



BOLETIN DEL CENTRO NAVAL BUENOS AIRES

Vol. LXXV

MAYO-JUNIO 1957

Núm. 634

SUMARIO

| | |
|--|-----|
| <i>Disertación del señor agregado naval británico, Capitán de Navío B. D. Gallie, D. S. C., R. N., en el Pickwick Club, el 25 de junio de 1957</i> | 1 |
| <i>¿Complicaciones en Panamá? — Lepotier</i> ... | 9 |
| <i>El Antártico. Reglador de las condiciones biológicas del mar argentino. — Savón</i> | 21 |
| <i>El ejercicio del comando amplio sigue siendo la especialidad suprema de la marina. — Mack</i> | 27 |
| <i>Pedro Samuel Spiro. — Muzzio</i> | 39 |
| <i>Una opinión de marino contesta acerca del portaaviones. — Zartmann</i> | 49 |
| <i>“Rebelión”. — Brandán Aráoz</i> | 63 |
| <i>¿Submarinos! — Cúneo</i> | 71 |
| <i>Notas profesionales</i> | 79 |
| <i>Necrología</i> | 133 |
| <i>Asuntos internos</i> | 143 |

SERVICIOS Y HORARIOS DE LA CASA

- BOLETIN:** Lunes a viernes, de 15 a 19.
- SECRETARÍA:** Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9 a 12.
- CONTADURÍA:** Lunes a viernes, de 14,30 a 18,30; sábados, de 10 a 12.
- BIBLIOTECA:** Lunes a viernes, de 12 a 19.
- BIBLIOTECA RECREATIVA:** Lunes a viernes, de 16 a 19,45.
- ODONTÓLOGO:** Lunes a viernes, de 8 a 12.
- 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.
- GUIA 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 FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 545.718

MAYO - JUNIO 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 (Int.). | <i>Teniente de Navío</i> | Miguel A. Muro |
| Tesorero | <i>Cap. de Navío Cont.</i> | Francisco N. Castro |
| Protesorero | <i>Cap. de Corbeta Cont.</i> | Fernando Esquivel |
| Vocales titulares | <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. Calegari |
| | <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 Navío</i> | Guillermo Rawson |
| | <i>Cap. de Fragata Médico</i> | Mario A. Pessagno Espora |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Rodolfo Elizalde Pietranera |
| | <i>Capitán de Fragata (T)</i> | Jorge A. Marguery |
| | <i>Capitán de Corbeta (T)</i> | Omar R. Pagani |
| | <i>Teniente de Navío</i> | Miguel A. Muro |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Héctor Padilla |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Carlos Gozzi |
| | <i>Capitán de Corbeta</i> | José G. Gómez Ortega |
| <i>Capitán de Navío</i> | Carlos M. Bruzzone | |
| <i>Capitán de Corbeta</i> | Miguel R. Algañaraz | |
| <i>Cap. de Corbeta Auditor</i> | Juan Carlos Frías | |
| Vocales suplentes | <i>Cap. de Corb. Ing. Espec.</i> | Martín Arana |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Cristián R. Beláustegui |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Pablo F. Beláustegui |
| | <i>Capitán de Corbeta</i> | Carlos Delfin Rojo |

Comisión Revisora de Cuentas

| | | |
|-----------|-------------------------------|-------------------|
| Titulares | <i>Capitán de Fragata</i> | Jorge de Tommaso |
| | <i>Capitán de Corbeta</i> | Hermes J. Quijada |
| Suplentes | <i>Tte. de Frag. Contador</i> | Julio A. Loyola |
| | <i>Cap. de Corb. Dentista</i> | Luis A. Bachini |

SUMARIO

| | |
|---|-----|
| DISERTACIÓN DEL SEÑOR AGREGADO NAVAL BRITÁNICO, CAPITÁN DE NAVÍO B. D. GALLIE, D. S. C., R. N., EN EL PICKWICK CLUB, EL 25 DE JUNIO DE 1957 | 1 |
| ¿COMPLICACIONES EN PANAMÁ? | 9 |
| <i>Por el Contraalmirante (R.) Lepotier, de la Academia de la Marina.</i> | |
| EL ANTÁRTICO. REGULADOR DE LAS CONDICIONES BIOLÓGICAS DEL MAR ARGENTINO..... | 21 |
| <i>Por el Capitán de Fragata Marcos A. Savón.</i> | |
| EL EJERCICIO DEL COMANDO AMPLIO, SIGUE SIENDO LA ESPECIALIDAD SUPREMA DE LA MARINA..... | 27 |
| <i>Por el Capitán de Navío William P. Mack (U.S.N.).</i> | |
| PEDRO SAMUEL SPIRO | 39 |
| <i>Por el Capitán de Fragata Rodolfo A. Muzzio.</i> | |
| UNA OPINIÓN DE MARINO CONTESTA ACERCA DEL PORTAAVIONES..... | 49 |
| <i>Por el Teniente de Fragata Carlos Enrique Zartmann.</i> | |
| “REBELIÓN” | 63 |
| <i>Por el Capitán de Corbeta Auditor Julio Brandán Araoz.</i> | |
| ¡SUBMARINOS! | 71 |
| <i>Por el Teniente de Navío Nicolás V. Cúneo.</i> | |
| NOTAS PROFESIONALES | 79 |
| NECROLOGÍA..... | 133 |
| ASUNTOS INTERNOS..... | 143 |

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 Fragata</i> | César A. Goría |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Fermín López |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Héctor Padilla |
| | <i>Capitán de Corbeta</i> | José C. Gómez Ortega |
| | <i>Capitán de Corbeta (T)</i> | Omar R. Pagani |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Carlos M. Bruzzone |
| | <i>Capitán de Corbeta</i> | Miguel R. Algañaraz |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Mariano I. Queirel (<i>ads.</i>) |

Estudios y Publicaciones:

| | | |
|------------|---------------------------------|--------------------------|
| Presidente | <i>Contraalmirante</i> | Arturo H. Rial |
| Vocales | <i>Cap. de Fragata Médico</i> | Mario A. Pessagno Espora |
| | <i>Capitán de Fragata I. M.</i> | Oscar Luis Lava |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Roberto J. Calegari |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Constantino Fraguio |
| | <i>Capitán de Fragata (T)</i> | Jorge A. Marguery |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Guillermo Rawson |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Carlos Gozzi |
| | <i>Cap. de Corbeta Auditor</i> | Juan C. Frías |

Hacienda:

| | | |
|------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Presidente | <i>Cap. de Navío Contador</i> | Francisco Castro |
| Vocales | <i>Cap. de Corb. Contador</i> | Fernando Esquivel |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Fermín López |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Rodolfo Elizalde Pietranera |

Deportes (en formación):

| | |
|---------------------------|---------------------|
| <i>Capitán de Corbeta</i> | Miguel R. Algañaraz |
| <i>Teniente de Navío</i> | Miguel A. Muro |



Actualización de domicilios

De acuerdo con lo resuelto por la C. D. de este Centro, en vista de la necesidad de actualizar el fichero correspondiente, se solicita de los señores consocios quieran tener el bien de comunicar a la Secretaría sus respectivos domicilios, indicando si desean o no que el mismo se dé a otros socios, prohibiéndose de darlo a firmas comerciales.

LA SECRETARIA

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.

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXV

Mayo-Junio 1957

Núm. 634

Disertación del Señor Agregado Naval Británico, Capitán de Navío B. D. Gallie, D.S.C., R.N., en el Pickwick Club. (*) el 25 de Junio de 1957

Hace veintiocho años, cuando como guardiamarina me hice a la mar, la flota británica del Mediterráneo estaba constituida por nueve acorazados, tres portaaviones, once cruceros, treinta y seis destructores, una o dos flotillas de submarinos y una cantidad de pequeñas embarcaciones auxiliares y buques almacenes.

En el Atlántico teníamos, en aquella época, una flota mayor aún, y poderosas escuadras británicas se encontraban en la China, en las Indias Orientales, en las Indias Occidentales, África del Sur, Australia y Nueva Zelandia.

Durante una década antes de 1939, discutimos si necesitaríamos cincuenta o setenta y cinco cruceros para poder responder a las exigencias de la defensa de nuestro comercio mundial.

Hoy —en 1957— contamos con ocho cruceros en actividad. Los embarcos efectivos distribuidos en todo el mundo para ser ocupados por capitanes de navío como yo, son menores que los nombramientos que podían efectuarse en una sola flota de 1930. En toda la Marina Real hay menos oficiales que en la Artillería Real o en los Ingenieros Reales. Para 1962, el personal de la Ma-

(*) El "Pickwick Club" es un club cuyos socios son argentinos que han cursado estudios en Inglaterra.

rina Real no llegará a los 100.000 hombres y, probablemente, habremos reducido el personal superior en unas 1.000 personas.

En 1934 estuve embarcado en el H. M. S. "*Royal Sovereign*", acorazado que, mientras estuve en él, fue equipado con sus primeros cañones antiaéreos: cuatro cañones independientes de 4" y cargados a mano. Tan sólo ocho años más tarde recuerdo haber presenciado cuando el H. M. S. "*Valiant*" —otro acorazado— era objeto de un ataque concentrado de bombardeo en picada llevado a cabo por *Stukas* alemanes. En esta oportunidad el "*Valiant*" contaba con veinte cañones antiaéreos de 4,5", cargados automáticamente y controlados por radar, montados en un espacio no muy superior al de dos canchas de tenis, que disparaban de 350 a 400 granadas de 4,5" por minuto.

Los más modernos cañones que actualmente se están instalando en nuestros buques de guerra —los últimos cañones que nosotros veremos— disparan con una velocidad tan superior, que el problema no consiste ya en cómo montar el número adecuado de cañones, sino cómo almacenar en un buque las enormes cantidades de munición necesarias para alimentar a unos cuantos de estos cañones. Son totalmente automáticos y, por supuesto, controlados por radar, y si se mantiene apretado el botón, las santabárbaras se agotan tan rápidamente como podría desagotarse la arena de una pala. Se tarda tan sólo algunos minutos y, por lo tanto, no puede correrse el riesgo de errar el blanco.

El acorazado ha desaparecido; el portaaviones con el avión supersónico llevando la bomba atómica o la bomba H, es el buque capital de hoy; el crucero se está desarrollando en un buque más pequeño, provisto de proyectiles dirigidos. Los submarinos disponen de propulsión atómica, y pronto también la tendrán otros tipos de buques.

Hace tan sólo diecisiete años, las tácticas navales respondían a la aptitud del ojo humano para ver, de día o de noche, nunca más allá de unas doce millas desde a bordo, de día, y frecuentemente, tan sólo a pocos centenares de yardas durante la noche. Yo mismo, en un destructor y sin saberlo, crucé la proa de la flota de combate italiana en una noche oscura a una distancia aproximada de 3.000 yardas, y descubrí esto recién después de haberse hecho la reconstrucción de los movimientos de las fuerzas antes de la batalla del cabo Matapán. Hoy un avión puede ver a doscientas millas y más mediante el radar, y puede retransmitir su panorama radar a los buques que se encuentran debajo del mismo. Es algo así como tener un mástil que se eleva a miles de pies —pero

mejor, porque para el radar la noche o el día nada significan, mientras que un hombre que se encuentra en el nido de cuervos no presta utilidad alguna en la oscuridad.

La guerra en el mar es, actualmente, una guerra esencialmente electrónica, que se desarrolla en el cielo o bajo el agua, y es un hecho que se afirma cada vez más que de su éxito en la lucha electrónica —una lucha singular, invisible y altamente técnica que sigue furiosamente y sin descanso, sin tener en cuenta a las distancias— depende la habilidad de uno para hacer impacto en el enemigo, ya sea con una bomba lanzada desde un avión, con un proyectil dirigido o de orientación automática, o con la granada convencional propulsada por el cañón. Nuestro más moderno caza naval para todo tiempo —el bimotor *Sea Vixen*— está armado ahora con una notable arma de orientación automática infra-roja sensible al calor, conocida con el nombre de *firestreak*. Un moderno caza semejante, al interceptar a un avión atacante, puede desarrollar una velocidad de aproximación de unas 1.200 millas por hora o más. A tales velocidades los cañones carecen de todo valor. Pero el *firestreak*, lanzado cerca de un avión blanco, se dirige hacia éste automáticamente mediante su sistema de control infra-rojo sensible al calor, que no puede ser interferido... Una típica arma moderna.

Estos pocos antecedentes pueden dar una idea de los cambios sin precedentes que la ciencia ha introducido en el arte de la guerra naval actual. Debe destacarse que no solamente los cambios son sin precedentes, sino que también la rapidez con que los mismos han sido introducidos es sin precedentes. Nadie ha podido mantenerse a la par de aquéllos y, sin embargo, la necesidad de ponerse a su nivel es indiscutiblemente el mejor interés de la seguridad nacional.

Ponerse a la par significa construir nuevos buques o, a falta de algo mejor, transformar los más viejos. El costo de esto es astronómico. La caja electrónica, con sus máquinas y cañones, que constituye uno de nuestros superdestructoros de la clase "*Daring*" —los buques más poderosamente armados de su tipo que actualmente se encuentran a flote— tiene un desplazamiento de unas 3.000 toneladas, pero cuesta tanto como costaba la construcción de los acorazados de 32.000 toneladas que combatían en 1940.

Ésta es una razón para la reducción radical del tamaño de la Marina Real: el costo. No podemos soportar más gastos. Una buena medida de nuestro desembolso en sangre y riquezas durante la última guerra, la constituyen nuestras pérdidas navales: algo

más de 1.500 buques en total. Por supuesto, la mayoría de éstas eran embarcaciones pequeñas, pero también perdimos cinco buques capitales, ocho portaaviones, veintitrés cruceros, ciento treinta y nueve destructores y setenta y seis submarinos... cantidad excesiva, con casi todas sus tripulaciones.

Otra razón para nuestra disminución la constituye, como es natural, el hecho de que las marinas de guerra del Commonwealth nos han relevado —en los últimos veinte años— de muchas obligaciones que antes recaían sobre nosotros. El Canadá, Australia, la India, el Pakistán, Nueva Zelandia, África del Sur, y hasta Ceilán y Malaya, cuentan hoy con sus marinas propias. Tanto el Canadá como Australia, son ya veteranos con los portaaviones, y la India, según tengo entendido, está por comprar uno. El Canadá está construyendo un tipo de fragatas antisubmarinas más adelantado del mundo.

Una tercera razón que nos permite desempeñarnos con una Marina Real más pequeña es que ahora no podemos concebir ninguna guerra mundial donde podríamos actuar sin ayuda alguna. De acuerdo con las cláusulas de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, la Marina Real opera ahora con las fuerzas navales de unas doce potencias europeas, además, por supuesto, de la marina de guerra de los Estados Unidos. Un comando único, y sistemas totalmente comunes de tácticas y comunicaciones, han sido desarrollados durante los últimos ocho años, con resultados que podrían llamarse dramáticos. El arma naval de la NATO es altamente eficiente, y su enmohecimiento es evitado mediante constantes ejercicios internacionales.

Teniendo en cuenta estos antecedentes, ¿qué tipo de marina de guerra construiremos en la sexta década del siglo xx, con un presupuesto de unos 400 millones de libras anuales?

El núcleo de la flota está constituido por sus portaaviones. Cinco de éstos han sido terminados desde 1950, y tenemos cinco o seis más en reserva. Tres de los cinco mencionados en primer término son portaaviones de flota o de “ataque”, capaces de lanzar poderosos ataques aéreos llevando bombas contemporáneas a distancias considerables, al interior si fuera necesario, pero más probablemente contra bases navales enemigas en o próximas a la costa, y capaces igualmente de una defensa de cazas altamente desarrollada —y, dentro de poco, de proyectiles dirigidos— contra los ataques aéreos. Existe cierta tendencia a exagerar la supuesta vulnerabilidad del portaaviones ante los ataques aéreos. De los ocho que perdimos durante la última guerra, cinco fueron hundi-

dos por submarinos, uno por acción en superficie y uno por explosión interior. Solamente uno fue hundido por la aviación. Los demás buques de este tipo son los que llamamos “portaaviones ligeros de flota”, que tienen como papel la protección del comercio, tanto contra los corsarios submarinos como los de superficie.

Expondré a continuación algunos puntos interesantes de actualidad referentes a los portaaviones. El avión a chorro ha dado lugar a numerosos problemas nuevos en las operaciones de los portaaviones, pero, contrariamente a lo que podría esperarse, los accidentes al aterrizar sobre cubierta han disminuido. Esto es debido, en parte, no obstante las mayores velocidades de aterrizaje, a que la vista que tiene el piloto de la cubierta no se halla obstruida por las hélices. La cubierta de vuelo inclinada que hemos introducido recientemente constituye un desarrollo fundamental en las operaciones de los portaaviones, permitiendo el estacionamiento de los aviones en el extremo de proa de la cubierta de vuelo, dejando libre la zona de aterrizaje y decolaje de los otros aviones. Éste es un desarrollo operativo de importancia, por cuanto aumenta notablemente la aptitud del portaaviones para el lanzamiento de aviones a corto plazo; asimismo —al dejar una pista libre para el aterrizaje— elimina la necesidad de las barreras de alambre para proteger a los aviones que se encuentran estacionados y permite que un avión que no logra enganchar su gancho al aterrizar siga corriendo a lo largo de la cubierta inclinada libre y levante vuelo nuevamente. Anteriormente, el citado avión hubiera sufrido averías más o menos importantes al chocar contra las barreras de alambre que protegen a los aviones estacionados. Como ustedes habrán leído, somos también autores de otras e importantes innovaciones, como ser el espejo para el aterrizaje en cubierta y la catapulta de vapor que permite ahora a los portaaviones británicos y aliados lanzar aviones, sin prestar mayor atención al viento, más rápidamente que soplar municiones por una cerbatana. Desde los portaaviones que protegen a nuestro comercio, los helicópteros actúan ahora como caballitos del diablo, dejando descender en el mar, a intervalos, equipos detectores submarinos, para izarlos más tarde y trasladarse a otro lugar, con el buque o convoy que protegen, para repetir la maniobra.

De unos veinte cruceros, solamente tenemos ahora ocho en actividad, y es muy poco lo que puedo decirles sobre los mismos. En estos momentos se están terminando tres cruceros, armados con los últimos y más modernos cañones. El crucero del futuro —para nosotros— parece que será una cruz entre el actual cru-

cero de 10 a 12 mil toneladas y el super-destructor de unas 3.500 toneladas. Estará armado con armas dirigidas y, hasta ahora, estamos construyendo cuatro.

Tenemos 65 destructores, de los cuales 8 solamente —buques de la clase Daring— son los más modernos; pero todos nuestros destructores más viejos han sido convertidos, con gran éxito, en veloces fragatas antisubmarinas con el más moderno equipo, incluyendo, por supuesto, el revolucionario mortero antisubmarino de lanzamiento por la proa, cuya última versión es conocida con el nombre de “Limbo”. Disponemos de unas 160 de estas fragatas antisubmarinas, y otras 35 se están construyendo o han sido ordenadas. Las últimas cuentan con propulsión diesel de aspecto altamente no convencional, con máquinas principales y equipo detector sumamente modernos. La construcción del casco ha sido standardizada, con el propósito de facilitar su producción en masa en caso de guerra o de emergencia. Algunos de estos buques han sido “especializados” con equipos que les permiten dirigir a los aviones, o abrir el fuego artillero antiaéreo de largo alcance controlado por radar para la protección de convoyes.

Tenemos alrededor de 60 submarinos, incluyendo dos que se cree son las embarcaciones subacuas más veloces del mundo, y se ha ordenado uno —el “*Dreagnought*”— que tendrá propulsión atómica. Es interesante saber que los papeles principales de nuestros submarinos son dos: desempeñarse como blancos para el adiestramiento de nuestros buques antisubmarinos de superficie, y dar caza a los submarinos enemigos. La aparición de un torpedo que se orienta hacia el blanco en tres dimensiones hace que el submarino antisubmarino sea uno de los destructores en potencia más eficaces del futuro.

Finalmente —y no por ello menos importante— contamos con unos 240 rastreadores de tres tipos principales: oceánicos, costeros, e “inshore”. La mayoría de éstos son nuevos, construidos desde 1950. ¿Por qué? Porque el Reino Unido depende en grado sumo de la navegación costera en aguas de poca profundidad, que se prestan para ser minadas, y que deben ser mantenidas libres si, por ejemplo, nuestras estaciones de energía en el sur deben recibir carbón del norte. Éste no puede ser transportado por ferrocarril.

Para terminar: ¿Qué razones hay, si es que las hay, para que tengamos una marina de guerra, cuando hay tanta gente que cree que una guerra mundial terminaría en un par de días?

Las razones son:

Primero: ¿Y si no terminara en un par de días? Suponiendo que una potencia que disponga de la mayor flota submarina que jamás conociera la historia decidiera intentar y lograra doblegarnos mediante la convencional guerra submarina, ¿deberíamos *nosotros* recurrir en primer término a emplear las bombas de hidrógeno, firmando así nuestra propia sentencia de muerte, o deberíamos tener otra Batalla del Atlántico para poder alimentar a nuestra población, para que nuestra industria siguiese trabajando y para que nuestros aviones volasen para protegernos?

Segundo: Aparte de las guerras mundiales, hay otras guerras. Corea es un caso. Empezó sorpresivamente, el 25 de junio de 1950. Cinco días más tarde, fue lanzado el primer ataque aéreo desde un portaaviones británico. No fue hasta el 22 de julio que entró en acción nuestra aviación con base terrestre. Algo similar sucedió en Suez, durante el otoño pasado. Aunque teníamos la ventaja de contar con una base importante en Chipre, relativamente cerca del teatro de operaciones, casi todos los ataques contra objetivos terrestres fueron llevados a cabo por aviones navales que partieron de los portaaviones, debido al reducido radio de acción de los modernos cazas terrestres.

A medida que vamos entregando nuestras bases alrededor del mundo a naciones que recién emergen y que, careciendo de experiencia, no podemos exigirles que se pongan al corriente en una semana o un año, la Marina Real nos es más necesaria que nunca para el despliegue rápido, eficaz y económico de la fuerza allí donde la fuerza debe ser empleada. Además, sugiero que, hoy más que nunca, la marina nos es lógicamente necesaria en el papel tradicional y favorito como el mejor embajador de Gran Bretaña en época de paz.

Nuestra fuerza es pequeña, y será más pequeña aún. Hoy tenemos un porcentaje de conscriptos —hombres del Servicio Nacional— pero dentro de tres años habrán sido totalmente eliminados. Creo que para esa época, aunque pocos en cantidad, habremos alcanzado un standard de material y personal —en realidad de calidad— que se destacará aun en la misma historia naval británica, tanto más si se tiene en cuenta las terribles pérdidas experimentadas durante la guerra y las trascendentales reorganizaciones impuestas por las finanzas y la ciencia durante los últimos diez años. Igualmente, señores, nuestra fuerza estará entonces constituida por personal totalmente voluntario, con todo lo que ella implica. Creo que no habrá otra fuerza igual a ella en el mundo.

CENTRO NAVAL

HORARIO DE CONTADURIA

Lunes a Viernes: de 14.30 a 18.30 hs.

Sábados: de 10 a 12 horas

¿Complicaciones en Panamá? (*)

Por el Contraalmirante (R) Lepotier, de la Academia de la Marina

Al cortar los istmos de Suez y de Panamá, los franceses de fines del siglo XIX y el gobierno de los Estados Unidos de Norte América, a principios del siglo siguiente, abrieron una ruta marítima circumplanetaria continua, en la zona tropical, al norte del Ecuador.

Para los occidentales, ribereños del Atlántico Norte —los principales usuarios de los océanos— el canal de Suez constituye el acortamiento llave de esta vía de comunicación hacia oriente y el canal de Panamá en el este —simétricamente— es el acortamiento llave con occidente.

La zona del Pacífico Occidental se encuentra a igual distancia del Atlántico Norte por cualquiera de dichos acortamientos; pero, en virtud de las regiones intermediarias a que aquellos permiten respectivamente llegar en forma directa, el acortamiento de Suez es sobre todo importante para los europeos —el embotellamiento de noviembre de 1956 lo ha demostrado ampliamente— y, el de Panamá, para los americanos que se encuentran al norte de la línea ecuatorial, por cuanto les permite —en primer término— pasar rápidamente de las costas del Atlántico a las del Pacífico de sus propios países.

No es menos cierto que estos dos canales interoceánicos interesan a todas las naciones, como acortamientos obligatorios de la ruta marítima tropical circunterrestre.

Ahora bien, estos dos estrechos artificiales han debido —por razones geográficas— trazarse a través del territorio de naciones que no son los principales usuarios, y esos trabajos han exigido medios técnicos y financieros que, al no encontrarse dentro de las posibilidades de las naciones locales, han sido facilitadas por las más grandes potencias occidentales interesadas.

(*) De "Revue de Defense Nationale", abril de 1957.

A despecho de todas las nuevas argucias, esas colosales inversiones justifican, de parte de los realizadores, la exigencia de garantías a largo término de su libre empleo, de su modernización progresiva, y de una perfecta administración financiera y técnica, factores éstos que se encuentran igualmente fuera del alcance de las naciones ribereñas.

El acto arbitrario de un Nasser al apoderarse brutalmente de la gigantesca empresa que, hasta entonces, había sido admirablemente administrada por la Compañía Universal del Canal de Suez, sólo podía llevar a su ruina en un plazo más o menos largo; agonía que el dictador atrabiliario ha abreviado al destruir esa magnífica obra con sus propias manos, por un tiempo que depende, una vez más, de la importancia de los medios que las potencias occidentales puedan dedicar para la reparación de ese monstruoso sabotaje y proseguir con la ampliación del canal para que responda a las exigencias, cada vez más imperiosas, del tráfico internacional.

Desde entonces, todos se preguntan si el canal de Panamá no estará expuesto a una aventura semejante. “No”, ha respondido, desde los primeros días de la crisis de Suez, el presidente de los Estados Unidos, “por cuanto el canal de Panamá es americano”. Por supuesto, pertenece no a una compañía privada, sino al gobierno de los Estados Unidos. Sin embargo, esta declaración no ha impedido que el ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá respondiera, según una fórmula conocida: “El canal de Panamá es panameño”. Y de apresurarse en felicitar a Nasser. A buen entendedor, pocas palabras.

Es así como, por analogía con el asunto de Suez, han sido evocados los problemas político-estratégicos de Panamá. Pero, aparte de éstos, y mucho más que en Egipto, esta ruta interoceánica, de suma importancia para la marina de los Estados Unidos, se encuentra en un “impasse” técnico-estratégico que, desde hace quince años, busca en vano solucionar la gran potencia norteamericana.

Los problemas político-estratégicos.

Las manifestaciones de las autoridades panameñas, al producirse la nacionalización de Suez por Nasser, fueron inspiradas por el deseo de no aparecer como menos “nacionalistas” que otros, tanto frente a la opinión extranjera como de los propios panameños. Además, ¿no constituyen ellas un medio de chantaje para lograr nuevas ventajas concretas, por parte de la potencia concesionaria, en materia de regalías y otros derechos de tránsito? Porque nadie en el mundo puede dudar de que si la República en

cuestión intentara nacionalizar “su” canal, las fuerzas “estado-unidenses”(1) que ocupan la “zona” —que ellos no piensan evacuar bajo ningún pretexto— se le reirían en la cara.

Podría recordársele, por otra parte, en la intimidad, de que el Estado de Panamá fue creado, precisamente, tan sólo para asegurar al gobierno de los Estados Unidos las garantías a largo plazo que le eran necesarias para la construcción del canal. Se sabe, en efecto, que el gobierno colombiano —de quien dependía entonces la provincia de Panamá— al no mostrarse lo suficientemente comprensivo, dio lugar al movimiento de secesión que estalló en el istmo el 3 de noviembre de 1903 y que una fuerza naval de los Estados Unidos impidió que las fuerzas gubernamentales colombianas intervinieran.

Como en esa época no existía la O. N. U., para poder denunciar a los agresores o las “ingerencias extranjeras en los asuntos “internos de los Estados”, el gobierno de Bogotá tuvo que presenciar impotente —tres días más tarde— el reconocimiento de la República de Panamá por el presidente Teodoro Roosevelt y —quince días más tarde— la firma, entre el nuevo Estado y los Estados Unidos, de un tratado concediendo a estos últimos una “Zona del Canal”, de diez millas de ancho, con derechos soberanos —militares sobre todo— a cambio de una “garantía de independencia” y de un “a cuenta” de diez millones de dólares, hasta tanto le fuera abonada la regalía de 250.000 dólares anuales prevista a partir de 1912.

Debemos reconocer que de Lesseps no veía tan lejos cuando protestó, en nombre de los principios, contra la ocupación militar inglesa de la zona del canal de Suez, en 1882. Por otra parte, si este gran francés, idealista político, pero realizador técnico, fue el que dio los primeros golpes de azadón en forma desinteresada en el istmo de Panamá, es también otro francés, Bunau-Varilla, político-financiero realista, aunque técnico (2), quien actuó como agente activo de la secesión y del tratado leonino del 18 de noviembre de 1903, a favor de los Estados Unidos.

No obstante las precauciones adoptadas, estos últimos tuvieron una primera alerta política al establecerse un gobierno prosoviético en Guatemala, en la cadena de istmos centro-americanos; pero el 25 de junio de 1954, el Senado (aprobado por la Cámara

(1) Por cuanto el calificativo de “americano” es empleado abusivamente, dado que aquí se relaciona exclusivamente con los Estados Unidos.

(2) Exalumno de la Escuela Politécnica.

de Representantes) votó, por 69 votos contra 1, una resolución invitando al presidente “a adoptar todas las medidas eficaces necesarias para impedir toda ingerencia del movimiento comunista internacional en los asuntos del hemisferio occidental”, en tanto que una contrarrevolución, iniciada en la vecina Honduras, y apoyada por la “Organización de los Estados Americanos”... y la flota de los Estados Unidos, recuperaba el poder —y los armamentos checoslovacos— en Guatemala. Como decía el *Christian Science Monitor*⁽³⁾, es mucho mejor asegurar la expulsión del comunismo de Centro América mediante un movimiento revolucionario nacional, que por una intervención directa de la infantería de marina de los Estados Unidos. Hemos tenido la suerte de que haya habido un movimiento nacional de buena ley y, felizmente, Honduras ha permitido que el mismo partiera del territorio hondureño.... En un caso como éste, son los hechos que valen y no las palabras.”

En cuanto al llamado del gobierno guatemalteco a la O.N.U., pudo temerse por un instante, decía el *New York Telegram*⁽⁴⁾, que el mecanismo de la paz, en cuya construcción tantos esfuerzos consagraron los Estados Unidos, fuera empleada contra ellos”; pero, en su discurso del 1º de julio de 1954, el secretario de Estado, Foster Dulles, pudo “felicitar al ver que el Consejo de Seguridad reconoce a las organizaciones regionales el derecho de decidir en primer término sus propios asuntos”; porque, concluía el *New York Telegram* en el citado artículo: “Hay que adoptar nuestra política al mundo en que vivimos, empleando aquellas técnicas que tienen probabilidades de éxito contra un enemigo que sólo se vale de la ley cuando ésta pueda serle de utilidad.”

Sin embargo, la presión política bajo la forma de reivindicaciones financieras, nacionalistas y sociales se hace presente también en Panamá. En 1954, mientras la décima conferencia panamericana sesionaba en Caracas, la delegación panameña acusó públicamente a los Estados Unidos “de practicar una discriminación social y económica con respecto a los panameños que trabajan en la zona del canal”. Un nuevo tratado, que entró en vigor el 23 de agosto de 1955, elevó la regalía anual de 340.000 a 1.920.000 dólares. Las firmas panameñas podían celebrar contratos de suministros en las mismas condiciones que las firmas “estadounidenses”. Hubo que establecer un salario de base única

(3) Artículo de Joseph C. Harsch, del 23 de junio de 1954.

(4) Del 21 de junio de 1954.

para todos los empleados de la zona, ya se trataran de ciudadanos de los Estados Unidos o de Panamá. Por otra parte, estos últimos no podrían abastecerse en las cooperativas “estadounidenses” a partir del 1° de enero de 1957. Los Estados Unidos restituyeron terrenos de la zona por valor de 24.000.000 de dólares, pero, en cambio, la República de Panamá les prestó graciosamente, y por el término de 15 años, 800.000 hectáreas de “terrenos para maniobras” y les autoriza construir una ruta estratégica en la zona a través del istmo, ruta que puede ser vedada, por simple decisión de éstos, al tráfico civil.

No tenemos conocimiento de que la cuestión de la igualdad de los salarios haya sido resuelta a fines de 1956 y, en tales condiciones, la proximidad de la supresión del acceso a las cooperativas daba lugar a intranquilidad entre los empleados panameños.

El “impasse” técnico-estratégico.

Si bien el gobierno de los Estados Unidos ha dado pruebas, hasta el presente, de haber adoptado decisiones efectivas en todos los problemas políticos relativos al futuro del canal de Panamá, el mismo no ha tomado todavía ninguna decisión radical para remediar: primero, la insuficiencia de su tamaño, dado el continuo crecimiento del tráfico; segundo, su cierre a los modernos grandes buques de guerra y mercantes; y, finalmente, su vulnerabilidad atómica.

Desde el punto de vista estratégico, estas dos últimas cuestiones son las más graves y, además, solidarias. No es posible imaginarse que los estrategas del Pentágono puedan admitir que sus famosos portaaviones estratégicos, que constituyen su fuerza permanente de intervención mundial autónoma, estén obligados a pasar por la Antártida para todos sus movimientos interoceánicos y sobre todo para ir de los puertos del Oeste a los del Este de los Estados Unidos; pero, en la hora del explosivo atómico de bolsillo y de los cohetes atómicos intercontinentales, será también para ellos motivo de preocupación el saber que las instalaciones esenciales del canal —adecuadamente ideadas— se encuentran a merced de un acto de sabotaje o a la de un impacto de un cohete atómico lanzado desde un punto cualquiera del hemisferio norte y es precisamente bajo la evocación de estas últimas perspectivas donde hay que buscar los motivos de las actuales dudas.

Es que, inversamente a lo que acontece con el canal de Suez, simple tramo cavado, en su mayor parte, en la arena, a través de una región casi llana, y poniendo en comunicación a dos mares,

uno sin mareas y el otro con mareas de escasa amplitud, el canal de Panamá encierra importantes diques que contienen agua dulce, múltiples esclusas y un tramo profundo a través de una cumbre de colinas.

La primera consecuencia técnica de estas diferencias en su estructuración estriba en que mientras el corte de Suez puede ser ampliado, “a pedido”, por así decir, sin paralizar el tráfico —y es, efectivamente, lo que hacía la Compañía Universal—, el canal de Panamá se ve limitado en su trazado por las dimensiones de sus esclusas. Además, en 1905, los ingenieros habían dado a estas últimas unas dimensiones colosales, para esa época: 304,80 m de largo por 33,50 m de ancho y una profundidad que permitía la entrada de buques que calaban 11 metros. Ahora bien, menos de treinta años más tarde, fue necesario limitar las dimensiones de ciertos buques de guerra, a fin de facilitar su paso por el istmo.

En vísperas de la Segunda Guerra Mundial, cuando los Estados Unidos se enteraron de los buques de guerra gigantes puestos en gradas por el Japón, después de denunciar los acuerdos sobre limitación de armamentos suscritos en Washington, en 1921, la marina de guerra de los Estados Unidos tuvo que estudiar la construcción de buques que no podrían franquear las esclusas primitivas del canal de Panamá. Simultáneamente, se vio ante el dilema de la posibilidad del bombardeo aeronaval del canal. Es posible preguntar, efectivamente, por qué motivo los japoneses no intentaron esta operación al mismo tiempo que la de Pearl Harbour, no obstante el hecho de que la aproximación hubiera sido más difícil de mantener en secreto que en este último caso.

Para responder a estas preocupaciones, el Congreso aprobó, el 11 de agosto de 1939, la construcción de esclusas mayores a una distancia tal de las existentes, que las bombas más potentes, concebibles en esa época, no pudieran averiar simultáneamente a ambos sistemas de esclusas. Con este fin, las dimensiones de las nuevas esclusas fueron fijadas en 365,76 m por 42,67 m ⁽⁵⁾ y debían instalarse a 1.500 metros al Este de las dobles estructuras primitivas.

Se trataba, como es de imaginar, de trabajos considerables, para los cuales —dada la situación internacional— el Congreso autorizó la concesión de créditos por valor de 227 millones de dólares. Estos trabajos, iniciados en julio de 1942 y llevados a cabo

(5) 1.200 por 140 pies.

activamente, fueron interrumpidos en mayo de 1942, debido a nuevas prioridades dispuestas a favor de otros sectores del esfuerzo bélico general. En estas circunstancias ya casi se habían terminado las excavaciones para las nuevas esclusas de Gatun y Miraflores, habiéndose invertido en las mismas la cantidad de 75 millones de dólares.

Los trabajos no fueron reanudados posteriormente, en virtud de las persistentes controversias relativas a los medios —y también la oportunidad— de aumentar el tamaño del canal, disminuyendo así su vulnerabilidad ante el arma atómica, considerada como “absoluta” por algunos.

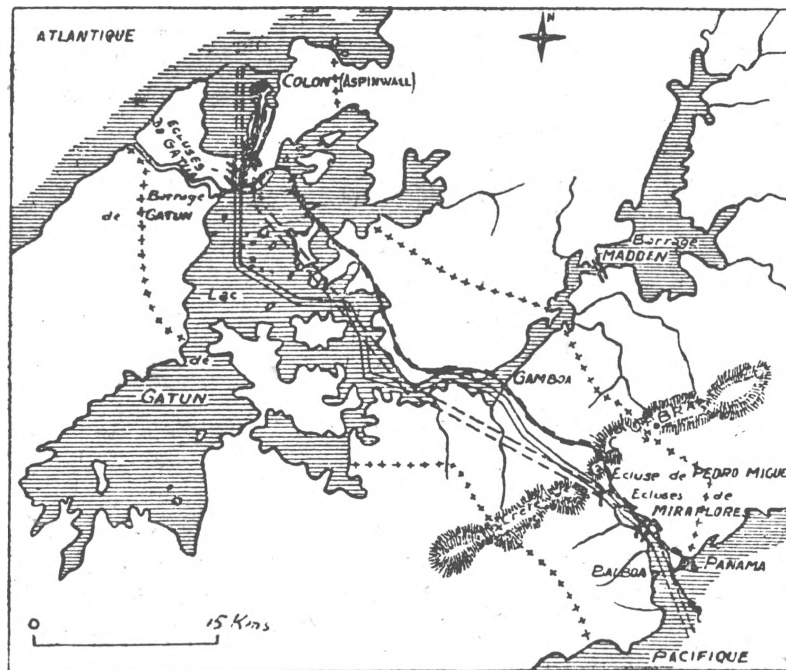
Los proyectos posteriores a Hiroshima.

En diciembre de 1945, el Congreso votó una ley disponiendo que el gobernador de la zona del canal “realizara un estudio del conjunto de los medios para aumentar la *capacidad* y la *seguridad* del canal de Panamá, para hacer frente a las necesidades futuras del comercio interoceánico y de la defensa nacional; proceder, sobre todo, a un examen del proyecto denominado de «las terceras esclusas», aprobado el 11 de agosto de 1939; determinar igualmente si un canal —o canales—, es decir en *otros lugares*, como así también todo otro medio moderno que permita el transporte de buques a través de la barrera terrestre, no respondería mejor a las necesidades futuras del comercio interoceánico y a la defensa nacional que el actual canal, teniendo en cuenta las mejoras posibles...”

El resultado de estos estudios debía elevarse —como efectivamente lo fue— en diciembre de 1947. En resumen, escribió el gobernador en su informe: “Hasta aquí el único medio capaz de permitir el franqueo de un istmo por *grandes navios* consiste en la construcción de un canal. Sin embargo, el transporte sobre rieles de buques de cabotaje de algunos cientos de toneladas, normalmente capaces de ser colocados sobre gradas, podría ser considerado a través del istmo de Tehuantepec, en México, y sería el camino más corto para pasar del golfo de México al de California. De entre treinta proyectos de canales examinados, desde el istmo de Tehuantepec hasta el del río colombiano de Atrato, la zona del actual canal de Panamá es la que ofrece las posibilidades más ventajosas, ya sea para mejorar el canal con las esclusas actuales, ya sea para transformarlo en canal al nivel de los mares.

“En lo que concierne al pasaje de buques muy grandes, ac-

“ tualmente previsibles hasta fin del siglo, la marina norteameri-
 “ cana opina —sí se conserva el sistema de esclusas— que las
 “ dimensiones de estas últimas tendrán que ser llevadas a 458,20 m
 “ por 60,96 m. ⁽⁶⁾ Sobre estos datos el canal actual podría ser
 “ modernizado para satisfacer las necesidades *técnicas* del tráfico
 “ hasta el año 2000, al precio de 1.652 millones de dólares. Si, por



“ el contrario, se deseara reanudar el proyecto de las terceras es-
 “clusas (llevadas a sus nuevas dimensiones) y elevar el nivel del
 “ agua del lago Miraflores hasta el de Gatun, a fin de suprimir
 “ la esclusa intermediaria de Pedro Miguel, el presupuesto de los
 “ trabajos ascendería a la cantidad de 2.308 millones de dólares.

“Ninguno de estos proyectos” —prosigue el gobernador “pue-
 “de ofrecer una seguridad adecuada en la era atómica. Un simple
 “ sabotaje, el bombardeo o torpedeamiento atómico de las puertas
 “ de las esclusas o diques (operaciones efectuadas en el curso de
 “ la última guerra con explosivos clásicos contra los diques del
 “ Ruhr especialmente) podría desagotar el dique e inutilizar el
 “ canal durante uno a dos años. El único proyecto en condiciones

(6) 1.500 por 200 pies.

“ de conciliar las necesidades del tráfico futuro y las de seguridad anti-atómica, es el de un canal sin esclusas, sin diques, es decir, cortado hasta los niveles de los mares, y perfectamente realizable convirtiendo el canal actual, sin interrumpir su funcionamiento —salvo durante alrededor de una semana mientras se esté desagotando el lago—, aprovechando las excavaciones realizadas para las terceras esclusas en Gatun y Miraflores, como asimismo el tramo actual de La Culebra.”

Es un curioso retorno al proyecto presentado por Ferdinand de Lesseps, en 1879, en contraposición al de Godin de Lepinay del lago único, a nivel superior, respecto al que los franceses se vieron constreñidos a retractarse antes de abandonar esta tarea colosal, y que los norteamericanos reanudaron con la única modificación de un nivel intermediario para el lago de Miraflores, implicando una esclusa de una sola etapa a la salida de Culebra, lamentándose hoy los inconvenientes cada vez mayores que ello ocasiona.

La primera dificultad —ante la cual tuvo que ceder finalmente la obstinación de de Lesseps— es la amplitud de la nivelación del terreno a efectuarse para hacer una excavación de treinta metros en el canal actual —todo para su ensanche—, dada sobre todo la tendencia al desmoronamiento de los terrenos, una de las causas que hicieron fracasar los presupuestos estimados para el plan francés y luego el de los norteamericanos. Todavía en 1854-1855, hubo que arrasar totalmente una colina, llamada de los Contractors, por cuanto los deslizamientos hacia el canal, constatados desde hacía muchos años, iban aumentando peligrosamente, y esto dio lugar a un desembolso de 3.370.000 dólares. A estas objeciones, el gobernador opuso los conocimientos perfectos que se tenían en la actualidad sobre el problema (adquiridos a un elevado precio) y la capacidad de los medios modernos para la nivelación de los terrenos. También está el problema de las mareas, que pueden llegar a seis metros en las mareas de sicigias en la bahía de Panamá, que provocarían, en un canal abierto, corrientes alternativas de velocidades máximas de 4 a 5 nudos.

El gobernador destacó que las pruebas realizadas sobre modelos habían demostrado la posibilidad de utilizar el canal, no obstante las corrientes mencionadas; sin embargo, él preconiza, para el servicio de tiempo de paz, la instalación, en la costa del Pacífico, de una esclusa de marea (7) de muy amplias dimensio-

(7) Previsto igualmente en el plan inicial francés.

nes, capaz de ser empleada, según las necesidades, para reducir o suprimir las corrientes.

En cuanto al cálculo de tal proyecto, él prevé la nivelación de 1.000 millones de metros cúbicos de terreno (contra 75 millones para el canal inicial de Suez, 314 para el actual canal de esclusas de Panamá y los 120 calculados y rectificadas en 1883 para el canal a nivel previsto por de Lesseps). Podría ser realizado en diez años, empleando unos 30.000 obreros, y su precio, según la valoración del gobernador, llegaría a 2.483.000.000 de dólares. Éste termina diciendo: “Un canal interoceánico al nivel del mar “ constituye el único medio de conciliar las necesidades futuras del “ tráfico y las de la seguridad anti-atómica. La forma más eficaz “ y más económica para cumplir con esto consiste en convertir al “ actual canal en una vía de agua al nivel del mar.”

