
Asuntos Internos	Habilitación de "Centro Naval-Alojamientos"	271
"	Servicio de Farmacia y anexos del Círculo Militar	271
"	Desarrollo de las actividades culturales durante los meses de julio y agosto	271
"	Actividades culturales a realizarse durante los meses de septiembre y octubre	273
"	Adhesión a los actos conmemorativos de la reconquista y defensa de	
"	Buenos Aires	273
"	Homenaje al General San Martín	274
"	Vino de honor	274
"	Obsequio al Club Náutico uruguayo	274
"	Carnet familiar	274
"	Renuncia de un vocal titular de la C.D.	274
"	Subcomisión de Estudios y Publicaciones	275
"	Altas de socios activos	275
"	Altas de socios concurrentes	275
"	Reconocimiento de socios vitalicios	275
"	Reingresos	275
"	Bajas de socios activos	275
"	Baja de socio concurrente	275
"	Biblioteca del oficial de marina	276

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Septiembre y Octubre 1956 Num. 630		
	<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 Centro Naval)</i>	S/N°
	Centro Naval - Alojamientos - Reglamento provisorio	S/N°
	<i>(Aviso comercial y de Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial y de Biblioteca del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
<i>Basilico, E.</i>	La navegación en los ríos	277
<i>Capitán "T"</i>	Obligaciones de nuestro país en la defensa del continente	287
<i>Eschbach, J.</i>	El reclutamiento y la formación de los pilotos de caza de la aviación naval	307
<i>Hargreaves, R.</i>	Una cuestión de arterias	331
<i>Denax, J.F.</i>	Ordenamiento y enseñanza de las realizaciones	347

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Septiembre - Octubre 1956 Num. 630 (Cont.)	
<i>Chingotto, M.R.</i>	Estereogramas representativos de la inyección	351
<i>Destéfani, L.H.</i>	En la adversidad	367
Notas profesionales	NACIONALES	
"	Recordación de las acciones de la Revolucion Libertadora	373
"	Entrega de la enseña patria al Regimiento de Infantería de Marina N° 1	375
"	Clausura de cursos de la Escuela de Guerra Naval	377
"	Visita de naves brasileñas	379
"	Regreso del "Bahia Thetis"	380
"	Entrega de despachos a los nuevos guardiamarinas	381
"	Creación del Comando de Tránsito marítimo	382
"	Solicítase una concesión ballenera	383
"	EXTRANJERAS	
"	La tensión internacional	383
"	Australia	
"	Base soviética en la Antártida	387
"	Bomba atómica en la Antártida	388
"	Checoslovaquia	
"	Constreción de aviones	388
"	Estados Unidos	
"	La seguridad militar en un mundo cambiante	388
"	Compra de portaaviones por Brasil	391
"	Lanzamiento de un portaaviones	392
"	Año Geofísico	393
"	Investigación cósmica	393
"	Nuevo récord de velocidad aérea	393
"	Bases en España	394
"	Francia	
"	El crucero "De Grasse"	394
"	Marina mercante	396
"	Gran Bretaña	
"	La marina de guerra y el canal de Suez	397
"	Destrucción de un avión	400
"	Ejercicio de desembarco	401
"	Muestra aérea de Farnborough	401
"	Nuevo remolcador	402
"	Submarinos rusos en el Mediterráneo	402
"	Sabotaje	402
"	Japón	
"	Estudio de la pesca	403
"	U.R.S.S.	
"	Pruebas nucleares	403
"	Base en el Mediterráneo	405
"	Nuevo rompehielos	405
"	Uruguay	
"	Adquisición de aviones "Viscount"	406
Necrología	Contraalmirante Diego García	407
"	Capitán de Fragata Juan Manuel Cacavelos	409