Afirmación que, por rara coincidencia, se aproxima a la resolución que de Lesseps hizo aprobar en París, en 1879, por el Congreso Internacional de Estudios referentes al Canal Interoceánico: “La perforación de un canal interoceánico a nivel constante ... es factible y este canal marítimo... debe ser cavado desde la bahía de Limón a la bahía de Panamá”. Y asimismo, por el hecho de que de Lesseps no consintió, en 1886, a plegarse a un canal de esclusas salvo como primera etapa para su conversión a nivel y a la que, destacaba él, “jamás renunciaría”.

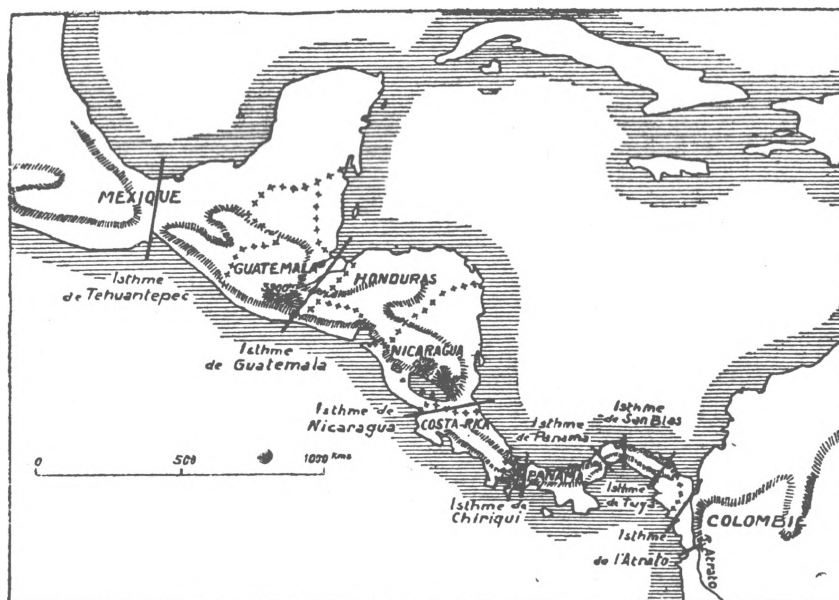
Las controversias prosiguen.

El informe de diciembre de 1947 dio lugar a vivas objeciones en el Congreso, como asimismo en los medios técnicos y estratégicos interesados, y continúan todavía hoy.

Es evidente, declaran aquéllos, que la conclusión a que se llega en este informe ha sido inspirada por el espectacular efecto de las bombas atómicas de pequeño poder de 1945-46. Dadas las potencias infinitamente superiores de las bombas termonucleares —u otras— del futuro, el tramo profundo de un canal a nivel sería destruido tan fácilmente como el actual sistema de esclusas. En tales condiciones, opinan los estrategas ¿por qué exigir la realización de trabajos colosales para permitir el pasaje “técnico” de obras maestras de la fuerza de represalias atómicas aeronavales, si el adversario puede incluir eficazmente a este pasaje dentro de su lista de objetivos para el “blitz” nuclear inicial? ¿No se transformará aquél en una trampa tipo Pearl Harbour atómico que conviene evitar?

Entonces, dicen los ingenieros, si solamente se trata de hacer frente al aumento del tránsito comercial para la inmensa mayoría de los buques, bastará con elevar el nivel del lago de Miraflores hasta la altura del de Gatun que, a la vez, suprime la esclusa de Pedro Miguel, aumenta la superficie del nivel de agua a esperarse hacia la parte superior de las esclusas del Pacífico —como acontece con el lago de Gatun para las del Atlántico— y, finalmente, acrecienta las reservas de agua dulce necesarias para la frecuencia de los pasajes en períodos de sequía. Es el retorno al proyecto Lépinay, de 1879, mediante la transformación parcial llamada “del lago terminal”. Asimismo, si se desea prever el pasaje de buques gigantes, no hay más que combinar esta modificación de la perfección de las terceras esclusas con dimensiones calculadas ampliamente. El total resultará infinitamente menos costoso que el canal a nivel y cuyo presupuesto ha sido evidentemente subestimado en el informe de diciembre de 1947, como también lo fue el del Congreso de París en 1879.

Finalmente, declaran otros peritos, si no obstante todo esto se desea hacer algo para aumentar la seguridad político-atómico-estratégica, conviene más proceder a la construcción de canales



de repuesto en otros istmos: por ejemplo, el de Nicaragua, siempre tan realizable como en la época cuando, sin Bunau-Varilla,

hubo que llevarlo a Panamá, o también el de Atrato, en territorio colombiano, lo que, sin poner todos los huevos en una misma canasta atomizable, impediría el monopolio de la amenaza de la República de Panamá.

Mientras tanto, un nuevo proyecto de ley presentado ante el Congreso prevé el nombramiento de una nueva "Comisión *de los Canales Interoceánicos*", constituida por nueve miembros, de los cuales seis son civiles y un oficial de cada una de las fuerzas de tierra, mar y aire, y que deberá reanudar los estudios de que fue objeto el informe de 1947.

Entre tanto, el primer tramo de un simple plan de modernización del mecanismo de las esclusas, terminado en 1956, costó 1.500.000 dólares y el segundo tramo, desarrollado en diez años, debe costar 25 millones de dólares, sin introducir modificación alguna en la estructura criticada del canal actual, y, en lo sucesivo, clausurado para los super-portaaviones y los super-petroleros.

El Antártico

Regulador de las condiciones biológicas del mar argentino

Por el Capitán de Fragata Marcas A. Savón

Aparte de la clasificación más generalizada, por estratos, de la masa oceánica, desde la superficie hasta el fondo, debe tenerse en cuenta otra en el sentido de las latitudes, de excepcional importancia por sus efectos en la economía del universo. Es la correspondiente a los dos casquetes polares y la faja ecuatorial, que constituyen dos zonas perfectamente diferenciadas entre sí, debiendo considerarse la templada intermedia más bien como puente de unión entre las anteriores.

Esta separación neta y muy marcada, es, esencialmente, de regímenes térmicos de distinto potencial que, en continuo desequilibrio, proporcionan a nuestra tierra la energía suficiente para sus cambiantes fases, en primer término, estacionales, con sus numerosos matices de temperaturas, precipitaciones pluviales, evaporación y la consiguiente secuela de complicados procesos físico-químicos y biológicos.

Debemos reconocer que en todos esos procesos, hay una magnífica ordenación de causa y efecto. Todo lo señalado sería imperfecto en esencia y forma, si el eje de rotación de la tierra careciera de inclinación. Si así fuera, asistiríamos a fenómenos ocasionales, no ya de carácter periódico bien definido; no habría reiteración como consecuencia física, química y vital. Pero los polos, simétricamente colocados, imponen variaciones que se ajustan a una estricta periodicidad, transmitida del medio al individuo, y sólo posible por la oblicuidad del eje terrestre. Gracias a ella, la radiación solar no se reparte en forma regular e invariable según fajas de latitudes; a una fase de reposo en un hemisferio corresponde otra de intensa actividad en el opuesto que, justamente, sale de su

letargo, tanto más perceptible cuanto más ascendemos en latitud.

Durante la larga noche invernal, la nieve va, lentamente, precipitándose sobre la zona polar. Si tomamos en cuenta el océano Glacial Ártico, se calcula que un 70 % de su extensión se cubre con un manto de 5 metros de espesor. Con la llegada de la primavera, los rayos caloríficos de la luz incidente sobre el espejo de aguas libres, son rápidamente absorbidos, elevándose la temperatura de la masa acuosa, con lo que entra en fusión un volumen de hielo de aproximadamente 20.000 kilómetros cúbicos, originándose una fuerte corriente de aguas muy frías, en realidad un verdadero río dentro del océano, que se suma a las corrientes normales ascendentes.

En el Antártico, ocurre un fenómeno semejante. Las aguas provenientes del deshielo se incorporan al gran torrente circulatorio del Sud, denominado *Western Drift*, que al ramificarse, incursiona en los océanos, influyendo en su meteorología general y, lo que es muy importante, en las condiciones biológicas de las aguas más al Norte, como trataremos de explicarlo someramente.

Esa activa cinemática de las aguas polares, en uno y otro hemisferio, se repite, uniformemente, cada año. Su acción, atemperadora por una parte, ocasiona, por otra, alteraciones periódicas necesarias para la renovación, no interrumpida, de formas orgánicas elementales, imprescindibles para el mantenimiento del nivel vital en los océanos. Indirectamente, también influye sobre la vida en tierra firme, por sus repercusiones en los fenómenos generales de la atmósfera.

Por consiguiente, deben considerarse los dos polos, desde el punto de vista biológico, como vastos condensadores de la energía vital. Bien conocida es su vasta riqueza en formas animadas inferiores, ajustándose todo el proceso reseñado, a ciertas condiciones que iremos explicando.

Por un lado, el agua del océano es transparente a los rayos de onda corta, visibles, del espectro solar, permitiendo la iluminación de sus napas en profundidad. Por otro, tiene una gran capacidad de absorción de los rayos de onda larga, solares, incluidos los infrarrojos, de energía térmica, con lo que el calor puede difundirse uniformemente en la masa, configurándose, bajo la acción combinada de los rayos de una y otra longitud de ondas, el ambiente propicio para la asimilación clorofílica o fotosíntesis, cumplida en primavera y verano, por el fitoplancton oceánico.

La ausencia de rayos solares durante el invierno, en los polos, se refleja, de inmediato, en una paralización de ese proceso y en

una acentuada contracción del ritmo de crecimiento, a la espera de las primeras luces de la primavera, que es cuando se reactiva prodigiosamente, iniciándose paralelamente la reproducción en gran escala.

Esa reactivación, si bien provocada y acelerada por la luz y calor solares, se complementa gracias al enorme aporte de elementos nutritivos fundamentales, unos de origen continental aportados por los ríos, y otros resultantes de descomposiciones orgánicas operadas dentro de la misma masa oceánica.

Esos elementos, simples o compuestos, necesarios para que se cumpla el metabolismo general, nutritivo y respiratorio, son acarreados constantemente por las aguas templadas de bajas latitudes que, en continuo movimiento, se internan en los mares polares, donde son fijados y transformados en hidratos de carbono, azúcar, grasas y, en una etapa más avanzada, en material orgánico bajo la forma de proteínas, por el fitoplancton oceánico, cumpliéndose un proceso en un todo semejante al realizado por las plantas de órdenes superiores de la superficie terrestre, viniendo a ser, ese minúsculo representante de la flora marina, el peldaño inicial en la extensa cadena de dependencia nutritiva que arranca en el océano.

El fitoplancton, cuyo crecimiento y reproducción se inició, como vemos, en primavera, sirve de alimento, principalmente, a su superior inmediato en la escala natural: el zooplancton, que de por sí, no está capacitado para asimilar, directamente, los elementos disueltos o en suspensión que le brinda el mar, pero sí cuando los mismos han sido previamente fijados y transformados por el fitoplancton que, por así decirlo, viene a ser el vehículo inicial para la asimilación sucesiva a cumplirse por animales de órdenes superiores, comprendidos los de tierra firme.

El zooplancton, mejor organizado para la lucha por la existencia, y ya con mayor capacidad asimilativa, utiliza, además de los diversos compuestos elaborados por el fitoplancton, gases disueltos, oxígeno y ázoe, imprescindibles para la función respiratoria, y numerosos compuestos minerales bajo la forma de fosfatos y carbonatos de calcio, amoníaco, etc., todos necesarios para la constitución de tejidos y huesos de animales marinos de organismos más complejos.

Ahora bien, toda esa gran masa de fito y zooplancton, arrastrada por las corrientes frías ascendentes en primavera y verano, sirve de alimento a toda la población oceánica que preda sobre los mismos.

Vemos, pues, que a una cesión o aporte de elementos fundamentales proporcionado por las aguas templadas, corresponde, recíprocamente, otra cesión de formas orgánicas elaboradas en el ambiente polar, que se incorporan al torrente circulatorio de latitudes más bajas, repitiéndose la periodicidad de este trueque en cada estación favorable.

Consideremos el caso particular del Antártico.

Determinaciones realizadas han puesto de manifiesto el elevado contenido de elementos nutritivos fundamentales de las aguas de la zona sub-polar al Este de la Tierra de Graham, observándose la mayor concentración de ballenas en el mar de Weddell, como consecuencia directa de la fertilidad de esa zona, acusada por la gran abundancia de plancton de las dos formas, base de la dieta ordinaria de la mayoría de esos cetáceos, afluyendo a la par en procura de ese alimento numerosas especies ictícolas, no todas clasificadas, como la sardina austral, que a períodos aparentemente regulares hace aparición en las costas de Tierra del Fuego.

Si nos referimos a ciertas especies más difundidas por su alto valor comercial, entre las que se destaca el bacalao, cuyo ambiente medio varía entre las marcas de 4° y 14° según la variedad, y una salinidad media entre 33/000 y 34/000 y una profundidad no mayor de 150 metros, puesto que es de los denominados demersales o de fondo, tendríamos que esas condiciones se cumplen, casi exactamente, entre las Malvinas y el paralelo 45° de latitud Sud. Pero no debe excluirse la posibilidad de encontrarlo más al Sud, ya que regularmente llegan denuncias de nuevas piezas cobradas, aun no bien conocidas, de características netamente polares.

El arenque, otro de los individuos más caracterizados de los mares septentrionales, y ya localizado en aguas sudafricanas, no debe estar ausente en nuestro mar. Es de gran valor económico, por la harina y aceite que se le extrae.

Estas apreciaciones sobre presencia de especies como las dos nombradas, tienen por fundamento la conocida ley de bipolaridad, según la cual, a toda forma marina de mares septentrionales corresponde otra, si no idéntica, por lo menos afín en mares australes, cosa que los hechos van confirmando paulatinamente. Cuando tal ley no se cumpla, o por lo menos se haya comprobado, es aparentemente fácil complementar la obra de la naturaleza, mediante la siembra de especies o variedades adaptables, a semejanza de lo ya realizado en Nueva Zelandia, donde, hace 40 años, no se conocían los salmónidos, habiéndose llegado a obtener, por siembra

de especies provenientes de Escocia y por sucesivas adaptaciones, ejemplares con caracteres locales.

Es nuestra Patagonia la región del futuro para la gran pesca, y hacia ella deben orientarse todos los esfuerzos, pues de seguirse con el mismo ritmo extractivo y en los mismos lugares conocidos, rastreando los fondos sin limitación alguna, se corre el grave riesgo de llegarse a la extinción total de la flora y fauna del relieve submarino, dicho esto contra la opinión de mucha gente del oficio, muy desaprensiva. Esa flora y fauna son imprescindibles para el sustento de especies mayores demersales, cuya reposición natural es muy lenta y difícil. Es necesario dar tiempo a que las formas organizadas del mar cumplan el proceso individual de evolución y que se les permita llegar al grado de adultez necesario y correspondiente ciclo reproductivo. De lo contrario, se altera el equilibrio biológico establecido en cada zona, resultado de largas y pacientes acomodaciones.

Ese proceso podría cumplirse en los actuales lugares de extracción intensiva, con la aplicación de severas vedas estacionales. Pero esas medidas son de muy difícil aplicación, no quedando otro camino razonable, muchísimo más ventajoso, que desplazar la actividad pesquera hacia las zonas vírgenes de explotación, iniciando, desde el comienzo, la captura también de especies de superficie y de aguas intermedias, como el arenque y otros, cuya presencia e identificación deben ser determinadas.

**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 % |

El ejercicio del comando amplio, sigue siendo la especialidad suprema de la Marina (*)

Por el Capitán de Navío William P. Mack (U. S. N.)

“A pesar de los notables desarrollos producidos en la tecnología militar, a pesar de las armas y máquinas que han extendido enormemente nuestro poder de ataque, persiste siendo una verdad básica que la única arma absoluta es el hombre. En su determinación, en su vigor, y en su aptitud, descansa el resultado de la victoria o la derrota en la guerra.” - (GENERAL MATTHEW R. RIDGWAY, Ejército de los EE.UU.)

En un artículo intitulado “The Great Man Hunt”, aparecido en uno de los números del magazine *Time*, del mes de octubre de 1953, se llegaba a una conclusión que encierra cierto valor para los oficiales de la marina de guerra, como asimismo para los hombres de comercio. En resumen, el artículo dice: “La tendencia en el comercio se halla alejada de la búsqueda de especialistas —excepto para trabajos especializados— sino que va en busca de hombres con intereses amplios y generales, sobre todo de aquellos que han demostrado cualidades de conducción y aptitud de congeniar con la gente.”

Si bien es cierto que el magazine *Time* se refería esencialmente a la industria norteamericana, esta declaración es aplicable con igual verdad a la marina de guerra de los Estados Unidos, uno de los tres mayores “comercios” de la nación. Hasta fines de la década de 1930, la marina en general reconocía que el comando debía ser ejercido por aquellos oficiales preparados para el mismo mediante el servicio prestado con buen éxito en un amplio campo de tareas incluyendo, pero no limitado, a submarinos

(*) De “U. S. Naval Institute Proceedings”, abril de 1957.

y aviación. El comando de Flota y de Fuerza era ejercido por cualquier oficial juzgado como calificado para el comando, y aquellos oficiales almirantes que carecían de condiciones previas y metódicas sobre aviación, eran sometidos frecuentemente a un curso abreviado de capacitación de vuelo antes de ser nombrados para el comando. Estas medidas audaces y drásticas eran adoptadas para asegurar que los oficiales estuvieran adiestrados para ejercer el comando de todos los tipos.

La Segunda Guerra Mundial, en un período de cinco años, produjo tal adelanto técnico en las armas y en el arte de la guerra, que podría haber necesitado cincuenta años para producirse en las condiciones de paz, y la cantidad de investigaciones científicas de postguerra, fomentada por las investigaciones básicas bajo el patrocinio de la marina, dio lugar a adelantos mayores aún. No debe sorprendernos, pues, que en la marina se haya producido cierta inquietud. Estos adelantos técnicos podrían pronto tener un alcance tal que el comando de la marina se transformaría en la función de un comité, o grupo, de peritos. Debido a las complejidades técnicas de su especialidad, cada perito sólo podría ejercer el comando de una parte del conjunto de la estructura naval. La marina ha rechazado este concepto del comando. El rechazo es fácil, por cuanto es sencillo percibir el error básico que encierra dicho concepto, pero todavía queda un error más insidioso y menos perceptible. Es el concepto de que, si bien el comando por especialistas técnicos es equivocado, el comando ejercido por oficiales de marina que se especializan en aviación, o submarinos, o proyectiles dirigidos es correcto, y que el oficial que no esté especializado en una de estas actividades no cuenta con la formación necesaria para ejercer el comando amplio. Aquí está el verdadero problema, problema que exige una solución firme en el futuro inmediato.

El problema: especialización contra no-especialización.

A los fines de la discusión, el presente problema es considerado como la decisión frente a la cual se ve un oficial para seguir siendo un oficial ejecutivo no específicamente calificado en aviación o submarinos, o de transformarse en un especialista en virtud de su calificación en aviación o submarinos. Si bien es cierto que hay un argumento de peso en el hecho de que el oficial ejecutivo calificado en aviación (y en menor grado en submarinos) es realmente el verdadero oficial ejecutivo y que el no aviador es el especialista, para los propósitos de esta discusión, tanto el avia-

dor como el submarinista, serán considerados como especialistas. El oficial que ha cumplido dos o más años de tareas de postgraduado en una especialidad técnica es también considerado como especialista, pero de una categoría distinta.

Un examen de la reciente historia de la especialización y sus tendencias cambiantes, debe ser algo de interés continuo y vital para todos los sectores del cuerpo de oficiales de la marina de guerra, desde el joven oficial que busca el asesoramiento en la iniciación de su carrera, siguiendo con el oficial que se encuentra a mitad de camino en la misma y que trata de aquilatar el valor de su posición ya empeñada, llegando hasta el oficial más antiguo, que se encuentra en el nivel de la formación doctrinaria y de asesoramiento que busca asesorar a los oficiales jóvenes.

El joven oficial de hoy, en su primera estada en el mar, se encuentra acosado por una gran cantidad de consejos contradictorios. Él duda del razonamiento que proviene de la madurez de la edad, de que la función esencial del oficial de marina es la de ejercer el comando en el mar, y que la calificación para el comando debe implicar la aptitud para ejercer el comando de cada una y de todas las armas navales. Él no tarda en llegar a la conclusión de que esta generalización de la doctrina del comando es deseable y que, por lo menos, es la doctrina del comando declarada por nuestra marina. Pero en la práctica efectiva, descubre que si no se califica como aviador o submarinista, él jamás ejercerá el comando regular de unidades que tengan submarinos y aviones, hasta llegar al nivel de comandante de Grupo Anfibio o de Flota. Pero si llega a recibirse como aviador o submarinista puede, por lo menos, tener el comando de dos de los tres tipos básicos navales en los grados de capitán de fragata y capitán de navío. Como aviador, puede esperar el comando de una unidad de aviación y de un portaaviones, y como submarinista puede, si así lo desea, ejercer el comando de un submarino, ya sea un destructor o un auxiliar. En su segundo y tercer cruceros en el mar, el joven oficial llega a su segunda etapa de decisión. Debe decidir si solicita, o no, seguir el adiestramiento de postgraduado. Si todavía sigue creyendo en el resurgimiento de la teoría del comando, probablemente deseará eludir la especialización en la tarea de postgraduado, teniendo presente que es un "armero", diestro en el empleo de *cualquiera* y *todas* las armas, y que tres años alejado del estudio del amplio campo de su arte no es lo que más le conviene. En el otro aspecto del argumento, él ve que en la práctica existe la creciente tendencia de dar el comando de los buques que

comprenden nuevas armas y nuevos sistemas de propulsión, a los así llamados especialistas.

La siguiente amplia categoría —la de los oficiales a mitad de carrera, que tratan de valorar la posición en la que ya se ven empeñados en virtud de su selección previa de una carrera orientada como especialista o no especialista— es algo excepcionalmente vital, porque los oficiales que se encuentran en las agrupaciones de segundos comandantes y comandantes, ejercen una enorme influencia sobre los de la primera categoría. Un oficial que tiene el grado de capitán de fragata ve que su posición está empeñada. Ya no puede pedir que se le dé la instrucción de postgraduado, ni tampoco puede pedir funciones de comando que comprendan más de un tipo de buque, salvo que ya se haya recibido en aviación o submarinos. Se ve frente a diez o veinte años más de su carrera, durante los cuales es de esperarse que se produzcan cambios tecnológicos radicales, pero sólo puede dejarse arrastrar por la corriente, con la esperanza de que la teoría del comando eventualmente surgirá triunfante, pero con una vaga sospecha de que esto no se producirá a tiempo para salvarlo a él. Su única defensa consiste en adquirir una especialidad secundaria, abierta al oficial ejecutivo y que pueda serle de utilidad al retirarse. Si permanece fiel a la teoría del comando, es en este punto de su carrera cuando se convencerá de que debe abandonar la práctica efectiva del arte de hacerse a la mar y que debe ingresar en los campos más amplios del comando de la ciencia política, planificación estratégica y relaciones internacionales. Si acepta este cambio y se dedica a ellas decididamente, capeará con éxito el periodo de desanimación de no-especialista y penetrará en una segunda etapa de igual éxito en su carrera, pero que todavía no ofrece mayores esperanzas para el eventual ejercicio del comando amplio, bajo la actual doctrina.

La tercera categoría general de oficiales navales, está constituida por los capitanes de navío o almirantes que han llegado a la etapa final de su carrera sin más elección en el problema de la especialización, pero con la importante obligación de asesorar a los oficiales jóvenes respecto al tema. Su asesoramiento debe estar constituido necesariamente por iguales partes de la experiencia del pasado, asesoramiento doctrinario efectivo y teórico, y la predicción de futuras tendencias tecnológicas. Es a este grupo, que tanta influencia ejerce en los oficiales subalternos, al que deben mirar los oficiales jóvenes. Solamente este grupo pue-

de establecer la futura doctrina del comando, y afirmar o negar la teoría básica del comando.

Antes de proseguir con la discusión de este vital problema-naval, el estudio de un problema análogo en el campo del comercio ofrece un terreno fértil para las comparaciones y contrastes.

Especialización contra la no-especialización en el comercio.

Durante el período comprendido entre 1910 y 1950, este país ha hecho unos adelantos técnicos fantásticos en los campos de la ingeniería y de la manufactura. El sistema educativo en los colegios fue orientado para responder a las exigencias de la industria y el comercio y, por lo tanto, las necesidades que se generaron fueron en gran parte para disponer de especialistas: peritos en diversos campos de ingeniería, peritos en ventas, peritos en fabricaciones, y peritos en costos de producción. La necesidad de tales peritos era impuesta por los adelantos técnicos, exigidos por la incesante competencia en el comercio. Los cambios en la tecnología significaban un producto distinto y mejor, y el éxito en el comercio provenía generalmente de la venta del producto más moderno. Alrededor de 1950, los adelantos tecnológicos radicales empezaron a tener menor importancia en el comercio, y el éxito en la industria empezó a surgir en cambio de una dirección eficiente. Tal como lo describió la revista *Time*, en el artículo mencionado: “Pocas veces ha existido mayor oportunidad para hombres capaces... la principal razón es que la industria, que recién acaba de duplicar su tamaño durante la gran prosperidad, necesita muchos más jefes de lo que le ha sido posible adiestrar... La mayoría de las grandes corporaciones hace tiempo que creen que la mejor forma de contar con personal ejecutivo es tomar a los hombres más promisorios del banco del taller o del colegio y establecer un programa sistemático para transformar en directores a los más destacados. Estos hombres son trasladados de un departamento a otro, para que tengan una visión lo más amplia posible de todo el funcionamiento e impedir que caigan en la rutina que, frecuentemente, es el precio que se paga por la excesiva especialización... La industria va dándose cuenta de que los hombres que pueden dirigir a una compañía pueden hacer lo mismo con otra que produce algo totalmente distinto, por cuanto las cualidades necesarias en los puestos superiores son, en su mayoría, virtualmente idénticos: aptitud para juzgar y seleccionar a los hombres, adaptarse fácilmente al cambio, tomar decisiones firmes, rápidas y con franqueza.” Esto, pues,

es la industria descubriendo que la especialización no es necesaria para las aptitudes ejecutivas, sino que, más bien, debe ser *evitada*. En los campos de la educación y manejo del personal, han observado rápidamente este cambio y con igual rapidez han ajustado la educación y obtención del personal a las necesidades del mundo comercial. El señor Herryman Maurer, en un excelente estudio de este tema, publicado en la revista *Fortune*, de abril de 1956, intitulado "The Worst Shortage in Business" (1), describe el problema en la siguiente forma: "Grandes reclutadores claman por el " especialista con conocimientos perfectos y que un colegio apenas " puede producir en cuatro años. Existe una exigencia semejante " por el hombre que es igualmente apto para lograr que se hagan " trabajos específicos y crear una elevada moral en el grupo. El " hombre que combina la iniciativa personal con la habilidad de " adaptarse al grupo. Hay reclutadores que consideran que un " hombre destacado en el terreno combina necesariamente la ap- " titud para que se hagan las cosas y lograr la adaptabilidad del " grupo." Del mismo artículo proviene esta declaración profética hecha por Clarence Randall, presidente de la Inland Steel: "Para " la perpetuación de la dirección en la vida corporativa necesita- " mos hombres adiestrados en las cualidades creativas e imagina- " tivas que provienen de una educación general. Deseamos, ante " todo, un hombre que haya demostrado que puede dominar cual- " quier tema. Y, sobre todo, necesitamos un hombre que cuente " con el valor intelectual para emprender algo para lo que no ha " sido adiestrado. La importancia adjudicada en el pasado a la " especialización, ha hecho necesario que muchas compañías en- " víen nuevamente a sus técnicos a una de las numerosas univer- " sidades para seguir cursos de repaso en las artes liberales y " comercio general, antes de confiarles importantes responsabi- " lidades directivas."

Estos no son casos aislados. Muchas compañías contratan a oficiales de la marina de guerra como ejecutivos, por la razón específica de que son ejecutivos probados. Una gran cadena bancaria de California ha desistido de tomar jóvenes graduados en colegios superiores exclusivamente y ahora buscan a ex-oficiales de marina, entre las edades de 30 a 40 años, porque la gerencia ha llegado a la conclusión de que es posible enseñar asuntos bancarios a un ejecutivo probado de las fuerzas armadas, pero no puede necesariamente enseñar a un experto bancario cómo ser

(1) "La peor escasez en el comercio".

un ejecutivo. Así es como se considera en el comercio la analogía de especialista contra no-especialista. Muchos de los problemas tienen una característica familiar, y salvo algunos cambios en las palabras, las soluciones dadas a estos problemas en el comercio bien podrían ser las soluciones para problemas semejantes de la marina de guerra.

Decisiones necesarias para afirmar la importancia de la función del comando en la marina.

La misma marina debe examinar hoy, de por sí, el problema relativo al asesoramiento en la carrera y, sobre todo, la elección de la especialización contra la no-especialización. El tiempo que aún tiene por delante en la carrera el joven alférez que ingresa al servicio el próximo verano, es algo fantástico en sus posibilidades. Nadie puede decir con certeza qué función especializada, tal cual la entendemos nosotros hoy, será la más importante para la marina dentro de veinte años a partir de hoy. Es indudable que estamos presenciando una transición del avión piloteado y de los buques de superficie y submarinos, pasando por los proyectiles guiados y buques de sub-superficie a formas finales de proyectiles y buques desconocidos por ahora. El joven oficial sometido a los actuales reglamentos de la carrera se encuentra frente a los reglamentos de hoy, pero el juego de mañana habrá cambiado.

¿Debe elegir la especialidad del submarino, bajo la presunción de que la marina de guerra de mañana será una flota constituida íntegramente por verdaderos sumergibles, o tendrá el aviador de hoy que volar los proyectiles guiados de mañana desde una cámara subterránea de hormigón? Posiblemente crea que el ingeniero electrónico sea realmente el comandante de flota del futuro. Pero cualesquiera fueran sus ideas, él tiene el derecho de ser asesorado por sus oficiales superiores que establecen los reglamentos de día en día y dentro de los cuales debe elegir el camino en su carrera. La mejor seguridad que puede tener es la opinión colectiva de sus oficiales superiores, en el sentido de que la teoría del comando aún tiene validez y que en alguna fecha futura, no muy distante, los reglamentos de hoy serán modificados para ajustarse al juego de mañana. Se necesita mucha fe para trabajar hoy conforme a la teoría del comando y resistir el impulso de especializarse; sin embargo, es indudable que deseamos atraer y mantener en nuestra marina a una raza de jóvenes oficiales, cada uno de los cuales ingresa en la marina con una idea segura: la de aspirar al comando supremo. Un joven que no

pretende tanto, es de una calidad inferior a la que deseamos. Si esta premisa es cierta, entonces debemos mostrarle claramente el camino que debe seguir para alcanzar este propósito. O bien, le hacemos presente que llegará al comando amplio solamente si se especializa en proyectiles guiados, o aviación, o submarinos, y cuál de estas especialidades es la que encierra más promesa, o bien nos aferramos a la teoría del comando amplio y le manifestamos que existe una única *verdadera* especialidad: el comando. Si tenemos el valor de reconocer esta verdad, entonces debemos llevar a cabo nuestra decisión e indicar claramente cuál es el camino de promoción al comando, desde alférez hasta almirante de flota.

CONCLUSIÓN

Nuestra conclusión puede expresarse mejor con las palabras del extinto James Forrestal, quien, durante una conversación con Sir Oliver Lyttleton, ministro de Producción en el gabinete del señor Winston Churchill, dijo: “En cualquier comercio, cada departamento —trabajo, proyectos, producción, venta, contabilidad— se creía que él era el más importante, pero aún persiste ese elemento imponderable que constituye la síntesis de todos ellos, es decir, la dirección, que es la aptitud de manejar a la gente, seleccionar a los conductores, y ejercer juicio.”

El señor Forrestal resumió, en forma concisa, tanto el problema como la solución en el campo del comercio. El problema de la marina de guerra es el mismo, y la solución: “Proveer la dirección para dirigir a la gente, seleccionar conductores, y ejercer juicio”, es indudablemente la misma. Nuestras fuerzas de manejo de personal, nuestras juntas de selección y nuestros sistemas de adiestramiento y educación, están tratando de llegar a una solución. Tienen la felicidad de tener una tarea fácil. Nadie sabrá jamás si efectivamente produjeron y eligieron a los mejores conductores navales disponibles. Como el director de los “New York Yankees”, casi cualquiera que ellos elijan para batear tiene una excelente probabilidad de hacer un golpe. La gran cantidad de personas dedicadas, capaces y excelentes, disponibles, permite hacer una selección tal, que asegura una conducción capaz, pero ésta no es una verdadera solución. Nuestro sistema debe asegurar no simplemente *excelentes* conductores, sino los *más excelentes*. Para cumplir con esto, debemos abolir los impedimentos y restricciones relativos a la función del comando. La función del comando debe ser restaurada sin restricciones, y debe ser realizada, clarificada y fielmente apoyada.

El programa propuesto.

Si debemos alcanzar resultados adecuados, debemos internarnos profundamente en las antiguas tradiciones y costumbres y quizás herir ciertas sensibilidades establecidas, pero para poder avanzar debemos adoptar medidas por lo menos tan radicales como las siguientes:

1. Afirmación de principios. Declarar y reafirmar la validez de la teoría básica del comando; que la función básica del oficial de la marina de guerra es y será siempre ejercer el comando; que las idoneidades especiales, si bien deseables, deben permanecer en segundo plano; y que la idoneidad para el comando implica idoneidad para mandar cualquier unidad naval superior al nivel del buque o grupo de aviones.

2. Realzamiento de la función del comando. Muchos son los esfuerzos abortivos realizados para alcanzar un simple y solitario mejoramiento en esta actividad: el restablecimiento de la estrella como indicación de la idoneidad para el comando. Aquí ofendemos a una mayoría de nuestro cuerpo de oficiales, porque no deseamos ofender al seis por ciento que tendría que recurrir a la insignia del cuerpo. Bien podríamos observar el orgullo con que nuestros cuerpos establecidos usan sus distintivos de cuerpo. Aquellos oficiales que ahora usan estrellas pero no reúnen las condiciones para ejercer el comando en el mar, pronto desarrollarían igual y bien merecido orgullo en sus propios distintivos nuevamente establecidos. Muchas son las mejoras que se han introducido, pero debemos presionar para que haya un mayor progreso, sobre todo en el campo de eliminar algunas de las múltiples capas de supervisión actualmente impuestas a los comandantes de buques y unidades con el objeto de restablecer su libertad de comando.

3. Ampliación de la función del comando. En una temprana etapa en la carrera del oficial, facilitar el adiestramiento adecuado y los conocimientos de las principales actividades navales de aviación, submarinos y buques de superficie y los nuevos desarrollos, para permitir a estos oficiales mandar múltiples tipos a mitad de su carrera. Contemporizar con este principio, a fin de responder a problemas de tripulación, solamente puede resultar en una generación de comandantes de segundo orden. Si un oficial puede pasarse cinco meses en la Escuela de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, estudiando funciones de otros servicios, es indudable que podrá encontrar anteriormente en su carrera

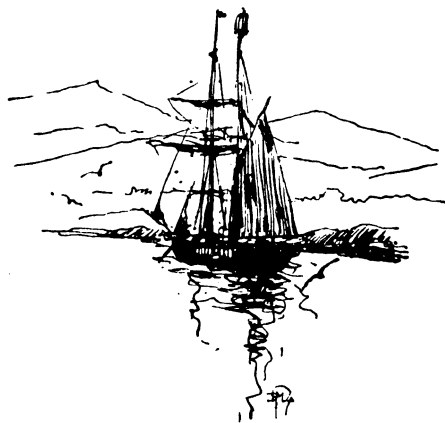
cinco meses durante los cuales podrá prestar servicios transitorios en unidades de aviación y de submarinos.

4. Eliminación de las restricciones en el comando. Elimínese toda restricción en las condiciones para el comando por sobre el nivel de submarino-aviación. Esta restricción morirá luchando, si es que muere, pero las recompensas serán proporcionadas al esfuerzo necesario para anularla. En nuestro sistema actual, existen muchas inconsistencias. El *Navy Regulations* exige que el comandante de un portaaviones sea aviador naval recibido. Si un oficial no aviador se encuentra impedido para mandar un portaaviones, ¿está el mismo en condiciones de ejercer el comando de una flota que contiene a estas unidades? Vemos frecuentemente a oficiales ejecutivos, idóneos en submarinos, pero que jamás han prestado un día de servicio en destructores o cruceros, ser nombrados comandantes de escuadrillas de destructores o de cruceros. ¿Es que el oficial submarinista conoce más de los cañones del crucero que de los del portaaviones? De acuerdo con el *Navy Regulations*, sí.

5. Clarificación del camino en la promoción al comando. Es importante observar la diferencia que existe entre promoción en el *grado* y promoción en el *comando*. Actualmente, garantizamos cuidadosamente un sistema de promoción en grado, pero solamente el oficial mediocre está interesado en este tipo de promoción. El oficial que supera al mediocre tiene interés, en cambio, en el camino hacia la promoción en el comando. Él desea tener un grado superior, esencialmente por la oportunidad que el mismo le ofrece de obtener comando de más responsabilidad. La eliminación de las restricciones al comando serviría, en gran medida, para abrir el camino en la promoción al comando. Nuestra marina desarrolló los "almirantes de acorazados", no precisamente debido a la firme creencia de los almirantes en la eficacia de los acorazados, sino simplemente porque los almirantes que prestaban servicios en los acorazados se veían impedidos, por las restricciones en el comando, a dejar los acorazados. Hoy nos vemos frente a circunstancias parecidas, en el sentido de que nos encontramos al borde de producir "almirantes de portaaviones", porque no les permitimos que abandonen los mismos. Recelemos de las decisiones tomadas por oficiales cuyo futuro está ligado a las actividades de una sola arma por especialización y por el *Navy Regulations*. El único oficial que puede ser honesto e imparcial en su juicio sobre la importancia que debe otorgarse a las distintas posibles armas

del futuro, es el oficial con sólidos conocimientos en el empleo de todas las armas y capacitado para ejercer el comando de todas ellas. Éste es el oficial con la única especialidad verdadera, la aptitud de ejercer el comando amplio.

Este programa es radical, pero si no lo fuera, el mismo carecería de mayor valor. Debemos actuar con rapidez y seguridad para librar a nuestros sistemas de comando de las trabas del pasado. El futuro no esperará, y debemos estar listos para dominarlo. Para poder lograr esto, debemos asegurar que el ejercicio del comando amplio seguirá siendo la especialidad suprema de la marina de guerra.



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

Pedro Samuel Spiro

Por el Capitán de Fragata Rodolfo A. Muzzio

Es un deber de gratitud nacional evocar en el presente el panorama de acción desarrollada en un pasado glorioso.

Hay hombres que han servido a la patria y que han sacrificado su vida, bienes y honores por la grandeza de ella y sus nombres permanecen en el olvido.

Sin embargo, el conocimiento de estos hechos ignorados traería una caudal de enseñanzas y ejemplo para las generaciones actuales y venideras.

La verdadera Historia Naval, es desconocida en nuestro país. Por eso, no se ha adentrado en el ambiente marineró el deseo de conocer los esfuerzos realizados por esos hombres que glorificaron nuestra marina de guerra en esas campañas navales, haciendo abstracción de su persona para servir solamente a una causa: la Libertad.

En mis largos años de investigaciones, el cansancio, la intranquilidad, o la duda, siempre han sido compensadas por las satisfacciones de encontrar documentos inéditos de gran valor, que atesoran el testimonio irrefutable de ese pasado glorioso de nuestra ya vieja marina.

Con el correr del tiempo, he obtenido una acumulación de datos que ilustran sobre la importancia de la actuación de esa marina en la lucha contra los opresores o conquistadores; los combates librados en las aguas siempre contra un enemigo poderoso.

Tomo hoy como iniciación la biografía de uno de los primeros hombres que ofrendó su vida en holocausto a la patria: Pedro Samuel Spiro.

Figura modesta y sencilla, ofrece sus servicios a la marina por el año 1811, llevado por la pasión marinera y el amor al país. Fiel a su compromiso de honor, muere haciendo volar su nave, antes que verla presa del enemigo.

De origen griego, se supone nació en la isla de Hidra. Su trayectoria es poco conocida; pero los documentos que tengo, aunque escasos, revelan al hombre de temple, de coraje, y dispuesto al sacrificio por un bien defendido amor de cumplir la consigna del mar: morir con su buque.

Considerando el Gobierno la recuperación del queche “*Hiena*”, que había sido tomado por los españoles en Carmen de Patagones, se dispuso en forma reservada llevarle un abordaje en momento oportuno.

Esta misión le fue encomendada al capitán Benjamín Franklin Seaver, quien armó cinco lanchas, cuyos comandantes fueron: el mismo Seaver, Miguel Teodoro, Pedro Samuel Spiro, Miguel Fernando y Nicolás Jorge.

La Gaceta Ministerial del Gobierno de Buenos Aires, de 1814, da la noticia de esta operación sorpresiva, mediante la cual no se tomó el queche “*Hiena*”, como se había proyectado, sino que “...fueron apresadas en la noche del 9 del presente en las Islas de Hornos por los Botes del Estado destinados a conducir las comunicaciones de la Banda Oriental, los faluchos de Guerra procedentes de Montevideo, S. Martín y S. Luis, despues de una obstinada defenza en que perecieron el Comandante del 1º Alférez de Navío D. Manuel Bañuelos y 9 soldados, quedando en nuestro poder prisioneros el del 2º D. José Moreno, Piloto 2º de la Armada; 1 2º piloto y 27 individuos entre soldados de marina y marineros, incluso 6 heridos, de nuestra parte hemos tenido un sargento de Dragones, 2 soldados de id. y un marinero levemente herido.”¹

La Gaceta da a continuación un detalle del armamento tomado en los dos faluchos.

El teniente coronel de ejército, capitán de puerto y comandante interino de marina don Martín Thompson, al solicitar el empleo de primer contraestre, con fecha 1º de enero de 1814, justifica su ascenso y su actuación en el corso, con las siguientes palabras:

“Por cuanto concurren todas las circunstancias para el empleo de primer Contraestre en Pedro Samuel Spiro, Patrón que ha sido Bote N° 2 del Estado, en concideracion a su buen manejo marinerio en el discurso del Corso en año ppdo. que se

(*) Gazeta Ministerial del Gobierno de Buenos Ayres del 12 de Enero de 1814.

“ ha hecho contra los Buques del trafico de comercio de Montevideo, y particularmente en el apresamiento de los faluchos de fuerza de la Marineria de Montevideo, San Martin y San Luis: He venido en nombrarlo primer Contra maestre a dicho Pedro Samuel Spiro, con el sueldo que a esta clase se ha señalado por la Superioridad, mientras permanezca en el servicio, y con aquellas prerrogativas de ordenanzas prescriptas a su clase, y tomase razón en la Mesa de Caja del Estado destinada a las Cuentas de Marina.”

“Buenos Ayres, primero de Enero de mil ochocientos catorce.”

(Firmado) : “*Martin Thompson.*”

Al mes siguiente, con fecha 1° de febrero del mismo año, la actuación de Spiro lo hace acreedor a un nuevo ascenso, por el cual el mismo Thompson se dirige al Director Supremo expresando que: “La comportación marinera de los Individuos Miguel Teodoro y Pedro Zamuel Spiro, Patrones de los Botes del Estado Num. 1 y 2 debe haberse hecho digna de la atención de V. E., por la multitud de Buques de tráfico apresados en el año pasado, mucha mas debe constituir la el apresamiento de los Faluchos de guerra de la Marina de Montevideo en cuya acción han tenido la pral. p.te, como es público los Botes Números 1 y 2 mandados por los predichos Patrones. Asi que he pensado elevarle de la clase de Contra maestre primero, dándole el mando de los Faluchos apresados; mas para darle toda la responsabilidad posible respecto a los Marineros, que deben mandar, y ofrecer un estímulo a todos los que se hallen baxo mis orn., pido a V. E. el grado (no el empleo efectivo) de Alferes de Ejercito, para dho., Contra maestre Miguel Teodoro y Pedro Zamuel Espiro. - Dios gue., a V. E. muchos años - Buenos Ayres, Febrero 1 de 1814.”²

Este pedido fue pasado, con fecha 4 del mismo, a informe del General de Ejército de la Capital, a cargo en ese entonces del general Carlos María de Alvear, quien informó que, cerciorado de los méritos de los patrones que recomienda el capitán del puerto, los considera acreedores; que igualmente opina que será un estímulo para emprender nuevas empresas como a las que se hace referencia, como para las que ven distinguido el valor en la defensa de la patria.³

(²) Archivo General de la Nación. División Gobierno Nacional. Marina - 1814 - Sala X, C. 4, A. 1, N° 1.

(³) Archivo General de la Nación. Op. cit.

Al poco tiempo de ser ascendido a subteniente, Spiro se dirige al capitán de puerto solicitando autorización “para contraer matrimonio con D. María Trote.” Este documento interesante dice textualmente:

“Febrero 26. Exmo. Señor. El Capitán de Puertos. Acompaña una representación del Contramaestre graduado de Oficial D. Pedro Samuel Spiro, en que solicita contraer matrimonio con D. María Trote. Otra solicitud ampliada a ordenanza advierte que no se acompaña la fe de bautismo del interesado por ser extranjero, oriundo de Grecia, pero católico. Febrero 26. - Concedido como corresponde.”⁴

En la escuadra que mandó Brown en 1814, aparece al mando de la balandra “*Carmen*” —también llamada Tortuga— que formaba parte de la escuadrilla al mando del sargento mayor Benjamín F. Seaver, segundo de la escuadra.

Se hizo cargo de este buque el 1º de enero de 1814, componiendo su tripulación: 1 segundo contramaestre, 1 condestable, 1 patrón de bote, 2 timoneles, 2 condestables de tercera, 2 cabos de mar, 12 marineros de primera y 10 de segunda, 10 paisanos y grumetes, y 22 soldados de infantería de marina, incluso 1 sargento y 1 cabo. Su artillería se componía de 5 piezas, 1 de a 12 y 4 de a 6.

Se halló en el combate naval de Martín García, y al respecto de la actuación de Spiro al mando de su barco, nos dice Brown en el informe que eleva el 19 de marzo al ministro Larrea, dando el resultado del combate:

“... La Hércules no podía aproximarse y los demás buques no deseaban en realidad, así hacerlo, debiendo hacer presente que el comportamiento cobarde y negligente de todos los comandantes de la flota, con excepción del comandante griego de la Balandra, constituyó el único motivo por el cual no se encuentra hoy en su poder todos los buques enemigos.”⁵

En el parte pasado por Brown sobre el mismo combate, el 16 de abril, su referencia al comportamiento de Spiro es de importancia. Nos dice:

“...El 15 al amanecer, la balandra de Spiro, montando 8

(⁴) Archivo General de la Nación. Op. cit.

(⁵) De la colección documental del señor José Lucio de Ocampo. Copia fotográfica en mi poder. Esta colección ha sido donada gentilmente por el señor Ocampo al Archivo General del Ministerio de Marina.

“ morteros largos en círculo, comenzó el fuego a una distancia, de
“ un tiro de mosquete, habiendo barloventado durante la noche
“ dentro de esa distancia, un movimiento no del todo agradable
“ para el Enemigo, pero en este caso ellos fueron nuevamente favo-
“ recidos por un cambio de viento hacia el S. E., el cual hizo subir
“ la marea y les ofreció la oportunidad de escapar sobre los
“ bancos...”⁶

En carta de Brown a Larrea, del 22 de mayo, le manifiesta que: “...Ansioso por apoderarse de la del enemigo, que fugó aguas
“ arriba y temeroso de que volviese a Montevideo via del Canal de
“ las Conchas, mandé en su persecución la Sumaca, la goleta presa,
“ la cañonera, la balandra, el falucho y un pequeño lanchón. La
“ falta de pólvora y munición obligará al enemigo a entregarse;
“ luego nada hay que temer por ese lado.”⁷

Sobre este combate son muy pocas las informaciones que se poseen referente a él. En lo que atañe a las fuerzas españolas, se cuenta con el parte producido por Romarate, lo cual obliga a reconstruir esta acción en base a documentos enemigos y de los escasos suministrados por Brown.

La ignorancia de Notter, de que Romarate había sido provisto de pólvora y munición por los secuaces de Artigas, hizo que no bien hubo divisado al enemigo se dirigiese sobre él, sin preocuparse de la sólida situación del adversario.

Iniciado el combate, Notter pasó con la “*Santísima Trinidad*” a tiro de fusil de la escuadrilla española, siendo recibida con un nutrido fuego de artillería y fusilería, que causó gran mortandad a bordo.

La varadura de la “*Santísima Trinidad*” agravó la situación.

A la balandra “*Carmen*”, al mando de Spiro, que seguía sus aguas, le ocurrió lo mismo, y a pesar de los deliberados esfuerzos por zafar y su resistencia heroica en la defensa y el ataque, al empezar a caer su tripulación herida y ante un posible abordaje, dispuso el desembarco de su tripulación; luego bajó de cubierta y secundado por negros suyos, prendió la mecha con que debía arder el buque.

La muerte heroica de este ilustre patriota extranjero, que dio ejemplo de su viril entereza y llenó plenamente la tradición marinera al hundirse con el buque, dio origen a un nuevo documento

(6) y (7) De la colección documental del señor José Lucio de Ocampo. Op. cit.

que cierra la investigación, en forma sumamente conmovedora, por el motivo de ella.

Se trata del pedido de pensión de la viuda, que sólo fija claramente su situación afligente.

En la transcripción del documento, se refleja con mayor claridad la pena que la embarga.

Leamos el petitorio: “Exmo. Señor. María Trole Viuda de Don Pedro Samuel Espiro, Comandante y Capitán del Buque nombrado N.^s S.^a del Carmen, que fue incendiado por el Enemigo en el Combate del Arroyo de la China el día 28 de Marzo ante V. E. con el mayor respecto parezco y digo: Que desde que murió mi marido en dicho combate no he podido realizar su muerte hasta que el S.^r Coronel D.ⁿ Guillermo Brown me lo dijo, con esta causa ocurrido p.^a que me dieran la viudedad asignada, quien me mandó presentarme a V. E.; los días de mi casamiento apenas fueron ocho y según juicio á el mes ya fui viuda, pues desde que salió para el Arroyo de la China, ya no supe dél, hasta que se me dijo por el S.^r Coronel D.ⁿ Guillermo, que era muerto; a el tiempo de embarcarse llevó todo el dinero, que tenia, para que si por alguna evento, no se le podia pagar á su gente, prestarlo á buena cuenta; he hecho cuantas diligencias me han dicho por indagar de los dineros, que embarcó mi Finado, y nadie me ha dado noticias: de forma que es mi situación la mas afligente: Viuda, en tan poca edad, pues no tengo catorce años, y sin alimentos, a espensa de mis Padres pobres, por todo lo que:

“ A V. E. suplico se sirva mandar se me den las asignaciones de viuda como corresponda que en ello alcansare gracias.”

“ A Ruego de la suplicante.”

(Firmado) : “*Manuel de la Peña*”

La doliente nota de la viuda de Spiro tiene en su marginal la información que da el capitán de puerto, Martín Thompson.

“Exmo. Señor. La presente solicitud es justa, y la viuda que lo subscribe es digna de una particular atención de V. E.

“ La situación desamparada, en que ha quedado esta desgraciada, no puede ser indiferente a V. E. Mucho mas, si se concidera que el valiente Pedro Samuel Espiro, su marido, murio volado por la Balandra Carmen que mandaba en la operacion, de ponerle la mecha con que debia arder el Buque, luego que bajo, para evitar que pudiesen apoderarse de el los Enemigos, en la necesidad de realizarse en el segundo ataque contra las

“ fuerzas marítimas de Romarate, sobre el Arroyo de la China,
 “ habiendo puesto la tripulación á salvo, y no habiendo querido
 “ fiar de otro la operacion de poner la mecha al Buque que a si
 “ propio, acompañado de los dos negros suyos que también pere-
 “ cieron con él.

“De los extranjeros que han estado a sueldo del Estado, Pedro Samuel Espiro, es de los que mas se han distinguido.

“ La toma del Falucho de Guerra San Martín sobre la Isla de
 “ Ornos a la bordaje, con su Bote N° 2, y con perdida de Treinta
 “ hombres, y el Oficial Bañuelos Comandante de otra Falúa, eter-
 “ namente le hará honor. El estuvo al costado de la Hercules ha-
 “ ciendo fuego, todo el tiempo que este buque estuvo varado en el
 “ canal de Martín García, sufriendo el fuego del Enemigo; el final-
 “ mente subió el rio en conformidad de las ordenes para un se-
 “ gundo ataque con los Enemigos, que tuvo lugar delante del Arro-
 “ yo de la China, donde murió.

“ Si allí dejo de existir el valiente, el intrépido, y el sobre-
 “ manera bravo Pedro Samuel Espiro, dando honor al Gobierno,
 “ y celebridad al Pais donde se habia establecido, pues hacia muy
 “ pocos dias que se habia casado, cuando salió a la mar.

“ Con precencia de las circunstancias actuales de la Tesorería,
 “ soi de parecer, teniéndolo a bien V. E., que se le de a la Viuda
 “ una gratificación de Trescientos pesos por via de reemplazo de
 “ lo que ha perdido su Marido; y al designársele la viudedad, ó
 “ penson por el Estado, a que por tantos títulos es acreedora, para
 “ su subsistencia, debo hacer presente a V. E. que el sueldo que
 “ tubo fue de cuarenta y cinco pesos mensuales, como primer con-
 “ tramaestre, a cuya clase lo habia ascendido y cuando ejercía las
 “ funciones de Comandante interino de Marina. Habiéndosele con-
 “ cedido por la Superioridad a propuesta mia, el grado de Subte-
 “ niente de Ejército.

“Buenos Ayres, 13 de Octubre de 1814.”

(Firmado) : “*Martin Thompson* ”

“Informen los Ministros.”

“Buenos Ayres, Octubre 15 de 1814.

“ Exmo. Señor.

“ A doña María Trole como Viuda del Don Pedro Samuel Es-
 “ piro, Comandante que fue de la Balandra N. S. del Carmen, la
 “ consideramos acreedora a obtener de V. E. las gracias para que
 “ la recomiende el Capitan de este Puerto Don Martín Thompson,

“ en su precedente informa atendidos los particulares servicios de su finado Marido en que las apoya.

“ Al finado Samuel Espiro le libro V. E. Despacho de grado de Subteniente de Infantería en 10 de Febrero ultimo, que es decir antes de su fallecimiento que fue el 28 de Marzo próximo inmediato, del cual tomó razón esta Contaduría en 19 del mismo, y como los Oficiales Graduados de Infantería Caballería y Dragones, solo obtan sus familias de los beneficios de Monte Pio Militar desde las clases de Capitan arriba aunque mueran en acción de guerra, no se le puede declarar pensión en el Monte Pio Militar, pues que el Reglamento de este piadoso establecimiento lo resiste de tal modo que el artículo 14 del Capítulo 8 se expresa en estos términos. «Las viudas no podran pretender se les aumente la pensión aun cuando los hijos sean muchos, por ser materia de rigurosa justicia en que no cabe favor, ni se hara jamás agravio”.

“ En efecto hasta ahora se ha cumplido religiosamente el tenor del Reglamento, pero también es cierto que quando algún Oficial de distinguido mérito, y servicios ha fallecido sin dejar a su mujer e hijos obcion de..., y especialmente siendo con acción de guerra, se le ha declarado siempre los fondos del Estado, bien que guardando proporsion con las graduaciones que obtenían al tiempo de su fallecimiento, y con consideración a la naturaleza de sus servicios: En esta virtud V. E. resolverá lo que tenga a Bien.”

“Tesorería de Buenos Ayres y Octubre 27 de 1814.”

(Firmados) : “*Roque González - José Joaquín de Araujo.*”

Marginal: “Buenos Ayres Nob. 4 de 1814. Siendo digna de la mayor consideración la viuda del benemerito Don Pedro Samuel Espiro, Subteniente Graduado de Infantería y Comandante de la Balandra Carmen, que fue despues de repetidos interesantes servicios, sacrífico por ultimo su vida con la mayor intrepidez en defenza de la Patria, declaro a esta la pensión de noventa y cuatro pesos anuales sobre la rama de Vacantes Mayores y... que se le abonara desde el día inmediato al de su fallecimiento de aquel. - Tome razón en el Tratado de Cuentas y Caja General.”⁸

(8) CARRANZA ÁNGEL JUSTINIANO: *Campañas navales de la República Argentina. Cuadros históricos.* T. II, pág. 230. El extracto del parte del capitán de navío don Joaquín Romarate, refiriéndose a la voladura, dice:

“ ... Luego que llegué, se rompió el fuego vivísimo por ambas partes á bala
“ y metralla, sufriendo los enemigos mucha averia en dos aparejos, y proba-
“ blemente muchísimas desgracias en sus tripulaciones por la proximidad en
“ que unos y otros buques se batían. Hubo varias veces, en que solo distaba
“ un tiro escaso de pistola, y los cañones de 18 de mi división jugaban con la
“ mayor ventaja y velocidad. Duró este fuego hasta cerca de las 3½ en
“ que la balandra enemigo llamada el Sapo por un cañonazo de á 18 bien
“ dirigido de este buque, voló y, desapareció en humo. Este accidente aterró
“ a los enemigos, de manera que se pusieron en fuga, navegando en popa rio
“ arriba, largando cada uno cuanta vela podían en la triste situación en que
“ se hallaban...”

A este parte, que fue publicado en la Gaceta de Montevideo, le fueron suprimidos dos párrafos, de un valor histórico de importancia, que me permito publicar. Dice: “...Otorgués me ha ofrecido el auxilio de pólvora que pueda, así como galleta y carne necesite para tomar las medidas con- venientes á la reunión de estas fuerzas con las que, considero, habrán sa- lido ya de esa.” El otro: “El Comandante Don Fernando Otorgués se me ha ofrecido para la conducción de este pliego que hé fiado á su celo con la esperanza que dentro de pocos dias será puesto en manos de V. S. Este general esta deseando la llegada de los comisionados de esa para la trans- sacion de las diferencias de la Campaña con esa plaza, y por mi parte debo decir á V. S. que hallo urgentísima su venida para finalizarlas cuanto an- tes, pues sus deseos son los mas ventajosos á la causa. Dios guarde á V. S. muchos años. Bergantín Belen, en el Arroyo de la China á 10 de Marzo de 1814. Jacinto Romarate. Señor D. Miguel de la Sierra, coman- dante del apostadero.”

Estos datos los dio el almirante Pavia, que escribió con los papeles del Ministerio de Marina, España, a la vista, en sus notas biográficas de Romarate, y sin que le asistiera su supresión u ocultación.



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.

Una opinión de marino contesta acerca del portaaviones

Por el Teniente de Fragata Carlos Enrique Zartmann

En la Revista Nacional de Aeronáutica, número de enero de 1957, se analizan aspectos de la guerra en general y de la guerra naval en particular en un artículo titulado: *El portaaviones, tema de actualidad*, cuyo autor es el señor comandante D. Carlos Alberto Rey.

Me permito disentir con las opiniones vertidas por el distinguido camarada, especialmente en las implicaciones que, para el caso particular de nuestro país, surgen de su argumentación de carácter general. A continuación trataré de analizarlas y rebatirlas, tanto en lo general como en lo particular.

Se trata, en primera instancia, de la definición del portaaviones con la cual se inicia la argumentación, y que coloca de entrada a la misma bajo una suposición errónea: el portaaviones no es “*un medio auxiliar* del que se valen *los aviones* cuando la infraestructura terrestre resulta insuficiente para posibilitar determinados fines operativos” (sic). El portaaviones es hoy *el buque capital* de una flota, equipado con el arma de mayor poder destructivo y alcance de una marina: *la aviación naval*. A este respecto, debo hacer resaltar que aprecio aquí una diferencia de criterio entre el concepto aeronáutico y el naval de la palabra avión: la aviación, en todas partes, estimo que considera al avión como el *medio* con el cual llevan sobre el enemigo *las armas* de que están dotados (bombas, cohetes, cañones, etc.), mientras que en las marinas, los *medios* son los buques, que según su propósito usan como *armas* aviones, cañones, torpedos, bombas de profundidad, proyectiles teleguiados o cualquier otro aparato de destrucción que la ciencia pueda inventar.

Que el portaaviones es el buque capital lo prueban los almanaques de las flotas de combate: los portaaviones dan hoy la pauta

del poderío de las más grandes marinas. El acorazado ha dejado de construirse y de éstos, que otrora eran el índice del poder naval, los veteranos de preguerra han desaparecido, salvo raras excepciones, y los mismos “modernísimos” buques construidos antes de 1945 están en su mayoría en “conserva”, arrumbados en algún fondeadero a la espera de decisión sobre su destino. Desde 1945 a la fecha, salvo algunos cruceros pesados en algunas marinas, sólo se han construido portaaviones como buques capitales, y precisamente en aquellos países que por su posición estratégica mundial disfrutaban de bases aéreas fijas o de “infraestructuras terrestres” en todo el mundo; los Estados Unidos y el Commonwealth Británico, países con los que el nuestro, salvando las distancias de los distintos planteos geopolíticos, tiene una cosa en común: la vital necesidad de mantener abiertas sus vías de comunicación marítimas en tiempo de guerra.

Se hace hincapié, además, en el “elevadísimo costo” de un portaaviones, el que, según se afirma, no compensa su gran vulnerabilidad. Veamos esto más detenidamente; primero, costo y utilidad, y luego vulnerabilidad desde nuestro punto de vista de país de recursos limitados. Un estudio de los buques de guerra de nuestra marina nos dice que en su inmensa mayoría son unidades anticuadas, casi todas de preguerra, e incapaces de enfrentarse exitosamente con unidades similares, de construcción reciente, de las marinas de primera línea. La reciente radiación del servicio de los acorazados “*Rivadavia*” y “*Moreno*” ha puesto sobre el tapete el hecho de que los mismos sirvieron más de cuarenta años al país adiestrando a dos generaciones de hombres de la armada.

En su época, todas las adquisiciones de buques fueron sensibles erogaciones, resistidas enconadamente por su gravitación en el presupuesto nacional, pero viendo el magnífico estado, en consideración a su edad, que ostentan nuestros buques y sus brillantes fojas de servicios, ¿no podemos afirmar que han amortizado con creces lo que costaron? ¿Es entonces tan elevado el costo de un portaaviones cuando se toma en consideración que servirá durante muchísimos años al país sin perder su condición de excelente material de adiestramiento?

Cuando se habla de costos, vale la pena comparar los de las fuerzas armadas entre sí, y conviene hacerlo mirando el ejemplo de un país como los Estados Unidos. Allá la fuerza aérea tiene un presupuesto mayor que el de las otras fuerzas, y entiendo que ello no significa que sea más importante que aquéllas, sino que marina y ejército realizan su tarea de defensa nacional en un pie de igual-

dad de responsabilidad pero con una mucho menor erogación debido a los distintos tipos de materiales que deben emplear y al tiempo que éstos les duran, sin contar el costo del adiestramiento humano, muy superior para un piloto que para un oficial de otra carrera.

Recordemos que un avión *B-52*, bombardero a reacción, cuesta cerca de los 10.000.000 de dólares, o sea que una escuadrilla de 30 de ellos equivale a un portaaviones "*Forrestal*", aproximadamente. Evidentemente, la devastación capaz de ser lanzada por esos aviones supera a la del "*Forrestal*", pero ¿durante cuánto tiempo?

Porque los portaaviones tipo "*Essex*" que doblegaron al Japón, pelearon luego en Corea y hoy, modernizados, siguen en la primera línea de batalla, mientras sus contemporáneos, los *B-29* que asolaron Tokio, fueron barridos del cielo de Corea por los *Mig* y el que pretendiera atacar territorio enemigo con ellos hoy, sería suicida. ¿Durante cuánto tiempo será el *B-52* un avión de primera línea? En 1948-49, durante la gran discusión en Estados Unidos entre la marina y la fuerza aérea acerca de la prioridad de construcción entre el *B-36* y el superportaaviones, triunfó la aviación; el *B-36* fue construido, y hoy ya pertenece a los aviones anticuados, pese a los millones que costó construirlo con seis motores a hélice y modernizarlo luego con cuatro motores más a chorro. En cambio, el superportaaviones, con ligeras modificaciones, está a flote hoy, se llama "*Forrestal*", "*Ranger*" o "*Saratoga*", y cada uno de ellos es una formidable arma de destrucción que lo seguirá siendo durante mucho tiempo.

De paso, cabe consignar la sarcástica acotación atribuida, según creo, al Alte. Radford, de que esa postergación de casi diez años en la construcción del "*Forrestal*" constituía el único caso conocido de un portaaviones hundido por la fuerza aérea.

Pero el hecho más importante de la cuestión radica en la utilidad que nos prestaría esa nave a nosotros: Una fuerza armada, para tener razón de ser, debe ser eficiente. Ahora bien, la eficiencia se expresa solo de dos modos: O teniendo los elementos y la preparación para entrar en combate sin más trámite, situación en que se encuentran algunos países, como EE. UU. o Rusia por ej., o teniendo como mínimo un elevado nivel de preparación técnico-profesional en su personal, que le permita adaptarse y usar de inmediato el material que el país se procuraría en un evento de guerra, y que sus finanzas hoy no le permiten adquirir,

que es la situación de la mayoría de las naciones, entre ellas la nuestra.

Es precisamente en un aspecto de ese adiestramiento en donde la falta de un portaaviones condena a nuestra marina a una falla grande y permanente en su preparación, por la gran versatilidad del buque en cuestión y su probada eficacia para un sinnúmero de tareas.

Dentro de la misión principal de las fuerzas navales de asegurar el dominio del mar o de un área marítima permanentemente, o por el tiempo que interese a las operaciones, la tarea del portaaviones no concluye con la destrucción de las fuerzas de superficie enemigas, sino que se extiende, por ejemplo, a anular la acción de la aviación enemiga con base en tierra para dar cobertura a una operación anfibia; integrar grupos de caza y ataque antisubmarinos y participar directamente en las operaciones de desembarco efectuando el asalto vertical a una costa mediante helicópteros de infantería de marina.

En estas tareas el portaaviones ha superado en mucho la fase de "buque auxiliar" que se le pretende asignar, para jugar un papel principalísimo en las operaciones, tal como lo hizo el grupo de portaaviones del Alte. Halsey en el Pacífico antes de la campaña de Leyte, al desafiar, atacar y aniquilar a la aviación japonesa *basada en tierra* de las Filipinas y Formosa, hecho que repitió luego en Okinawa y finalmente en el propio territorio metropolitano japonés, probando ser capaz de mantenerse operando en el mar, enfrentando una costa hostil, durante meses, *sin bases de apoyo cercanas*, sin ser destruida por el poder aéreo de un enemigo que disfrutaba de todas las ventajas aparentes de tener sus aeródromos insumergibles, que además se movía por las líneas interiores y defendía su sagrado suelo patrio con denodado valor y fanatismo.

Luego en Corea y ahora, recientemente, en Egipto, han vuelto los portaaviones a probar que son capaces de operar con suma eficacia y sin pérdidas frente a un litoral enemigo, y en el último caso citado, los jefes navales aliados atestiguaron que para operaciones de desembarco el equipo de helicópteros de portaaviones había probado ser insustituible.

Pero veamos un poco qué tareas cumpliría un portaaviones argentino: Esto está relacionado con la tarea general de la marina, que estimamos primordialmente en mantener abiertas nuestras comunicaciones marítimas, sobre todo la vital ruta del pe-

tróleo, sin el cual no rodaría un tanque ni volaría un avión, aparte de no moverse ningún buque.

El peor peligro para las comunicaciones marítimas lo representa el submarino, declarado ya enemigo número uno por las grandes naciones con muchos más medios de defensa que nosotros.

El submarino alemán que bajo el peor bombardeo aéreo aliado a sus bases operó tranquilamente hasta el final, sucumbió sólo a un enemigo temible: el grupo de caza y ataque antisubmarino integrado por un portaaviones pequeño con una veintena de aviones (y hoy también helicópteros), media docena de destructores y un grupo de aviones patrulleros de largo alcance. Equipos de esta índole dieron cuenta de los submarinos en 1943-44, y este tipo de fuerza es aún ahora el arma más terrible contra ellos, dotada tal vez con mejores elementos, pero bajo los mismos principios. Y un equipo así es lo que nos falta a nosotros.

En cuanto al tema de la vulnerabilidad, es mucho lo que se exagera siempre sobre la debilidad del portaaviones, y poco lo que se conoce en general sobre sus posibilidades.

En primer lugar, para atacar a un portaaviones hay que encontrarlo, cosa no tan fácil cuando se piensa que cada 24 horas éste puede variar su posición en aproximadamente 720 millas náuticas (1.300 Km.) en cualquier dirección. Una vez hallado hay que llegar hasta él, tarea más difícil aún, si consideramos el cerco de cruceros y destructores erizados de cañones que lo rodean, y el "techo" de cazas que lo protege. La experiencia de la guerra es muy poco alentadora al respecto, sobre todo en lo que a aviación basada en tierra se refiere. El poder de fuego antiaéreo que en el espacio de unos 8 a 10 km. alrededor de un núcleo puede concentrar una fuerza naval no es fácil de igualar en otra parte, y ha sido descrito por quienes lo han podido ver como uno de los espectáculos más impresionantes que se ven en una guerra. Y no es sólo el número de bocas de fuego de alta velocidad, sino su precisión y volumen de fuego, acrecentadas por espoletas de proximidad y elementos de control de tiro sumamente desarrollados, para no hablar más que de los medios de lucha "clásicos", pues sobre armas atómicas y proyectiles dirigidos sabemos aún demasiado poco para apreciar los efectos de su aplicación por las flotas. Citemos como ejemplo la Batalla del Mar de Filipinas, el 19 de junio de 1944, donde la flota de portaaviones del Alte. Spruance detectó 545 aviones, de los que derribó 402, perdiendo sólo 17 aviones propios y no perdiendo ningún barco.

Es cierto que sobre el portaaviones pende la espada de Da-

mocles de su enorme carga de combustible, aeronafra y munición, en este caso mayor y por lo tanto más vulnerable que en otro buque cualquiera al cual, sin embargo, no se le hace objeción alguna, pero el ingenio del hombre ha provisto a estos aeródromos flotantes de compartimentajes estancos, sistemas de inundación, de achique, de incendio y de control de averías tan eficientes, que han permitido durante la guerra a portaaviones con averías leves seguir operando y a aquellos que las sufrieron graves salvar la flotabilidad del buque y llevarlo de vuelta a puerto a reparaciones. Un ejemplo es la carrera del “*Yorktown*” que, averiado por bombas aéreas de portaaviones japoneses en el Mar del Coral, el 8 de mayo de 1942 (luego de hundir al portaaviones japonés “*Shoho*” el día anterior), volvió por sus propios medios a Pearl Harbour, fue reparado en tiempo récord y llegó a punto para luchar en Midway, miles de millas distante, el 4 de junio, donde sus aviones contribuyeron a exterminar cuatro portaaviones japoneses a quienes la aviación del ejército, basada en Midway, no había hecho nada. Alcanzado a su vez nuevamente por las bombas japonesas, se lo creyó perdido y fue abandonado, pero el buque probó ser mejor de lo que su dotación esperaba, pues flotó perfectamente, para ser hundido por un submarino tres días después, cuando navegaba a la deriva. Otro de los vencedores de Midway, el “*Enterprise*”, había sufrido también averías en el Mar del Coral.

No es verdad, tampoco, que la más leve avería en su cubierta de vuelo o una pequeña escora le impidan operar, pues los boquetes que no afecten partes vitales se pueden obturar sin mayores inconvenientes, y las escoras se pueden corregir, pues para ello está dotado de medios convenientes. En cuanto a su limitación de operar sólo con buen tiempo, recordemos que el “*Ark Royal*” lanzó sus antediluvianos biplanos *Swordfish* en medio de un temporal a torpedear al “*Bismarck*”, temporal que ató al suelo a la cobertura aérea de la “*Luftwaffe*”. El viento tampoco es inconveniente, pues es siempre favorable cuando el buque le pone la proa, lo que equivale a tener un aeródromo en tierra de pista orientable. Si se objeta que las catapultas pueden averiarse, recordemos que los aviones a hélice decolan sin ellas, que para los de reacción hay de dos a cuatro catapultas disponibles, y que si de buscar posibles averías se trata podemos encontrar también muchas que pueden paralizar una base en tierra, empezando por el descarrilamiento del tren que lleva la nafta. Es también algo aventurado acusar de poco rendimiento a los aviones de portaaviones. Los de la guerra pasada eran versiones de aparatos terrestres similares y eliminaron a la fuerza aérea del Japón y

escortaron convoyes a Malta y Murmansk en lucha en pie de igualdad con sus opositores. En la época actual, cuando leemos que un "Forrestal" pone 80 aviones *Cutlass* en el aire, en diez minutos, pensamos que su rendimiento no lo superan muchas bases aéreas de que se tenga noticia.

Otro argumento es que no se habla de "balance de poder", es decir, de que no porque otros lo tengan lo debemos tener nosotros, porque un adecuado poder aéreo anula la ventaja que da el portaaviones. Afortunadamente no nos ha tocado aún experimentar en carne propia lo que es la práctica de esta teoría, pero las catastróficas derrotas de la marina italiana pueden dar fe de lo que significa confiar a una fuerza aérea lo que el enemigo confía a los portaaviones. La falta de apoyo aéreo oportuno, la descoordinación entre los ministerios, aparecen como sombras sobre cada desastre de los italianos en el Mediterráneo. Y esto tiene en cierto modo su justificación: una fuerza aérea tiende naturalmente a ejercitarse en el bombardeo estratégico, tan caro a los oídos de un aviador desde las teorías de Douhet y los libros de De Seversky y otros; en segundo lugar, los preocupa la defensa del propio territorio contra la acción similar del enemigo, y luego todavía están saturados de pedidos de apoyo táctico cercano para el ejército, ¿cómo entonces no van a descuidar, no por desidia sino por falta material de tiempo y medios, los pedidos de apoyo de una flota que navega perdida en la inmensidad del mar? Los alemanes hicieron otro tanto, y Goering, celoso de sus colegas de la marina, impidió que éstos tuvieran aviación naval poniendo además todas las trabas posibles a los portaaviones "*Peter Strasser*" y "*Graf Zeppelin*", que por eso no se terminaron nunca. Esos buques hubieran salvado al "*Bismarck*" luego, cuando los aviones del "*Ark Royal*" y del "*Victorious*" lo averiaban e inmovilizaban entregándolo a la destrucción final.

Cuando se considera la adquisición de un elemento bélico, la alta conducción de un país se aboca al estudio de su necesidad de acuerdo con la hipótesis de guerra aceptada.

Sin pretender discutir el problema del alto planeo estratégico del país, en lo cual me declaro lego, aprecio que existen hoy dos posibilidades de guerra: la continental y la intercontinental.

La primera supone enfrentarnos con uno o varios vecinos americanos, hipótesis de probabilidades muy remotas, a mi entender, dado el estado actual de nuestras relaciones y el planteo de la política mundial en la que las rencillas locales se resuelven en general a través de los organismos internacionales (U. N.,

O. E. A.) y quedan sólo en pie los posibles choques entre bloques continentales completos. Pero aceptémosla como posible y veamos que, por ser nuestros vecinos más importantes potencias navales, que cuentan incluso con portaaviones, una práctica prudente sería la de mantener paridad de armamentos con ellos, paridad que por otra parte ha sido axiomática desde hace muchísimos años. No abogo por una carrera armamentista, que por otra parte casi ningún país podría hoy financiar en Sud América, pero sí por un mantenimiento del "*statu quo*" que ha existido tanto tiempo.

La segunda posibilidad, la guerra intercontinental, no tiene en cambio nada de remota y es una posibilidad absolutamente real, y en ella nos tocaría una tarea secundaria en medio del bloque de grandes naciones de Occidente. Pero esta tarea secundaria será precisamente mantener abierto el tráfico marítimo frente a nuestras costas, y, en colaboración con nuestros vecinos y aliados, frente a las costas americanas del Atlántico Sur contra un poder naval que es el segundo del mundo y que se ha especializado en el arma submarina al máximo, poseyendo hoy una flota de temible poder ofensivo. Si Alemania inició la guerra con 37 submarinos y estuvo a punto de cortar el tráfico en el Atlántico, si solo seis de ellos operando permanentemente frente a los EE. UU. en 1942 pudieron desorganizar totalmente el tráfico costero norteamericano durante meses, hundiendo buques en tiempo récord, ¿qué les sucedería a nuestra flota petrolera y mercante y a la de nuestros vecinos, si de los 400 submarinos ultramodernos que pueden entrar en guerra hoy nos vienen a visitar sólo seis? La respuesta, sobre todo si nuestro equipo de portaaviones-buques antisubmarinos no estuviera listo, sería el desastre. Pero si el portaaviones está, y el de nuestros más próximos aliados también, y el Atlántico Sur se barre en un trabajo coordinado, podemos esperar probabilidades de éxito aun frente a buques modernos.

Se aduce que países como Rusia, España, Suecia e Italia no poseen portaaviones, a lo que podemos oponer que, aparte de los EE. UU. e Inglaterra, sí los poseen Canadá, Australia, Holanda, Francia, Brasil y la India. De los citados primero, Rusia no posee portaaviones porque de nada le servirían en el Báltico, el Mar Negro, el Mar del Japón o el Ártico, cerrados por hielos o costas hostiles, por lo que debe basar su desafío al poder naval occidental en el submarino. Suecia se halla en el mismo caso de estar sobre un mar interior; España atraviesa por penurias económicas que no le permiten pensar en muchos armamentos de ninguna clase,

e Italia está limitada por su tratado de paz a restricciones sobre sus buques capitales.

Lo antedicho equivale a afirmar que de los países con anchas costas abiertas al mar libre, hoy no tienen portaaviones aquellos que no los han podido comprar o arrendar. Como noticia de último momento debemos señalar que en el reciente Libro Blanco, en que Inglaterra expone su plan de reducción de armamentos para 1960, se *elimina* la aviación de bombardeo estratégico en beneficio de los proyectiles teleguiados y se reduce la marina a... ¡fuerzas rápidas de portaaviones!.. .

Hace muchos años, cuando la aviación no había probado su poderío, sus detractores la negaban categóricamente, incluso en su derecho a existir. Los visionarios de la aviación debieron entonces responder y, teorizando, negaron para el futuro toda razón de ser a las otras fuerzas armadas, pues la aviación lo iba a resolver todo sola. El tiempo ha transcurrido, la aviación aún no ha probado que puede resolverlo todo sola, pero si bien hoy ningún general o almirante negaría la razón de ser del poder aéreo, éste sigue insistiendo en ser la panacea para la guerra: rápido, barato, seguro, pese a que Alemania no fue quebrada por el bombardeo estratégico sino por los soldados que peleando duramente la ocuparon, y que Japón no fue derrotado por los *B-29* y la bomba de Hiroshima, sino que ya era nación vencida desde que el bloqueo le cortó los víveres y materias primas de la Indonesia.

En el último párrafo del artículo comentado se vuelve sobre la misma tesis, abogando por un poder aéreo adecuado que permita anular al portaaviones. Séame permitido reproducir una frase que recuerdo, si no textualmente, por lo menos en su significado, de un distinguido soldado de los EE. UU. En ocasión de plantearse la citada discusión acerca de la construcción de portaaviones o de bombarderos, el general Omar Bradley hizo notar que en todas las guerras anteriores y la futura el único vencedor había sido y seguiría siendo el sucio, sudoroso y ensangrentado soldado de infantería y que nadie debía engañarse creyendo en la promesa de una guerra barata y fácil a base de bombas atómicas: mientras ese soldado no estuviera parado en suelo enemigo no habría victoria final.

Es por eso que estimo que los esfuerzos de cualquier fuerza armada deben constituir un medio para facilitar la tarea de ese soldado y no un fin en sí que quiera resolver por sí solo la guerra, y es por eso que entiendo que la marina debe disponer de los elementos para asegurar que ese soldado, argentino o aliado, llegará

a destino y se mantendrán abiertos los canales logísticos destinados a proveerlo de los medios adecuados para luchar, vencer y permanecer en el país que ose desatar los horrores de una guerra.

* * *

A título informativo, damos a continuación la cantidad de portaaviones que tuvieron Inglaterra, Estados Unidos de Norte América y Japón, en la última Gran Guerra, indicando las pérdidas sufridas y las causas de las mismas.

INGLATERRA

| | <i>Port flota</i> | <i>Port escolta</i> |
|-----------------------------|-------------------|---------------------------|
| Comenzó la guerra con | 6 | - |
| Puso en servicio | 18 | 37 (+ 3 "ferry carriers") |
| Perdió | 5 | 5 |
| TOTALES: | Construidos: 24 | Construidos: 40 |
| | Perdidos: 5 | Perdidos: 5 |

Causas de las pérdidas:

"*Courageous*", port. flota: Sept. 17/1939-Al W. de las Hébridas, submarino.

"*Glorions*", port. flota: Junio 9/1940 - Noruega, artillería naval.

"*Ark Royal*", port. flota: Nov. 13/1941 - Mediterráneo Occ., submarino.

"*Audacity*", port. escolta: Dic. 21/1941 - Convoy Gibraltar - Inglaterra, submarino.

"Hermes", port. flota: Abril 9/1942 - Ceylan, aviones de portaaviones japoneses.

"*Eagle*", port. flota: Agosto 11/1942 - Mediterráneo, submarino.

"*Avenger*", port. escolta: Noviembre 15/1942 - Gibraltar, submarino.

"*Dasher*", port. escolta: Marzo 27/1943 - Firth of Clyde, explosión interna.

"*Nabob*", port. escolta: Agosto 22/1944 - Cabo Norte, submarino.

"*Thane*", port. escolta Enero 15/1945 - Firth of Clyde, submarino.

NOTA: El "*Ark Royal*", alcanzado por un solo torpedo, se fue a pique 24 horas después por inundación progresiva, evidenciando falta de adiestramiento de su personal en control de averías. Se hundió 25 millas antes de llegar a Gibraltar, estando a remoque, y su pérdida dio lugar a una investigación que probó que el buque debía haberse salvado sin grandes dificultades.

Las pérdidas de portaaviones escolta, uno por año, a manos de los submarinos, es un precio parcial relativamente bajo para la victoria final, que le costó 781 submarinos perdidos a Alemania solamente.

Llama la atención el hecho de que, pese a operar en presencia de bases aéreas terrestres tan poderosas como las de Sicilia, Creta o el Norte de Noruega, ni la Luftwaffe ni la Regia Aeronáutica pudieran hundir un solo portaaviones aliado. Es también destacable que los ingleses perdieran sus portaaviones de flota de

preguerra, casi todos lentos, anticuados y producto de transformación de cascos destinados a otros tipos de buque, pero ninguna de sus construcciones específicas para portaaviones, salvo el “*Ark Royal*” y el “*Hermes*”

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

| | <i>Port. flota</i> | <i>Port. escolta</i> |
|-----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Comenzó la guerra con | 7 | 1 |
| Puso en servicio | 27 | 110 |
| Perdió | 5 | 6 |
| TOTALES | 34 de flota | 111 de escolta, construidos |
| | Perdidos en total | 11 |

Causas de las pérdidas:

- “*Lexington*”, port. flota: Mayo 8/1942 - Batalla del Mar del Coral, por aviones de portaaviones.
- “*Yorktown*”, port. flota: Junio 7/1942 - Batalla de Midway, aviones de portaaviones y submarinos japoneses.
- “*Wasp*”, port. flota: Septiembre 15/1942 - Batalla de las Islas Salomón, submarino japonés.
- “*Homet*”, port. flota: Octubre 26/1942 - Batalla de Santa Cruz, aviones de portaaviones.
- “*Liscome Bay*”, port. escolta: Noviembre 24/1943 - Desembarco en Tarawa y Makin, submarino japonés.
- “*Block Island*”, port. escolta: Mayo 29/1944 - Al WSW de Madeira, submarino alemán.
- “*Princeton*”, port. flota: Octubre 24/1944 - Batalla de Leyte, aviones con base en tierra.
- “*Gambier Bay*”, port. escolta: Octubre 25/1944 - Batalla de Leyte, fuego de artillería naval.
- “*Saint Lo*”, port. escolta: Octubre 25/1944 - Batalla de Leyte, aviones con base en tierra.
- “*Ommaney Bay*”, port. escolta: Enero 4/1945 - Desembarco en Lingayen, aviones con base en tierra.
- “*Bismarck Sea*”, port. escolta: Febrero 21/1945 - Isla de Iwo Jima, aviación con base en tierra.

Cabe acotar el hecho de que, a partir del hundimiento del “*Hornet*”, en octubre de 1942, las fuerzas de portaaviones veloces operaron sin pérdidas hasta octubre de 1944, en que fue hundido el “*Princeton*”, el primer y único portaaviones de flota hundido por aviones con base en tierra, al costo de 110 aviones derribados. Los portaaviones de escolta son mercantes transformados, demasiado lentos y mal equipados para la flota de batalla, y los que se perdieron, lo fueron en operaciones de desembarco de resultado victorioso en las que sus gemelos derrotaron a las defensas aéreas locales.

Otro hecho singular es que todos los portaaviones de flota perdidos por los EE. UU., fueron hundidos después de la acción, el “Yorktown” por un submarino japonés y los otros por los mismos norteamericanos cuando, abandonados, flotaban al garete con peligro de ser capturados o entorpeciendo las acciones, lo que prueba la gran resistencia de esos cascos al hundimiento.

JAPÓN

La lista alfabética de los portaaviones japoneses y sus destinos, es esta: - -

Portaaviones de flota:

“Akagi”: Batalla de Midway, junio 4/1942, aviones de portaaviones.

“Chitose” } Batalla de Leyte, octubre 25/1944, aviones de portaaviones.
“Chiyoda” }

“Hiryu”: Batalla de Midway, junio 5/1942, aviones de portaaviones.

“Hitaka” (ex “Hiyo”): Mar de Filipinas, junio 20/1944, aviones de portaaviones.

“Kaga”: Batalla de Midway”, junio 4/1944, aviones de portaaviones.

“Ryujo”: Islas Salomón, agosto 24/1942, aviones de portaaviones.

“Shinano”: Al S. de la Isla de Honshu, noviembre 29/1944, submarino.

“Shoho”: Batalla del Mar del Coral, mayo 7/1942, aviones de portaaviones.

“Shokaku”: Isla de Yap, junio 19/1944, submarino.

“Soryu”: Batalla de Midway, junio 4/1944, aviones de portaaviones.

“Taiho”: Isla de Yap, junio 19/1944, submarino.

“Unryu”: Mar de la China, diciembre 19/1944, submarino.

“Zuiko” } Batalla de Leyte, octubre 25/1944, aviones de portaaviones.
“Zuikaku” }

Portaaviones escolta:

“Chuyo”: Al SE de Honshu, diciembre 4/1943, submarino.

“Kaiyo”: Bahía Beppu (Japón), julio 24/1945, aviones de portaaviones.

“Jiuyo”: Mar Amarillo, noviembre 17/1944, submarino.

“Otaka”: Al NW de Luzón, agosto 18/1944, submarino.

“Unyo”: Mar de la China, septiembre 16/ 1944, submarino.

En ataques *contra el territorio metropolitano japonés*, los portaaviones americanos registraron impactos y averías en los portaaviones:

“Amagi”: Base naval de Kure, julio 24 y 25/1945.

“Hayataka” (ex “Junyo”) S Nagasaki, diciembre 9/1944.

“Katsuragi”: Base naval de Kure, julio 24 al 28/1945.

“Ryuho”: Base naval de Kure, marzo 19/1945.

Además, sobrevivieron la guerra, estando fuera de servicio al capitular el Japón:

“Hosho” y “Kasagi”.

BALANCE FINAL

Portaaviones hundidos de todos los países:

| | | |
|------------------------------|--------------------|-----------|
| | De flota..... | 25 |
| | Escolta | 16 |
| | TOTAL | 41 |
| Por aviación naval | 15 | |
| Por submarinos | 19 | |
| Por artillería naval | 2 | |
| Por aviación de tierra | 4 | |
| Por otras causas | 1 | |

La estadística es desoladora para la aviación basada en tierra, que participa sólo con menos del 10 % de los hundimientos totales (6,6 % de portaaviones de flota).

Lo que confirma que los peores enemigos del portaaviones son los submarinos y la aviación naval de portaaviones.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

CLTE. SAMUEL E. MORISON (U. S. N.): *"History of U. S. Naval Operations in World War II"*, vols. I a X inclusive.