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Septiembre - Octubre 1956 Num. 630 (Cont.)		
Necrología	Capitán de Corbeta Aviador Osvaldo N. Rodríguez	411
(cont.)	Teniente de Navío Fausto F. Delgado	413
"	Capitán de Fragata Ingeniero Maquinista Luis Robert	415
"	Gardiamarina Gustavo Atilio Mollo	417
"	Capitán de Corbeta Ingeniero Maquinista Juan T. Maiola	419
"	Capitán de Navío Horacio esquivel	421
Asuntos Internos	Utilización del Salón de Fiestas del Centro Naval	423
"	Designaciones	423
"	Obsequios	423
"	Adquisición de cuadros	424
"	Desarrollo de las actividades culturales durante los meses de septiembre y	
"	octubre	424
"	Asamblea Ordinaria	425
"	Altas de socios activos	427
"	Reingresos	427
"	Confirmación de socio activo	427
"	Bajas de socios activos	427
"	Altas de socios concurrentes	428
"	Bajas de socios concurrentes	428
"	Reconocimiento de socios vitalicios	428
	Biblioteca del oficial de marina	429
	<i>(Formulario Seguro de Vida Colectivo)</i>	431
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Noviembre - Diciembre 1956 Num. 631		
	<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 Centro Naval)</i>	S/N°
	Centro Naval - Alojamientos - Reglamento provisorio	S/N°
	<i>(Aviso comercial y de Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial y de Biblioteca del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	S/N°
<i>Diaz, E.L.</i>	Reflexiones	433
<i>Burzio, H.F.</i>	Sarmiento y la marina de guerra	437
<i>Rodríguez, H.</i>	Semana de la electricidad y del agua. La electricidad y el agua en la economía y la sociología argentinas	453
<i>Basílico, E.</i>	Interpretación de la expresión "aguas arriba" en la navegación fluvial	471
<i>Martin, J.A.</i>	Demarcación de límites con Chile. Región patagónica	481
<i>Casellas, A.O.</i>	La oceanografía y su utilización para fines militares	501
<i>Escalante, G.</i>	Sobre un empleo de la estabilidad dinámica a bordo	513
<i>Gelf</i>	Ha muerto el teniente Fausto Delgado	521

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Noviembre - Diciembre 1956 Num. 631 (Cont.)		
Notas profesionales	NACIONALES	
"	Actividades de la Marina en el año 1956	527
"	Acuerdos en el Atlántico sur	536
"	Una declaración sobre la Antártida	536
"	Nuevo servicio de la Marina de guerra	537
"	Nuevo refugio en la Antártida	537
"	Viaje a la zona antártica	537
"	Ejercitaciones de la marina	538
"	Publicación de documentos de la vida y obra del Almirante Brown	538
"	Tierra del solar natal del Almirante Brown	539
"	Nuevo aniversario de Puerto Belgrano	539
"	Celebración del Día del Cadete en el Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown, de Río Santiago	539
"	Misa en la Escuela de Mecánica de la Armada	540
"	Marinos mercantes en la Base Naval de Puerto Belgrano	540
"	La marina de guerra se hará cargo de 200 niños húngaros	540
"	Almuerzo de las Fuerzas Armadas	540
"	Ascenso de oficiales superiores	541
"	EXTRANJERAS	
"	La tensión internacional	542
"	La revolución en Hungría	545
"	Australia	
"	Viaje a la zona antártica	547
"	Brasil	
"	Acuerdo para una base con los Estados Unidos	548
"	Chile	
"	Construcción de aviones livianos	548
"	Estados Unidos de Norte América	
"	Bombarderos B-52	548
"	Base marítima	549
"	Armamento moderno	549
"	Gran Bretaña	
"	La acción policial en el canal de Suez	549
"	Los helicópteros en la Antártida	556
"	Paaguay	
"	Oleoducto en el Chaco boreal	556
Necrología	Contraalmirante Luis S. Malerba	557
"	Capitán de Fragata Eduardo A. Ceballos	559
"	Capitán de Navío Contador Luis Edmundo Dubus	561
"	Capitán de Navío Alfredo Mayer	563
"	Capitán de Fragata Agustín A. Villarino	565
"	Capitán de Fragata Contador Dardo L. González	567
"	Capitán de Navío Médico Leopoldo Sánchez Morno	569
Asuntos Internos	Conferencia	571
"	Socios que han cumplido 50 años de antigüedad en el Centro	571
"	Jurado para dictaminar sobre premios	572
"	Homenaje al Almirante Guillermo Brown	572