CAP. DE NAVÍO (RN.) S. W. ROSKILL: *"War at Sea"*, 1939-1945, vol. I.

ALTE. ERNEST J. KING (U. S. N.): *Informes de guerra*.

Enciclopedia Británica.

Artículos y noticias periodísticas, entre ellas: CAP. DE CORB. DELFÍN ROJO, en "Qué", N° 118, del 19/2/57, pág. 30.

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

“Rebellion”

Por el Capitán de Corbeta Auditor Julio Brandán Aráoz

Nota: El estudio que se leerá, fue hecho y entregado por el autor en circunstancias que el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas juzgaba al personal de la Marina de Guerra comprometido en los sucesos del 16 de junio de 1955.

Con posterioridad al triunfo de la Revolución del 16 de septiembre del mismo año, se dictó el Decreto-Ley N° 8313, de fecha 30 de diciembre de 1955 (B. N. P., N° 230/56), que ratifica criterios sustentados en el presente, y cuyo texto íntegro puede leerse al pie del presente.

El libro II, Título II del Código de Justicia Militar, trata lo referente a los “Delitos contra los poderes públicos y el orden constitucional”, y en su Capítulo I alude en especial, como dice el encabezamiento, a la “Rebelión”.

Es recién al redactarse el artículo 642 que aparece la palabra “militar” a continuación de la voz “rebelión”, agregado hecho por el autor del Código para referirse al caso de que dicho delito sea cometido por personal militar, siguiendo así el criterio que también impera al tratar la “defraudación militar”, por ejemplo, (arts. 843 y siguientes).

En estos y otros supuestos, el aditamento de “militar” no significa en mi opinión transformar un delito común en un delito militar, como erróneamente podría sostenerse.

Sencillamente lo que el legislador ha querido, y no podría ser de otra manera, es imponer al mismo hecho incriminado, una pena distinta cuando lo comete un militar que cuando lo comete un civil.

De allí que el art. 870 del Código castrense, establece como norma general que los delitos por violación de la ley penal común o de una ley especial, en los casos sometidos a la jurisdicción militar, serán reprimidos con arreglo a las disposiciones del Código Penal o de la ley especial violada, salvo las modificaciones establecidas en el capítulo siguiente.

Además, el citado artículo dispone a continuación, siguiendo así la doctrina que analizamos, que cuando un mismo delito estuviere previsto, a la vez por este Código y por el Código Penal o por las leyes especiales de la Nación, y fuere sancionado con distintas penas, los tribunales militares aplicarán las disposiciones legales que impongan la pena mayor o más grave.

La figura jurídico-penal de la Rebelión, está prevista en el Código Penal (art. 226) y al propio tiempo en el Código castrense (art. 642), y es de destacar que, en ambos, se halla encuadrada bajo el título de “Delitos contra los poderes públicos y el orden constitucional”.

Es decir, se trata de un delito que puede ser cometido tanto por militares como por civiles.

Ahora bien, el art. 108 del Código de Justicia Militar, al referirse a la jurisdicción y competencia de los tribunales militares, comprende en su inciso 1º a los delitos y faltas ESENCIALMENTE MILITARES, considerándose como de este carácter todas las infracciones que, por afectar la existencia de la institución militar, TAN SÓLO LAS LEYES MILITARES PREVEN Y SANCIONAN.

Queda con ello definido, no sólo lo que es un delito o falta “esencialmente militar”, sino y muy especialmente aclarado, que la rebelión no puede ser nunca considerada como infracción de esa naturaleza, sino que es un delito común, factible de ser cometido por civiles o por militares, con la salvedad respecto a estos últimos, que son juzgados por los tribunales militares.

Llegamos así a la primera cuestión: si ese delito es un delito de orden común, entendido esto en contraposición a delito de orden militar, ¿qué clase de delito es?

De la propia redacción del Código Penal y del de Justicia Militar, se desprende que se trata de un delito de orden político, ya que no otra cosa son todos los delitos contra los poderes públicos y el orden constitucional.

Alterar el orden constitucional, impedir o dificultar el ejercicio del gobierno en cualquiera de sus poderes, constituyen evidentemente infracciones que reconocen una causa política, ya que el gobierno, entendido como el ejercicio del poder público por parte de los organismos estatales, con la división de poderes que la Constitución Nacional consagra, es precisamente la esencia misma de lo político.

No podría sostenerse con éxito que cuando la rebelión la co-

meten civiles es un delito político y cuando la cometen militares no, pues aparte de que la naturaleza jurídica del hecho es la misma, los fueros personales han sido abolidos en nuestro país, subsistiendo sólo los fueros reales, entre ellos el militar en lo que toca al juzgamiento por sus propios tribunales de las infracciones previstas en sus propios códigos, reglamentos, etc.

Abona aún más este criterio, la circunstancia de que la conspiración y la proposición para la rebelión, que se hallan legisladas en el Código de Justicia Militar (art. 647) comprenda también a los civiles, y que como tal se expresa en la última parte del artículo citado, “si los autores fueren civiles, se les impondrá prisión de seis meses a dos años”, esto es, menor pena que a los militares.

Y bien, establecido como queda que la rebelión, tal como está prevista en el Código castrense, no es una infracción esencialmente militar; sentado como opino, que se trata de un delito de carácter político, o más precisamente, que el que lo ejecuta obra por causas exclusivamente políticas; aclarado como está que pueden incurrir en rebelión tanto los civiles como los militares, no es dudoso concluir entonces que rijan para unos y otros los mismos principios constitucionales, los mismos derechos y garantías que consagra la Carta Magna.

Con la salvedad de que, según el caso, la pena que corresponde al militar que se rebela es más severa, y además, que debe ser juzgado por los tribunales militares, la situación es la misma desde el punto de vista constitucional para ambos.

El civil rebelde, incurre en el delito contemplado en el artículo 226 del Código Penal y es juzgado por los tribunales comunes, que en su caso le aplicarán la pena establecida por el artículo citado.

El militar, incurre en el mismo delito, pero ya sea por razón del lugar, o por cualquiera de los otros motivos expuestos en los artículos 108 y siguientes del Código de Justicia Militar, es juzgado por los Tribunales Militares, con sujeción al Código castrense, que prevé EL MISMO DELITO, cuando es cometido por militares en ciertas circunstancias, pero al solo efecto de la jurisdicción y de la pena.

Se dirá por qué, si ello es así, no se planteó problema alguno de competencia en el caso de autos.

Simplemente porque, pese a no tratarse de un delito esencialmente militar, rige en el “sub-judice” el art. 108, inciso 2°, del Código de Justicia Militar, que remite el hecho a la justicia castrense.

Ratifican estas conclusiones, entre otras, ciertas medidas resueltas por el mismo H. Consejo Supremo en la causa a estudio, como por ejemplo, el haberse declarado incompetente para considerar la situación del personal civil, que fue puesto por el Tribunal a disposición del Ministerio respectivo, para su eventual sometimiento a los jueces nacionales.

Se ha aplicado en el caso, estimo, la disposición contenida en el artículo 116 del Código castrense, que textualmente dice: “Si un DELITO COMÚN ha sido cometido, a la vez, por militares y por particulares, serán todos justiciables ante los tribunales ordinarios, a menos que el hecho hubiere sido cometido en actos del servicio o en lugar sujeto exclusivamente a las autoridades militares, en cuyo caso y con las excepciones de esta ley, los militares serán juzgados por los tribunales militares y los particulares por los ordinarios.”

La Constitución Nacional, en su artículo 29, establece entre otros, algunos principios fundamentales que creo necesario mencionar, a saber: La creación del fuero militar y de la justicia militar, con el alcance de fuero real y de justicia autónoma y no administrativa, como antes de la reforma de 1949, principio que enuncia así: “Los militares y las personas que les están asimiladas estarán sometidos a la jurisdicción militar en los casos que establezca la ley. El mismo fuero será aplicable a las personas que incurran en delitos penados por el Código de Justicia Militar y sometidos por la propia ley a los tribunales castrenses.”

Otro, el principio de que, “en caso de duda, deberá estarse siempre a lo más favorable al procesado”, y finalmente, repitiendo textualmente la Constitución de 1853, que “quedan abolidas para siempre la pena de muerte por causas políticas, toda especie de tormento y los azotes”.

Por su parte, el artículo 22 de la Carta Magna, impone categóricamente la supremacía de la Constitución, de las leyes de la Nación QUE EN SU CONSECUENCIA se dicten por el Congreso, y los tratados con las potencias extranjeras, aclarando luego, en el art. 35, que “los derechos y garantías reconocidos por esta Constitución, no podrán ser alterados por las leyes que reglamenten su ejercicio...”, agregando en el art. 36, que las declaraciones, derechos y garantías, “no serán entendidos como negación de otros derechos y garantías no enumerados, pero que nacen del principio de la soberanía del pueblo y de la forma republicana de gobierno”.

A la luz de tales principios, amplios y generosos, no cabe en mi entender ninguna duda de que la pena de muerte con que el

art. 643, inc. 1º, del C. J. M., reprime a los promotores, cabecillas, etc., de rebelión, es inconstitucional.

Paso ahora a fundamentar tal afirmación.

En el caso del Coronel Don Mariano Espina, el Consejo de Guerra de Oficiales Generales que lo juzgó en juicio verbal dentro de las 24 horas, lo condenó a la pena de muerte por el delito de rebelión militar, habiéndosele conmutado la pena por la de 20 años de presidio, con pérdida de su grado.

La Suprema Corte, en fallo del 30 de diciembre de 1893 (Fallos, Tomo IV., página 584 y siguientes), tuvo oportunidad de referirse al problema que nos ocupa.

Como el caso es similar en cierto sentido al actual, y como por otra parte es la única oportunidad en que concretamente se trató el tema, debemos tener por doctrina del más alto tribunal la expuesta entonces.

Dijo la Suprema Corte: “Las leyes militares son leyes de excepción, en cuanto reglan el estado militar, el estado de guerra y las relaciones de los individuos entre sí que forman parte del ejército y de la armada de la Nación, como también de sus superiores jerárquicos.”

Pero esta legislación deriva su fuerza y su vigencia de la ley fundamental que es la Constitución; ley suprema, a cuyos principios deben ajustarse todas las leyes que sancione el Congreso (artículo treinta y uno, Constitución Nacional), la cual autoriza la existencia de los ejércitos de línea de mar y tierra, facultándole para fijar su fuerza en tiempo de paz y de guerra y formar reglamentos y ordenanzas para su gobierno (artículo sesenta y siete, inciso veintitrés).

Los principios, derechos y garantías que la Constitución Nacional consagra, no pueden tener otras limitaciones ni otra inteligencia que las establecidas en ella misma, y sus disposiciones tanto amparan como obligan a todos los habitantes del país, cuando declara sus derechos y cuando fija sus obligaciones (artículos catorce, diez y siete, diez y ocho y veintiuno de la Constitución Nacional).

No puede ser dudoso, por consiguiente, que ninguna ley del Congreso podrá tener validez constitucional, si ella fuese sancionada en contravención de la ley fundamental; lo cual implica la derogación absoluta de toda legislación anterior que le fuese contraria, así en el orden civil como en el militar.

No es controvertible, pues, que la legislación militar sólo

puede estar vigente en cuanto no se oponga a la Constitución, y que todo individuo sometido a dicha legislación goza de los derechos fundamentales reconocidos a todos los habitantes de la Nación, de los cuales no pueden ser privados. Sería de todo punto inconciliable, por ejemplo, con los preceptos explícitos de la Constitución, el que un militar pudiese ser privado del derecho de defensa en juicio, o de su propiedad, por medio de la confiscación, o sometido al tormento, o condenado a mutilación o a la pena de azotes o a la de muerte por causas políticas; penas que la Constitución ha abolido para siempre en la República Argentina (artículo diez y ocho citado).

En comprobación de esta verdad y de que así se ha entendido por el Poder Legislativo y por el Poder Ejecutivo, bastará citar la ley del veintisiete de agosto de mil ochocientos sesenta y cuatro, que abolió la aplicación de la pena de azotes en el ejército, como opuesta a la letra de la Constitución; quedando establecido definitivamente que la declaración de derechos de nuestra ley fundamental comprende igualmente a la clase militar que a la civil.

Con referencia a la pena de muerte por causas políticas cuya abolición ha sido consagrada PARA SIEMPRE entre nosotros, no podría sostenerse que el beneficio de dicha disposición no alcanza a los militares.

En materia de definición del delito político y en cuanto a fijar el concepto, cabe destacar que las opiniones de los tratadistas no son coincidentes, y que en cuanto a la legislación, ningún principio ha sido establecido con el carácter de norma al respecto.

Sin embargo, la dilucidación de si un delito es político o no, tiene una importancia excepcional.

Es así que, como se ha expresado por el señor Auditor General de las Fuerzas Armadas en dictamen N° 1226 "C"/53 (ref. caso Beláustegui, Coelho y otros, fugados de la Isla Martín García), no corresponde la extradición para esta clase de delitos, conforme al Tratado de Montevideo y a una constante jurisprudencia nacional; tampoco se toman en consideración los delitos políticos a los efectos de la reincidencia, por expresa disposición del artículo 50, última parte, del Código Penal, etc.

Al decir de Soler (Derecho Penal Argentino, Tomo I, página 288 y siguientes), para la calificación de un hecho como delito político se suelen enunciar dos criterios, el uno subjetivo y el otro objetivo. Para el primero, el carácter político de un hecho deriva fundamentalmente del móvil que ha guiado al sujeto. El segundo se basa en la naturaleza del bien jurídico contra el cual el hecho

se dirigió, de manera que para hablar de delito político se requiere que el hecho agreda directamente al orden gubernativo actualmente existente en una nación.

La Suprema Corte, en fallos citados por el autor nombrado (C. S., LIV, pág. 464 y XLIII, pág. 210 y pág. 319/21), ha dicho que la rebelión no es un hecho aislado; presupone la producción de una serie de acciones que pueden ser delictivas en sí mismas. Estos hechos comunes que tienden a producir o continuar la rebelión, adquieren carácter político por el pensamiento político que ha sido su móvil.

En resumen, no pueden sentarse criterios rígidos al respecto, pero el criterio subjetivo no puede en ningún caso descuidarse, pues en realidad, es este aspecto el que con más rigor define el hecho político como tal.

Ese motivo se distingue, en oposición al delito común, por su carácter altruista y porque generalmente deriva de una "convicción en sí misma no culpable" (op. cit., pág. 291). Termina el autor manifestando que "con esos criterios generales, pues, el delito político tiene que ser definido en cada caso, conforme a la situación, tal como Carrara lo quería, teniendo presente que la justicia, al efectuar esa calificación, tiene que saberse colocar por encima de las contiendas de la época y mirar la cuestión con distancia histórica."

En el caso que nos ocupa, cualquiera sea el criterio con que se encare el problema, resulta indudable que estamos frente a un delito político, y de tal convicción surge entonces por sí sola la consecuencia: la pena a aplicarse, no puede ser única la de muerte, como lo establece el artículo 642 del Código de Justicia Militar, por estar dicha disposición en abierta pugna con el artículo 29 de la Constitución Nacional.

Sentada esta premisa necesaria, cabe preguntar ahora qué pena corresponde imponer al militar culpable de ser promotor, cabecilla, etc., de rebelión.

Estimo que en el "sub-índice" no puede ser la pena determinada en el artículo 226 del Código Penal, por las razones ya dadas al tratar la naturaleza jurídica del delito de rebelión cometido por militares en las condiciones indicadas en el artículo 108, inciso 1°, del Código castrense, pues la pena debe ser más grave que la del civil en iguales circunstancias.

Además, debe destacarse, en orden a lo expuesto, que el Código de Justicia Policial, en su artículo 75, establece que "el policía que incurra en el delito previsto por el artículo 226 del Código

Penal de la Nación será reprimido con prisión de dos a diez años”, es decir, que la pena es mayor, igual que en el caso del militar, con respecto al particular.

¿Qué pena cabe, entonces, imponer?

Entiendo que la reclusión por tiempo indeterminado, a que alude el inciso 2° del artículo 643 del Código castrense, no sólo porque, siendo inconstitucional la pena fijada en el inciso 1°, ello no quiere decir que lo sea el inciso 2°, único aplicable entonces al primer supuesto, sino porque tampoco podría sostenerse válidamente que readquiriría vigencia el artículo 643, inciso 1°, y el artículo 645, primera parte, del citado Código, que fueran modificado y derogado, respectivamente, a raíz de los sucesos del 28 de septiembre de 1951.

* * *

DECRETO LEY N° 8.313

Buenos Aires, 30 de diciembre de 1955.

Visto lo informado por los señores Ministros Militares y

Considerando:

Que por Ley N° 14.117, se modificó el artículo 643 del Código de Justicia Militar, estableciéndose por tal medio la pena de muerte para los promotores, cabecillas y demás militares mencionados en el inciso 1° de dicho artículo, que intervinieren en una rebelión militar;

Que, como lo tiene establecido la Corte Suprema de Justicia, el hecho de que la rebelión militar contra el orden político del Estado envuelva infracciones específicamente castrenses, no le priva de su carácter y condición propia de delito político, ya que esas infracciones constituyen los elementos naturales y medios comunes de acción para el fin que se persigue;

Que establecido este principio rector, lo dispuesto por la Ley N° 14.117 es violatorio de nuestras tradiciones constitucionales que han suprimido para siempre la pena de muerte por causas políticas;

Que por otra parte, la sanción de la Ley N° 14.117 respondió únicamente al propósito de asegurar, por cualquier medio, la continuidad de un régimen ya repudiado, sin trepidar en recurrir aún a tan rigurosos extremos que no conciben con las enseñanzas de nuestra Historia;

Por ello,

EL PRESIDENTE PROVISIONAL DE LA NACIÓN ARGENTINA
EN EJERCICIO DEL PODER LEGISLATIVO
DECRETA CON FUERZA DE LEY:

Artículo 1° — Derógase la Ley N° 14.117.

Art. 2° — Pónense en vigor los artículos 643, 644, 645 y 646 del Código de Justicia Militar (Ley 14.029).

Art. 3° — Dése cuenta oportunamente al Honorable Congreso Nacional.

Art. 4° — El presente decreto será refrendado por el Excelentísimo señor Vicepresidente de la Nación y los señores Ministros Secretarios de Estado en los Departamentos de Ejército, Marina, Aeronáutica e Interior. ARAMBURU - ISAAC ROJAS - A. OSSORIO ARANA - T. HARTUNG - J. C. KRAUSE - E. B. BUSSO.

¡Submarinos...!

Por el Teniente de Navío Nicolás V. Cúneo

Muy pocos argentinos saben que hace veinte años nuestra Armada ocupaba destacado lugar en el concierto mundial.

Cuando nuestros mayores en la profesión naval lograron esa realidad, pensaron con razonables motivos que sus sucesores tendrían ante sí un porvenir venturoso y podrían mantener esa posición de privilegio tras del poderoso impulso que ellos supieron darle.

La guerra que se desató en 1939 nos mostró a su término —1945— como una potencia naval disminuida, al compararla con el acentuado desarrollo que la contienda proporcionó a las armadas de los países beligerantes. Los cambios de valores en las grandes potencias, las innovaciones en todos los órdenes de la construcción naval, el desarrollo de las armas y mecanismos, el vuelco de las doctrinas, nos sorprendieron, y nuestra reacción fue lenta y tardía.

Nuestro potencial naval, que ya ocupaba un lugar de segundo orden, se mantuvo en esa situación mientras el de muchos otros países se incrementaba.

Las adquisiciones, además de insuficientes, fueron en muchos casos inadecuadas para mantener el plano deseable. Sumóse a todo esto, la escasa importancia que el gobierno de la dictadura otorgó al poder naval y los continuos tropiezos que se presentaban para hacer adquisiciones en el extranjero y para desarrollar una industria naval propia.

Es claro que en esos años se produjo un considerable retraso en el proceso del desarrollo general del país y la Armada recibió su cuota. Pero ha tenido que pagar con exceso su parte de tributo.

Este proceso, esbozado a grandes rasgos, desemboca hoy en un estado de cosas, en lo que se refiere al poderío exclusivamente naval de nuestra Armada, que no es tan auspicioso como sería deseable.

Debemos estar preparados para contiendas futuras en las cuales podemos vernos obligados a intervenir.

Dentro de este planteo de urgentes necesidades me referiré a las del arma submarina por excelencia: el sumergible, comúnmente llamado submarino, que constituye el tipo de buque cuya adquisición es más imperiosa.

La inmediata necesidad de adquirir nuevos sumergibles es un problema ineludible que debe resolverse. Sobran razones para justificar lo expresado; en base a los objetivos a alcanzar en las diferentes situaciones que podrían presentarse en caso de ataque al país, serían de primordial importancia los siguientes objetivos:

- a) Mantener expeditas las rutas marítimas comerciales y proteger el comercio marítimo propio.
- b) Proteger nuestro litoral de posibles ataques e invasiones.
- c) Atacar el comercio marítimo enemigo.
- d) Destruir por sorpresa buques de guerra enemigos.
- e) Combatir contra fuerzas de tareas enemigas.

Se desprende que los buques imprescindibles para cumplir los objetivos señalados serían, en orden correlativo:

- a) Buques de escolta y mercantes armados.
- b) Submarinos de corto radio de acción, torpederos, fragatas.
- c) Submarinos de gran radio de acción.
- d) Submarinos de cortos y grandes radios de acción.
- e) Fuerzas de tareas completas (portaaviones, acorazados, cruceros pesados y ligeros, torpederos, fragatas, submarinos, corbetas, tren).

Balanceando los objetivos a alcanzar en su orden de importancia con la cuota que el esfuerzo bélico del país otorgaría a la marina de guerra, se llega a la conclusión que los buques más necesarios dentro del conjunto, serán los submarinos y los buques de escolta.

Podría suceder que nuestro país actuara como aliado de potencias de primer orden y las tareas a cumplir, en orden de importancia, serían entonces las siguientes:

- a) Proveer a la defensa en posibles casos de ataques enemigos.
- b) Proveer buques y tripulaciones a sus aliados para cumplir primordialmente las tareas de convoyado y ataque al co-

comercio marítimo enemigo, y para poder realizar el propio comercio.

Para poder cumplir la tarea del acápite *a)*, valen las consideraciones hechas para los casos de ataque al país.

Para poder cumplir las tareas del acápite *b)*, se necesitan los siguientes buques, primordialmente: buques de escolta, mercantes armados, submarinos.

En caso de producirse guerras de carácter ofensivo, se deben cumplir los siguientes objetivos:

- a)* Mantener el comercio marítimo propio.
- b)* Destruir al enemigo en sus aguas y en sus costas y defender las aguas y costas nacionales.
- c)* Destruir al comercio marítimo enemigo.

Para cumplir estos objetivos se necesitan, en orden correlativo :

- a)* Buques de escolta y mercantes armados.
- b)* Fuerzas de tareas completas: portaaviones, acorazados, cruceros pesados y livianos, torpederos, fragatas, submarinos, corbetas, tres grupos de ataque anfibios (buzos tácticos y submarinos enanos).
- c)* Submarinos.

En este caso, se hace un poco difícil establecer cuáles serían los buques más necesarios, pues todos lo son realmente. Debe contarse con todos ellos, en la proporción que las posibilidades lo permitan. Aparte del tema, es interesante recalcar la importancia de contar con un grupo de buzos tácticos entrenados. La organización actual en ese aspecto es eficiente.

Es obvio que las situaciones que con mayor probabilidad se pueden presentar al país, en estado de guerra, son: de defensa y como aliado de grandes potencias. La situación de ataque ofensivo es muy improbable que se produzca.

En tiempo de paz, se impone el adiestramiento intensivo del personal y de los buques en la guerra antisubmarina. Y para ello es imprescindible contar con submarinos que reproduzcan por sus características y velocidad, lo que podría ocurrir en tiempo de guerra. Mal se puede realizar este entrenamiento, si no se poseen submarinos. Y nuestra existencia actual es prácticamente nula.

De lo antedicho, surge en forma clara e indiscutible la necesidad primordial de contar con dos tipos de buque en gran escala: buques de escolta y submarinos.

El problema es grave y hasta la fecha, por razones de índole diversa, no ha podido ser solucionado. Afortunadamente, la intensificación del adiestramiento antisubmarino, la inquietud de todos los oficiales por el problema de escolta de convoyes y las enseñanzas que se siembran (y son bien cosechadas, por cierto) con referencia a este tópico, los cursos de submarinos (que no han de perder solución de continuidad) y la inquietud de los submarinistas en obtener, estudiar, y luego divulgar las informaciones obtenidas en fuentes apropiadas, todo ello mantiene un standard alto en lo que se refiere a la parte teórica de entrenamiento del personal.

Mas, para obtener rendimiento útil de esos conocimientos teóricos, es necesario disponer de adecuado material.

Nunca se insistirá bastante en afirmar que la teoría para el oficial de marina de nada sirve, si no es sólidamente apuntalada por la práctica.

Por ello es que en los planes de compras y construcciones futuras debe asignarse un vasto renglón a los submarinos, como primer requisito para asegurar un justo poderío naval a la nación.

Tipos de submarinos convenientes.

Tratemos de fijar cuáles serían los tipos más convenientes a nuestras necesidades.

La tendencia de las marinas de los países que marchan a la vanguardia en poderío naval, es unificar criterios resumiendo las necesidades de submarinos en dos, tres o cuatro tipos, que cubran las exigencias particulares de cada una. Como todas esas naciones construyen sus propios submarinos, es evidente la ventaja que representa hacer submarinos en base a tipos ya fijados, en lo que se refiere a costo, facilidad de construcción y de reparación. Operativamente, también resulta conveniente la existencia de submarinos de iguales características dentro de cada tipo.

Nuestro país todavía no ha producido ningún submarino en sus astilleros y la fecha de realización no está aún próxima. Es conveniente que, antes de iniciarse construcción alguna, se sepa cuántos tipos necesitamos y sus características particulares previendo su utilidad durante un lapso de tiempo fijado.

En lo que respecta a submarinos adquiridos en el extranjero, es difícil pretender señalar tipos, ya que ello debe subordinarse a la facilidad de adquisición, a las ofertas que se reciben y a su costo. Sin embargo, debe tenderse a lograr uniformidad en las

compras, tratando de lograr los tipos adecuados a las necesidades y, dentro de cada tipo, submarinos iguales o semejantes.

En consecuencia, la adquisición y/o construcción de los tipos que se sugieren a continuación, estarán subordinados a los factores enumerados.

Resumiendo, es conveniente:

- 1º) Fijar los tipos necesarios, previendo su futura utilización de encarar compras o construcciones.
- 2º) Realizar las compras o construcciones tratando de seguir el plan trazado.

En esta forma, se lograrán las ventajas siguientes:

Facilidad de construcción; posiblemente menor costo en caso de adquirirlos (pues sería una compra “al por mayor”) ; facilidad de reparaciones; simplificación en el planeo de operativos; facilidad de poder emplear elementos de submarinos en mal estado general, para completar otros que se encuentran en mejores condiciones; facilidad de la regulación de la doctrina de ataque y lanzamientos (misma velocidad, características, torpedos, etc.).

Pueden fijarse como necesarios y suficientes dos tipos básicos de submarinos:

- a) El submarino torpedero y minador.
- b) El submarino de gran radio de acción.

Podría añadirse un tercer tipo: el submarino enano o de bolsillo, que ha probado su eficacia en ciertas acciones de la Segunda Guerra Mundial y que es de características puramente ofensivas. Este tipo de submarinos no es imprescindible; los anteriores, sí.

Con los dos tipos citados en primer término, se cumplirían las funciones que les corresponderían en todos los casos planteados; los torpederos y minadores actuarían en aguas jurisdiccionales o próximas y tendrían a su cargo la protección de nuestro litoral, contribuyendo al minado de sus aguas y patrullándolas para evitar incursiones enemigas; los de gran radio de acción cubrirían funciones de corsarios, atacando al comercio marítimo enemigo y participando en operaciones ofensivas combinadas.

Si bien es difícil fijar un número total de submarinos de cada tipo, se estima que la proporción de dos submarinos torpederos y minadores por cada submarino de gran radio de acción, sería la adecuada.

El número total conveniente es de seis submarinos: cuatro y dos de cada tipo mencionado, respectivamente. La adquisición de

un solo submarino constituiría tan solamente un disfraz improductivo en caso de conflagración, que engañarla tal vez a la opinión pública pero no a los oficiales de marina.

Por supuesto, tres o cuatro submarinos llenarían, de todas maneras, parte del vacío actual en tiempo de paz y servirían, por cierto, para esa práctica que tanto ansiamos los oficiales submarinistas.

Características de los tipos propuestos.

Desearíamos que nuestros submarinos fueran los más veloces, los más poderosos, en fin, los mejores del mundo. Por razones obvias, no debemos, por el momento, aspirar a tanto. De allí que al fijar las características que deben reunir dos tipos deseables, es preciso balancear los diferentes factores que se oponen al logro del objetivo ideal antedicho.

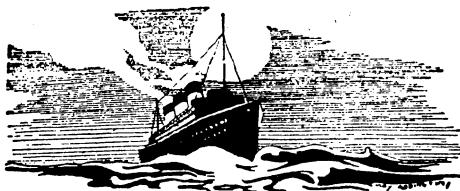
He aquí los dos tipos que se proponen:

- a) **Submarino torpedera y minador.** *Desplazamiento:* 900 toneladas en superficie; 1.100 en inmersión. *Tubos:* 4 en proa, 2 en popa. *Torpedos:* 6 en los tubos y 6 en reserva. *Minas:* 20 en tanques laterales con sistema de fondeo mecánico directamente desde sus alojamientos. *Artillería:* no es imprescindible, al punto que se la debe sacrificar en pro de aumento de velocidad. *Velocidad en superficie:* 16 nudos. *Velocidad en inmersión:* 14 nudos. *Propulsión:* diesel eléctrica. *Equipos especiales:* Snorkel, radares de superficie y aéreo, sonar. *Radio de acción en superficie:* 10.000 millas. *Profundidad máxima de inmersión:* 150 metros. *Tripulación:* 5 oficiales y 40 hombres. *Compartimentación:* Similar a los tipos Salta con una alteración: La cámara de comando en la torreta y la cámara de control, a cargo del jefe de máquinas en la cámara de comando actual.
- b) **Submarino de gran radio de acción.** *Desplazamiento:* 1.600 toneladas en superficie; 1.900 en inmersión. *Tubos:* 4 en proa y 4 en popa. *Torpedos:* 8 en los tubos y 12 reserva. *Artillería:* no. *Velocidad en superficie:* 16 nudos. *Velocidad en inmersión:* 16 nudos. *Propulsión:* diesel eléctrica. *Equipos especiales:* Snorkel, radares de corto y largo alcance de superficie, y antiaéreos; sonar. *Radio de acción en superficie:* 22.000 millas. *Profundidad máxima de inmersión:* 300 metros. *Tripulación:* 6 oficiales y 65 hombres. *Compartimentación:* similar al tipo anterior.

* * *

El objeto de este artículo, que expresa opiniones exclusivas del autor, no es tratar de imponer al criterio de los que quieran leerlo, sino renovar inquietudes latentes en su ánimo, planteando el problema actual del arma submarina en relación con el poder naval, y fijando ciertas normas, que pueden adolecer de errores, sobre la forma de encarar las tan necesarias adquisiciones de submarinos.

Elas no deben demorar en producirse, so pena de ahogar gran parte del espíritu de cuerpo de los submarinistas y a riesgo de retrogradar el progreso del arte submarino, del poder nacional y, por ende, del respaldo armado del patrimonio preciado que nos legaran nuestros mayores y que constituye nuestra Patria.



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

REUNIÓN PREPARATORIA PARA ESTUDIAR LAS BASES DE LA DEFENSA DEL ATLÁNTICO SUR.

Respondiendo a la invitación formulada por nuestro gobierno, a mediados del año 1956, a Brasil, Uruguay y Paraguay, tuvo lugar en Buenos Aires, entre el 15 y el 30 de mayo ppdo., la Reunión Preparatoria para Estudiar las Bases de la Defensa del Atlántico Sur, con la participación de las delegaciones militares de nuestro país y de los países invitados, como también de una representación, en carácter de observadores, de la Junta Interamericana de Defensa.

La misma tuvo como finalidad el cumplimiento de directivas emanadas de la Junta Interamericana de Defensa, organismo interamericano con sede en Washington, para coordinar y definir las responsabilidades de los países participantes en la protección y defensa del tráfico interamericano en las zonas de responsabilidad conjunta de los mencionados países.

Esta reunión ha sido un paso más, llevado a cabo por los países de esta parte del continente, para completar y perfeccionar el sistema defensivo americano, acorde con el compromiso contraído en el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (Río de Janeiro - 1947), a efectos de preservar la paz y la seguridad del continente.

Las deliberaciones de la reunión, como es lógico por la índole de los asuntos tratados, fue de carácter secreto, y en la misma se aprobaron dieciocho resoluciones, que servirán de base para la organización de la defensa del tráfico marítimo, y que deberán ser completadas en futuras reuniones y estudios a realizarse, para el planeamiento y permanente actualización del sistema.

Futuros acuerdos con países adyacentes por el Norte y el Sur con las zonas de responsabilidad de los cuatro países que

participaron en la reunión, deberán completar el dispositivo general.

Los resultados de la Conferencia, de acuerdo a una de las resoluciones aprobadas, serán puestos en conocimiento de todos los gobiernos de América, por intermedio de la Junta Interamericana de Defensa, y de los países vecinos por intermedio de los países participantes.

(Informativo.)

VIAJE DE INSTRUCCIÓN DEL BUQUE-ESCUELA A. R. A. “BAHÍA THETIS”.

En cumplimiento de un nuevo viaje de instrucción, que se prolongará por espacio de seis meses, y durante el cual tocará diversos puertos del mundo, partió el día 1° de junio del puerto de esta capital, el buque-escuela “Bahía Thetis”. La mencionada unidad cubrirá la travesía a las órdenes del capitán de fragata Raúl Francos, llevando a bordo a 59 cadetes de la Escuela Naval Militar que cursan el último año de estudios en dicho instituto.

Antes de la salida de la nave, el Excmo. señor Presidente Provisional de la República, efectuó la tradicional visita a la nave, oportunidad en que fue leída la orden de zarpada que firma el propio general Aramburu, y cuyo texto es el siguiente:

Es una norma tradicional que el comandante en jefe de las fuerzas armadas llegue anualmente al buque escuela para despedirlo e impartir las últimas instrucciones.

Con tal criterio, una vez más me encuentro a bordo de una nave de nuestra marina de guerra que llevará a través de los mares la representación de nuestra Argentina en cada uno de sus tripulantes.

Representar a nuestro país no solamente significa un gran honor sino también una grave responsabilidad.

Han pasado muchas cosas entre nosotros, y no siempre los acontecimientos fueron o son interpretados con corrección.

Os toca, dondequiera que lleguéis, poner en claro los hechos, informando a quienes no lo sepan, que en vuestra patria se lucha por la democracia en batallas que se ganan día a día.

Decid que nuestras fuerzas armadas saben que entre sus funciones específicas no se halla la de gobernar, y que si hoy han asumido esa responsabilidad es por haber derrocado una tiranía y con el fin de entregar el poder a quien el pueblo decida y en los plazos ya establecidos.

Decid también que tenemos un gran orgullo en ser argentinos y que como tales somos amigos de todos los pueblos de la tierra pero enemigos de cualquier acto en cualquier latitud que sea atentatorio contra los sagrados derechos humanos.

Señor comandante:

Con vuestra mayor jerarquía y edad va la responsabilidad que os da la Nación conduciendo un pedazo suyo a puertos seguros.

Al respetar a vuestros subalternos haréis honor a la disciplina ense-

ñaudado a respetar vuestra investidura de comandante y facilitando la primordial tarea de formar oficiales dignos de vestir un uniforme nacional.

Señores jefes y oficiales:

Os toca ejecutar las directivas de vuestro comandante con lealtad, inteligencia y firmeza. Enseñad a vuestros subordinados a la par de ordenar, y haced de ellos hombres conscientes en la obediencia para que sepan dar un consejo y una opinión al superior y no convertirse en simples autómatas. No ahoguéis jamás las iniciativas porque los hombres que carecen de ellas se suman a los indiferentes o a los incondicionales. Hacedos respetar permanentemente con la orden sana, ajustada y enérgica, con el trato afable y el ejemplo constante.

Jóvenes cadetes:

Al final del viaje que hoy iniciáis pasaréis a integrar el cuadro de oficiales de la armada sirviendo en sus unidades y dependencias.

Aprovechad vuestra instrucción al máximo, templad vuestro carácter en la obediencia y el estudio; ejercitad el mando y mantened pureza de la naturaleza que os rodea.

Suboficiales y dotación:

Practicad a bordo la obediencia, capacidad y laboriosidad que os es característica.

Y cuando bajéis a tierra, mostrad a otros hombres el orgullo de ser representantes de un pueblo libre.

Señor comandante:

Poneos en marcha; que Dios os acompañe y que el recuerdo de la patria lejana os inspire.

EL ITINERARIO :

Los primeros puertos que tocará el “*Bahía Thetis*”, en el largo itinerario a cumplir, serán los del sur de nuestro país. En primer término se dirigirá a Golfo Nuevo, donde se encontrará el día 5 de junio. El día 12 zarpará con destino a Comodoro Rivadavia, donde arribará al día siguiente; el 15 saldrá para Santa Cruz, puerto en el que se hallará el día 17, y el 19 partirá rumbo a Ushuaia, en cuyo puerto amarrará el día 21 para permanecer hasta el 23. Desde Ushuaia, el buque se dirigirá a Puerto Belgrano, para llegar a dicha base el 27, emprendiendo el 3 de julio la travesía por aguas extranjeras, de acuerdo al orden siguiente:

Bahía (Brasil), llegará el 11 de julio, saldrá el 13; Las Palmas, llega el 24 del mismo mes, saldrá el 28; San Sebastián, llegada 2 de agosto, salida 12; Dublin, llegada 15 de agosto, salida 19; Oslo, llegada 23 de agosto, salida 27; Gotemburgo, llegada 28 de agosto, salida el 1° de septiembre; Hamburgo, llegada 3 de septiembre, salida 11; Londres, llegada 13 de septiembre, salida el 19; Boulogne Sur Mer, llegada 20 de septiembre, salida 21; El Havre, llegada 22 de septiembre, salida 2 de octubre; Santa Cruz de Tenerife, llegada 8 de octubre, salida 13; Capetown, llegada 30 de octubre, salida 7 de noviembre; Río de Janeiro, llegada 20

de noviembre, salida 24; Montevideo, 28 de noviembre, salida 1° de diciembre, y arribo a la rada de La Plata el 2; de la rada de La Plata, el “*Bahía Thetis*” saldrá el día 7 para encontrarse en la misma fecha de regreso en el puerto de la capital, luego de haber cubierto 22.362 kilómetros de navegación en 6 meses y 7 días.

(Informativo.)

SINGULAR IMPORTANCIA DE LAS CAMPAÑAS CIENTÍFICAS QUE REALIZA EL BUQUE OCEANOGRÁFICO “BAHÍA BLANCA”.

La primera campaña conjunta realizada a principios del corriente año entre el buque “*Bahía Blanca*” y el “*Vema*”, de la Universidad de Columbia, ha arrojado resultados de extraordinario valor científico que próximamente serán publicados en el país y en los EE. UU. de Norte América.

La carencia de datos magnéticos y de prospección geofísica en el Atlántico es un claro en el conocimiento de este océano, que los círculos científicos de América tratan de llenar, por lo que, visto el excelente desempeño del buque oceanográfico “*Bahía Blanca*” en el trabajo realizado anteriormente, dio motivo para que el Ministerio de Marina autorizara la participación de este buque en una nueva campaña, cuya finalidad es obtener los conocimientos que permitan llenar ese claro.

La marina de guerra, convencida de que el conocimiento del mar, no solamente del que baña nuestras costas, sino también las zonas adyacentes a toda la costa oriental de las Américas, es de sumo interés para el cumplimiento de su misión específica, concretó aquella participación con la zarpada del buque oceanográfico “*Bahía Blanca*”, con rumbo a Recife.

El “*Bahía Blanca*” está equipado con el instrumental más moderno que existe actualmente para el desarrollo de las exploraciones del fondo submarino, tanto en las aguas de los mares epicontinentales, como en las zonas abisales.

Los principales trabajos que se realizarán en el curso de este crucero son los siguientes:

- 1°) Medición continua del magnetismo durante todo el viaje.
- 2°) Batimetría; registro continuo de las profundidades y obtención del contorno del fondo.
- 3°) Medición del espesor de las distintas capas de sedimentos, conjuntamente con el espesor del manto cristalino sobre el cual reposan dichos sedimentos.
- 4°) Registro de la napa de dispersión de sonido conjunta-

mente con extracción de muestras de organismos que contribuyen a la formación de dicha napa, y su desplazamiento vertical en períodos de 24 horas.

- 5°) Observaciones directas sobre grandes accidentes del fondo submarino, como ser cañones y fosas submarinas (especialmente la fosa de Puerto Rico, la más profunda del océano Atlántico).
- 6°) Observaciones y mediciones de la distribución de la temperatura y salinidad en las áreas focales elegidas para ser exploradas.
- 7°) Rastreo de organismos abisales.
- 8°) Extracción de muestras estratificadas de fondo, especialmente a gran profundidad y en cañones y fosas.

El conjunto de estas observaciones debe llevar al conocimiento de la topografía submarina general del océano Atlántico, por ser esta parte la que más lagunas presenta.

En esta operación intervendrá, además del “*Bahía Blanca*” y el “*Vema*”, el buque oceanográfico “*Theta*”, de bandera canadiense, arrendado por la Universidad de Columbia.

Cabe destacar que esta es la primera operación oceanográfica de gran envergadura que se está realizando sobre la base de la cooperación internacional en el océano Atlántico, como contribución directa al programa oceanográfico correspondiente al Año Geofísico Internacional.

La participación de un buque oceanográfico argentino en esta operación, y especialmente su labor en el Hemisferio Norte, constituye un reconocimiento de destacado relieve de la potencialidad de investigación de la marina de guerra y del personal científico argentino en el campo de la oceanografía, que tendrá amplias repercusiones en el dominio científico y que puede representar además importantes posibilidades para la colaboración científica entre la Argentina y los países de la América del Norte.

Cabe destacar, por último, que a bordo del “*Bahía Blanca*” se hallan embarcados dos científicos civiles argentinos. Son ellos el doctor Raimundo Celeste, del Servicio Meteorológico Nacional, y el ingeniero Fernando Vila, de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

(Informativo.)

ENTREGA DE ESPADAS A LOS NUEVOS SUBOFICIALES DE LA MARINA DE GUERRA.

En el Patio de Armas de la Escuela de Mecánica de la Armada tuvo lugar la ceremonia conjunta por la que se entregaron

las espadas a los nuevos suboficiales de la marina de guerra, diplomas y banderas de los abanderados y clases alumnos, y medallas al personal civil que cumplió 25 años de servicios.

Presidió la misma el comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas, y asistieron el director de la Escuela, capitán de navío Alberto Patrón Laplacette, los directores generales navales, jefes, oficiales y familiares de los suboficiales recientemente ascendidos.

El comandante de Operaciones Navales arribó a la Escuela a las 9, siendo recibido por el director de la misma, mientras rendían honores efectivos del citado instituto.

Después de saludar a los jefes presentes y miembros de la plana mayor del establecimiento, las autoridades pasaron al Patio de Armas, en cuyo perímetro estaba formada la dotación de la Escuela y los nuevos suboficiales.

La ceremonia se inició con una misa de campaña y luego de ser bendecidas las espadas por el capellán, el comandante de operaciones navales dirigió una alocución, al término de la cual hizo entrega de las espadas a los suboficiales más antiguos, procediendo posteriormente a hacer lo propio los directores generales de las distintas dependencias navales.

En la oportunidad, dijo el contraalmirante Rojas:

Nos reúne hoy una feliz circunstancia y ella promueve en mí viva emoción, pues sé que estoy frente a una expresión de nuestra propia fuerza, que es poseedora de altos valores morales.

Este selecto grupo de voluntades que, al iniciar una nueva etapa de su vida en la marina, puede serenamente detenerse a contemplar el camino recorrido, con la seguridad de su propia responsabilidad y los halagos de la consagración merecida constituye, sin duda, motivo de caras esperanzas para la Institución.

Las espadas que recibiréis, esperan de vosotros ser llevadas con la altura que cuadra a nuestras mejores tradiciones navales. Estoy convencido de que seréis fieles a esa tradición y a ese destino, pues la gloria de las que llevaron nuestros proceres, está consubstanciada sólo con victorias honrosas, victorias en la batalla, en la borrasca y en lo recóndito de las almas, pues es sin duda, victoria y de las mejores, el vencer los humanos egoísmos acrisolando la propia existencia en la práctica de sanas virtudes.

Este nuevo horizonte que se abre ante vosotros requerirá de vuestra capacidad y consagración, renovados esfuerzos. Mayores responsabilidades exigirán doblada dedicación y valorizarán vuestros actos. Vuestros subordinados buscarán en vuestra conducta un motivo de ejemplo. Depositarán en vuestros atributos el fruto de sus desvelos y esperarán que sabréis imprimir al mando que os otorga la jerarquía la rectitud que corresponde al militar pundonoroso y la honradez y equidad que anuncian al caballero y califican al hombre.

Os hacemos entrega de vuestras espadas en una sencilla pero emotiva

ceremonia, que traduce la importancia que asignamos a este momento de vuestra carrera.

La entrega de espadas en ceremonia pública es de moderna data y contrasta con aquella que se limitaba al desaprensivo y simple laconismo de un trámite administrativo. Cada hombre de la marina, ha sabido siempre, que al recibir su espada recibe el símbolo del mando militar, que en la esfera de su acción, significa la confianza que en él se deposita, para utilizarlo en defensa de los sagrados intereses de la Patria.

Ha sabido siempre el honor que tal confianza representa y sabe la inmensa responsabilidad que le es inherente.

Pero confortará su espíritu si esta confianza es públicamente exteriorizada y que sean testigos de ello, sus jefes, camaradas, subordinados, familiares y amigos, y también el pueblo, que afectuosamente nos acompaña, sabedor que los hombres de la marina de guerra saben cumplir con fidelidad la consigna de velar constantemente por su seguridad y bienestar.

Otra concepción de nuestra propia modalidad, también nos hace reunir hoy y junto con la invariable conducta y disciplina que es tradicional entre auténticos marinos, se exterioriza la valoración de la suboficialidad, cuya misión de eficientes y leales colaboradores del personal superior no vacilamos en destacar.

Suboficiales de la marina de guerra:

El pueblo de la Nación os distingue como depositarios de una tradición honrosa y como sostenedores de una misión digna y enaltecedora.

Con ese concepto, quiero ponerlos en posesión de vuestras espadas.

Tened siempre presente aquella frase del procer, quien refiriéndose a su espada se impuso la consigna: "No desenvaines sin razón, ni envaines sin honor."

Finalizado este acto, el contraalmirante Rojas se retiró del establecimiento, rindiéndosele los honores reglamentarios.

Posteriormente, fueron entregados los diplomas y banderas a los alumnos y abanderados del establecimiento, como así también medallas al personal civil.

(Informativo.)

ENTREGA DE DIPLOMAS Y DISTINTIVOS A LOS INTEGRANTES DEL GRUPO NAVAL ANTÁRTICO.

El 30 de mayo, a las 1100, tuvo lugar en Dársena "A" de Puerto Nuevo, frente al rompehielos A. R. A. "*General San Martín*", el acto de entrega de diplomas y distintivos a personal integrante del Grupo Naval Antártico.

La ceremonia fue presidida, en nombre del ministro de Marina, por el director general del personal naval, contraalmirante Luis M. García, asistiendo además a la misma el comandante de la Fuerza Naval del Plata, capitán de navío Horacio A. Estevearena, el comandante del Grupo Naval Antártico, capitán de navío Helvio N. Guozden y otras autoridades navales.

Poco antes de la hora señalada para el acto, se encontraban

formados frente a la citada unidad de guerra el personal de oficiales, suboficiales, cabos y marineros, que se habían hecho acreedores a la distinción, efectivos del rompehielos y una banda del Regimiento N° 1 de I. M., que rindieron los honores correspondientes.

A las 1040 se hizo presente en el lugar el comandante de la Fuerza Naval del Plata y poco después arribó el contraalmirante Luis M. García, dando de inmediato comienzo la ceremonia.

En primer término se ejecutó el Himno Nacional, y a continuación se leyeron las órdenes por las cuales se dispuso la entrega de las distinciones. Acto seguido, comenzando por el personal superior, el director general del personal naval hizo entrega de los diplomas y distintivos, con lo cual se dio por finalizada la ceremonia.

Posteriormente, a bordo del rompehielos "*General San Martín*", se sirvió un refrigerio, del que participaron las autoridades presentes.

Una nota simpática en el desarrollo del acto resultó la presencia de Segundo Carrizo, de 76 años de edad, sobreviviente de la expedición realizada al Polo Sur por la corbeta "*Uruguay*", en el año 1903, durante la cual se consiguió rescatar a la misión científica sueca dirigida por Nordenskjöld y extraviada en aquellas lejanas latitudes.

(Informativo.)

SE FESTEJÓ EL DÍA DE LA HIDROGRAFÍA.

Presidido por el comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas y con la presencia del jefe del Servicio de Hidrografía Naval, contraalmirante Agustín R. Penas, jefes, oficiales y personal de esta repartición, se realizó el acto conmemorativo del "Día de la Hidrografía".

El mismo consistió en la entrega de dos plaquetas recordatorias, al personal que cooperó en tareas hidrográficas durante 25 años y de treinta y ocho medallas de reconocimiento a la constancia al personal que cumplió 25 años en la repartición.

Al iniciarse la ceremonia, pronunció palabras alusivas el teniente de corbeta Eduardo Marengo, quien recordó que el 6 de junio de 1879 se creó la "Oficina Central de Hidrografía", evocando la labor desarrollada y comprometiendo la colaboración del personal para la futura.

Finalizado el acto, el contraalmirante Rojas visitó las depen-

dencias de la repartición, interesándose por las diversas tareas que allí se realizan.

Con posterioridad se sirvió un refrigerio, del que participaron, además de los jefes y oficiales de la repartición, el personal que recibió las medallas y plaquetas recordatorias.

(Informativo.)

20° ANIVERSARIO DE LA AFIRMACIÓN DEL PABELLÓN EN EL “DRUMMOND”.

A bordo del rastreador “*Drummond*” tuvo lugar, el 7 de junio pasado, un acto celebratorio del vigésimo aniversario de la afirmación del pabellón en dicha nave de la marina de guerra.

Presidió el acto el comandante de la Fuerza Naval del Plata, capitán de navío Horacio A. Esteverena, asistiendo además el comandante de la Escuadrilla de Rastreadores, capitán de fragata Rodolfo Bagnati y, especialmente invitados, la madrina de aquel acto, señora Lía Bonorino Ezeiza de Videla, y el contraalmirante Eleazar Videla.

Rindieron honores a bordo de la nave, efectivos de la misma. La ceremonia consistió en una misa de campaña, lectura de la Orden del Día del comandante del rastreador, capitán de corbeta León M. Scasso, y unas palabras alusivas que pronunció el teniente de fragata Jorge Pique, quien recordó la vida del héroe naval Francisco Drummond y las últimas palabras que dijera al almirante Brown, después de ser herido de muerte en el combate de Monte Santiago: “Señor almirante, muero cumpliendo con mi “deber”, palabras grabadas en la proa, como lema de la nave.

Concluida la ceremonia, la madrina fue obsequiada por la tripulación con un ramo de claveles, y en la cámara del comandante tuvo lugar un refrigerio, del que participaron los jefes presentes, invitados especiales y oficiales.

(Informativo.)

NUEVO AVIÓN BRITÁNICO.

Cumpliendo un viaje de demostración por varios países del continente llegó a Buenos Aires el avión bimotor *Twin Pioneer*, construido por la Scottish Aviation. Este avión posee las características particulares de poder aterrizar a la velocidad de una bicicleta en un campo de 92 metros y despegar en 78 metros, con 16 pasajeros a bordo. Esto le permite actuar en zonas montañosas y lugares que carecen de grandes aeródromos. El *Twin Pioneer* es una derivación del *Prestwick Pioneer*, avión también cons-

truido por la Scottish Aviation, y que tuvo su origen en la última guerra mundial, cuando hubo necesidad de idear un avión capaz de transportar a cuatro pasajeros y el piloto, y que pudiera operar desde terrenos que no tuvieran más de cien metros de largo. Durante las experiencias, el *Prestwick Pioneer*, logró despegar en 68 metros y aterrizar en 60.

El avión que nos ha visitado es un monoplano bimotor de ala alta, totalmente metálico, accionado por dos motores radiales "Alvis Leónides" de 520/540 HP., con hélices De Haviland de tres palas y velocidad constante, pudiendo desarrollar una velocidad de crucero de 266 kilómetros por hora, con un radio de acción de 1.000 a 1.400 kilómetros, según la capacidad de sus tanques. Su peso es de 3.897 kilogramos; su longitud, 13,80 metros; envergadura, 23,32 metros, y altura, 3,70 metros.

Puede ser empleado tanto para misiones militares como civiles y puede servir para el transporte de pasajeros, carga, como ambulancia aérea, para tareas fotográficas o de rociado y espolvoreado de cultivos.

(Periodística.)

EXPOSICIÓN DE CARTOGRAFÍA Y NUMISMÁTICA NAVAL.

La Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, cuya comisión ejecutiva preside el almirante Eleazar Videla, cumpliendo otro de los actos programados para honrar la memoria del ilustre almirante en el año centenario de su fallecimiento, inauguró el 6 de mayo, una exposición de cartografía y numismática naval argentina, que comprendía alrededor de 250 mapas y cartas marinas de los siglos XVI al XIX, en su gran mayoría originales de célebres cartógrafos como Mercator, Ortelius, Linschoten, de Johde Hondius, Blaeuw, Dudley, Coronelli, Witfluet, Sanson D'Abbeville Delisle, D'Anville, etc.

Se hizo una selección de los mismos, de manera de presentar a la observación del público únicamente aquellos que se refieran al Río de la Plata, costa patagónica, estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego, Islas Malvinas y Antártida, para que se pueda valorar las variaciones de apreciación en la configuración de nuestro extenso litoral marítimo y fluvial en los tres siglos que comprende la muestra.

Las medallas navales que se expusieron se refieren a la marina de guerra y mercante y a la navegación argentina y extranjera relacionada con nuestro país, comprendiendo un total de cerca de 1.000 piezas.

La exposición fue organizada por el Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades, en adhesión al homenaje que se tributa al almirante Brown, habiendo la comisión nacional editado un catálogo ilustrado con la nómina de los mapas, cartas marinas y reseña de las medallas.

En oportunidad de la inauguración hicieron uso de la palabra el presidente de la comisión nacional, almirante Videla, y el secretario general de la misma y presidente del instituto organizador, capitán de navío contador Humberto F. Burzio, quien presentó la muestra.

(Informativo.)

DISCURSO PRONUNCIADO EN LA PLATA POR EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN NACIONAL DE HOMENAJE, ALMIRANTE VIDELA, AL INAUGURARSE EL MONUMENTO AL ALMIRANTE GUILLERMO BROWN.

“Es un honor, un privilegio que emociona, dirigir la palabra, en este acto solemne, en nombre de la Marina de Guerra y de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown.

Entre las virtudes del pueblo argentino adquiere relieves extraordinarios la respetuosa veneración por sus proceres, la admiración, cariño y devoción por sus héroes, el culto por los forjadores y mantenedores de su libertad, honrosos atributos que se reúnen en el glorioso Almirante.

Ponderable característica de nuestro noble pueblo que reaviva así su tradición, que es la fuerza espiritual que mantiene a través del tiempo, el alma de sus instituciones y la reserva moral a que debe acudir en los días de prueba. Esa tradición la encuentra entre los recuerdos de su historia.

Por ello pueblo y gobierno se congregan para rendir homenaje y honrar la memoria del procer, que tanto contribuyó a la realización del vasto plan de libertad continental que se desarrolló en la América del Sud, del héroe máximo de la Marina de Guerra Argentina, del Almirante Brown.

Aparece como figura descollante en el escenario de Buenos Aires en momentos en que el panorama político y militar del país constituía un problema de extraordinaria gravedad, de permanente preocupación y angustia para sus gobernantes, que debían afrontar la crisis de mayor trascendencia que atravesaba el país.

La retirada de Belgrano en el Norte después de Ayohuma y el convencimiento, bien justificado, de que el sitio de Montevideo por

tierra era absolutamente ineficaz mientras la flota del rey de España tuviera el dominio del mar, mientras tuviera el dominio del Río de la Plata, presentaban un cuadro de verdadero y serio peligro para la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

La poderosa escuadra española, con segura base de operaciones en Montevideo, baluarte del poderío hispano, era dueña del gran río y árbitro de la navegación. Aseguraba sus comunicaciones marítimas, comerciales y militares y estrangulaba las de las Provincias coloniales. Bloqueaba a Buenos Aires y paralizaba su comercio marítimo y fluvial. Afectaba profundamente la economía nacional, así como el proceso activo de nuestra independencia, que adquiriría perspectivas sombrías. Amenazaba la existencia de la Patria.

Era imprescindible hacer un esfuerzo prodigioso y liberarse de este formidable adversario.

Esta misión, trascendental, imperiosa y de fundamental importancia para la libertad es la que se encomendó a Brown.

Su sola mención es suficiente para evidenciar su extraordinaria magnitud y que en su realización solamente tienen éxito esos seres privilegiados por la naturaleza, los héroes.

En ella puso de relieve sus brillantes y extraordinarias dotes al organizar la primera fuerza naval argentina con buques mercantes armados en guerra, para lo que fuera designado en marzo de 1814.

Definió su objetivo de acuerdo a conceptos clásicos, perpetuados a través del tiempo y de actualidad hoy mismo: obtener el dominio del mar, que es la clave imprescindible que permite el éxito en la guerra; en su caso particular, el dominio del Río de la Plata. Batir a la escuadra del rey de España, de vieja y honorable tradición guerrera.

Para hacerlo aplicó un principio innato en su espíritu: “buscar a la flota enemiga”, atacarla resueltamente.

Su primera acción la dirigió contra las fuerzas enemigas en Martín García. Las embistió con gran valor, arrojo y empuje. Después de algunas alternativas obligó al comandante español, el prestigioso Romarate, a refugiarse con sus barcos en el Río Uruguay para no caer prisionero. Fortificó la isla, con lo que impidió que este adversario pudiera salir de su encierro.

Dividió así la escuadra española y plantó el primer jalón de la victoria definitiva sobre la escuadra enemiga.

Decidió pasar resueltamente a Montevideo para bloquearlo y atacar a la escuadra del Rey.

El 13 de mayo de 1814 atrajo al enemigo a aguas profundas y como Nelson, aplicando sabiamente principios tácticos y de magnífica maniobra, obtuvo el día 17 la trascendental victoria que dio a las Provincias Unidas el dominio del mar.

Cumplió así brillantemente su extraordinaria misión; destruyó el poderío español en el Río de la Plata.

Esa victoria tuvo inmensa y decisiva trascendencia:

La Argentina se sacudió de un formidable enemigo.

Quedaba asegurada la independencia del país.

La revolución de Mayo podía extender su acción fuera de sus fronteras con rumbo seguro hacia sus grandes destinos.

Fue tan extraordinaria esta victoria naval de Brown que nuestro genio militar, San Martín, envió a Guido esta afirmación: “la victoria naval de Montevideo es lo más grande que hasta el presente ha realizado la revolución”.

Pasado el peligro el Gobierno, sin pensar que la marina de guerra es un excelente e imprescindible instrumentos de poder, desarmó su escuadra. Su necesidad a veces surge inesperadamente y en forma imperiosa.

Entonces el espíritu guerrero de Brown lo indujo a realizar esa extraordinaria y memorable campaña de Corso al Pacífico contra los realistas españoles, para dañar el comercio enemigo y agitar la opinión de los pueblos hermanos por la causa de la libertad americana. 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. En el Callao y Guayaquil hizo derroche de coraje y audacia guerrera.

A fines de 1825, el Emperador del Brasil declaró la guerra a nuestro país. Contaba con poderosa y bien armada escuadra, que en la iniciación del conflicto le aseguró el dominio del mar y el del Río de la Plata y nos bloqueó.

Nuestro país, que había olvidado la ineludible necesidad de su poder naval, único custodio de las fronteras marítimas de la Patria y de su comercio exterior, no tenía entonces marina de guerra. Ante esta grave e intensa crisis nacional, tuvo que crearla y organizarla en forma imperiosa y perentoria, como el único camino para oponerse con éxito al formidable adversario.

Para esta empresa singularmente extraordinaria vuelve nuestro procer al primer plano del escenario nacional. Sale de la soledad de su hogar para tomar el mando supremo de la improvisada escuadra, con la que realizó los hechos más brillantes de su gloriosa carrera para legarlos como símbolos eternos a su patria de adopción.

Debió hacer prodigios para quitar al adversario el dominio del mar y liberar al Río de la Plata de su presión y agresividad.

Como un gran estratega, definió claramente el objetivo de sus fuerzas con esta magnífica declaración que dirigió al Gobierno:

“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.”

Con este extraordinario conductor naval que definía tan claramente el camino a seguir, la escuadra argentina en numerosas acciones navales, en las que la heroicidad fue siempre la nota descollante, quitó al adversario el dominio del Río de la Plata y permitió el éxito de las fuerzas terrestres.

Cuando el adversario, el 11 de junio de 1826, se presentó altanero y altivo frente a Buenos Aires, nuestro Almirante fondeó su pequeña escuadra, de once unidades, en Los Pozos y lanzó esta magnífica proclama a las tripulaciones:

“¿Veis esa gran montaña flotante? ¡Son 31 buques enemigos! Mas no creáis que vuestro general abriga el menor recelo, pues 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”, e inmediatamente izó en el buque almirante, aquella famosa señal: “Fuego rasante que el pueblo nos contempla”.

¡Magnífico y electrizante grito de guerra!

Y en efecto, el pueblo de Buenos Aires, todo, desde la ribera asistía, asombrado y con intensa angustia, a un espectáculo grandioso, al histórico combate, y vio terminar la acción sin pérdidas para la escuadra argentina, ante una escuadra tan superior en unidades de guerra, cañones y hombres y mandada por un almirante del Imperio, valiente y capaz.

Ese pueblo porteño, intensamente emocionado, en solemne ceremonia le entregó agradecido, como premio, la bandera de Los Pozos, bordada por damas porteñas y a la vez como recuerdo “de haber presenciado un hecho que no tiene ejemplo en la historia, realizado por el inmortal Guillermo Brown, cuyo nombre solo es el terror de nuestros enemigos”.

Al amanecer del 30 de julio, frente a Quilmes, libró recio combate con la escuadra del Imperio, tres veces superior en unidades de combate, cañones y hombres.

Con su pequeña escuadra dispuso la acción y con su férrea voluntad de guerrero ordenó con imperio:

“En caso de no ver señales, cumplirá con su deber el buque que se abarloe con uno enemigo.”

“Es preferible irse a pique antes de arriar el pabellón.”

Y con su “25 de Mayo”, al mando del bravo Espora, acompañada solamente de la goleta “Río”, al mando de Rosales, con el pabellón nacional al tope, con esa serenidad con que los héroes actúan en combate, resueltamente puso proa al formidable enemigo en un magnífico ejemplo de iniciativa de lucha.

El combate, largo, recio, reñido, con muchos muertos y heridos, obligó al enemigo a retirarse.

“Hemos buscado, alcanzado y batido pero no vencido a los buques enemigos”, dice sintéticamente el Almirante del Plata. En esta acción reveló una vez más, en un duelo tan desigual, su extraordinario temple de guerrero y su alto espíritu de lucha.

Brown continúa su trayectoria brillante, acumulando laureles para su querida marina de guerra argentina.

Dispuesto a eliminar al adversario que en el Río Uruguay hostilizaba a nuestro ejército en la Banda Oriental, lo atacó en la isla del Juncal.

Su escuadra entró al combate en la plenitud de sus fuerzas, con iniciativa tan avasalladora que desconcertó y desmoralizó al adversario.

Con sin igual bravura batió, dispersó y abordó los buques enemigos. Tomó 15 de los 17 buques adversarios, incluso a su Almirante, un bravo marino imperial.

El enemigo no volvería al Río Uruguay ni podría hostilizar a nuestro ejército de operaciones en la Banda Oriental.

El grandioso triunfo de Juncal dejó una magnífica lección de acertada conducción naval y lo consagró como estratega y táctico.

Para la República tuvo los más felices resultados.

Este triunfo produjo un entusiasmo delirante en Buenos Aires. Para el pueblo porteño Brown era el más popular de sus héroes. Hombres, mujeres y niños, todos querían verlo; lo contemplaban como el Salvador de la Patria. Era el ídolo.

El pueblo sabía lo que significaba su marina de guerra, amaba sus buques, comprendía la razón de su existencia.

El Congreso Nacional, por unanimidad, condecoró a los vencedores con el escudo del Juncal, única condecoración naval de la República, como un grato y augusto honor al Jefe, Oficiales y tripulaciones de la Escuadra Nacional.

En esta lucha contra la flota del Imperio el Almirante del Plata desafió la muerte y desafió los elementos. Puso en evidencia todas sus extraordinarias calidades. Reveló todas las características típicas del gran conductor naval. En esa lucha titánica, rodeada de innumerables peligros, jugó su vida sin medida. Fue el héroe del mar que sólo anhelaba glorias y laureles para la marina de guerra argentina.

* * *

Avanzado en edad, minada su salud, el recio guerrero del Plata vivía del recuerdo de sus hazañas marciales.

Previendo su última singladura, cumplía sus deberes de creyente; recibía con unción los consuelos de su religión.

Hace un siglo, expresando gratitud a su patria de adopción, entró en la inmortalidad.

Mientras las salvas de los cañones de la escuadra argentina despedían al primer Almirante de la República, el General Mitre, prócer y tribuno nacional, lo despidió con su inolvidable y magistral oración, de gran significado moral, justo tributo al libertador de nuestras aguas, al héroe cuya vida ejemplar estuvo consagrada a la libertad de América.

Porque el Almirante Brown en las guerras nacionales que debió afrontar nuestro país, fue el extraordinario defensor de las fronteras marítimas argentinas. Lo hizo con éxito insuperable y siempre con honor.

Los nombres de Martín García, Montevideo, Los Pozos, Quilmes, Juncal, Monte Santiago..., honrarán por siempre a la marina de guerra nacional, que los recuerda y venera como los mejores blasones de su historia.

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 del 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. Son la herencia bendita que nos legara este Almirante magnífico, el más grande hombre de mar de su época.

La Marina de Guerra, heredera de sus glorias, lo considera su conductor y el ejemplo que sus jefes deben emular, en todo tiempo y lugar, para hacer honor a la responsabilidad inmensa de su legado espiritual.

El benemérito pueblo de la Provincia de Buenos Aires descubre en su ciudad capital, en la ciudad de Dardo Rocha, el bronce que ha de perpetuar la memoria del Almirante Brown, que fuera su Gobernador en días trágicos de la historia argentina. Ilustre varón de la República, uno de sus héroes más puros, que tanto contribuyó a conquistar y cimentar la independencia de nuestro país y a defender su soberanía en ese ancho portal de entrada a la Patria, que es el Río de la Plata.

Este monumento al Almirante Brown queda bajo todo el cielo de la Patria como una inmensa plegaria sin palabras elevada a Dios, dándole gracias por ese pasado glorioso, en súplica por el alma del marino ilustre y rogando por nuestro futuro nacional.”

PALABRAS DEL SECRETARIO GENERAL DE LA COMISIÓN NACIONAL DE HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN, CAPITAN DE NAVIO CONTADOR HUMBERTO F. BURZIO, EN EL DESCUBRIMIENTO DE PLACAS RECORDATORIAS EN EL SOLAR QUE OCUPARA LA CASA QUINTA DEL ALMIRANTE, EN BARRACAS.

“Ante el solar donde se levantara su casa quinta, viviera y muriera el insigne almirante de los argentinos, traigo en honroso mandato las palabras de emocionado recuerdo de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown y de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos, para volcarlas frente a estas placas que indicarán al caminante, el lugar que fuera tranquilo reposo hogareño de un hombre de mar que en legendarias y romancescas hazañas, quitó a la corona rostral de Neptuno algunos de sus atributos, para incorporarlos a la historia naval de la República.

Los pueblos de sentimientos nobles y generosos, los que hacen de las buenas costumbres un culto, sólo ellos, son los auténticos depositarios de sus tradiciones. Los que truecan esas normas de ética por las apetencias materiales, siguiendo las palabras fáciles e inconsistentes de falsos apóstoles, llevan consigo el germen fatal de su disolución porque les falta la sustentación moral, que es la savia indispensable en la vida de los hombres y de la sociedad.

Los países, ciudades, pueblos y aun las pequeñas aldeas, tienen el deber patriótico de vigilar sus propias tradiciones, cuidando con renovado celo todo aquello que las perpetúe, para poder seña-

lar así, a las generaciones futuras, los lugares que fueron escenario de episodios guerreros y cívicos, o los sitios ilustrados por apellidos eminentes. Tal es el caso de este solar, ocupado hoy por una casa que honra al trabajo pacífico de la República, cuyo frente queda desde este momento blasonado con estos bronce, que se entregan al cuidado de la ciudad y en especial al de este histórico barrio de Barracas.

En este sitio que rendimos patriótico homenaje, en esta calle de Martín García, cuyo solo nombre evoca hazañosas empresas, que era hasta el siglo pasado el gran camino del sud que se internaba en las lejanías de nuestra pampas dominadas por el salvaje, se levantaba a su vera la risueña morada de Barracas, como la denominara Mitre.

Guillermo H. Hudson, el escritor de tan exquisita sensibilidad para la descripción de nuestra naturaleza y costumbres, es tal vez el único que nos da la postrera visión del glorioso marino en su casa, poco antes de su fallecimiento. Nos relata que siendo un niño, una tarde que pasaba lentamente a caballo frente a la “casa de los cañones” —como él la bautizara por tener apoyado a dos de ellos en los pilares de la verja de entrada, capturados por el almirante en una de las acciones en el Río de la Plata— vio “un anciano vestido de negro con cabellos blancos como la nieve, patillas a la moda antigua y rostro ceniciento, inmóvil y de pie al lado de uno de los cañones, mirando a lo lejos. Sus ojos eran azules —de ese azul turbio y fatigado por los años— y pareció no verme, dice, mientras pasaba a poca distancia de él, sino que buscara algo más allá y muy lejano”.

Este recuerdo nostálgico del almirante en vida, ya se ha borrado de la mente, pero nos queda el otro, que no se borrará jamás, el de pie en el puente de su nave insignia, oteando más allá de la línea del horizonte, en vigilante espera de los enemigos de la patria.

En su año centenario estamos congregados aquí para rendirle homenaje justiciero y para refirmar que la señal de Quilmes: “Irse a pique antes que arriar el pabellón”, será cumplida por la marina de guerra del presente llegado el momento supremo de la batalla, por esa misma marina que él creara y le diera noble y marcial ejecutoria y también para decirle: Vuestra señal es ya consigna de honor. Será izada en lo más alto del mástil para cumplirla con el mismo valor y espíritu de sacrificio de que tan elocuentes pruebas dieras en Martín García, Montevideo, Los Pozos, Quilmes, Juncal y Monte Santiago. A pie firme os decimos hoy,

al descubrir estas placas del recuerdo de una generación que no olvida vuestras marciales hazañas: ¡Presente, Almirante del Plata!”

ANIVERSARIO DEL COMBATE NAVAL DE LOS POZOS.

El 11 de junio pasado, a las 1030, tuvo lugar en la Dársena “A” de Puerto Nuevo, junto al monolito recordatorio del Combate Naval de Los Pozos, el acto de homenaje al almirante Guillermo Brown, organizado por la Comisión Nacional de Homenaje al insigne marino, con motivo de cumplirse en la fecha el 131° aniversario de aquella gloriosa acción.

A dicha hora se encontraban formados, en el citado lugar, cadetes de la Escuela Naval Militar, alumnos del Liceo Naval “Almirante Brown”, y una compañía de infantería de marina con bandera y banda que rindió los honores reglamentarios. Poco después, llegaron delegaciones de oficiales, suboficiales y marineros y miembros de distintas entidades que adhirieron a la conmemoración.

Poco antes de iniciarse la ceremonia, se hicieron presentes el contraalmirante Agustín R. Penas, que presidió el acto en nombre del ministro de Marina, el presidente de la Comisión Nacional de Homenaje a Brown, contraalmirante Eleazar Videla, miembros de esta comisión y de la Liga Naval, Instituto Browniano y Centro Naval y funcionarios de la Administración Nacional del Puerto.

Una vez ubicadas las autoridades en el palco oficial, levantado frente al monolito, a cuyos lados montaban guardia alumnos del Liceo Naval y permanecían los abanderados, se dio comienzo al acto con la ejecución del Himno Nacional, que corearon todos los presentes. Seguidamente, se procedió a la colocación de las ofrendas florales al pie del monolito, haciéndolo en primer término el contraalmirante Penas con la de la marina de guerra; a continuación, el contraalmirante Videla y demás miembros de la Comisión Nacional de Homenaje, depositaron otra hermosa ofrenda e hicieron luego lo propio delegaciones de la Liga Naval, Centro Naval, Círculo de Oficiales de Mar, Administración Nacional de Puertos e Instituto Browniano.

Cumplida esta parte del acto, el contraalmirante Penas usó de la palabra para referirse a la significación del mismo y evocar con emotivas frases la acción naval que tanta gloria y prestigio otorgó a las armas argentinas.

“El ejemplo de Brown —manifestó en uno de los pasajes de

“ su discurso— perdura en el tiempo y su nombre es pronunciado
“ con respeto por los marinos noveles y sirve de inspiración en la
“ conducta de nuestros oficiales.”

“La acción de Los Pozos —dijo— fue producto de la acción
“ dinámica y patriótica del viejo león, que despierto ante el peligro
“ que representaban para la patria las fuerzas navales del imperio
“ que la amenazaban, destruyó su poderío ante las miradas del pue-
“ blo que desde la ribera seguía ansiosamente las alternativas de
“ la batalla.”

Terminó su oración, expresando que la sombra del Gran Almirante sigue paseándose por la cubierta de nuestros buques y evocó palabras de Mitre al despedir los restos de Brown el día de sus exequias ante el recogimiento religioso del pueblo que lo veneraba.

(Informativo.)

EL INSTITUTO BROWNIANO REALIZARÁ UN CONCURSO SOBRE TEMAS DE HISTORIA NAVAL.

Con el propósito de estimular el estudio y desarrollo de temas relacionados con la historia naval argentina en todas sus manifestaciones, ya sea en el orden militar, orgánico, técnico, etc., el Instituto Browniano acaba de declarar abierto un interesante certamen, que quedará clausurado el día 1° de noviembre próximo, fecha en que comenzará la clasificación de los trabajos presentados. Para la participación en el concurso se han fijado dos categorías :

Categoría *a)* para universitarios, docentes y miembros de las fuerzas armadas, y categoría *b)* para los no comprendidos en la categoría anterior. Se establece en las bases correspondientes, que el desarrollo de cada tema debe ser sencillo y absolutamente inédito, pudiendo agregarse a ellos mapas, croquis o ilustraciones. Cada concursante deberá remitir un solo trabajo, escrito a máquina, en papel tipo oficio, a dos espacios, de un solo lado del papel y en toda la extensión de la hoja, no debiendo sobrepasar su extensión las 20 páginas, sin contar citas o aclaraciones.

A la cabeza de la primera página del trabajo deberá figurar el tema y debajo del mismo el “pseudónimo” elegido por el autor. En sobre aparte, cerrado y lacrado, se consignarán los datos de identificación del remitente, siendo preciso aclarar en la parte exterior del mismo el tema a que corresponde.

Todos los trabajos se remitirán por correo, en sobre certificado, hasta la fecha antes mencionada, al secretario del instituto, Plaza Brown 39, Adrogué.

Para la elección y asignación de los premios se nombró un jurado que integran el capitán de navío (C) Humberto Burzio, de la Academia Nacional de la Historia y miembro de número del instituto; doctor Raúl A. Molina, de la Academia Nacional de la Historia y de la Real de Madrid, y capitán de fragata capellán Mariano Fernández Mendoza, miembro de número del instituto.

(Informativo.)

ÚLTIMO VIAJE DEL ACORAZADO “MORENO”.

Con destino al Japón, donde será desmantelado, esta unidad zarpó de Puerto Belgrano en la mañana del 12 de mayo. Con tal motivo, y ante las fuerzas formadas, se dio lectura al siguiente boletín:

“Emprende su último viaje el ex acorazado “*Moreno*”. Junto con su gemelo “*Rivadavia*”, que nos abandonara recientemente, constituyeron en su tiempo verdaderos exponentes de la más acabada técnica naval de guerra, confiriéndole a nuestra armada un lugar preponderante entre sus similares del orbe. En sus cubiertas, en sus cámaras y sollados, durante más de cuarenta años, generaciones de argentinos de todas las clases sociales, unidos en su amor a la patria, al mar y a la institución, hicieron escuela de honra, trabajo y sacrificio, forjando ese espléndido espíritu de cuerpo que es uno de los galardones más preciados de nuestra Marina de Guerra, en todo lo que significa hidalguía y mancomunidad de nobles ideales.

“Fueron en una época la columna vertebral de nuestra organización naval. Sus viejos cascos irradiaron honor, disciplina, trabajo, estudio y tradición marinera, virtudes que, cual prendidos en el cuello volador del marinero, se difundieron, llegaron y se afirmaron tanto en el más pequeño buque destacado solo en la inmensidad del mar, como en los destacamentos antárticos, en los cuarteles y en las bases. Al darle nuestro postrer adiós, hagamos votos para que perduren entre nosotros, con la misma fortaleza de sus corazas, esos inapreciables dones del espíritu, para bien y gloria de nuestra Marina de Guerra.”

(Periodística.)

ARRIBO DE UNA MISIÓN MILITAR NORTEAMERICANA.

El 11 de mayo aterrizó en el aeropuerto de Ezeiza, procedente de Lima, el avión Douglas DC-6, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, conduciendo al vicealmirante Edmund Tyler Woolridge, comandante de la Escuela Nacional de Guerra de los Estados

Unidos, sus ayudantes y alumnos del instituto mencionado. La Escuela Nacional de Guerra funciona bajo el control de los jefes del Estado Mayor Conjunto y tiene como misión la de preparar personal seleccionado de las fuerzas armadas, del Departamento de Estado y de otras dependencias gubernativas para actuar en el comando conjunto y en cargos de responsabilidad, como también en la planificación de la estrategia nacional.

(Periodística.)

LLEGADA DEL PRESIDENTE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS DE LOS ESTADOS UNIDOS.

En un avión DC-6 C-118, de la fuerza aérea norteamericana, llegó al aeródromo de Ezeiza, el 7 de mayo, el almirante Arthur William Radford, presidente del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, siendo declarado huésped oficial del gobierno. El ilustre visitante tuvo destacada actuación durante la Segunda Guerra Mundial e intervino activamente en el desarrollo de los planes de las operaciones aeronavales como asimismo en los comandos de portaaviones; perteneció también al Conjunto del Pentágono.

Acompañaban al almirante Radford su señora esposa y una comitiva integrada por el coronel Leroy H. Watson (h), el teniente coronel Vernan A. Walters, el comodoro Georges W. Hyatt, el mayor John B. Sullivan y los contraalmirantes retirados Luis de Lores y William A. Red.

Durante su breve visita a nuestra capital, el almirante Radford visitó a la Escuela Nacional de Guerra, donde hubo un intercambio de opiniones sobre diversos aspectos técnicos militares.

El almirante Radford había partido de Washington el 25 de abril en una gira de buena vecindad, haciendo escala en Panamá, donde presenció las maniobras conjuntas denominadas "Caribe", pasando luego a Colombia, Ecuador, Perú y Chile. El día 9 de mayo partió de nuestro país con destino al Uruguay, Brasil y Venezuela.

(Periodística.)

RECONOCIMIENTO DE LA MARINA DE GUERRA A PESCADORES MARPLATENSES QUE AUXILIARON AL PERSONAL DE UN AVIÓN DE LA ARMADA.

En nombre del ministro de Marina, contraalmirante Teodoro Hartung, han sido remitidas sendas notas de reconocimiento a tres patrones de lanchas pesqueras marplatenses que contribuye-

ron eficazmente en las tareas de auxilio a un avión naval, obligado a hacer un acuatizaje forzoso en las inmediaciones del cabo Corrientes.

La máquina, un *Grumman 2-0-14*, acuatizó en el lugar mencionado, con desperfectos mecánicos, el día 14 de mayo pasado, recibiendo sin demora la ayuda de las lanchas pesqueras “2 de Mayo”, “La Amistad” y “Nueva Virgen de la Gracia”, a cargo de los patrones José Mignini, Vicente Mustico y Lorenzo Muollo, respectivamente. La decidida intervención de los nombrados evitó el serio peligro que amenazaba al personal del avión, ya que por falta de estanqueidad en el bote había comenzado a hundirse. Dicho personal fue de inmediato conducido a bordo de las citadas embarcaciones hasta la Base Naval de Mar del Plata, desde donde salieron, posteriormente, elementos que rescataron la máquina accidentada.

En conocimiento de los hechos relatados, el subsecretario de Marina —por especial encargo del titular de la cartera— dispuso el envío de las referidas notas, donde se destaca el hecho y solidaridad de los pescadores antes mencionados, dejando constancia del reconocimiento a que se han hecho acreedores por parte de la institución naval.

(Informativo.)

BUQUES DE LA MARINA DE GUERRA VISITARON DIVERSOS PUERTOS DEL PAÍS.

Con motivo de la celebración del nuevo aniversario patrio del 25 de Mayo, y como ya es tradicional, los buques de la Marina de Guerra visitaron distintos puertos de nuestro litoral marítimo y fluvial, a fin de participar de los homenajes y festejos que se llevaron a cabo en las localidades siguientes:

Mar del Plata: Cruceros A.R.A. “25 de Mayo” y “General Belgrano”; Madryn: Crucero A.R.A. “9 de Julio”; Ushuaia: Crucero A.R.A. “La Argentina”; Necochea: Fragata A.R.A. “Heroína” y “Santísima Trinidad”; Puerto Deseado: Destructor A.R.A. “San Luis”; San Julián: Destructor A.R.A. “San Juan”; Santa Cruz: Destructor A.R.A. “Santa Cruz”; Río Gallegos: Destructor A.R.A. “Misiones”; Rosario: Destrucciónes A.R.A. “Garay” y “Mendoza”; rastreador A.R.A. “Drummond”, buque de desembarco “BDT-6” y tres lanchas torpederas; Santa Fe: Destructor A.R.A. “Mendoza” y rastreador A.R.A. “Drummond”; Paraná: Rastreador A.R.A. “Bouchard” y “Parker”; La Paz: Rastreador A.R.A. “Robinson”; Diamante: Rastreadores A.R.A.

“*Bouchard*” y “*Parker*”; Gualeguaychú y Concepción del Uruguay: Rastreador A.R.A. “*Py*”; Concordia: Barcaza A.R.A. “*BDI-1*”; Corrientes: Rastreador A.R.A. “*Granville*”; San Nicolás: Barcaza A.R.A. “*BDI-1*” y destructor A.R.A. “*Garay*”.

Una vez realizadas las visitas aludidas, los buques se reintegraron a sus apostaderos habituales para continuar con las actividades de rutina.

(*Informativo.*)

PASES DE OFICIALES SUPERIORES.

Comandante del Área Naval Zárate y Jefe del Arsenal de Artillería de Marina Zárate, al señor capitán de navío D. Mario R. H. Albicker.

Confírmase como Subsecretario de Marina al señor capitán de navío D. Jorge J. A. Palma.

Jefe del Estado Mayor General Naval, al señor contraalmirante D. Jorge E. Perren.

Comandante de la Fuerza de Cruceros y del crucero A.R.A. “*9 de Julio*”, al señor capitán de navío D. Mario A. Robbio.

Comandante de la Fuerza de Fragatas, al capitán de navío D. Juan H. R. Questa.

A disponibilidad: los señores capitanes de navío D. Alejandro C. Bras Harriot, D. Luis Mallea y (médico) Serafín Torres Gómez.

A situación de retiro: capitán de navío (Ing. Esp.) D. Adolfo E. López, contraalmirante D. Agustín P. Lariño, capitanes de navío D. Oscar J. Cabrera y D. Domingo G. Luis.

EXTRANJERAS

CANADÁ

SUBMARINOS SOVIÉTICOS FRENTE AL CANADÁ.

Noticias procedentes de Ottawa, hacen saber que se ha observado la presencia de submarinos no identificados frente a ambas costas del Canadá, suponiéndose que sean soviéticos, por cuanto de ser estadounidenses o británicos, las autoridades navales canadienses serían informadas de ello; la marina de guerra canadiense no hizo declaración alguna al respecto.

(*Periodística.*)

CHILE

LA DEFENSA DEL ATLANTICO SUR.

“El Diario Ilustrado”, dice hoy que Chile tiene derecho para participar en futuras conferencias similares a las que celebraron recientemente en Buenos Aires, la Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay, para analizar asuntos relacionados con la defensa del Atlántico Sur.

Luego de señalar que este país tiene mares y costas inmediatas al Atlántico Sur y comprende en su litoral al estrecho de Magallanes y el mar de Drake, expresa el órgano de prensa que Chile “no debe quedar ausente de futuras deliberaciones y dejado “ de lado en la entrega de armamentos y facilitación de buques de “ guerra que serán, a no dudarlo, las consecuencias materiales de “ las conferencias para la defensa del Atlántico Sur”.

(Periodística.)

EGIPTO

ADQUISICIÓN DE TRES SUBMARINOS RUSOS Y SU REPERCUSIÓN.

La Unión Soviética confirmó el 21 de junio la venta de tres submarinos a Egipto, a fin de que este país “protegiera su seguridad”, según expresó la emisora de Moscú en idioma árabe. Esta venta ya había sido anunciada en los diarios egipcios algunos días antes, noticia que no constituía una novedad, por cuanto ya era un hecho conocido por la prensa de occidente. Una de las primeras naciones en reaccionar ante esta adquisición fue Israel, cuya radioemisora oficial advirtió a Egipto que no empleara los submarinos de referencia en el bloqueo de la navegación israelí por el golfo de Akaba, dado que ello motivaría que volvieran a “encenderse los fuegos” y equivaldría a un suicidio. El comentarista advirtió que los submarinos correrían la misma suerte que el destructor “*Ibrahim el Awal*”, que se rindió a las fuerzas israelíes en las afueras de Haifa durante la invasión de Sinaí, en noviembre último. Asimismo, según fuentes informadas, Israel solicitaría a los Estados Unidos de Norte América la entrega de armas antisubmarinas para la protección de sus buques en el golfo de Akaba y en sus aguas territoriales.

Por su parte, los diarios egipcios sostienen que la adquisición de los submarinos por Egipto fue simplemente para defender sus costas y que los israelíes amenazan continuamente con violar las

aguas territoriales egipcias, tanto en el golfo de Akaba como en el canal de Suez.

Gran Bretaña expresó que era de lamentar la entrega de estos submarinos, por cuanto ello tendría como consecuencia aumentar la tensión que ya existe en dicha zona y que Gran Bretaña, los Estados Unidos y Francia están aún obligados a consultarse sobre el mantenimiento del equilibrio de armas entre Egipto e Israel. Se ignora si Egipto cuenta con personal adecuado para maniobrar con estos submarinos, si bien se tiene conocimiento que oficiales y suboficiales de su marina han estado adiestrándose en tácticas submarinas en Polonia. Se sabe que dos de los submarinos entregados son del último modelo, con un radio de acción que oscila entre las 15.000 y 20.000 millas.

El vicealmirante Charles R. Brown, jefe de la VI Flota, actualmente en aguas españolas, expresó que la presencia de tres submarinos en aguas del Mediterráneo afectaría a la estrategia naval aliada en esa zona. Agregó, asimismo, que la incorporación de estos tres submarinos daría lugar a una marina egipcia desequilibrada.

Otros funcionarios del gobierno norteamericano manifestaron que, de acuerdo con una resolución adoptada por la Asamblea General de la U. N. con fecha 2 de noviembre de 1956 respecto a la introducción de nuevos equipos militares en el Medio Oriente, la venta de estos tres submarinos constituiría una violación a la misma, "tendiente a aumentar la tensión y hacer peligrar la paz" en aquella zona.

Finalmente, en fuentes británicas autorizadas se estima que la entrega de estos submarinos soviéticos a Egipto bien podría constituir un camouflage para un proyecto cuya finalidad sería la de observar tanto a la flota estadounidense como a la británica. Por otra parte, en círculos aliados se considera que este desplazamiento de la flota soviética al Mediterráneo, juntamente con el pasaje de otras unidades de guerra rusas por el Bosforo, constituye una maniobra diplomática.

(Periodística.)