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Noviembre - Diciembre 1956 Num. 631 (Cont.)		
Asuntos Internos	Reglamentación sobre el nuevo comedor	572
(cont.)	Homenaje al Capitán de Corbeta Agustín del Castillo	572
"	Asamblea ordinaria	572
"	Misa en memoria de socios fallecidos	574
"	Recepción a los nuevos guardiamarinas	574
"	Altas de socios activos	575
"	Altas de socios concurrentes	575
"	Reingreso	575
"	Reconocimiento de socios vitalicios	576
"	Confirmación como socio activo	576
"	Bajas de socios vitalicios	576
"	Bajas de socios activos	576
	<i>(Gallardete del Centro Naval)</i>	577
	<i>(Formulario Seguro de Vida Colectivo)</i>	S/N°
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Enero - Febrero 1957 Num. 632		
	<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 Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
	Homenaje al Almirante Guillermo Brown (foto)	579
<i>Muzzio, R.A.</i>	Fin del poderío español en el Plata	581
<i>Iachino, A.</i>	Controversia entre los almirantes Halsey y Kinkaid	599
<i>Beau</i>	Doctrina anfibia	619
<i>Parsons, E.A.</i>	Se necesita una estrategia militar de movilidad	639
<i>S/A</i>	Sobre el portaaviones	651
<i>Astrada Sosa, J.A.</i>	A Brown (En el centenario de su muerte)	659
Notas profesionales	NACIONALES	
"	Clausura de cursos de la escuela Naval Militar	661
"	Incorporación de cadetes a la Escuela Naval Militar	665
"	Homenaje al Almirante Brown	666
"	Fundadores de la aviación naval	669
"	Entrega de diploms a capitanes mercantes que terminaron los cursos organizados por la marina de guerra	669
"	Han sido radiadas unidades de la marina de guerra	672
"	Fue arriado por última vez el pabellón en los viejos acorazados "Moreno" y "Rivadavia"	674
"	Labores científicas conjuntas que efectuarán el "Vema" y el "Bahía Blanca"	675
"	Un sistema de contabilidad electromecánica se ha implementado en el	
"	Ministerio de Marina	678

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Enero - Febrero 1957 Num. 632 (Cont.)	
Notas profesionales	Soberanía en las Malvinas	678
<i>(cont.)</i>	Incorporación de un marino argentino a la expedición polar norteamericana	679
"	Pases de oficiales superiores	679
"	Viaje de cadetes	680
"	146° Aniversario de la Dirección General de Administración Naval	680
"	Nuevo buque mercante para el servicio con Uruguay	680
"	EXTRANJERAS	
"	Alemania	
"	El Sarre	681
"	Brasil	
"	Entrega de dos submarinos	682
"	Instalaciones gestionadas por los Estados Unidos	682
"	Instalación de una red de radar	682
"	Chile	
"	Maniobras de la marina	683
"	Pista de vuelo	683
"	Año Geofísico Internacional	683
"	Estdos Unidos de Norte América	
"	Viaje alrededor de la tierra	683
"	llegan dos barcos a la Antártida	684
"	Servicio aéreo de Mc Murdo y el Polo Sur	685
"	Construcción de portaaviones	686
"	Revista Naval	686
"	Se urge que se hagan reclamaciones sobre la Antártida	686
"	Estación para seguir la trayectoria de proyectiles dirigidos	687
"	Francia	
"	El poder naval	687
"	La flota submarina francesa	692
"	Gran Bretaña	
"	Marina de guerra de líneas atómicas	694
"	El H.M.C.S. "Bonaventure", símbolo del moderno poderío naval	696
"	Reconocimiento aéreo antártico	697
"	Pruebas nucleares	698
"	La bomba H	698
"	La amenaza submarina	698
"	Adquisición de un portaaviones por Argentina	699
"	N.A.T.O.	
"	Ejercicio "Green Epoch"	699
"	Nuevo comandante en jefe	699
"	Rusia	
"	¿Establecería Rusia una base de submarinos en la Antártida?	699
"	Nave atómica	700
"	Nueva tendencia política	700
"	Bases en la Antártida	701
"	Venezuela	
"	Compra de aviones	701
"	Biblioteca del Oficial de Marina	702