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

LA MARINA DE GUERRA EN LA ERA DEL PROYECTIL NUCLEAR.

Los efectos de las armas nucleares sobre el poder marítimo fueron considerados por el almirante Arleigh A. Burke, jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos, durante una confe-

rencia pronunciada en la *English Speaking Union*, en la Mansión House, el 1° de abril.

El almirante Burke dijo: “Por alguna razón u otra, el desarrollo de un arma nueva ha sido casi invariablemente acompañado por una declaración de que las marinas de guerra estaban liquidadas.

“ En el siglo XIX, fue el cañón rayado el que debía terminar con nosotros. Luego fue el torpedo, el submarino, el avión y la bomba atómica. Ahora el submarino de propulsión nuclear es el arma que, finalmente, hundirá a todos los buques en el mar.

“ No menospreciemos la amenaza del submarino de propulsión nuclear lanzador de proyectiles. Sin embargo, también se pondrán en actividad nuevas armas para ayudar a las marinas de guerra del mundo libre en el control y uso de los mares. En vez de señalar la destrucción de las marinas, nuevas y poderosas armas invariablemente se suman a nuestro poder en el mar.

“ La necesidad de recurrir a los océanos es hoy mayor que nunca. El tonelaje de material transportado por mar continúa aumentando año tras año. Más del 99 % % del total del volumen del comercio mundial se mueve por el mar. Menos del ½ % va por aire.

“ La supervivencia bajo el ataque depende de la aptitud del mundo libre en concurrir rápidamente en ayuda de las naciones bloqueadas por mar, con modernos y potentes equipos del ejército, marina y aviación. El mundo libre continuará recorriendo la superficie de los mares. La verdad es que no puede haber un mundo libre si no cumplimos con esto.

“ No puede existir una asociación del mundo libre, salvo que sus marinas se mantengan al día. Los cañones ya no pueden derribar a los modernos aviones que vuelan a gran altura. Se necesitan proyectiles guiados. Las marinas de guerra deben estar provistas con las armas modernas y equipos necesarios para hacer frente a todas las amenazas en el mar. Las armas modernas y equipos son necesarios para contender con las innumerables tareas que deben realizar las marinas.

“ La Real Marina debe ser felicitada por las disposiciones adoptadas, y que adoptará, para mantener la moderna eficiencia. Dispositivos modernos, como ser el nuevo avión *Scimitar* y *Sea Vixen*, el proyectil guiado —*Sea Slug*— y otros modernos dispositivos de los cuales hemos oído informes alentadores, serán todos necesarios en el futuro.

“ Nosotros, los de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, tenemos el convencimiento de que el poder naval tendrá, en los años venideros, una influencia, sobre las vidas y asuntos de las naciones, superior a la que ha tenido en cualquier otra época del pasado. En la era del proyectil nuclear, más aún que en el pasado, el bando que ejerza el dominio de los mares no será derrotado. La grandeza de Gran Bretaña da fe de su larga apreciación de este principio fundamental.

“ Ciertas contribuciones que ustedes han hecho para la eficiencia de nuestras fuerzas móviles de portaaviones de ataque —catapultas de vapor, portaaviones con cubierta angulada, sistema de aterrizaje mediante espejo, para citar tan sólo algunos— son de un significado particular.”

Al referirse al problema específico de la seguridad del mundo libre en la era del proyectil nuclear, el almirante Burke dijo:

“Tres son las cosas que aparecen como necesarias:

“Primero, nuestras defensas principales deben ser avanzadas todo lo posible en dirección a la amenaza enemiga. En la eventualidad de un ataque nuclear, será dudoso si las armas defensivas en los territorios de la metrópoli podrán intervenir lo suficientemente pronto o lo bastante alejadas como para ofrecer una buena protección a las zonas vitales. Las zonas acélicas del mundo ofrecen oportunidades para ganar más tiempo y espacio para la defensa. La posición de los buques en el mar es generalmente desconocida para el enemigo. Para poder atacarlos hay que buscarlos y situarlos. Y todo esto requiere más tiempo. Los buques se encuentran desplegados lejos de la metrópoli, lejos de los centros poblados de la madre patria, lo más cerca posible a las zonas turbulentas. Esto ofrece al mundo libre mayor espacio. El bando que cuenta con más tiempo y espacio, goza de una ventaja decisiva.

“Luego, las armas ofensivas deben hallarse desplegadas tan próximas a la fuente de amenaza como sea posible. Esto ofrece otra ventaja significativa en tiempo y espacio para el caso de ataque. Agrega substancialmente al volumen de fuego que puede lanzarse contra un blanco para una determinada salida de recursos. Esto significa una superior economía de fuerzas; más capacidad de ataque para la cantidad de dinero invertido.

“Tercero, debe encontrarse más espacio para la dispersión y maniobra. La única zona que queda en el mundo donde el espacio es relativamente barato y donde puede lograrse una dispersión ilimitada sin interferir con la gente, son los océanos del mundo.

“ Para asegurar que estos vastos espacios oceánicos queden disponibles para el mundo libre, debemos estar en condiciones de controlarlos, emplearlos y negarlos a nuestros enemigos. Esto exige un esfuerzo colectivo del mundo libre. Ninguna nación aislada del mundo libre puede cumplir por sí sola esta enorme obligación.”

Refiriéndose a la construcción soviética de submarinos, el almirante Burke dijo: “Los están construyendo en cantidades enormes. Aparentemente ven en el submarino un medio de lanzar proyectiles guiados contra los Estados Unidos. Ven en el submarino una oportunidad para causar terribles pérdidas a la navegación marítima del mundo libre, quizás superiores a las causadas por los submarinos de Hitler, que destruyeron varios millones de toneladas. La gran cantidad de submarinos con que cuenta la flota soviética constituye, en la actualidad, una grave amenaza para las comunicaciones marítimas de las cuales depende nuestra alianza.

“ En la eventualidad de una guerra nuclear, el poder para sobrevivir al ataque inicial, el poder de recuperación, el poder para organizar, el poder para mover los recursos y el poder para proseguir hasta llegar a la victoria, dependen de la aptitud de nuestras marinas para moverse en los mares, para ejercer el control de los mismos y poder llevar un poder enorme allí donde sea necesario y cuando sea necesario.

“ Durante más de cuatro siglos los conductores de Inglaterra han mantenido la independencia, prosperidad y seguridad de su país gracias a su incomparable comprensión del mar. Hoy, cuando los espacios oceánicos encierran sin duda alguna la llave del futuro, el mundo libre sigue mirando a Inglaterra para que lo inspire y guíe mediante su profundo e histórico conocimiento del mar.”

(“The Admiralty News Summary”, N° 128, 19 de mayo de 1957.)

PRUEBAS ATÓMICAS.

En el campo de ensayos atómicos de Nevada se llevó a cabo, el 28 de mayo, la explosión de un artefacto atómico cuya potencia fue de 10 kilotoneladas (10.000 toneladas de TNT), desde una torre de acero de 160 metros de altura. La torre desapareció totalmente y la columna de humo tomó la característica de hongo. De inmediato el gobierno japonés protestó oficialmente contra dicha prueba y solicitó que se suspendieran los ensayos de armas nucleares programados para este verano.

No obstante esta protesta, a las 0445 del 5 de junio fue detonado por primera vez un dispositivo atómico desde un globo en el campo de pruebas de Nevada, y su resplandor fue escasamente visible desde Las Vegas, a 130 kilómetros (70 millas de distancia). La acostumbrada nube en forma de hongo tampoco se pudo ver desde esta ciudad, indicando esto que la explosión era pequeña.

El artefacto atómico se colocó en una plataforma suspendida desde un globo de material plástico, de unos veinte metros de diámetro, que se encontraba a unos 152 metros sobre el nivel de la llanura de Yucca y asegurado con cuatro cables. El globo fue empleado por cuanto en esa forma se disminuye la cantidad de cenizas radioactivas al producirse la explosión a una altura más elevada de la que sería posible lanzando la bomba desde un avión; además, disminuye el costo del experimento. En esta oportunidad se realizaron unas 45 experiencias, incluyendo 16 de importancia militar. En una de ellas se emplearon conejos para determinar la reacción del ojo al resplandor nuclear.

El 24 del mismo mes se hizo explotar otro nuevo artefacto nuclear, la 50ª explosión desde que los Estados Unidos iniciaron sus experimentos en Nevada y la primera que tiene lugar en pleno día. Su resplandor fue eneguedor y su potencia fue tal, que arrancó de cuajo puertas que se encontraban a unos 22 kilómetros del lugar. Este artefacto, como el anterior, fue colocado en un globo y a una distancia de 210 metros.

Según un periodista ubicado en el pico del Ángel, a 64 kilómetros, manifestó que el resplandor fue brillantísimo aun mirado con anteojos protectores, que la bola de fuego parecía ser doble y que la nube ascendió muy rápidamente hasta los 1.200 metros. Un observador que se encontraba en Las Vegas, a 112 kilómetros de distancia, expresó que la nube adquirió en esta oportunidad la forma de un doble hongo. La explosión tuvo lugar a las 0630 hs.

La Comisión de la Energía Atómica explicó el fenómeno de la siguiente manera: “Se levantó una espesa columna de polvo al “ parecer compuesto de polvo de talco, del lago seco de Frenchman “ Flat, que formó una nube con la forma de hongo en su parte “ superior y otra más encima de ésta. Hubo escasa radioactividad “ en el tallo del hongo que, de cualquier manera, se fijará nueva- “ mente en el lugar. La explosión fue escuchada como un trueno “ en lugares tan alejados como Tonopah, a 160 kilómetros, y Reno, “ a 180, y según la C.E.A., ello fue debido a «la reflexión estratos- “ férica de la onda sonora».”

Como parte del experimento fueron distribuidos 835 cerdos,

que iban cubiertos con telas para uniformes militares, a fin de determinar el efecto de la radiación sobre las mismas, y para adquirir mayores conocimientos sobre el tratamiento que debía aplicarse a los males resultantes del calor, radiación y presión. También se construyeron abrigo para fines de pruebas y se dejaron víveres al aire libre, para determinar en qué forma serían afectados por la explosión.

En esta misma fecha, el presidente de la C.E.A., señor Lewis L. Strauss, y tres físicos informaron al presidente Eisenhower que los estudios para producir una bomba H sin precipitación radioactiva estaban muy avanzados. De ser esto exacto, ello significaría que, en caso de guerra, la bomba atómica podría emplearse quedando su acción restringida al lugar elegido como blanco, ofreciendo un riesgo mínimo para los otros sectores ajenos al ataque.

(Periodística.)

ARMAS TELEDIRIGIDAS.

En círculos allegados al gobierno de Washington, se reveló que éste probablemente pedirá a Panamá que le otorgue bases de lanzamiento del proyectil teledirigido antiaéreo *Nike*. La posibilidad de este pedido es estudiado en la actualidad por el gobierno norteamericano, sin que se hayan iniciado negociaciones con Panamá al respecto.

También se dijo que los Estados Unidos proyectan pedir a Panamá territorio para construir una instalación del sistema "Loran" de ayuda a la navegación para servir a los navios de guerra y barcos mercantes del Caribe.

(Periodística.)

BOMBA METEOROLÓGICA.

El gobierno de los Estados Unidos desmintió los cargos soviéticos de que hombres de ciencia de aquel país habían perfeccionado una "bomba meteorológica" capaz de convertir el tiempo en un arma. Según un hombre de ciencia soviético, el profesor Fedrow, los Estados Unidos estarían ensayando una bomba meteorológica capaz de provocar sequías y diluvios en territorios enemigos, destruyendo las cosechas sobre vastas zonas y causando otros perjuicios.

(Periodística.)

PROYECTILES TELEGUIADOS Y AVIONES.

Al hablar ante la Comisión de las Fuerzas Armadas de la Cámara de Representantes, el secretario de Aviación, señor James

Douglas, manifestó que “muy probablemente” la Fuerza Aérea se desprendería de algunas de sus escuadrillas de aviones y las reemplazaría con proyectiles teleguiados. Advirtió, asimismo, que las fuerzas actuales, tanto en aviones como en pilotos, no deberían reducirse ahora bajo la suposición de hallarse cerca la guerra atómica, agregando que debían conservar su capacidad de acción con aviones y pilotos hasta saber que contaban con los proyectiles teleguiados.

La Fuerza Aérea tiene programado para el tercer trimestre de este año un total de 128 escuadrillas, cantidad de aviones pilotados que probablemente irá disminuyendo posteriormente.

(Periodística.)

FRACASÓ UNA PRUEBA CON PROYECTIL INTERCONTINENTAL.

Falló la primera prueba realizada con el proyectil intercontinental *Convair Atlas*, al salir éste de su curso prefijado casi inmediatamente después de su partida, haciendo explosión en el aire y cayendo en el mar. Este proyectil había sido diseñado para recorrer 8.000 kilómetros a una velocidad que lo llevaría hasta Moscú en 20 minutos. Partes de este proyectil integran el “cohetes lunar”, con el cual se espera fotografiar la parte no visible de la luna desde la tierra.

(Periodística.)

OTRA NAVE ATÓMICA.

El 16 de mayo fue botado en Groton, Connecticut, el tercer submarino propulsado con energía nuclear, habiendo sido bautizado con el nombre de “*Skate*”. Los dos anteriores son el “*Nautilus*” y el “*Seawolf*”.

(Periodística.)

FRANCIA

EL “JEAN BART” PASA A LA RESERVA.

El señor Paul Anxionnaz, ministro de Marina, ha aprobado el pase a la reserva del buque de línea “*Jean Bart*”. Esta medida, penosa para la marina, es la única posible en las actuales condiciones financieras del país, en razón del elevado costo de las transformaciones que debían realizarse para su modernización y el costo igualmente elevado de su mantenimiento actual.

Historia de este buque.

Damos a continuación las características del “*Jean Bart*” :

| | |
|-----------------|---|
| Desplazamiento: | 35.000 toneladas |
| Eslora: | 248 metros |
| Manga: | 35,50 metros |
| Calado: | 9,60 metros |
| Potencia: | 150.000 HP |
| Velocidad: | 32 nudos |
| Armamento: | 8 piezas de 380 en dos torres cuádruples a proa, 9 piezas de 152 antiaéreas en tres torres a popa, 24 piezas de 100 antiaéreas en doce to- rres dobles, y 28 piezas de 57 antiaéreas en catorce torres. |

En 1940, se estaba construyendo en Saint Nazaire. Si bien no estaba aún en estado de navegar al producirse la invasión alemana, el fervor patriótico de los ingenieros y obreros de los astilleros de Saint Nazaire, como asimismo la aptitud para maniobrar y la sangre fría de su comandante y del piloto del puerto mencionado, encargado de la salida (capitán de navío Rnorach'h y el señor Charles Lorec, condecorado en 1956 con la Legión de Honor), permitieron su salida en condiciones dramáticas.

Pero distaba mucho de ser un buque terminado cuando amarró, el 22 de junio, en el puerto de Casablanca.

Gracias a las disposiciones adoptadas inmediatamente después de la ofensiva alemana, el “*Jean Bart*” tenía un casco estanco que disponía para su propulsión de un solo pasillo de fogoneros en lugar de dos y de dos máquinas laterales, y como armamento, de una torre de 380 con piezas carentes de dirección de tiro, 3 torres de 152 sin cañones, 2 montajes dobles de 90 mm. no instalados, 3 montajes dobles de 37 y 2 montajes cuádruples de 13 mm.

El buque quedó inmovilizado en Casablanca hasta el 25 de agosto de 1945.

Pero el “*Jean Bart*” había sido objeto de averías grandes durante las operaciones de desembarco en África del Norte, entre el 8 y 10 de noviembre de 1942.

Gracias a la actividad desplegada por las “Construcciones Navales” de Casablanca reforzada por el personal proveniente de Dakar, las referidas averías fueron reparadas y a fines de septiembre de 1943 el “*Jean Bart*” se encontraba en condiciones de hacerse a la mar para llegar eventualmente a un puerto de los Estados Unidos para someterse a una reforma. Abandonado este proyecto para los aliados, el buque fue empleado hasta su partida de Casablanca como buque escuela.

El 25 de agosto de 1945, el “*Jean Bart*” zarpó para Cherburgo, donde llegó el 29 del mismo mes. Amarró finalmente en Brest el 11 de febrero de 1946.

Independientemente de las máquinas laterales que funcionaban, el buque se hallaba en peores condiciones que al zarpar de Saint Nazaire, como consecuencia de las averías de combate, de los tropiezos en su conservación durante seis años y de la prioridad de materiales en provecho del “*Richelieu*”.

¿Qué debía hacerse con el “*Jean Bart*”? ¿Desguazarlo, emplearlo como alojamiento, o proceder a su reforma?

Reforma del “*Jean Bart*”.

Por diversas razones, fue la última solución la que prevaleció.

Una razón sentimental: La Marina, duramente afectada por la desaparición de todas sus naves del programa anterior a la guerra, no podía resignarse al hecho de que este buque, que en junio de 1940 había logrado en condiciones legendarias escapar al cerco alemán, terminara sus días como hierro viejo o pontón.

Una razón política: La Marina no podía resignarse a no tener acorazados, cuando los Estados Unidos y Gran Bretaña poseían un gran número de ellos. Convencida de que habría un acuerdo sobre limitación de armamentos semejante al que hubo después de la guerra 1914-18 (Tratado de Washington), la Marina deseaba poseer un tonelaje suficiente en buques en el momento de las discusiones eventuales para evitar que su flota experimentara una reducción demasiado sensible.

Y sobre todo una razón técnica: Cuatro años de ocupación habían disminuido el potencial de la mano de obra en nuestros arsenales, especialmente entre los especialistas de las distintas ramas. Nuestros departamentos de estudios se hallaban atrasados en varios años. Se imponía, pues, el poder reanudar la realización de un programa de construcciones nuevas y formar nuevamente personal calificado.

Por otra parte, todo un equipo nuevo para nosotros había tenido su origen en la guerra: detección, transmisión, dirección de tiro, etc. Nuestra industria debía soltar amarras; *le hacía falta un banco de ensayo*. El “*Jean Bart*” ofrecía la plataforma ideal en sus enormes compartimientos vacíos que no se habían terminado.

Éstas son las razones por las cuales fue emprendida la recons-

trucción del “*Jean Bart*”. La falta de crédito hizo que la misma se hiciera muy lentamente.

En agosto de 1948, el “*Jean Bart*” pudo efectuar sus pruebas oficiales de máquinas y de la artillería de 380.

En 1953, las instalaciones existentes fueron terminadas y perfeccionadas, poseyendo además el “*Jean Bart*” en cuanto a los aparatos detectores los prototipos franceses de una industria incipiente.

En esa época, el valor militar del “*Jean Bart*” era indudable. Dado los importantes trabajos que se habían realizado en el mismo desde su regreso de Casablanca, puede decirse que se trataba de un buque nuevo salido del arsenal de Brest, *el primero que habíamos construido después de la guerra*.

Armado con material íntegramente francés, este buque se encontraba listo para servir como banco de ensayo para el material detector antiaéreo y de comando que debía instalarse en nuestros buques que entonces se construían.

Puede decirse que, gracias a los esfuerzos desplegados en todos los dominios por esta reconstrucción, ello nos permitió iniciar los estudios de los buques proyectados y nuestros arsenales pudieron disponer del personal calificado necesario para la construcción de aquéllos, justificando así una de las razones invocadas para emprender tal operación.

Situación actual.

Durante cinco años —de 1948 a 1953— el “*Jean Bart*” ha visto instalar y ensayar en el mismo, los equipos prototipos que debían instalarse en los cruceros y escoltas del programa naval. Durante los cuatro años que siguieron y habiendo terminado su papel de buque de pruebas, fue aprovechado como buque-escuela en Tolón.

En 1957, diecisiete años después de su zarpada de Saint Nazaire y nueve de su primera salida una vez hechas las reparaciones, ¿cuál es la situación del “*Jean Bart*”?

Las características principales de un buque artillado no han sufrido modificaciones por la reforma:

- La artillería de 380 se encuentra en buen estado. Una de sus torres está engrasada y la otra permanece inactiva (*mothball*). La misma no se emplea para instrucción, porque ese material no se fabricará más.

- La artillería de 152 carece de radar; la conducción del tiro es puramente óptica.
- La artillería de 100 (modelo 1945 de 18-16 disparos por minuto) no tiene valor alguno contra los aviones modernos; sus teleindicadores carecen de radar.
- Solamente la artillería de 57 es eficaz, dentro del límite de su escaso alcance.

En resumen, el “*Jean Bart*” no puede emplearse en una zona donde exista peligro aéreo, salvo que se disponga de medios exteriores —caza y defensa antiaérea— para asegurar su defensa.

Los medios de detección y transmisión están, en su mayor parte, constituidos por aparatos prototipos que no poseen las características modernas necesarias y que, por otra parte, no tienen la resistencia deseada.

Para dar al “*Jean Bart*” los medios necesarios, se necesitaría, además de los trabajos de reparaciones y modernización de los equipos actuales, reemplazar los radares de la artillería A.A. e instalar un radar de dirección de los cazas, dispositivo importante del que está desprovisto.

El casco y las máquinas acusan el desgaste normal de un buque que jamás ha sido sometido a un carenado.

En estas condiciones se plantea nuevamente, como hace once años, el problema del futuro del “*Jean Bart*”.

A primera vista, hay tres soluciones posibles:

Primero: Su reforma y modernización. Incita el emplear esta magnífica unidad flotante que cuenta todavía con un casco sano, una protección aceptable, máquinas sufridas y potentes para llevar las armas más modernas.

El estudio queda por realizarse, pero puede imaginarse que:

- el reemplazo de dos torres de 380, por proyectiles estratégicos de gran alcance;
- el reemplazo de tres torres de 152, por proyectiles tierra-aire, de medio y corto alcance;
- el reemplazo de doce piezas de 100 modelo 45, por los 100 automáticos de 60 disparos por minuto;
- la instalación de un equipo moderno de dirección de los cazas,

harían del “*Jean Bart*” un poderoso instrumento de ataque que, acompañado por un portaaviones, podría ir a cualquier parte del mundo con armas formidables.

Es inútil extenderse sobre esta solución. Es imposible determinar el precio de tal reforma, pero es indudable que supera en mucho a nuestras posibilidades financieras. Además, no estamos preparados para semejante modernización: los proyectiles tierra-aire no estarán disponibles hasta dentro de algunos años y los proyectiles estratégicos de gran alcance se hallan más lejos todavía. La solución reforma-modernización debe ser clasificada entre los sueños irrealizables.

La segunda solución que surge, es realizar únicamente las reparaciones importantes necesarias para que el buque tenga su capacidad inicial.

Los trabajos de reparación que serán necesariamente considerables no se conciben si no van acompañados de una modernización limitada, pero necesaria, para que el buque disponga de un mínimo de medios de detección y defensa contra aviones.

Se ha efectuado el estudio de esta solución y los gastos que insume han sido calculados alrededor de los dos mil millones.

Esta suma resulta enorme ante el interés real de la operación. Por cuanto el "*Jean Bart*", si bien recuperará sus cualidades de capacidad, no será sino el portador de una artillería de 380 cuya utilidad es discutible y de una defensa antiaérea cuyas piezas son técnicamente caducas. ¿Qué empleo puede preverse? Las operaciones de mantenimiento del orden, en las cuales podremos estar empeñados no exigen, felizmente, el apoyo de fuego de proyectiles de una tonelada. Las experiencias durante las operaciones de Argelia demuestran que para las operaciones a lo largo de la costa resultan adecuadas las piezas de la artillería liviana (75 ó 100) de las unidades menores. En el caso de operaciones más importantes o en casos críticos, resulta muchísimo más simple enviar bombas con un avión que, por otra parte, no queda restringido como la artillería a una zona de 15 kilómetros en el interior de los territorios.

Quedan las posibilidades del transporte rápido de personal importante, pero esto puede cumplirse perfectamente con un paquebote.

Finalmente, los gastos importantes que exigirían las reparaciones del "*Jean Bart*" están fuera de proporción con el interés militar de la operación. Además, es sabido que la misma Marina británica, tradicionalmente partidaria de contar con grandes buques de combate, ha renunciado a la conservación de sus acorazados.

A la reserva.

La única solución posible es pasarlo a la reserva. El buque continuará sirviendo de alojamiento para la escuela de artillería hasta tanto se construya la escuela, ya prevista por la Marina.

La fecha de su pase a la reserva será el 1° de agosto de 1957.

Esta situación en reserva del “*Jean Bart*” permite, además, una reducción substancial de sus efectivos: 20 oficiales, 120 sub-oficiales, 450 clases y marineros que, con la puesta en reserva del “*Georges Leygues*” y del “*Montcalm*”, permite resolver el difícilísimo problema de la tripulación para las pruebas del “*Colbert*” y los tres “*Agenais*” a fin de 1957.

*(“Bulletin d'Information de la Marine Nationale”,
N° 21 y 28 de mayo al 4 de junio de 1957.)*

LAS “RELACIONES PÚBLICAS” EN LA ESCUELA NAVAL.

Por vez primera un periodista dio una conferencia en la Escuela Naval, el 8 de junio, sobre la prensa.

El señor René Maine, redactor jefe de “Paris Presse”, destacó ante los alumnos el papel que desempeñaba la prensa en la vida de la nación y subrayó la importancia de las “relaciones públicas” entre las comunidades civiles y militares.

“Durante mucho tiempo”, dijo, “la Marina, ante el horror que siente por todo lo que sea publicidad, ha hecho algo así como una cuestión de honor el vivir alejada del mundo exterior. Esa época ha terminado.

“ Más aún que el ejército de tierra y que el ejército del aire —que gozan de la inmensa ventaja de ser siempre accesibles a la curiosidad de las muchedumbres—, la Marina no conservará ni logrará los objetivos que se ha propuesto sin la ayuda de la opinión pública. Para obtener este apoyo, es imprescindible que ella tenga conciencia de la necesidad que existe, en materia de información, de practicar la política de puertas abiertas. Ella debe tener confianza en la prensa que, al ayudar a los franceses a conocerla mejor, les permitirá apreciar en su justo valor el lugar esencial que la marina ocupa en la defensa del país.”

*(“Bulletin d'Information de la Marine Nationale”,
N° 23, del 11 al 18 de junio de 1957.)*

GRAN BRETAÑA

EFFECTOS DEL NUEVO PLAN DE DEFENSA - EXPOSICIÓN DEL SECRETARIO PARLAMENTARIO SOBRE EL PAPEL DE LA MARINA DE GUERRA.

Teniendo en cuenta las consecuencias del nuevo plan de defensa gubernamental, el secretario parlamentario del Almirantazgo, señor Christopher Soames, hizo una nueva y detallada apreciación del papel de la marina de guerra, durante el debate llevado a cabo en la Cámara de los Comunes, el 13 de mayo, con motivo del presupuesto naval para 1957-58.

El señor Soames bosquejó cómo serían empleados los tres principales tipos de buques de guerra —portaaviones, cruceros y escoltas— primeramente en condiciones de guerra limitada, y luego en una guerra de carácter global.

Referente al papel de la marina en una guerra limitada, dijo:

“Creo que no hay duda alguna sobre nuestra necesidad de poder desplegar nuestro poder aéreo en muchas partes distintas del globo. Esto puede cumplirse ya sea partiendo de largos caminos de hormigón o bien de portaaviones. Ambos métodos presentan sus ventajas e inconvenientes.

“Hasta el presente hemos pensado en términos de que el impulso principal de nuestro poder aéreo descansaba en las bases terrestres, suplementado, donde fuera necesario, con aviones de los portaaviones. Pero a medida que nuestras bases en tierras extranjeras van decreciendo, ya sea por razones económicas o políticas, tanto más va poniéndose en evidencia el valor de la aviación en la base móvil constituida por el portaaviones.

“Si bien es cierto que todos podemos pensar en bases terrestres cuya tenencia, a la larga, dista mucho de ser segura, no existe razón alguna para suponer que si prestamos la debida atención al mantenimiento del poder de la marina de guerra, nos veremos alguna vez despojados de la aptitud para desplegar nuestro poder aéreo en el mar.

“Una de las lecciones militares que indudablemente hemos aprendido en aquellas guerras limitadas donde nos hemos visto envueltos durante la última década, es la gran importancia que tiene el poder desplegar el poder aéreo desde los portaaviones móviles, que pueden ser los primeros en entrar en acción y que pueden ser llevados a donde se desea.”

El secretario parlamentario recordó a la Cámara lo que suce-

dió en las etapas iniciales de la guerra en Corea. “Ésta se inició
“ el 25 de junio de 1950”, dijo. “El 1° de julio, es decir, seis días
“ después de estallar la guerra, fue lanzado el primer ataque aero-
“ naval desde un portaaviones británico. Por razones logísticas,
“ no fue hasta el 22 de julio, casi un mes después de empezada la
“ guerra, que nuestra aviación con bases terrestres pudo entrar
“ en acción.

“ En forma semejante, en la reciente operación del Medite-
“ rráneo, debido al escaso radio de acción y limitada autonomía
“ de los cazas de ataque terrestres, existían blancos que no podían
“ ser alcanzados por esos aviones con base terrestre en Chipre y
“ su permanencia sobre el blanco era seriamente restringida. De
“ modo que la mayoría de los ataques aéreos contra blancos terres-
“ tres tenían que partir de los portaaviones, y eso en una parte del
“ mundo donde gozábamos de la ventaja de contar con una base
“ principal que se encontraba relativamente cerca al teatro de ope-
“ raciones. De hecho, por supuesto, la aviación terrestre y la em-
“ barcada en portaaviones se complementan. Un ataque con bom-
“ barderos pesados, la defensa con cazas del territorio terrestre y
“ el transporte aéreo voluminoso sólo pueden realizarse desde un
“ aeródromo terrestre.

“ Pero mientras la política del gobierno sea la de encontrarse
“ en una posición tal que le permita desplegar el poder aéreo para
“ hacer frente a las emergencias que puedan producirse en la am-
“ plia expansión donde existen intereses del Commonwealth, el
“ portaaviones, que para muchos propósitos es, en efecto, una
“ pista de 3.000 yardas, constituye un instrumento único para su
“ ejercicio.”

La marina de líneas aerodinámicas.

Hablando de “la marina de tiempo de paz del futuro con
“ líneas aerodinámicas”, el secretario parlamentario dijo que la
concepción del Almirantazgo al respecto era “una cantidad de
“ fuerzas de tarea de portaaviones, cada una de ellas integrada
“ por un portaaviones, armado con los más modernos aviones y
“ armas que podemos permitirnos, un crucero, y una cantidad de
“ destructores y fragatas que sirvan de protección tanto contra el
“ aire como contra el mar. Estas fuerzas de tarea estaría desple-
“ gadas en la forma más conveniente alrededor del mundo, pero,
“ por supuesto, podrían concentrarse en cualquier punto dado si
“ hubiera necesidad para ello.

“ Éste será un medio efectivo y económico para proteger nues-

“ tros intereses en ultramar. Deseo destacar este aspecto de la
“ economía de las fuerzas. Un grupo de tareas de portaaviones
“ que un día se encontrara en el golfo Pérsico podría estar en Aden
“ a la semana siguiente, en algún lugar alejado de la costa del
“ África Oriental en otra semana, y en Singapur doce días más
“ tarde. No existe ninguna otra organización militar que pueda
“ ser tan autosuficiente, tan móvil y tan versátil, y esta movilidad
“ goza de otra ventaja más: la marina no necesita quedar perma-
“ nentemente inmóvil en cualquier centro potencial de intranqui-
“ lidad, hecho que siempre resulta irritante para la sensibilidad
“ local.

“ Existen muchos territorios donde nuestro poderío militar
“ sería bienvenido en época de crisis, pero que no desean ver aco-
“ modarse sobre los mismos a fuerzas estáticas. Les agrada que
“ los visitemos, pero no que nos quedemos, y aquello es lo que hace
“ la marina.”

Al referirse al transporte marítimo y aéreo, el secretario par-
lamentario dijo: “Todos estamos de acuerdo en que cuanto más
“ pequeñas sean nuestras fuerzas, tanto más necesario es que las
“ mismas sean móviles y que un comando de transporte aéreo po-
“ deroso y flexible debe ser la característica esencial de nuestros
“ planes futuros. Pero existe un límite al tamaño de una opera-
“ ción militar que puede ser lanzada y sostenida por el transporte
“ aéreo. Para una operación importante que requiere el trans-
“ porte de tanques y grandes cantidades de vehículos, siempre ten-
“ dremos que depender de los buques para llevar el grueso de la
“ fuerza.

“ El hecho es que el transporte rápido y liviano cae natural-
“ mente dentro del dominio del transporte aéreo. Pero, dentro de
“ lo que puede preverse, los refuerzos y apoyo logísticos pesados,
“ sin los cuales no puede sostenerse ninguna operación importante
“ durante largo tiempo, deben ser provistos por mar.”

Importancia del crucero.

Respecto al crucero, buque medio que tiene alrededor de un
tercio del desplazamiento de un portaaviones, el secretario parla-
mentario dijo: “Es el barco más pequeño de superficie que puede
“ operar como unidad autosuficiente sin apoyo durante un largo
“ período de tiempo. Puede desembarcar una fuerza de desem-
“ barco de tamaño considerable. Tiene un casco suficientemente
“ grande como para llevar los más modernos y complejos sistemas
“ de radar, para estibar combustible para cruceros de gran dura-

“ ción, para abastecerse a sí mismo y a una cantidad de buques
“ menores que desarrollan sus actividades con él, en elementos de
“ taller y reparaciones, combustible, provisiones y suministros
“ medicinales y cosas semejantes. Goza de una ventaja sobre el
“ portaaviones, consistente en que, de ser necesario, puede perma-
“ necer en puerto o fondeado durante largos períodos, mientras
“ que un portaaviones debe estar continuamente en movimiento
“ para que sus escuadrillas puedan cumplir normalmente con sus
“ vuelos de práctica. Una fuerza de destructores y fragatas, con
“ uno o más cruceros como buque madre, puede ejercer eficaz-
“ mente el control de las comunicaciones marítimas sobre una zona
“ muy vasta.”

Finalmente, referente a los destructores y fragatas, el secre-
tario parlamentario dijo: “Estas unidades más pequeñas de la flota
“ operan con un grupo de combate para facilitarle protección anti-
“ submarina, prevenir oportunamente contra ataques aéreos y de-
“ fensa exterior. Totalmente aparte de estas tareas en la guerra
“ limitada, constituiría un grave error el desestimar el valor de
“ estos buques relativamente pequeños en tiempo de paz. Existen
“ aún considerables zonas marítimas donde la navegación britá-
“ nica se halla asegurada solamente por la presencia de buques de
“ guerra británicos. Y nuestros gobernadores, embajadores y ad-
“ ministradores piden más de lo que la marina puede dar en cuanto
“ a visitas por estos buques, que hacen mucho más de lo que gene-
“ ralmente se reconoce para fomentar la buena voluntad y comer-
“ cío favorables a nuestro país.

“ En forma discreta y agradable, que es bien comprendida en
“ muchas partes del mundo, ellos actúan como un símbolo del po-
“ der móvil. Estamos expuestos a olvidar que existen muchos luga-
“ res que son de importancia para nosotros, y para el Common-
“ wealth en general, donde estas visitas siguen constituyendo la
“ única señal visible, de año en año, del poder naval de Gran Bre-
“ taña, y el personal superior y subalterno que desembarcan de
“ esos buques son, en numerosos casos, los únicos ciudadanos bri-
“ tánicos vistos en cantidad en muchas partes del mundo.”

Papel en la guerra global.

Refiriéndose al papel de la marina de guerra en una guerra
global, el secretario parlamentario dijo: “En el Libro Blanco so-
“ bre la Defensa se dijo que no podemos prever cuál será el papel
“ preciso que corresponderá a la marina en la guerra total, por-
“ que nadie puede predecir cuál será su curso ni cuánto durará.

“ Pero hay un hecho que es indudable. Si el elemento de disuasión no llegara a disuadir, la Organización del Tratado del Atlántico Norte tiene el decidido propósito de proteger las rutas marítimas del Atlántico, y dentro de sus planes estarán comprendidos los principales elementos de la Marina Real que serán entregados a la N.A.T.O. en caso de una guerra de importancia.

“ Los rusos disponen de una enorme flota de submarinos y gran parte de la misma se encuentra con sus flotas septentrional y del Báltico, con acceso al Atlántico. Actualmente, cuentan con 500 submarinos en actividad, de los cuales más de la mitad disponen de un gran radio de acción, y algo así como los dos tercios han sido construidos desde la terminación de la guerra. Ésta constituye ya la mayor flota submarina que jamás haya conocido el mundo. Su programa de construcciones se halla aún en pleno vigor y creemos que para 1960 podrán desplegar continuamente 150 submarinos tan sólo en el Atlántico.

“ Sería, por supuesto, algo totalmente ilusorio que este país pensara en términos de mantener, en tiempo de paz, una marina de guerra suficientemente grande como para hacer frente por sí sola a esta amenaza. Pero todos nuestros planes para una guerra global descansan en un sistema de alianzas y la guerra en el mar no constituye una excepción. La batalla del Atlántico sería la responsabilidad de SACLANT, el comando atlántico de la N.A.T.O., y sería nuestro deber y de nuestro interés el contribuir como podamos a esta fuerza naval aliada. En verdad, por supuesto, en una guerra global del futuro, como en el pasado, el traer a los convoyes a través del Atlántico sería la tarea incomparablemente más importante para la Marina Real, y es, por lo tanto, la mayor parte de la flota que estará encomendada a la N.A.T.O. en el caso de una guerra global.”

El propósito: un arma bien templada.

Al terminar su discurso sobre el papel de la Marina de Guerra, el secretario parlamentario dijo: “Lo que interesa es que la moderna marina reformada sea un arma fuerte y templada, contando con una proporción tan elevada como sea posible en su potencial humano, tanto en el mar como en el aire. El costo y complicación de los buques, armas y aviones de hoy son tan innumerablemente superiores a los anteriores a la guerra, que no podemos esperar contar con una flota que ni siquiera se asemeje al tamaño de la flota de pre-guerra en cuanto al número

“ de buques se refiere. Pero en términos de poder de impacto, será sumamente formidable.

“ En términos generales, nuestro propósito consiste en conseguir una flota de alta mar tan grande como sea posible, dentro de los límites impuestos por el potencial humano y el dinero, capaz de cumplir con una diversidad de tareas en tiempo de paz y en una guerra limitada y provista con armas que, en el terrible evento de una guerra global, le permitiría hacer una contribución substancial al poder marítimo aliado.

“ El gobierno tiene plena conciencia, como también la tuvieron sus predecesores, de la singular contribución que la marina ofrece a nuestra posición defensiva general y es indudable que aquellos cuya obligación consistirá en estudiar estos problemas en el futuro, reconocerán y admitirán la importancia del poder marítimo para este país y el Commonwealth. Podemos tener confianza que la marina de guerra saldrá de este examen y reorganización como un instrumento de poder activo y vital y que podrá ofrecer a los que sirven en ella una interesante e inspiradora carrera.”

(“The Admiralty News Summary”, N° 129, junio de 1957.)

LOS GUARDIAMARINAS ABANDONAN LA FLOTA.

Una tradición de casi tres siglos tocó a su fin en abril, cuando los guardiamarinas del Cuerpo General de la Marina Real dejaron de prestar servicios como embarcados en la flota en el mar.

Conforme al plan “Nueva Estructuración para Oficiales”, que fuera dado a conocer en enero de 1956, el adiestramiento inicial de los oficiales del Cuerpo General es reorganizado en forma tal como para asegurar que cuando los mismos se hacen a la mar por vez primera con la flota, ellos posean no solamente un conocimiento acabado de los principios generales navales, sino también un caudal importante de conocimientos profesionales, de modo que puedan sacar el más amplio provecho de su experiencia práctica en el mar y sean capaces de actuar de inmediato como suplentes eficientes e inteligentes de los oficiales de a bordo. Los jóvenes oficiales de Dartmouth no se incorporarán a la flota hasta la edad de 20 ó 21 años, cuando serán ascendidos a subtenientes en comisión.

Los cadetes que ingresan al Real Colegio Naval de Dartmouth, en mayo, serán los primeros en incorporarse a un Cuerpo General único y no serán designados a las especialidades de mar, abas-

tecimiento o ingeniería hasta no haber cumplido doce meses de servicio en la marina. El programa de adiestramiento se divide en tres etapas:

Etapa I. Dos trimestres en tierra, durante los cuales todos los cadetes quedan sometidos a un adiestramiento común de naturaleza esencialmente académica.

Etapa II. Un trimestre, durante el cual todos los cadetes reciben práctica de adiestramiento en el mar embarcados en buques de la escuadrilla Dartmouth, y experiencia en una estación aeronaval.

Etapa III. Cuatro trimestres en tierra, con cruceros en la escuadrilla Dartmouth: conocimientos en temas básicos profesionales navales.

Al iniciarse la etapa III, los cadetes serán promovidos a guardiamarinas y serán distribuidos en las especializaciones conforme a las preferencias y aptitudes personales y las necesidades del servicio. La selección de los que desean dedicarse al arma aérea de la marina tendrá lugar al finalizar el adiestramiento en Dartmouth.

Si bien el nuevo curso de Dartmouth, como antes, tiene una duración de algo más de dos años, los que ingresan deben tener entre 17 años 8 meses y 19 años de edad.

Los cadetes que de acuerdo con el anterior sistema ingresaban a los 16 años de edad, dedicaban una parte considerable del tiempo en Dartmouth en una educación escolar general, yendo luego al mar antes de hacer los cursos profesionales. El nuevo curso imparte instrucción básica técnica y profesional antes de prestar servicios en el mar con la flota, en vez de hacerlo después.

Existen dos excepciones en la nueva regla: los oficiales que han ingresado en la lista suplementaria para funciones de dotaciones aéreas y los guardiamarinas transitorios de la reserva voluntaria que cumplen tiempo completo en el servicio nacional.

(“The Admiralty News Summary”, N° 128, 19 de mayo de 1957.)

ESTACIONES AÉREAS DE RADAR.

Con fecha 20 de mayo fue parcialmente eliminado de la lista “Secreta” un nuevo avión que se desempeñará como centro de control radar volante para la Real Marina. Con el nombre de *Fairey Gannet A.E.W. Mark III*, será empleado por las fuerzas

de tareas de portaaviones para ampliar el alcance de su sistema radar defensivo.

Al llevar al equipo radar de búsqueda a una altura de muchos miles de pies sobre la superficie del mar, el nuevo *Gannet* logrará vencer las limitaciones de la línea visual de los haces del radar que no pueden “doblarse” sobre el horizonte.

Como el ojo humano, el haz de radar sólo puede “ver” en línea recta y a una altura de 50 pies sobre el nivel del mar; la distancia que media entre el ojo y el horizonte es solamente de 9 millas. Si el equipo radar es llevado a 500 pies, su alcance es aumentado hasta 30 millas. A 25.000 pies “verá” hasta 200 millas.

Desde estas alturas, el nuevo *Gannet* prevendrá con anticipación la aproximación de aviones enemigos, ya sea que vuelen a nivel del mar aprovechando la curvatura de la tierra como cobertura protectora, o a una altura máxima, y determinará la velocidad y rumbo de los mismos mucho antes de que ellos puedan llegar al lugar donde se encuentran las fuerzas de portaaviones; como centro de inteligencia aerotransportado, dirigirá a los cazas y aviones de ataque sobre un rumbo de intercepción y buscará a los buques de superficie y submarinos.

El radar de búsqueda está alojado en un enorme domo semejante a una pecera achatada, situado en la parte inferior del fuselaje del avión. El primer prototipo es construido por la Firey Aviation Co's Hayes, Middlessex, y el Ministerio de Abastecimiento ha impartido las órdenes para proveer a la Real Marina.

El avión será propulsado por dos motores a turbo-hélice mamba alojados en una instalación. Para vuelos de crucero, cuando el *Gannet* necesita una máxima autonomía, la mitad de este grupo puede ser totalmente parada.

(“The Admiralty News Summary”, N° 129, junio de 1957.)

LA BOMBA H.

Mediante un lacónico comunicado, el 15 de mayo, Gran Bretaña dio a conocer que hizo estallar su primera bomba de hidrógeno, a gran altura, en la isla de Navidad, en el Pacífico Central, situada a 1.400 kilómetros al sur de Honolulu. El comandante de la fuerza operativa fue el vicemariscal del aire W. E. Oulton, y el director científico de la experiencia el señor W. R. Cook. Posteriormente, el primer ministro señor Harold Macmillan, declaró en la Cámara de los Comunes que dicha experiencia agregaría solamente una pequeñísima cantidad de radioactividad a la at-

mósfera y que las experiencias proseguirían de acuerdo con el programa previsto, no obstante las protestas contra las mismas. Esta explosión ofreció la característica nube en forma de hongo.

El 31 de mayo tuvo lugar la segunda prueba con bomba de hidrógeno, la mayor de las realizadas hasta esa fecha. La bomba fue dejada caer desde gran altura por un bombardero *Valiant*, estallando cerca de la isla Malden, a unos 650 kilómetros al sur de la de Navidad.

Como consecuencia de los resultados de estas experiencias, es posible que Gran Bretaña prosiga con estas pruebas y haga explotar un dispositivo más potente que la bomba megaton del 31 de mayo, según manifestaciones hechas en fuentes autorizadas.

Los peritos manifestaron que sir William Penney, jefe de las investigaciones atómicas británicas, podría decidirse por un arma más poderosa por las siguientes razones:

1º) El bombardero a chorro *Valiant*, que dejó caer la bomba del viernes, eludió con éxito la partículas radioactivas.

2º) El éxito de la segunda explosión significa que un mecanismo disparador más complicado podría ser ensayado en la próxima oportunidad.

3º) La segunda bomba, como la primera, fue “limpia”, produciendo una cantidad insignificante de partículas radioactivas.

(Periodística.)

¿CUANTO CUESTA UNA EXPLOSIÓN NUCLEAR?

El gobierno se negó a divulgar el precio de la bomba H británica, cuando el miembro parlamentario socialista Emery Hughes planteó la pregunta en la Cámara de los Comunes.

Pero el ministro de Trabajo, Aubrey Jones, manifestó ante la Cámara que el precio del proyectil guiado que actualmente construye Gran Bretaña, y que sería considerado como el más costoso de su tipo, sería de unas 150.000 libras esterlinas.

Cuando Hughes manifestó su sorpresa de que se le dijera el precio de un proyectil dirigido pero no el de la bomba de hidrógeno, el ministro respondió: “La estructuración básica de un proyectil guiado no varía fundamentalmente de un país a otro, pero no sucede lo mismo con las bombas de hidrógeno. Indicar una cantidad para estas últimas equivaldría a dar a los demás países cuáles fueron los elementos empleados en su construcción.”

(Periodística.)

NUEVO PROYECTIL DIRIGIDO.

El Almirantazgo anunció el éxito de las pruebas realizadas con el nuevo proyectil supersónico buque-aire "Seaslug", capaz de destruir a todo avión enemigo, cualquiera fuera su altura de vuelo. Este proyectil sería instalado en cuatro destructores para armas teledirigidas, ya ordenados.

El Almirantazgo anuncia que el "Seaslug" es propulsado por un motor y cuatro cohetes, siendo estos últimos desprendidos cuando el proyectil sobrepasa la velocidad del sonido.

(Periodística.)

SERÁ MODERNIZADA LA BASE DE KENYA.

El gobierno ha decidido construir un nuevo sistema de base aérea, terrestre y naval, en Kenya, como parte de su estrategia global. Esta colonia, situada en el África Oriental, se transformará en una especie de sede imperial que vinculará a la isla militarmente con sus colonias y los demás países del Commonwealth en el Asia y el Pacífico.

(Periodística.)

PROYECTIL ANTIAÉREO.

La "Bristol Aeroplane Company" ha construido un nuevo proyectil antiaéreo teledirigido —el "Bloodhound"— que se dispara desde tierra y es dirigido contra el blanco por radar. El avión enemigo debe ser localizado antes del lanzamiento y la plataforma para el disparo es orientada automáticamente. Al recibirse el eco del blanco, se prende una luz verde frente al operador, indicando que aquél se encuentra dentro del alcance del proyectil. El operador se limita a apretar un botón y el proyectil sale a una velocidad inicial de 1.300 a 1.600 kilómetros por hora, la que puede llegar hasta 5.000 kilómetros.

(Periodística.)

SURGE NUEVAMENTE EL ASUNTO DEL HOMBRE RANA.

En la costa sur de Gran Bretaña fue encontrado, el 10 de junio, el cuerpo decapitado y sin manos de un hombre que vestía el equipo de los hombres ranas, y de inmediato se sospechó que pudiera ser el del capitán de fragata Lionel Crabb, que desapareció mientras realizaba ciertas actividades misteriosas de buceo en las proximidades del crucero soviético "Ordzhonikidze", fondeado en el puerto de Portsmouth, el 19 de abril de 1956. Nada

oficial se dijo al respecto, si bien existía y existe el convencimiento de que el capitán Crabb fue apresado por los rusos y que se halla vivo en la Unión Soviética. La aparición de este cuerpo es considerada ahora como una treta de los rusos, que pretenderían repetir el ardid llevado por los británicos durante la Segunda Guerra Mundial al tirar desde un submarino un cadáver que simulaba ser un oficial que llevaba encima documentos secretos y que fue arrastrado hasta las costas españolas, como ya se preveía, donde fue recogido y los documentos examinados, los que indujeron en error al comando alemán. El hecho actual lo ligan a la circunstancia de que tres días antes de este hallazgo, tres submarinos rusos pasaron por el canal de la Mancha, rumbo a Egipto. El propósito ruso, según el *Reynolds News*, sería de carácter propagandístico.

(Periodística.)

JAPÓN

EL AÑO GEOFISICO.

Los japoneses participarán en el Año Geofísico Internacional, que comienza el próximo mes de julio, con unas diez mil personas, encabezadas por el Dr. Mankichi Hasegawa, presidente de la Comisión japonesa del A. G. I. Han organizado 77 observatorios en su territorio y una base en la isla Ongul, en la Antártida. Su programa abarca una vasta extensión del Pacífico septentrional y occidental por encima del Ecuador, incluyendo estudios oceanográficos, cohetes, satélites y sismología.

(Periodística.)

BASE SOVIÉTICA EN LAS KURILES.

Los servicios japoneses de seguridad, revelaron hoy que la Unión Soviética ha iniciado la construcción de una importante base militar en el sur de las islas Kuriles. Se hace notar en Tokio que dichas islas son actualmente objeto de un litigio entre la Unión Soviética y el Japón. Los informantes autorizados indicaron que la nueva base soviética de las Kuriles sería de una importancia igual a la gran base aeronaval norteamericana de la isla de Okinawa.

(Periodística.)

N.A.T.O

LA MISMA DEBE HALLARSE EN CONDICIONES DE EMPLEAR HASTA LAS ARMAS NUCLEARES.

Después de dos días de sesiones, los cancilleres de 15 países, dieron término, en la noche del 3 de mayo, a la conferencia de la Organización del Tratado del Atlántico Norte donde se consideró el poderío de la alianza del Atlántico ante las últimas gestiones de la Unión Soviética. Como resultado final de esta reunión se dio un comunicado, donde se expresa que los integrantes de la NATO estarán capacitados para usar todos los medios a su alcance —incluso las armas nucleares— para hacer frente a cualquier agresión.

Los cancilleres estuvieron de acuerdo que el objetivo primordial de las recientes ofensivas diplomáticas de los Soviets era el de asegurarse un monopolio de armas nucleares en el continente europeo, situación que, por supuesto, no podía admitirse.

Por su parte, el secretario de Estado de los Estados Unidos, señor John Foster Dulles, solicitó que la Unión Soviética ponga término a la división de Alemania, “antes de que la injusticia sea algo intolerable”. También dijo que las declaraciones de paz del gobierno soviético “sonaban huecas ante la división forzada impuesta a un gran pueblo”.

El ministro de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental, señor Henrich von Brentano, exhortó a las naciones aliadas a que apoyasen las demandas de su gobierno por una rápida unificación, agregando que su gobierno hacía todo lo posible para asegurar que el pueblo alemán oriental, gobernado por los comunistas, no incurriera en “acciones imprudentes” que solamente agravarían su miseria y podrían desencadenar el terrorismo. Pero, advirtió, “existen situaciones en que el sufrimiento, fruto de la opresión, y la miseria moral y material pueden llegar a límites en que la razón deja de actuar y en una creciente desesperación y justa ira estallar violentamente como un volcán”.

(Periodística.)

RUSIA

MANIOBRAS DE LA FLOTA SOVIÉTICA.

Balleneros noruegos informaron que frente a la costa de Murmansk se están realizando grandes maniobras navales soviéticas, dice el matutino *Aftenyosten*, de Oslo. Las autoridades militares noruegas indicaron que la noticia es correcta, pero se negaron a

formular comentarios o a ratificar oficialmente la información del diario citado.

El corresponsal de *Aftenposten* en la ciudad de Svilvaer, situada en la costa septentrional del país, expresó que el capitán Helge Williamsen, del buque ballenero "*Loftvaering*", a su regreso después de un mes de pesca frente a Murmansk, declaró que los ejercicios se desarrollaban con toda intensidad el 10 de abril, cuando la ballenera llegó frente a Kildin.

"No sé cuántos buques y aviones tomaron parte en las maniobras —dijo el capitán Williamsen—, pero por todas partes se veían naves y aeroplanos." Añadió que en los cuatro días que estuvo en la zona observó la presencia de unos 15 ó 20 submarinos y de varias naves grandes de superficie.

Recientemente, una autorizada fuente militar noruega manifestó que los rusos tenían no menos de 530 naves, 1.500 aviones y de seis a ocho divisiones concentradas cerca de la frontera ártica de Noruega, en la zona de Kola y Karelen.

(Periodística.)

BOMBA ATÓMICA.

Se afirma que la Unión Soviética dispone de una bomba de hidrógeno tan potente que resultaría muy peligroso hacer ensayos con ella. La agencia noticiosa semioficial polaca API informó que el jefe del partido comunista ruso, Nikita S. Khrushchev, reveló recientemente a un grupo de periodistas polacos la existencia de la monstruosa bomba, en una reunión efectuada en el Kremlin este mes, y expresó lo siguiente: "Esta bomba es tan poderosa que no podemos probarla, ni siquiera dentro de la vastedad de nuestro territorio. Tampoco podemos hacerlo en la región ártica. Si la hiciéramos estallar en el Polo Norte, derretiríamos el casquete helado y haríamos que los océanos invadieran la tierra." Los hombres de ciencia han estimado que si los casquetes polares se licuaran, el nivel del océano subiría más de 20 metros y que Londres, Nueva York y otras ciudades situadas en lugares bajos quedarían anegadas.

Según el corresponsal de la API, el señor Khrushchev manifestó también al grupo de periodistas visitantes que si se ensayara en la zona septentrional más remota de la Unión Soviética, tendría desastrosos resultados para toda la Escandinavia y que una bomba de ese tamaño sería suficiente para destruir Gran Bretaña o Francia.

(Periodística.)

PLAN SIDÉREO.

Durante una reunión celebrada por la Comisión del Año Geofísico, el secretario general de la misma, profesor Marcel Nicollet, declaró que la Unión Soviética lanzará un satélite artificial de la Tierra y 125 cohetes durante el próximo Año Geofísico Internacional. Veinticinco de estos últimos serán disparados desde la Tierra de Francisco José, en el Ártico; setenta desde el centro de la Unión Soviética; treinta desde la Antártida, principalmente en el área de Mirny. El propósito de estos disparos es el de contribuir al estudio de las capas superiores atmosféricas. En cuanto al satélite, será lanzado desde el territorio soviético, y según informó Radio Moscú, dará la vuelta al globo en 90 minutos y será visible, con prismáticos ordinarios, desde todas las regiones del planeta, menos desde las zonas centrales de los polos Norte y Sur. La revista *Ogonek* publicó lo siguiente, al respecto: “El lanzamiento será efectuado en la madrugada y observado por los científicos desde una casamata de concreto. El proyectil consistirá en varios cohetes, unidos con el satélite en la cabeza del mismo. El aparato —una bola de metal— se desprenderá del cohete a una altura determinada y procederá a girar en su órbita alrededor de la Tierra, la cual recorrerá en 90 minutos. Reflejará la luz del sol en la noche, como la luna, y se asemejará a una estrella visible a través de los aparatos ordinarios a la salida o después de la puesta del sol, momento en que se lo verá desplazar en el espacio durante 12 a 13 minutos. Después de un tiempo comenzará a perder velocidad y peso y eventualmente se quemará cuando llegue a la baja atmósfera.”

(Periodística.)

PODERÍO NAVAL DE LOS SOVIETS.

El jefe de la armada británica predijo que la Unión Soviética tendrá unos 700 submarinos en servicio para 1960, lo cual es “una cosa muy grave” para Occidente. Lord Selkirk, primer lord del Almirantazgo, hizo la siguiente declaración en la Cámara de los Lores:

“Rusia, como potencia, nunca se interesó en el poder naval. Por eso mismo, no podemos menos de preguntarnos por qué se interesa ahora. Al presente, su armada está compuesta por cuatro flotas: una en el Norte, en Kola; otra en el Báltico; otra en el Mar Negro y otra en el Lejano Oriente. Cada flota está compuesta aproximadamente por 6 cruceros, 40 a 50 naves de escolta, más de 100 submarinos y 700 aviones. Hay unos 500

“ submarinos en servicio en la actualidad y, para 1960, esta cifra
“ será de unos 700. Están construyendo por año el doble número
“ de submarinos que los que tiene en total la Real Armada bri-
“ tánica, y en el término de dos o tres años podrán tener proba-
“ blemente en el Atlántico tres veces el número de submarinos que
“ los alemanes tuvieron en el momento culminante de la pasada
“ guerra. Forman sus tripulaciones hombres enrolados por un pe-
“ ríodo relativamente largo, que probablemente no serán tan bue-
“ nos como los mejores tripulantes alemanes, pero que por lo
“ general no son de despreciar en modo alguno.”

(Periodística.)

BASES RUSAS EN LA COSTA DE ALBANIA.

El diario *Il Tempo*, de Roma, ha informado que peritos rusos han construido bases bajo el agua en las costas de Rovky, en la pequeña isla de Saseno, que dista menos de 50 millas de las playas italianas, y que la base naval de Valona, Albania, ha sido ampliada y fortificada. Agregaba también que los soviéticos habían establecido una red de cinco aeródromos para cazas y bombarderos, y que fuerzas de la Sexta Flota norteamericana habían detectado la presencia de submarinos no identificados en las proximidades de Grecia y el Mediterráneo Oriental.

(Periodística.)



PEDRO S. CASAL

Contraalmirante

Falleció el 2 de mayo de 1957



J O R G E H . R U C C I

Teniente de Fragata

Falleció el 10 de mayo de 1957



GONZALO D. BUSTAMANTE

Vicealmirante

Falleció el 22 de mayo de 1957



H O R A C I O J . G Ó M E Z

Capitán de Fragata

Falleció el 29 de mayo de 1957



CARLOS SUÁREZ DÓRIGA

Contraalmirante

Falleció el 14 de junio de 1957

Asuntos Internos

CONSTITUCIÓN DE SUBCOMISIONES.

De acuerdo con lo prescripto por el artículo 81 del Estatuto y números 49 al 60 del Reglamento General, se constituyeron tres subcomisiones:

Interior:

Presidente: Capitán de navío Renato V. J. Ares
Vocales: Capitán de fragata César A. Goría
Capitán de fragata Fermín López
Capitán de fragata Alfredo O. Sánchez Púppulo
Capitán de navío Héctor Padilla
Capitán de corbeta José C. Gómez Ortega
Capitán de fragata (T) Jorge A. Marguery
Capitán de corbeta (T) Omar R. Pagani
Capitán de navío Carlos E. Bruzzone
Capitán de corbeta Miguel R. Algañaraz

Estudios y Publicaciones:

Presidente: Contraalmirante Arturo H. Rial
Vocales: Capitán de fragata méd. Mario A. Pessagno Espora
Capitán de fragata I. M. Oscar Luis Lava
Capitán de fragata Roberto J. Calegari
Capitán de fragata Constantino Fraguio
Capitán de navío Guillermo Rawson
Capitán de fragata Carlos Gozzi
Capitán de corbeta auditor Juan Carlos Frías

Hacienda:

Presidente: Capitán de navío contador Francisco Castro
Vocales: Capitán de corbeta contador Fernando Esquivel
Capitán de fragata Héctor Etchebehere
Capitán de fragata Rodolfo Elizalde Pietranera

RENUNCIA DE VOCAL TITULAR DE LA COMISIÓN DIRECTIVA.

Fue aceptada la renuncia del vocal titular, capitán de fragata Héctor Etchebehere.

DESIGNACIÓN DE VOCALES TITULARES DE LA COM. DIRECTIVA.

Para cubrir vacantes fueron designados, por razones de destino, vocales titulares de la C. D. el capitán de corbeta Miguel R. Algañaraz y el capitán de corbeta auditor Juan Carlos Frías.

INTEGRACIÓN DE COMISIONES.

En la Subcomisión de Estudios y Publicaciones fue designado el capitán de fragata (T) Jorge A. Marguery; en la Subcomisión de Deportes, el capitán de corbeta Miguel R. Algañaraz y el teniente de navío Miguel A. Muro; y adscripto a la Subcomisión del Interior, el capitán de fragata Mariano I. Queirel, hasta la finalización del presente período.

75º ANIVERSARIO DE LA FUNDACIÓN DEL CENTRO NAVAL.

El 4 de mayo pasado cumplió 75 años de vida nuestro Centro. Esta vieja institución llega, así, al final de otra etapa de intensa y proficua labor, encaminada a fomentar y fortalecer el espíritu de camaradería entre los hombres que forman en las filas de la Armada y que en casi su totalidad se hallan agrupados en el Centro. Fundado el 4 de mayo de 1882, por iniciativa de un reducido grupo de oficiales, fue su primer presidente el teniente Manuel García Mansilla y su primera sede la tuvo en dos piezas de la finca de la calle Corrientes y Reconquista, ocupada posteriormente por el Correo Central.

Desde aquel entonces al presente, la evolución de nuestro Centro ha sido incesante, corriendo paralela al progreso e importancia que fue alcanzando la Marina de Guerra. Actualmente, cuenta con una gran cantidad de socios y las dimensiones del edificio que ocupa, inaugurado el 14 de mayo de 1914, van tornándose reducidas, en relación a la intensa actividad que en razón de su crecimiento el Centro se ve precisado a desplegar.

El día citado, tan magno acontecimiento fue celebrado con un acto realizado en el local social de nuestra institución, que fue presidido por el contraalmirante D. Adolfo B. Estévez, quien hizo uso de la palabra para destacar diversos aspectos de la marcha de la institución.

En la fecha, se realizaron varios actos:

- Descubrimiento de un busto del Almirante Brown, en el 4° piso del local social.
 - Entrega de medallas recordatorias a los socios de la institución que han cumplido 50 años en la misma, y cuya nómina se agrega al final de esta crónica.
 - Entrega de una medalla al doctor Alejandro E. Albarra-
cin, descendiente del capitán de navío D. Santiago Alba-
rracin, uno de los fundadores y precursores del Centro
Naval.
 - Entrega de diplomas a los socios vitalicios de nuestro
Centro.
 - Toma de posesión de sus cargos por las nuevas autorida-
des de la institución, de acuerdo con lo resuelto por la
Asamblea realizada el 26 de abril pasado.
- Finalmente, fue servido un vino de honor.



Coincidente con esta celebración, fue inaugurado el nuevo salón comedor, el que funciona en el 6° piso del edificio social, para socios, sus familias e invitados.

SEÑORES SOCIOS CON MÁS DE CINCUENTA AÑOS COMO TALES, A QUIENES SE HIZO ENTREGA DE UNA MEDALLA RECORDATIVA.

Año de ingreso

- 1894: Almirante Juan A. Martin
 1888: Capitán de fragata Luis Imperiale
 1891: Capitán de fragata León Jandin
 1893: Capitán de corbeta Enrique Gil
 1897: Capitán de navío médico Eleodoro V. Gallastegui
 1898: Contraalmirante Jorge Campos Urquiza
 Vicealmirante Carlos G. Daireaux
 1901: Capitán de fragata Daniel de Oliveira César
 1903: Capitán de fragata Julio Ayala Torales
 Capitán de fragata contador Juan José Buyé
 Capitán de fragata Ennio Fernando Cattini
 Capitán de fragata Ignacio Espíndola
 Capitán de navío Osvaldo Fernández
 Capitán de fragata Américo Fincati
 Capitán de fragata Armando Jolly
 Teniente de navío Arturo Lapez
 Capitán de fragata (T) Hugo Lebán
 Capitán de navío Tadeo Méndez Saravia
 Capitán de navío Carlos Moneta
 Capitán de fragata Justino del Carmen Riobó
 Capitán de fragata Carlos F. Rufino
 Teniente de navío Teófilo Salustio
 Capitán de fragata (T) Antonio Sciacaluga
 Vicealmirante Francisco Stewart
 Teniente de navío Leopoldo J. Vacarezza
 1904: Capitán de navío contador Félix Pereyra
 Capitán de navío Alberto Sarmiento Laspiur
 Capitán de navío contador Domingo E. Tejerina
 Contraalmirante Eleazar Videla
 1905: Capitán de fragata Martín Arana
 Capitán de navío contador Oscar I. Basail
 Capitán de fragata Alfredo Constante
 Teniente de navío Rogelio M. Echezárraga
 Capitán de corbeta Juan E. Fació
 Capitán de navío Ernesto P. Morixe
 Teniente de navío Ezequiel M. Real de Azúa

- 1906: Capitán de fragata Rodolfo Barilari
Capitán de fragata Juan Pedro Delucchi
Doctor Rodolfo Medina
Capitán de fragata Arturo Monkes
Doctor Benjamín Villegas Basavilbaso
- 1907: Capitán de corbeta Ignacio Barbarossa
Contraalmirante Mario Fincati
Capitán de fragata Adolfo Perna

ACTOS CULTURALES.

El viernes 10 de mayo se ofreció en el salón de actos de la institución, un recital de piano que estuvo a cargo de la eximia pianista argentina Adela Marshall, haciendo de esa manera su reaparición en nuestro medio. En la oportunidad puso en ejecución un selecto programa, integrado por páginas de Mozart, Chopin, Rachmaninoff, Debussy y otros, demostrando en todas ellas su peculiar habilidad en el manejo del teclado y su avanzada técnica, que fuera elogiada en varios países europeos.

Ante el requerimiento de los aplausos, la ejecutante prolongó con algunas obras su brillante actuación.

El viernes 23 del mismo, por el escenario del Teatro Ateneo pasó nuevamente la gracia y el colorido del baile español en la figura de Irma Villamil.

Magníficamente secundada por Raúl Goya y Néstor Pérez Fernández, la intérprete imprimió en sus danzas todo su talento y donaire, haciendo gala, además, de un virtuosismo nada común.

El concurso, crecido y expectante, subrayó con aplausos al final de cada pieza, algunas de las cuales llevaban la firma de Albéniz, Falla y Halffter.

El conocido y prestigioso actor Santiago Gómez Cou mostró también sus imponderables condiciones como orador en la conferencia que pronunciara el viernes 7 de julio ppdo. en nuestro salón de actos. En la oportunidad, el protagonista ocupó la tribuna, planteando el tema de su especialidad: "El teatro, el actor y su magia", en el cual no faltó la evocación de hechos sobresalientes observados en su vida de actor.

El carácter de la disertación y la autoridad de quien la expu-

so, despertaron el interés del público asistente que la siguió atentamente.

La inclusión de la pianista argentina Álida Oriol Garrone en los programas culturales significó un acierto; su concierto del 14 de junio para esta institución confirma ese aserto. Las obras de Schumann, Brahms, Debussy, etc., que interpretara, la mostraron como una artista sutil, expresiva, poseedora de una musicalidad atrayente, que cautivó a la asistencia desde el primer momento.

Dicho recital le revalida méritos que mantiene intocables desde mucho tiempo.

El inquieto Teatro Popular, dirigido por Eugenio Filipelli, tuvo ocasión de ser apreciado por nuestros asociados en la representación que esa compañía brindara en el Teatro Ateneo el pasado viernes 28 de junio. El éxito representativo de la temporada teatral: "La zorra y las uvas", comedia en tres actos de Guilherme Figuereido, fue lo que, a la sazón, se ofreciera en las tablas de dicha sala, que presentaba un lleno casi total.

Paralelamente con los actos culturales auspiciados por la Subcomisión de Cultura de este Centro, el día 19 de junio ppdo. se inauguró en el salón del 2° piso de la institución, una exposición de pintura que organizara la Dirección General de Cultura (Dirección Técnica UNESCO). Con el título de "2.000 años de pintura china", se exhibieron a la contemplación del público 60 cuadros de inestimable valor por el interés histórico y pictórico que ellos encerraban. En su primer día de muestra, el Sr. Osvaldo Svanascini pronunció la conferencia titulada "Introducción a la pintura china" y, semanalmente, todos los jueves a las 18 horas, fue ilustrada con clases explicativas.

Es plausible destacar que, hasta el presente, esta exposición ha sido visitada por una extraordinaria cantidad de personas en desfile prácticamente ininterrumpido; la misma se clausurará en los primeros días de julio.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitanes de corbeta médico José Antonio Massigoge, ingeniero naval Edmundo Pablo Fernández; teniente de navío ingenie-

ro especialista Omar Erazun; tenientes de fragata médicos Alberto Pedro Rossini y Julio A. O. Gardella, (R. E.) Baltasar Pérez Conti; tenientes de corbeta Jorge Pino y Antonio F. Franzoni; guardiamarinas Mario Federico Gómez, Federico Nicolás Machaín, Alfredo Hugo Manchado, Eugenio Pedro Rivas, (T) Oscar Eduardo R. Saa, contadores Juan Antonio Malaisi y Alberto Domingo Longhi.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Teniente coronel Horacio Martínez; Mayor del Ejército Británico (R.E.) James H. Manners, doctor Rogelio A. Galarce y señor Manuel Palacios.

CONFIRMACIÓN COMO SOCIOS ACTIVOS.

Ex-tenientes de corbeta farmacéutico Jorge E. De Grossi y Luis R. Marechal; ex-teniente de navío ing. esp. Carlos Monneret de Villars.

REINGRESOS.

Capitán de corbeta Juan José Brignone y teniente de navío I. M. Héctor Araujo San Martín.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS TRANSEÚNTES.

Becarios paraguayos, teniente de fragata médico Rubén Da Silva Mello y teniente de fragata Escolástico Ezcurra Caniza.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS.

Por fallecimiento: Capitán de navío José G. Costa Palma; contraalmirante Pedro S. Casal y vicealmirante Gonzalo D. Bustamante.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: Teniente de fragata Jorge Horacio Rucci; capitán de fragata Horacio J. Gómez y contraalmirante Carlos Suárez Dóriga.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Por renuncia: Teniente 1º Roberto Antonio Vilar.

SEPARACIÓN COMO SOCIO ACTIVO.

Por aplicación del art. 29, inc. 1º: Señor Aníbal Olivieri.

INSTITUTO BROWNIANO

Reglamentación para el concurso sobre temas navales

- 1º - De acuerdo con lo resuelto por el Consejo Directivo, a partir de la fecha queda abierto el concurso de temas navales argentinos, organizado por el Instituto Browniano.
- 2º - Dicho certamen quedará clausurado el 1º de noviembre próximo, fecha en que se iniciará la clasificación de los trabajos recibidos para la asignación del orden de mérito que les corresponda y adjudicación de los premios establecidos.
- 3º - Este concurso se realiza con el propósito de estimular el estudio y desarrollo de todo tema que se relacione con la historia naval argentina, en todas sus manifestaciones, ya sea en el orden militar, comercial, orgánico, técnico, etc., así como en lo moral y épico, sin dejar de lado la influencia que la navegación fluvial o marítima ha ejercido en el progreso del país.
- 4º - Los temas elegidos para cada trabajo son libres pero deben ser concretos; por ejemplo: "Participación de la marina nacional en la lucha por la Independencia"; "La vida del Almirante Brown" (o de cualquier otro héroe de mar); "Influencia del mar en el progreso y desarrollo del país"; "Organización y desarrollo de la marina mercante nacional", etc., etc.
- 5º - El desarrollo de cada tema debe ser sencillo "y de carácter absolutamente inédito", no admitiéndose citas de otros textos dentro de la composición; éstas, en caso de que sea necesario hacerlas, figurarán al final del trabajo como nota ilustrativa, — podrán agregarse al trabajo, mapas, croquis o ilustraciones.
- 6º - La presentación de los trabajos se registrará por las siguientes indicaciones:
 - a) Cada concursante enviará un solo trabajo.
 - b) La escritura será a máquina, en papel oficio, escrito a dos espacios de un solo lado del papel y en toda la extensión de la hoja.
 - c) **La extensión total del trabajo no sobrepasará de veinte páginas** sin contar las citas o aclaraciones fuera del texto; sin firma, nombre ni apellido.
 - d) Cada trabajo preparado en la forma indicada anteriormente, llevará en la parte superior de la primera página el tema correspondiente y debajo del mismo el "pseudónimo" que elija el autor, acompañándolo para su identificación de un sobre cerrado y lacrado y en su interior, el nombre y apellido del autor, profesión, nombre del tema y pseudónimo correspondiente, fecha, firma y domicilio. El sobre de identificación debe decir en la parte superior: Corresponde al tema: (tal o cual).
 - e) Los trabajos y sobres de identificación serán enviados por correo (bajo sobre certificado) al Secretario del Instituto (Plaza Brown 39 - Adrogué), antes del 1º de noviembre próximo, después de cuya fecha no serán recibidos.
- 7º - Se establecen dos categorías:

Categoría a) Para universitarios, docentes, miembros de las fuerzas armadas.

Categoría b) Para los no comprendidos en la categoría anterior.
- 8º - A los efectos de la clasificación de los temas y adjudicación del orden de méritos, nombrose un jurado integrado por: Capitán de navío (C) D. Humberto F. Burzio, de la Academia Nacional de la Historia y miembro de número del Instituto. Doctor Raúl A. Molina, de la Academia Nacional de la Historia y de la Real de Madrid. Capitán de fragata capellán Mariano Fernández Mendoza, miembro de número del Instituto.
- 9º - Fíjense los siguientes premios para cada categoría:

1er. Premio: Medalla de oro y diploma.

2do. Premio: Medalla de plata y diploma.

Los dos mejores trabajos presentados serán publicados por el Instituto.
- 10º - Los miembros del jurado no podrán participar como concursantes.
- 11º - Los trabajos que se remitan quedarán como propiedad del Instituto Browniano, quien resolverá su publicación en caso conveniente o su utilización como base de conferencias escolares u otros fines ilustrativos.
- 12º - El acto de entrega de premios tendrá lugar en fecha que se indicará oportunamente.

Almirante Brown, mayo de 1957.

(Fdo.): ATILIO CORRADINI
Secretario General

(Fdo.): AGUSTIN R. PENAS
Contraalmirante
Presidente



BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

BUENOS AIRES

Vol. LXXV

JULIO - AGOSTO

Núm. 635

SUMARIO

| | |
|--|-----|
| La guerra antisubmarina ofensiva, fundamental para la defensa — Danis | 153 |
| La Expedición Malaspina en los Mares Americanos del Sur. 1789-1794 — Del Carril | 165 |
| La crisis del colonialismo y la lucha por las posiciones de predominio — Supino | 183 |
| Corbeta "La Argentina". 1890/1891. Su última campaña de instrucción — Martin | 199 |
| La intervención de la Marina Española en la Reconquista de la Ciudad de Buenos Aires en el año 1806 — Muzzio | 227 |
| Notas profesionales | 243 |
| Necrología | 277 |
| Asuntos internos | 285 |

Servicios y Horarios de la Casa

BOLETIN: Lunes a viernes, de 15 a 19.

SECRETARIA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9 a 12.

CONTADURIA: 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.

ODONTOLOGO: Lunes o viernes, de 8 a 12.

ENFERMERIA: 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.

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.

PELUQUERIA: 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.

DEPOSITO 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.

BUZON: 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 (4° piso): Diariamente, de 18,30 a 21 y de 22 a 23.

GUIA DE CASAS DE COMERCIO QUE EFECTUAN 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. RADIVÓJ**

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 545.718

JULIO - AGOSTO



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

COMISION DIRECTIVA

| | | |
|--------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| Presidente | Contraalmirante | Adolfo B. Estévez |
| Vicepresidente 1° | Contraalmirante | Arturo H. Rial |
| Vicepresidente 2° | Capitán de Navío | Renato V. J. Ares |
| Secretario (Int.) | Teniente de Navío | Miguel A. Muro |
| Tesorero | Cap. de Navío Cont. | Francisco N. Castro |
| Protesorero | Cap. de Corbeta Cont. | Fernando Esquivel |
| Vocales titulares | Capitán de Fragata | César Goría |
| | Capitán de Fragata | Fermín López |
| | Capitán de Fragata | Roberto J. Calegari |
| | Capitán de Fragata | Carlos Musis Blanca |
| | Capitán de Fragata | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
| | Capitán de Fragata | Constantino Fraguio |
| | Capitán de Navío | Guillermo Rawson |
| | Cap. de Fragata Médico | Mario A. Pessagno Espora |
| | Capitán de Fragata | Rodolfo Elizalde Pietranera |
| | Capitán de Fragata (T). | Jorge A. Marguery |
| | Capitán de Corbeta (T). | Omar R. Pagani |
| | Teniente de Navío | Miguel A. Muro |
| | Capitán de Navío | Héctor Padilla |
| | Capitán de Fragata | Carlos Gozzi |
| | Capitán de Corbeta | José G. Gómez Ortega |
| | Capitán de Navío | Carlos M. Bruzzone |
| | Capitán de Corbeta | Miguel R. Algañaraz |
| | Cap. de Corbeta Auditor | Juan Carlos Frías |
| | Capitán de Fragata | Pablo F. Beláustegui |
| | Capitán de Navío | Cristian R. Beláustegui |
| Vocales suplentes | Cap. de Corb. Ing. Espec. | Martín Arana |
| | Capitán de Corbeta | Carlos Delfín Rojo |

Comisión Revisora de Cuentas

| | | |
|------------------|------------------------|--------------------------|
| Titulares | Capitán de Fragata | Jorge de Tommaso |
| | Capitán de Corbeta | Hermes J. Quijada |
| Suplentes | Tte. de Frag. Contador | Julio A. Loyola |
| | Cap. de Corb. Dentista | Luis A. Bachini |

SUMARIO

| | |
|---|-----|
| LA GUERRA ANTISUBMARINA OFENSIVA, FUNDAMENTAL PARA LA DEFENSA..... | 153 |
| Por el Teniente de Navío A. L. Danis, U.S.N. | |
| LA EXPEDICION MALASPINA EN LOS MARES AMERICANOS DEL SUR. 1789-1794 | 165 |
| Por el Doctor Bonifacio del Carril. | |
| LA CRISIS DEL COLONIALISMO Y LA LUCHA POR LAS POSICIONES DE PREDOMINIO | 183 |
| Por el General Paolo Supino. | |
| CORBETA "LA ARGENTINA". 1890 / 1891. SU ULTIMA CAMPAÑA DE INSTRUCCION | 199 |
| Por el Almirante Juan A. Martin. | |
| LA INTERVENCION DE LA MARINA ESPAÑOLA EN LA RECONQUISTA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES EN EL AÑO 1806 | 227 |
| Por el Capitán de Fragata Cont. Rodolfo A. Muzzio. | |
| NOTAS PROFESIONALES | 243 |
| NECROLOGIA | 277 |
| ASUNTOS INTERNOS | 285 |

SUBCOMISIONES

INTERIOR :

| | | |
|-------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| Presidente | Capitán de Navío | Renato V. J. Ares |
| Vocales | Capitán de Fragata | César A. Goría |
| | Capitán de Fragata | Fermin López |
| | Capitán de Navío | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
| | Capitán de Corbeta | Héctor Padilla |
| | Capitán de Corbeta (T). | José C. Gómez Ortega |
| | Capitán de Navío | Omar R. Pagani |
| | Capitán de Corbeta | Carlos M. Bruzzone |
| | Capitán de Fragata | Miguel R. Algañaraz |
| | | Mariano I. Queirel (ads.) |

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES:

| | | |
|-------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Presidente | Contraalmirante | Arturo H. Rial |
| Vocales | Cap. de Fragata Médico | Mario A. Pessagno Espora |
| | Capitán de Fragata | Roberto J. Calegari |
| | Capitán de Fragata | Constantino Fraguio |
| | Capitán de Fragata (T) | Jorge A. Marguery |
| | Capitán de Navío | Guillermo Rawson |
| | Capitán de Fragata | Carlos Gozzi |
| | Cap. de Corbeta Auditor | Juan C. Frías |

HACIENDA:

| | | |
|-------------------|-------------------------|------------------------------------|
| Presidente | Cap. de Navío Contador. | Francisco Castro |
| Vocales | Cap. de Corb. Contador. | Fernando Esquivel |
| | Capitán de Fragata | Fermin López |
| | Capitán de Fragata | Rodolfo Elizalde Pietranera |

DEPORTES (en formación):

| | |
|--------------------|----------------------------|
| Capitán de Corbeta | Miguel R. Algañaraz |
| Teniente de Navío | Miguel A. Muro |

DELEGACION TIGRE:

| | | |
|-------------------|----------------------|------------------------------|
| Presidente | Cap. de Navío Médico | Julio R. Mendilaharzu |
|-------------------|----------------------|------------------------------|

DELEGACION PUERTO BELGRANO:

| | | |
|-------------------|--------------------|-----------------------------------|
| Presidente | Capitán de Fragata | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
|-------------------|--------------------|-----------------------------------|

DELEGACION MAR DEL PLATA:

| | | |
|----------------------|--------------------|------------------------------|
| Presidente | Capitán de Fragata | César Goría |
| Colaboradores | Teniente de Navío | Oscar Osvaldo Gigirey |
| | Teniente de Navío | Mariano A. Torre |



TORNEOS DE ESPADA Y SABLE

La Subcomisión de Deportes del Centro Naval ha programado torneos abiertos de espada y sable para tiradores de Marina, a los efectos de contar con un ranking propio en las armas mencionadas.

Dichos torneos se realizarán en la Sala de Armas de la Institución, los días jueves y viernes últimos de cada mes, en un total de cuatro competencias, y su terminación coincidirá con la finalización de las actividades esgrimísticas de la Sala, esto es, a fines de noviembre.

Se otorgarán premios, consistentes en copas y medallas para los primeros puestos de cada arma, y del desarrollo de los torneos se informará por el Boletín de la Institución.

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 DIRECCION.

ACTUALIZACIÓN DE DOMICILIOS

Señor consocio:

Con el objeto de evitar la pérdida de la correspondencia, Boletín, informaciones, etcétera, que le remite la Institución, se le solicita quiera actualizar su domicilio particular en el Talón que al efecto corre agregado al pie, devolviéndolo con los datos requeridos.

Asimismo, y con el fin de no demorar la correspondencia que a su nombre se reciba en el Centro Naval con carácter urgente o importante (expresos, telegramas, certificados, etcétera), también se le pide quiera informar en dicho Talón si es su deseo que se le reexpida a alguna dirección que se servirá indicar o que se mantenga en la Taquilla de Correspondencia.

LA COMISION DIRECTIVA

Buenos Aires, de de 1957.

Señor Presidente del CENTRO NAVAL
Florida 801 - Capital

Tengo el agrado de informarle que mi domicilio particular es: Calle N°
Localidad: Teléfono:

Solicito que la correspondencia de carácter urgente o importante recibida a mi nombre sea expedida a: Calle N° Localidad:, mantenida en la Taquilla de Correspondencia (tachar lo que no corresponda).

Saludo al señor Presidente con atenta consideración.

.....
(Aclaración de la firma)

.....
(Firma)

Boletín del Centro Naval

Tomo LXXV

Julio - Agosto 1957

Núm. 635

La Guerra Antisubmarina Ofensiva Fundamental para la Defensa(*)

Por el Teniente de Navío A. L. Danis (U.S.N.)

Toda guerra antisubmarina y, sobre todo, la guerra antisubmarina de acción ofensiva, entra ya en la plenitud de su vida. Hace muy poco que la ciencia se ha dado cuenta de que el mar constituye uno de los elementos menos conocidos de aquellos en donde vive el hombre y que los problemas del mar pueden ser tan intrincados como algunos de los más difíciles con que se tropieza al estudiar la atmósfera. Por ejemplo, el radar permite descubrir blancos que se encuentran a gran distancia sobre la superficie o en el aire, y sin embargo no hay nada que sea capaz de detectar y seguir en iguales condiciones a buques que se encuentran totalmente sumergidos. A medida que nuestros hombres de ciencia encuentran soluciones para distintos problemas y razones para ciertos fenómenos, el eterno y delicado equilibrio de la superioridad entre las fuerzas de superficie y debajo de la superficie va sufriendo modificaciones. Tácticas que algunos años atrás resultaban ruinosas e ineficaces, ahora encierran cierta aptitud definida y, a su vez, dan origen a conceptos totalmente nuevos. Así, mientras la experiencia adquirida en la Primera Guerra Mundial aún conservaba su valor en la primera parte de la Segunda Guerra Mundial, la experiencia ganada y los desarrollos realizados desde la última parte de esta última guerra, han lanzado a la guerra antisubmarina en un campo nuevo, que progresa constantemente.

(*) De "United States Naval Institute Proceedings", N° 652, junio de 1957.

Estos nuevos desarrollos han hecho algo más que abrir simplemente la puerta a una vasta cantidad de posibilidades todavía no experimentadas; han modificado la posición de las tácticas del pasado respecto a los papeles ofensivos o defensivos. Aquello que hace algunos años podría haberse considerado, por algunos, como una táctica o estrategia ofensiva, no merece ser considerado ni siquiera como una defensa eficaz ante las actuales aptitudes. Igualmente, cualidades que eran vehementemente defendidas hace tan sólo pocos años a bordo de los buques y aviones, son hoy maldecidas por algunos como una rémora para el progreso. A decir verdad, la guerra submarina y antisubmarina resulta hoy la más dinámica de nuestras formas bélicas actuales. Es tan poco lo que se sabe y, sin embargo, son tantas las preguntas que deben contestarse, que en ninguna parte se encuentran las lecciones del pasado sometidas a una evaluación más escéptica y crítica que en este campo. Especialmente vulnerable es el interrogatorio de “búsqueda” contra el principio de “espere que ellos vengan hacia usted”.

El convoy

Las ventajas del sistema del convoy son tan bien apreciadas actualmente en todas las marinas del mundo, que todos han llegado a admitir al convoy como algo tan vital para la victoria como el buen éxito de la campaña en el teatro de operaciones. No existe duda alguna de que la navegación controlada es el mejor método para la protección de los buques mercantes; el registro de éxitos alcanzados por el sistema de convoy es ilustrativo. Pero, no obstante todo lo que se dice y hace, el convoy es una medida defensiva, por cuanto la misión esencial del mismo estriba en hacer que los buques lleguen a sus destinos en forma segura y oportuna. Esta misión no se presta a la acción ofensiva por el convoy, salvo en el más restringido sentido de la palabra. En efecto, la medida más eficaz que puede adoptarse para el cumplimiento de la misión del convoy, consiste en eludir totalmente a los submarinos.

Contrastando con esto, el concepto que sostiene que la mejor manera de combatir a los submarinos consiste en contraatacar cuando los submarinos atacan al convoy, simplemente no soporta la prueba de apoyar el principio fundamental del sistema del convoy. No soporta la prueba, porque lo que realmente requiere es que el convoy se desempeñe como señuelo para atraer a los

submarinos al lugar donde los escoltas esperan a los mismos. Lejos de tener al convoy como un señuelo, las tácticas más deseables consisten ya sea en impedir totalmente que el submarino conozca la presencia del convoy mediante la navegación que se le ordena a éste, o bien hacer imposible la aproximación del submarino al convoy. Este es el verdadero concepto del convoyado eficaz, que llega a su nivel ideal cuando el convoy navega de un punto a otro sin el más mínimo incidente con el enemigo.

Sostener que el sistema de convoy es conveniente ofensivamente por cuanto ofrece a los escoltas la oportunidad de hundir a los submarinos, equivale a poner el carro delante del caballo. No solamente lo censuran las razones que anteceden, sino que al observar casi a cualquier convoy, sobre todo aquellos que hay probabilidades de encontrar en los días iniciales de la guerra, demostrará una gran falta de capacidad ofensiva eficaz.

En una guerra de envergadura, el número de escoltas requeridos para dar a todo convoy una verdadera capacidad ofensiva sería algo que causaría vértigo. Ningún país podría facilitar los buques necesarios. Más aún, lo más probable es que ni siquiera habría buques suficientes como para constituir un elemento disuasivo moderado al ataque. Siendo éste el caso, es indudable que no habría buques en cantidad suficiente disponibles para recurrir al más importante aserto de la guerra antisubmarina exitosa: la persistencia. La persistencia de los ataques contra el submarino es vital para el éxito de las operaciones contra el mismo; sin embargo, un convoy ya inadecuadamente protegido, mal puede desprenderse de dos o tres destructores para que mantengan contacto durante varios días, si ello fuera necesario, para lograr una destrucción.