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Enero - Febrero 1957 Num. 632 (Cont.)		
Necrología	Capitán de Fragata Victor Filograsso	703
"	Guardiamarina Juan P. M. Irigoín	705
"	Capitán de Corbeta Antonio B. Riveyrolles	707
"	Capitán de Fragata Juan Bottaro	709
Asuntos Internos	Asamblea Ordinaria	711
"	Altas de socios activos	712
"	Altas de socios concurrentes	713
"	Reingresos	713
"	Bajas de socios vitalicios	713
"	Bajas de socios activos	713
"	Renuncia del delegado permanente ante la Federación Argentina de Esgrima	713
	<i>(Aviso Biblioteca del Centro Naval)</i>	715
	<i>(Aviso del Centro Naval)</i>	
	<i>(Avisos varios)</i>	
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Marzo - Abril 1957 Num. 633		
	<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 Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comercial y del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
<i>Fagnilli Fuentes, G.</i>	Brown en el Pacífico	717
<i>Martin, J.A.</i>	Desacuerdos en las comisiones de límites. Incremento de nuestra escuadra. Preparación militar. Actividades políticas. Renovación del personal naval. Importancia creciente de las promociones anuales de la Escuela Naval	741
<i>S/A</i>	Discurso del Almirante Eleazar Videla, presidente de la Comisión Nacional de Homenaje al Alte. Brown, pronunciado en la Academia Nacional de Historia	759
<i>S/A</i>	Palabras del Dr. Juan O'Farrell, presidente de la Comisión Argentino-Irlandesa de Homenaje al Alte. Brown, en la Recoleta	767
<i>Gras. G.</i>	Aspectos de la movilización industrial	769
Notas profesionales	NACIONALES	
"	Actos programados en el centenario de la muerte del Almirante Brown	779
"	Discurso del Ministro de Marina en la comida anual de los suboficiales de la marina de guerra	781
"	Fue entregado el pabellón de guerra al patrullero "King"	783
"	La marina de guerra destaca la actitud de un pesquero	784
"	Entregan a la marina de guerra documentos del Almirante Brown	785
"	Se cumplieron diez años de la instalación del primer destacamento antártico	785

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Marzo - Abril 1957 Num. 633 (Cont.)		
Notas profesionales	A bordo del crucero "Almirante Brown" fue colocada una placa recordatoria del prócer	786
<i>(cont.)</i>	" Colocóse en Puerto Belgrano la piedra fundamental del monumento a Brown	787
"	" Llegada de naves de los Estados Unidos	787
"	" Partió para los Estados Unidos el comandante general de Infantería de Marina	788
"	" Constancias geográficas por prte de dos buques hidrográficos	788
"	" Pases de oficiales superiores	789
"	EXTRANJERAS	
"	Australia	
"	Ciencia electrónica	789
"	Ceílán	
"	Bases para Gran Bretaña	790
"	Estados Unidos de Norte América	
"	El portahelicópteros de la marina es el transporte para la invasión	790
"	El proyectil balístico "Polaris" de la flota	790
"	Se solicitan 38.000.000.000 de dólares para el presupuesto del año fiscal 1958	791
"	Unidades de guerra parten para Levante	792
"	Se hará en Estados Unidos la revista naval más grande en tiempos de paz	793
"	Celebran el esfuerzo cooperativo internacional en la Antártida	794
"	Militares americanos presenciaron ejercicios en la zona del Canal	795
"	Francia	
"	Misiones de la marina de guerra	795
"	El "Caravelle", nuevo avión birreactor a retropropulsión	800
"	Gran Bretaña	
"	Submarino experimental de elevada velocidad	800
"	Maestro táctico de velocidad de acción	804
"	La sombría amenaza rusa	805
"	La constitución futura de la reserva naval británica	807
"	Grandes cambios en la constitución naval británica	808
"	Nueva bomba	809
"	Panamá	
"	Canal de Panamá	809
Necrología	Capitán de Fragata Farmacéutico Pedro G. Pacheco	811
"	Contraalmirante Luis Orlandini	813
"	Capitán de Navío José Gerónimo Costa Palma	815
Asuntos Internos	Asamblea Extraordinaria. Renovación parcial de la Comisión Directiva y de la	
"	Comisión Revisora de Cuentas	817
"	Renuncia como vocales titulares	818
"	Renuncia delegado de yachting	819
"	Entrega de una medalla de oro	819
"	Jurado para determinar sobre los premios "Domingo F. Sarmiento",	
"	"Alte. Brown", "Piedrabuena" y "Ratto"	819
"	Simultáneas de ajedrez	819
"	Actos culturales	819
"	Altas de socios activos	820
"	Altas de socios concurrentes	820
"	Reconocimiento de socios vitalicios	820

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Marzo - Abril 1957 Num. 633 (Cont.)	
Asuntos Internos	Reingresos	820
<i>(cont.)</i>	Bajas de socios vitalicios	821
"	Baja de socios activos	821
"	Baja de socios concurrentes	821
"	Separación como socios (Art. 29, Inc.1º)	821
	<i>(Aviso Centro Naval)</i>	822
	Biblioteca del Oficial de Marina	823