No importa en qué forma se encara el problema; queda el hecho evidente de que si todas las fuerzas están empeñadas en combatir al submarino en el convoy, se ha elegido la peor posición posible desde donde emprender la ofensiva. Además, la escolta se encuentra privada de la libertad de maniobra, porque cualquier modo de acción elegido debe estar condicionado a las consideraciones de la fuerza que debe ser protegida. Finalmente, ¿cómo puede pretenderse una verdadera aptitud ofensiva cuando está casi enteramente dentro de las facultades del enemigo el empeñarse cómo y cuando lo desea, y también interrumpir la acción cuando así lo quiera?

Ninguna discusión sobre el papel del convoy en la lucha contra el submarino sería completa sin echar una ojeada al

convoy en sí. Existen muchos factores que tienden a demostrar que el sistema de convoy se halla en camino del ocaso. En el pasado, la protección se lograba yendo en manadas; pero hoy, la máxima es la dispersión. La amenaza de las armas atómicas, de alto rendimiento, obliga que los buques se dispersen en el mar abierto y se opone a las grandes concentraciones antes de partir. Además, a medida que la velocidad de los submarinos aumenta con relación a la del convoy, el peligro para este último va en aumento. La situación del convoy dista mucho de ser segura, y algunos visionarios prevén su reemplazo por corridas de buques aislados de gran velocidad por rutas cuidadosamente escudriñadas e intensamente patrulladas.

Si entonces la verdadera acción ofensiva no es posible donde está el convoy, ¿cómo y dónde es la misma posible? Ella es posible mediante tácticas coordinadas de caza-destrucción, la verdadera estrategia ofensiva submarina.

El concepto coordinado de la caza-destrucción

Con toda justicia para aquellos que abogan por el sistema del convoyado, debe admitirse que los medios para llevar la guerra ofensiva contra el submarino simplemente no existían hasta el final de la Segunda Guerra Mundial. Con anterioridad a la mencionada guerra, la falta de preparación y un programa estancado de desarrollos nos dejó sin preparación alguna para hacer frente a los submarinos alemanes en un pie de igualdad. Nuestro equipo era inadecuado para enfrentar a un enemigo que actuaba debajo de la superficie del mar, y debido a este hecho muchos fueron los que se convencieron que, como consecuencia de las limitaciones de las fuerzas aéreas y marítimas, todo otro sistema que no fuera el del convoy constituiría una pérdida de tiempo.

Hasta la aparición del radar, la ventaja, en cuanto a la detección se refería, siempre favorecía al submarino. Mientras los vigías se esforzaban con el fin de descubrir la casi invisible estela de un periscopio a unos pocos centenares de yardas, el ruido de las hélices de sus propios buques denunciaban su posición a los submarinos que se encontraban a muchas millas de distancia. Mientras el vigía de superficie bizcaba al sol o en la oscuridad de la noche para encontrar un insignificante trozo de superestructura, su propio buque se destacaba sobre el mar, en comparación, como si fuera una montaña. El delgado dedo del sonar

buscaba al enemigo bajo la superficie, pero esta búsqueda era lenta y laboriosa, y los alcances eran tan sólo de unos escasos centenares de yardas. Perdido el contacto con el submarino, aunque fuera por un minuto, aquél desaparecía casi siempre definitivamente.

La aviación agregó millas a los centenares de yardas de búsqueda visual del buque y ofreció un elevado grado de búsqueda. Aquélla gozaba de capacidad, pero su aprovechamiento fué imperfecto. Cuando el tiempo empeoraba y la visibilidad disminuía, el avión era casi inútil.

Las técnicas para el ataque eran deficientes, como así también lo eran todas las tácticas antisubmarinas. Escaso era el progreso realizado en tales fases de la batalla entre las guerras, y repentinamente nos encontramos en una orquesta tocando de oído. Las fuerzas de superficie tenían que aprender aún las tácticas coordinadas, mientras que los submarinos hacían que sus ataques fueran más desastrosos recurriendo a los ataques de manada de lobos.

No fué el menor de los factores que influía en la doctrina de cómo combatir al submarino en los primeros tiempos, la disponibilidad de las armas. Las cargas de profundidad, con su trazado primitivo, tenían una velocidad de descenso tan lenta, que un submarino en movimiento tenía una excelente oportunidad de librarse de estas latas durante el tiempo muerto transcurrido entre su lanzamiento y su explosión. El establecimiento previo de la profundidad a que debían explotar las cargas y formar luego un dechado para su dispersión, servían, por lo general, tan sólo para agitar las aguas dificultando o perdiendo todo contacto sonar posterior. Todavía a fines de la Segunda Guerra Mundial, los submarinos se encontraban en condiciones de evitar una destrucción inmediata sumergiéndose a profundidades mayores a las que podían graduarse las cargas para su explosión. Los resultados de los ataques eran desalentadores y no era posible esperar otra cosa. Con el transcurso del tiempo y nuevas armas que gozaban de elevadas aptitudes, fué posible idear mejores tácticas.

Fué durante estos períodos de laboriosos desarrollos y mejoramientos que algunos grupos se dedicaron a los aspectos de la caza de la guerra antisubmarina y destacaron que los resultados obtenidos por la caza eran inferiores a los alcanzados por los buques que escoltaban a los convoyes. Esto era exacto y, mirando al pasado, se desprende que si los cazas tuvieron algún

éxito ello fue esencialmente debido a la despreocupación del enemigo originada por el desprecio que sentía por nuestra aptitud para la búsqueda. Con todo, la falla no estaba en la teoría de la aproximación, sino en el equipo disponible para su empleo.

Para fines de la Segunda Guerra Mundial, ya se habían realizado grandes adelantos, abriendo brechas en los obstáculos que cerraban el paso a la verdadera guerra ofensiva antisubmarina eficaz. Bajo el acicate de la guerra, desarrollamos el radar de mayor frecuencia y las boyas de sonar y torpedos que se orientaban automáticamente al blanco, para mencionar tan sólo algunos de los adelantos alcanzados. El desarrollo de las tácticas en este nuevo tipo de guerra avanzaba constantemente, y un nuevo concepto del antiguo problema de cómo batir al submarino iba forjándose alrededor de la idea fundamental de restar la iniciativa al submarino y entregársela a las fuerzas de superficie y aéreas. Finalmente, fueron lográndose los equipos y armas que hicieron que esto fuera realidad. Los principios eran realmente sencillos, pero reflejaban un espíritu verdaderamente ofensivo.

El primer axioma de este concepto revitalizado era de que el mejor lugar para encontrar a los submarinos es en sus bases operativas y en los astilleros. Debido al hecho de que los alemanes, por supuesto, habían tomado grandes precauciones para la protección de los refugios para submarinos, los ataques aéreos estratégicos contra los mismos dieron tan poco resultado como las otras etapas del esfuerzo de bombardeo estratégico. A pesar de esto, 62 submarinos fueron destruidos por incursiones de bombardeo en 1944 y 1945. Las incursiones contra las bases, si bien no tan eficaces como se esperaban, ocuparon el tercer lugar por su eficacia en el hundimiento de submarinos, siendo superadas únicamente por buques y aviones con bases terrestres.

El segundo principio axiomático consiste en que un submarino que no es molestado y se vale de sus propios recursos constituye un adversario extremadamente peligroso, pero tan pronto como tenga que mantenerse a la defensiva, su poder experimenta un severo golpe adverso. Cuando todo el esfuerzo antisubmarino se encuentra concentrado en la vecindad del convoy, el resto del océano se transforma virtualmente en un abrigo submarino. Durante la última guerra, por ejemplo, a medida que aumentaba la eficacia de nuestros esfuerzos antisubmarinos frente a la costa oriental de los Estados Unidos, los submarinos fueron retirándose cada vez más hacia el centro del océano. El limitado radio de

acción de los aviones patrulleros permitió que el centro del Atlántico fuese un lugar donde el submarino pudiese descansar, recuperar sus energías y reabastecerse de combustible o provisiones. Posteriormente, cuando se desarrolló el sistema de la unidad caza-destructor alrededor del portaaviones y sus aparatos, los alemanes experimentaron gravemente las restricciones impuestas a su libertad de movimiento. Unido a la aptitud de largo alcance de estas fuerzas, se encontraba el ojo para todo tiempo del radar, que aumentó el alcance de detección y eliminó las restricciones de búsqueda en horas de la noche y durante mal tiempo. Si bien es cierto que el patrullaje de largo alcance y el recorrido de vastas extensiones del océano donde se sospecha la presencia de submarinos son tareas cansadoras y carentes de todo fausto y magnificencia, es igualmente indudable que este tipo de ofensiva antisubmarina tuvo su efecto en la flota submarina alemana. Después de la guerra, el almirante Doenitz escribió cómo la acrecentada actividad patrullera y el advenimiento del radar funcionando a frecuencias superiores a las que podían ser detectadas por los receptores de los submarinos, afectaron seriamente las operaciones de los mismos. “Las pérdidas de submarinos, que anteriormente alcanzaban al 13 por ciento de todas las unidades que se hallaban en el mar, aumentaron rápidamente al 30 y al 50 por ciento... Estas pérdidas se experimentaron no solamente en los ataques contra los convoyes, sino en todas partes del mar. No había lugar alguno en el Atlántico donde los submarinos se encontraran seguros de no ser localizados por aviones, tanto de día como de noche.”

Con la llegada de esa etapa de la guerra en que el alemán se sentía que era perseguido en todo el mar y que se encontraba en constante peligro de ser atacado, habíamos alcanzado una paridad ofensiva con el submarino. Por fin se le privó al submarino de la libertad de movimiento. El convoy era la presa, pero el camino prometía indudablemente ser largo y duro, no importando de dónde partiera el submarino.

El tercer axioma relativo al exitoso esfuerzo antisubmarino se refería a la persistencia. El valor de la persistencia en la lucha contra el submarino nos fue demostrado en forma sumamente clara cuando, durante la Segunda Guerra Mundial, muchas de las destrucciones no fueron logradas con el primer contacto sino que constituyeron la culminación de varios días de búsqueda y ataque. Contrastando con esto, la falta de persistencia fue una de las más grandes deficiencias de la organización

antisubmarina de los japoneses. En numerosas oportunidades nuestros submarinos se hallaban a punto de sucumbir cuando, por razones ignoradas, el enemigo interrumpía su ataque. Aprendimos esta lección a fondo y ella constituye hoy la columna vertebral de nuestros esfuerzos antisubmarinos. Una vez que se ha hecho contacto, la presión jamás es abandonada hasta que el submarino es destruido. Durante las veinticuatro horas del día, tanto con mal tiempo como con bueno, las fuerzas realizan su búsqueda científicamente y atacan una y otra vez. Hace algunos años el recurso de la persistencia hubiera sido ridículo, debido a la falta tanto de equipos para la búsqueda como de técnicas, sin hacer mención de la limitada capacidad para atacar. Pero hacia el final de la guerra ello fue posible, y hoy es axiomático.

Estos tres factores son partes integrantes de la base sobre la cual se construyó la estructuración de nuestra moderna lucha contra el submarino:

- 1) Ataque continuado contra las facilidades de apoyo vitales.
- 2) Navegación de la iniciativa y libertad de movimiento.
- 3) Ataque persistente en todo contacto hasta lograr una destrucción.

El cumplimiento de estos factores es función de todas las unidades de guerra antisubmarinas, pero sobre todo de las fuerzas de caza-destrucción. A bordo de los portaaviones existe un destacamento de aviones antisubmarinos equipado con todos los dispositivos disponibles para la búsqueda, detección y ataque contra submarinos. En la cortina, los destructores se hallan igualmente equipados para la búsqueda, detección y ataque contra submarinos. Cada unidad en el grupo complementa a la otra y compensa las deficiencias de ésta. El avión facilita la búsqueda rápida y lejana de submarinos que se encuentran en superficie o que emplean el Schnorkel, mientras que los buques permiten la búsqueda y ataques eficaces contra submarinos totalmente sumergidos, mencionando tan sólo un ejemplo de esta valiosa coordinación.

Es necesario compenetrarse de que la actividad de búsqueda no consiste en recorrer al azar la superficie del océano como indican algunos científicos, sino que es la cobertura sistemática de una zona donde existe una elevada probabilidad de presencia de submarinos. Exige una atenta escucha de las transmisiones de radio y radar del submarino, determinación de la fuente de las

mismas y disponer la búsqueda del área específica. Las operaciones se disponen conforme a la inteligencia obtenida proveniente de numerosas fuentes, como así de las limitaciones y peculiaridades operativas de los submarinos, que son ya conocidas.

En base a las informaciones así obtenidas, la fuerza caza-destructora se encuentra ampliamente capacitada para operar durante toda la jornada, día tras día, con toda clase de tiempo y en cualquier parte de los océanos del mundo. Ningún mar, por muy lejano que esté, puede ser considerado como seguro por un submarino enemigo. El ataque puede producirse en cualquier momento desde el aire, para ser seguido poco después por las aptitudes de ataque combinadas y coordinadas de aviones, helicópteros y buques de superficie. Aquí tenemos una fuerza libre de los obstáculos de los cargueros, libre para navegar hacia donde la lucha la necesite y libre para dedicarse exclusivamente a la persecución del submarino hasta hundirlo. **Aquí se encuentra la ofensiva.**

¿Puede una unidad caza-destructora llevar esta ofensiva hasta el convoy y a las rutas de los convoyes? Consideremos nuevamente al convoy, por cuanto todos estarán de acuerdo en que el mayor número de submarinos se encontrará en las proximidades de las rutas de los convoyes. En efecto, en su historia de **La Batalla del Atlántico**, septiembre 1939 - mayo 1943, el almirante S. E. Morison destaca que en dieciséis convoyes del Atlántico Norte que perdieron cuatro o más buques cada uno por efectos de los ataques submarinos, entre noviembre de 1942 y mayo de 1943, el número de submarinos que atacaban al convoy en el momento culminante del ataque excedía al de embarcaciones escoltas presentes. Evidentemente, esto es algo que supera a las posibilidades de las escoltas, dado que un submarino es un adversario firme digno de dos destructores. Además, es obvio que la situación no se presta para que los escoltas se dediquen a una acción ofensiva. Lo mejor que pueden esperar es salvar la zona rápidamente, con las menores pérdidas posibles. ¿De dónde proviene la acción ofensiva en una situación semejante? Ella debe provenir de un grupo caza-destructor cercano que pueda prestar apoyo. Cuando llegue, el mismo traerá consigo más aptitud antisubmarina que la que podían facilitar colectivamente todos los escoltas de tres convoyes de la Segunda Guerra Mundial.

Después de alejarse de su acción con el convoy, existen grandes probabilidades de que los submarinos tengan que exponerse por una o por numerosas causas. Puede ser que tengan

necesidad de volver a cargar sus baterías, o tomar posición para un nuevo ataque, o quizás transmitir despachos a la base o a otros buques. Cuando esto tenga lugar, ellos serán vulnerables a los ataques de la unidad caza-destructora que se encuentra en el lugar. Es muy difícil que los submarinos puedan eludir ser descubiertos por esa fuerza, si el grupo llega al teatro de la acción poco después del ataque. Las ventajas aquí son claras: el convoy y sus escoltas siguen navegando, cumpliendo su misión esencial, mientras que la fuerza caza-destructora inicia la persecución del submarino. Aun cuando no se encuentre al submarino y no se logre su destrucción, la presión ejercida sobre él al intentar librarse servirá para mitigar su entusiasmo y atemperar su futura audacia.

La fuerza caza-destructora goza, además, de otras potencialidades en su papel de cazadora, potencialidades que no tienen los simples escoltas de convoy. Admitiendo que la mayoría de los submarinos divulgan su presencia en las proximidades de los convoyes, el hecho importante es que debido a la velocidad relativamente lenta del submarino en inmersión, si el mismo debe encontrarse en posición para atacar a un convoy, él debe encontrarse próximo a la ruta seguido por aquél algún tiempo antes de que el convoy llegue al lugar donde él se encuentra. Esto significa que si nosotros destacamos una fuerza para explorar las rutas de los convoyes a vanguardia de ellos, aquellos submarinos que intenten tomar su posición se verán obligados a tener que recurrir a drásticas medidas evasivas para acercarse al convoy sin tropezar con la fuerza caza-destructora. Aun cuando consigan eludir a dicha fuerza, ellos no podrán empeñar al convoy con la misma intensidad como hubieran podido hacerlo de haber gozado de libertad para ahorrarse su poder y, por lo tanto, constituirán una presa más fácil para los abrumados escoltas. Evidentemente, ninguna organización de escolta de convoy producida hasta la fecha y aplicada sobre la base regular de un día para otro, puede igualarse a la unidad caza-destructora en su aptitud para la guerra antisubmarina. Aquí, la gran ventaja de la ofensiva queda demostrada por la fuerza coordinada que en un solo conjunto cuenta con toda arma, artificio, aptitud y capacidad táctica que existen en la actualidad. No hay que despreciar la fuerza. Como el campeón de boxeo, cada golpe lleva consigo la fuerza de todo el cuerpo.

Aun cuando los escoltas de los convoyes fueran aumentados y pudieran hacer frente a los submarinos que atacan a los con-

voyes, y aun cuando, como sostienen algunos sabihondos, la mayoría de los submarinos llegasen al convoy, todavía nos queda la puerta trasera totalmente abierta. La misma voz que más despotricaba contra el aspecto de caza de la guerra antisubmarina, es normalmente la voz que apoya sus argumentos con lecciones aprendidas en la Primera Guerra Mundial o, quizás, en la Segunda. Sin embargo —lo hemos dicho anteriormente, y son pocos los que disientirán— el submarino se encuentra hoy al borde de probables desarrollos imposibles de imaginar en toda su magnitud. En las últimas dos guerras hemos tenido que pelear tan sólo con algunas de las aptitudes del submarino; en la próxima guerra habrá muchas más. ¿Qué efecto, por ejemplo, ejerce un escolta de convoy sobre el reconocimiento, el minado, defensa de radar, transporte de tropas, y, sobre todo, el lanzamiento de proyectiles dirigidos y submarinos controladores de proyectiles teledirigidos? Estas naves eludirían a los convoyes a cualquier precio. Serían los últimos buques del mundo en dar a conocer su posición colocando un torpedo en un petrolero y, sin embargo, la tarea que ellos realizan puede significar la diferencia entre la victoria y la derrota. La única oposición a esta amenaza se encuentra en dar caza, y buscar, y dar caza.

Rusia cuenta actualmente con una fuerza submarina muy superior a la que tenía Hitler al iniciarse la Segunda Guerra Mundial. Cuenta con unidades de sobra de este tipo, para emplearlas en toda clase de acción ofensiva y no solamente para ataques contra la navegación. Siendo este el caso, es evidente el llamado de recurrir nuevamente a la caza y que sin ella la derrota es inevitable. Sin caza nada impediría que un submarino saliera a la superficie a unas cuantas millas de la costa y lanzara un ataque con proyectiles dirigidos contra cualquier ciudad costera, fábrica o instalación militar. Sin unidades de búsqueda no habría nada que impidiera a los submarinos minadores, de reconocimiento, o de transporte de tropas, cumplir con su misión.

La magnitud de la acción ofensiva necesaria contra el submarino es la de una verdadera acción ofensiva y no la simple interpretación de una antigua función. Se necesita no por sus actividades del pasado, sino por las aptitudes actuales y pasadas.

Si los Estados Unidos y sus aliados deben hacer frente al futuro con la confianza de que el dominio marítimo estará siempre asegurado, entonces la esencia de la ofensiva debe estar constituida por:

- 1) Destrucción de las instalaciones enemigas destinadas a la construcción, montaje y reparación de submarinos.
- 2) Constante cobertura de todas aquellas zonas oceánicas donde puedan actuar los submarinos.
- 3) Barrido constante de las rutas de los convoyes.
- 4) Bloqueo de las rutas de tránsito de los submarinos.
- 5) Tenacidad y persistencia en la búsqueda y el ataque.
- 6) Eficaces disposiciones de convoy y trazado de rutas para la marina mercante.

Como lo señalarán de inmediato todos los que se mofan de la búsqueda agresiva, casi todas estas tácticas han sido practicadas anteriormente y con escaso éxito. Sin embargo, el arte de la guerra y los medios para llevarla a cabo sufren modificaciones. Recién ahora nos vamos dando cuenta del grandioso futuro que espera al submarino a medida que nuestros buques son propulsados mediante energía atómica. Bajo el mismo aspecto, los actuales medios disponibles para las fuerzas antisubmarinas, comparados con los existentes durante las dos pasadas guerras, son igualmente asombrosos. Nunca fue más cierto que si el submarino no debe ser el señor de los mares, las fuerzas formadas contra el mismo deben progresar con igual vigor e imaginación, y es un error craso estigmatizar al actual trabajo antisubmarino ofensivo recurriendo a los resultados de esfuerzos deficientemente equipados y mal asesorados de hace cuarenta y hasta cincuenta años atrás.

En una guerra futura contra el submarino, el convoy podrá ser o no nuestro sistema de transporte marítimo; no hay nada que asegure que lo será. Pero sí es indudable de que, si gastamos hoy con la esperanza de derrotar al submarino del futuro con los convoyes del pasado, estaremos condenados al desastre. El mar es, al mismo tiempo, el que nos beneficia y nos traiciona, por cuanto, con fina imparcialidad, él provee los medios para que podamos embarcar y despachar nuestras mercaderías a grandes distancias en forma económica, y simultáneamente alberga a los submarinos enemigos. Nos orientamos a la ofensiva con nuevas armas, nuevos medios de detección y nuevos medios para llevar el ataque contra el enemigo. Debemos estar listos para atacar al submarino, no importa donde se encuentre, con una persistencia, aptitud y agresión sin fin.

La Expedición Malaspina en los Mares Americanos del Sur. 1789 -1794

Exposición de acuarelas, dibujos y grabados (*)

Palabras de presentación del conferenciante, Dr. Bonifacio del Carril, por el secretario general de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown, Capitán de Navío Cont. Humberto F. Burzio

La Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, cuya Comisión Ejecutiva por el decreto-ley de su creación preside el Señor Almirante Eleazar Videla, cumple con la muestra que inaugura otro de los puntos del programa de actos que dispone la realización de exposiciones de carácter náutico. Al proyectarlas, ha entendido que la memoria del insigne Almirante del Plata en el año centenario de su entrada al panteón ideal de los héroes nacionales, queda más enaltecida si se la consubstancia con una manifestación de arte y cultura asociada al mar, elemento teatro de sus hazañas, que constituyó la razón suprema de su gloriosa vida.

Toda empresa humana tiene desde su génesis el hombre que la representa, que la acción le da a veces la estatura de procer. Tal es el caso del capitán de navío Alejandro Malaspina, marino italiano de noble ejecutoria al servicio de España, de los más hábiles y científicos, que sobresalió dentro del grupo prestigioso de marinos españoles de la época.

(*) Entre los actos programados para honrar la memoria del Almirante Guillermo Brown, preparados por la Comisión Nacional de Homenaje que preside el señor Almirante D. Eleazar Videla, figuran la realización de tres exposiciones de carácter náutico. La primera de ellas se inauguró en el Salón Peuser el 6 de mayo y se refirió a "Cartografía y Numismática Naval Argentina". La segunda, que es la presente, se realizó en el Centro Naval entre el 18 y 31 de julio, y el conjunto reunido por su calidad e importancia histórica es de carácter excepcional, por tratarse de documentos originales.

En la tercera exposición, "Descubrimientos y Exploraciones en los Mares Australes Americanos, en los siglos XVI, XVII y XVIII", se expusieron las ediciones bibliográficas originales de esos viajes y tuvo lugar en la Asociación de Cultura Inglesa, entre los días 19 y 31 de agosto.

Estas muestras náuticas han sido organizadas por el Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades y de cada una se han impreso catálogos ilustrados.

Para los americanos, la personalidad de este talentoso marino tiene importancia excepcional, por las ideas que le sugirió el gobierno de la América Española, que le señalan como precursor de los ideales de emancipación. El Ministro de Marina e Indias, D. Antonio Valdés, al otorgarle el mando de la expedición, manifestó que por su conocimiento, cuna, nobleza y elegancia de su persona y maneras, arrogante presencia, afabilidad, firmeza de carácter y talento en sociedad, era Malaspina el primero en la armada española y el único para aquel cargo; alma culta y distinguida, que nuestros marinos debían representar en los países americanos para influir favorablemente en el ánimo de los criollos y ayudar la política y demás fines que la expedición persigue. Pero el Comandante Malaspina era de ideas liberales y dotado de gran perspicacia y espíritu de observación. El informe político que elevó, finalizado el viaje, con toda franqueza propiciaba para las colonias una emancipación moderada y una suave dependencia con la Metrópoli, con los únicos puntos comunes de la religión y la milicia. El Príncipe de la Paz, el favorito Godoy, no podía comulgar con esas ideas que se tachaban de excesivo liberalismo, y consiguió de Carlos IV que redujese a prisión al marino, pena que luego fue cambiada por la de destierro a su patria de origen.

El Ministro de Marina e Indias, distinguido por su talento, conocía bien a los oficiales del escalafón de la marina real. La lista de los que forman la plana mayor de las corbetas “Descubierta” y “Atrevida” prueban bien ese conocimiento, comenzando con sus comandantes, los capitanes Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra, y siguiendo con oficiales como José de Espinosa, Felipe Bauzá y Alcalá Galiano.

Tuvo Malaspina a su cargo la preparación del plan de la expedición, minucioso en extremo, que abarca desde el estudio del instrumental científico a emplearse, al cuidado de la salud de las tripulaciones, lo que prueba la gran experiencia adquirida en su vida de marino, valorada con el viaje que realizara alrededor del mundo en la fragata “Astrea”.

Su preocupación por los mares americanos del sud ya la encontramos en el viaje de la fragata “Santa María de la Cabeza”, que produjo el relevamiento del estrecho de Magallanes, no llegando a cumplir el objetivo de fijar la situación de los cabos Pilar y Victoria, que se consiguió en una segunda expedición con los paquebotes “Santa Casilda” y “Santa Eulalia”, entre octubre de 1788 y mayo de 1789.

Mientras ocurría esta expedición, se alistaban aquellas corbetas para el viaje científico que tenía por objeto, partiendo de los estudios en el estrecho de Magallanes de las dos expediciones anteriores, el relevamiento de la costa occidental de las Américas desde ese punto a California y la determinación astronómica de islas del Pacífico y de los archipiélagos de las Marianas y Filipinas.

Pero la expedición no tenía un carácter meramente científico e hidrográfico, como ya lo expresaba el Capitán Malaspina en su informe al Ministro de Marina, sino también de investigación del estado político en América con respecto a España y a las naciones extranjeras y en especial con Inglaterra y Rusia, país este último cuyas naves habían asomado ya por el norte, bajando desde el estrecho de Behring, constituyendo una amenaza para California.

La armada española suministró un grupo escogido de oficiales aptos para la larga y dificultosa misión, menos los botánicos y dibujantes en perspectiva que fueron contratados especialmente.

La rectificación de la situación geográfica de las Indias fue uno de los objetivos principales del viaje, junto con los relevamientos hidrográficos que dieron lugar a la aparición de nuevas cartas marinas, como la original impresa que se exhibe en esta muestra, editada por la marina española en 1798 y la inglesa en su tercera edición, que también se exhibe, del año 1808.

Nuevas cartas marinas se conocieron después del viaje bahías, cabos, puntas y ensenadas fueron situadas o sondeadas con precisión y muchos nombres enriquecieron nuestra toponimia costera. Basta recordar la caleta Malaspina, bahía Bustamante, punta y cerro Bauzá, bahía Lángara, península Aristizábal, caleta Valdés, isla Tova y muchos más.

Los sabios y expertos que llevaba la expedición debían hacer estudios sobre etnografía, zoología, botánica, geografía y reunir datos estadísticos del comercio, industria y riquezas minerales del Nuevo Mundo.

El viaje, que se prolongó durante cinco años, de 1789 a 1794, fue de enorme valor para el conocimiento de las posesiones ultramarinas de España, y no se limitó a las Américas sino que se prolongó hasta el continente asiático.

Como lo recuerda Cesáreo Fernández Duro, en su Historia de la Armada Española, el viaje de Malaspina y su prisión posterior por las intrigas del valido Godoy con la reina María Luisa,

no dió todo el fruto que se esperaba por la pérdida de las observaciones de los sabios matemáticos que llevaba. Se salvaron la relación del derrotero, las observaciones hechas durante la expedición de las costas de América, Nueva Holanda, Macao y Manila; las de Espinosa y Bauzá en el interior de América meridional, como los demás documentos que se acopiaron en aquella empresa, agregando aquel historiador, que se proyectó la edición del viaje, pero “no hay que decir que, presos los colaboradores “ y reemplazado el ilustre ministro, quedó en proyecto la obra, “ que en su frescura e integridad hubiera enaltecido el concepto “ de la patria y el de su Marina. Los materiales como las personas, se disgregaron y esparcieron, perdiéndose no poca parte “ de los afanes que habían costado, a más de la relación general “ del viaje, los cuadros de verdaderos tratados de Astronomía “ náutica, de Hidrografía, Física, historia política e historia natural”.

Pero han pasado los años y los esfuerzos de coleccionistas han aumentado el repositorio conocido con documentos iconográficos, recobrados gracias a sus meritorias investigaciones.

Las acuarelas, dibujos, grabados y cartas náuticas que se exhiben, constituyen parte de la herencia material del famoso viaje de las corbetas españolas “Descubierta” y “Atrevida” y de los esforzados marinos que las tripularon, en el largo período de cinco años que duró el arduo periplo científico.

La reunión de este material, valioso en más de un sentido, ha demandado a sus actuales propietarios una perseverancia y dedicación ejemplar que sólo en tiempo excede en mucho al de la duración del viaje, por cuya circunstancia, la Comisión Nacional cumple con el deber de justicia, de agradecerles tan loable afán patriótico y también su generoso préstamo, que ha hecho posible la exposición. Va pues esa sensible expresión de sentimiento a la Señorita Celina González Garaño, Doctor Armando Braun Menéndez, Señor Alberto Dodero, Doctor Bonifacio del Carril y al Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades que la ha organizado.

Tócame ahora, para finalizar, presentar al distinguido y erudito disertante, Doctor Bonifacio del Carril, que honra esta tarde la tribuna de la Comisión Nacional. Graduado de abogado a los veinte años de edad, fue durante varios años profesor de Historia Argentina de ingreso en la Facultad de Derecho, cátedra a la que renunció en 1944.

Su tesis para optar al grado de Doctor de Jurisprudencia sobre **La Unidad Nacional y el Federalismo Argentino**, mereció la clasificación de sobresaliente y la recomendación al Premio Facultad. Fue luego editada en forma de libro con el título **Buenos Aires frente al País**. Publicó la monografía histórica **Los Mendoza**, estudio sobre la familia del fundador de Buenos Aires, premiada por el Instituto Internacional de Ciencias Genealógicas, con sede en la Real Academia de la Historia de Madrid. Es autor de numerosos trabajos sobre temas históricos, jurídicos y políticos. En 1956 publicó **Problemas de la Revolución y la Democracia**.

Dedicado con entusiasmo al estudio de la iconografía argentina, ha reunido ya más de 400 piezas originales, contando sólo acuarelas, dibujos y grabados. Su selección de las primeras ediciones bibliográficas sobre los viajes marítimos a lo largo de nuestras costas, en los siglos XVI al XIX, suman varios centenares de volúmenes, reunidos con paciencia y sacrificio en el curso de muchos años, adquiridos en nuestro país, Inglaterra, Francia, Italia, España y Estados Unidos.

El Doctor del Carril tuvo la fortuna de hallar en Madrid los originales de la Expedición Malaspina en la Colección Bauzá y los ha estudiado con ahinco, realizando un valioso aporte para la iconografía argentina, continuando con ello la tarea ya iniciada con sus publicaciones sobre la bibliografía y el arte en el Río de la Plata, labor de seria investigación que con toda justicia lo ha llevado a ocupar un destacado lugar en la cultura del país y americana.

Durante los días de lucha de la Revolución Libertadora, en septiembre de 1955, se incorporó como auditor honorario al ejército de Cuyo levantado en armas.

Tal es, en breves palabras, la semblanza de nuestro conferenciante, en el que el rasgo más sobresaliente que se perfila es el amor a la patria y a su cultura, nobles inclinaciones del espíritu, que bastan por sí solas para honrar un nombre y una vida.

Doctor Bonifacio del Carril, quedáis en el uso de la palabra.

CONFERENCIA DEL DOCTOR BONIFACIO DEL CARRIL (*)

Agradezco las amables palabras del Señor Capitán Burzio, que sólo se justifican porque su generosidad y amistad son proverbiales. Voy a explicar, en la forma más sencilla posible, cuál es el significado de esta exposición de láminas de la Expedición Malaspina, qué importancia tiene y qué interés debe atribuírsele.

Sabido es que cuando se produjo el movimiento de la emancipación en Hispanoamérica, la marina de guerra argentina hubo de nacer por el trabajo esforzado de los proceres de Mayo, y encontró su encarnación en la carrera insigne del Almirante Brown, sin ningún arraigo ni continuidad con la marina española que la precedió. Ello no debe impedirnos encontrar hoy, en la actuación de aquella marina en aguas argentinas, anterior a la Revolución de Mayo, un valiosísimo antecedente de la nuestra actual, pues sus valores morales y profesionales pueden y deben servir de alto ejemplo y enseñanza. En el prólogo del catálogo de esta Exposición he señalado que el camino seguido a finales del siglo XVIII por la Expedición Malaspina, sobre las costas de Argentina y de Chile, último periplo de las naves de guerra españolas, fue recorrido apenas veinte años después por el Almirante Guillermo Brown en su crucero del año 14 a las aguas del Pacífico, en una verdadera toma de posesión hereditaria de las rutas oceánicas. De donde la realización de esta exposición conmemorativa tiene la virtud de hermanar en el recuerdo estas dos generaciones de marinos, la última española y la primera argentina, en un gesto de confraternidad que enaltece verdaderamente.

Era ya finales del siglo XVIII y estaba aún por estudiarse en su integridad el imperio colonial español, esparcido en América y en la vastedad del Océano Pacífico. Por otra parte, no se sabía con exactitud si existía o no un paso que uniese los océanos Atlántico y Pacífico por el norte, que en caso de existir permitiría a España completar la colonización de la costa Oeste de América sobre el Pacífico, amenazada por el constante crecimiento de los viajes de exploración de las naciones competidoras.

La iniciativa fue del caballero Alejandro Malaspina, palermitano al servicio de España, capitán de navío a la sazón. Fue acogida con el apoyo que es de suponerse. No faltó el consejo experimentado de D. Antonio de Ulloa, y el 31 de julio de 1789, hace exactamente 168 años, levaron anclas en el puerto de Cádiz

(*) Pronunciada en el Centro Naval, el 18 de julio de 1957.

las dos corbetas, “Descubierta” y “Atrevida”, la primera al mando de D. Alejandro Malaspina y la segunda bajo las órdenes del capitán D. José de Bustamante y Guerra. Los barcos eran menudos, 120 pies de eslora, pero muy marineros, contruidos exprofeso; la tripulación joven y escogida, de tenientes de navío para abajo. Todo estaba, sin embargo, previsto. Pero antes de referirme a los trabajos de la Expedición señalaré que Malaspina llevaba en su faltriquera algo muy importante: un salvoconducto de Luis XVI, rey de Francia, en que recomendaba a las autoridades francesas que diesen buena acogida a los marinos españoles, retribuyendo las atenciones recibidas por el navegante La Perouse. Y como siempre es interesante destacar la correspondencia cronológica de los hechos de la historia universal, adviértase que Malaspina salió de Cádiz el 31 de julio de 1789, ignorando seguramente que quince días antes, el 14 de ese mismo mes de julio, se había producido nada menos que la toma de La Bastilla, y cuando llegó de regreso al mismo puerto, el 21 de septiembre de 1794, la cabeza del pobre Luis XVI, otorgante del salvoconducto, había rodado en el cadalso, y sobre la vieja Francia asomaba ya la sombra del Primer Cónsul, cuya mano de hierro habría de colocar pronto sobre sus propias sienes la corona de Emperador, para gravitar hondamente en los acontecimientos ulteriores de España y en la vida del propio Malaspina. Evidentemente, mientras nuestro abnegado capitán y los suyos recorrían con puro afán científico los últimos confines de la tierra conocida, y por conocerse, otros se dedicaban a actividades más realistas. Caro habría de aprender, sin embargo, Malaspina que nadie puede impunemente cambiar de hábitos y de oficio, y que las pasiones de los hombres, sobre todo cuando las impulsa la destructora ambición de la política, son siempre más peligrosas que las olas embravecidas de los mares más recónditos de la tierra. Pero no nos anticipemos...

Las corbetas navegaron desde julio de 1789 hasta septiembre de 1794, o sea, cinco años y dos meses. En todos los lugares donde se detuvieron, la actividad fue siempre, febrilmente, la misma. Los botes de desembarco se bajaron rápidamente, se situó astronómicamente el sitio, se midieron y calcularon niveles, se levantaron cartas geográficas, se exploraron y reconocieron los alrededores, se hicieron observaciones astronómicas, geológicas, botánicas y zoológicas, estudios etnográficos y lingüísticos, se recogieron informes sociales, políticos y económicos. Se llenaron enormes, numerosas carpetas, que se fueron remitiendo

paulatinamente a España o conservando en las corbetas para preparar el informe final, después del regreso. Ello, en todas las latitudes, en todos los climas, sin tregua, casi sin descanso. Alguna vez, el clavicordio de Tadeo Haenke, el sabio naturalista, vibraba en el castillo de popa para distraer las horas de las largas noches casi polares, cuando el frío encogía las manos y no permitía dibujar siquiera. Alguna otra, el lápiz un tanto indiscreto de Ravenet recogió la figura de Malaspina, rodeado por las indígenas de Vavao, las mismas del singular baile de las mujeres, que componen una masa de ballet con sorprendente movimiento de creación moderna. Pero los cinco largos años de vida a bordo debieron ser duros, interminables, señalados en verdad por una profunda vocación marina de auténtico sacrificio.

En aquella época no existía la fotografía. Era, sin embargo, necesario completar las tareas científicas con la documentación gráfica correspondiente. Con este fin se embarcaron en Cádiz dos pintores, D. José Guio y D. José del Pozo, el primero dedicado a la pintura de las especies zoológicas y botánicas; el segundo, para tomar vistas de los lugares que fuesen visitados y los retratos de los indígenas y de los pobladores que se fuesen encontrando, vistas, escenas de costumbres y retratos, que por ser tomados del natural resultarían valiosísimos elementos en los estudios etnográficos, políticos y sociales. Por razones obvias interesa en este momento sólo el trabajo de Pozo y de los artistas que sucesivamente lo reemplazaron en esta última tarea, como se verá en seguida.

El primer punto de América que tocó la expedición fue Montevideo. Los pinceles de Pozo estuvieron, sin embargo, más bien inactivos allí. Apenas si se le conoce alguna acuarela sobre la Colonia del Sacramento, y nada de Buenos Aires, correspondiente a este primer paso de las corbetas por el Río de la Plata. Reaprovisionadas las naves, la próxima escala fue Puerto Deseado, adonde arribaron en los primeros días de diciembre de 1789. Trabajo le costó a la "Atrevida" entrar en la ría, con las mareas contrarias. El tiempo no debía perderse, sin embargo. En la costa estarían los célebres patagones, que siempre atrajeron la curiosidad y el espíritu de investigación de los navegantes europeos que llegaron a aquellos inhóspitos parajes. El mismo día 3 de diciembre, mientras se esperaba que la "Atrevida" pudiese fondear, D. Antonio Pineda, naturalista de la expedición; el teniente Cayetano Valdés y dos soldados armados, descendieron en un bote para tomar un primer contacto con los indígenas.

El Cacique Junchar, dice Malaspina, medido escrupulosamente por D. Antonio Pineda, tenía de alto seis pies y diez pulgadas de Burgos. La anchura de hombro a hombro era de 22 pulgadas y 10 líneas. Junchar medía, pues, exactamente, 1,90 metros de altura y 52 centímetros de hombro a hombro. Era alto, pero no gigante.

Todo puede verse en las láminas que se exhiben en esta Exposición (*). La primera, Vista del Puerto Deseado, es una acuarela pintada por Pozo a la entrada de la ría. Existe una variante de ella en el Museo Naval de Madrid, pero ésta ha sido tomada más de cerca, con más detalles, con las corbetas en plano mayor y en un lugar dentro de la ría más cercano al puerto. Probablemente es la primera acuarela pintada en la Argentina que reproduce una vista del país y que se conserva en Buenos Aires. La fecha de su ejecución corresponde al 2 de diciembre de 1789. Puede verse también el croquis a lápiz ejecutado por Pozo, que representa a D. Antonio Pineda tomando apuntes sobre los patagones, para sus estudios antropológicos. También el retrato del Cacique Junchar, de cuerpo entero, dibujado por Pozo en estilo clásico, con mucho ajuste de carácter. Finalmente, una india patagona con un indiecito en brazos, fechado en el Mar Pacífico el 25 de enero de 1790, de donde se infiere que Pozo, sobre los apuntes que tomó en el lugar, realizó después estos magníficos retratos.

Los informes y documentos de la Expedición Malaspina, incluso los trabajos pictóricos, dibujos y aguadas, fueron, como se ha dicho, remitidos en parte a España, mientras que se iba cumpliendo el largo trayecto de la Expedición. Sobre la base de éstos y otros apuntes de Pozo, ejecutados en Puerto Deseado, el pintor español Planes compuso un dibujo, existente en el Museo Naval de Madrid, que se denomina Reunión Amistosa de los Patagones con los Tripulantes de la "Descubierta". En el año 1885, sobre la base de este dibujo de Planes, se grabó el aguafuerte que se exhibe en esta muestra. En el centro pueden ver ustedes al Cacique Junchar. A la izquierda del grabado, a D. Antonio Pineda tomando apuntes, según el croquis original que está en esta sala.

(*) Por razones de espacio, dada su extensión, ha sido prácticamente imposible reproducir en este artículo las láminas, grabados, documentos y cartas geográficas presentados en esta Exposición. (N. de la D).

Doblaron las corbetas el Cabo de Hornos y llegaron a Concepción, en Chile. Allí Pozo tomó la vista de La Mocha, que es una muy interesante aguada, presente en esta exposición. En Santiago de Chile pintó por lo menos cuatro vistas de la ciudad, quizá estimulado tardíamente por el descontento de Malaspina. El jefe de la Expedición esperaba de sus pintores mucho más de lo que había rendido Pozo. Ante la inercia de éste, había ya escrito a la Corte pidiendo el envío de otros artistas que lo reemplazaran. Lo cierto es que estas cuatro aguadas de Pozo tienen verdadera calidad artística y son de sumo interés, no sólo desde el punto de vista iconográfico, sino por los personajes y grupos humanos que ha colocado en el primer plano y que constituyen probablemente las primeras pinturas con escenas de costumbres chilenas que se conservan originales. De las cuatro vistas, una se encuentra en el Museo Naval de Madrid y tres se exhiben en esta sala.

Y aquí termina la actuación de Pozo. Cuando las corbetas llegaron al Callao, el pintor de Sevilla desembarcó y quedó para siempre en la tierra del Perú, pues no volvió más a España, no obstante los insistentes reclamos de su mujer, que era de candilejas, pues pisaba las tablas para ayudarse en la lucha por la vida, en ausencia de su marido, según la pintoresca referencia del Capitán Ratto.

No vamos a seguir el largo itinerario de las corbetas. Esperaremos su llegada de regreso al Callao, tres años después, en el mes de julio de 1793. A su bordo venían los pintores Fernando Brambila y Juan Ravenet, que habían reemplazado a Pozo. Venía también D. José Cardero, joven tripulante de la "Descubierta", que había reemplazado a Pozo mientras se aguardaba la llegada de Brambila, cumpliendo una estimable labor pictórica en las costas americanas, desde Guayaquil en adelante.

En el Callao prácticamente las tareas fundamentales de la Expedición estaban terminadas. En realidad, faltaba sólo recorrer nuevamente el trayecto ya conocido de las costas chilena y argentina, para emprender el retorno a España. Pero la avidez de los tripulantes de las corbetas por ampliar sus conocimientos no estaba satisfecha aún. Se les brindaba precisamente la oportunidad de cruzar por tierra el vasto Continente sudamericano, cumpliendo una nueva aventura, que no podía sino seducir, con su atrayente espejismo, al espíritu de los insignes marinos y de los sabios que les acompañaban. D. Antonio Pineda había fallecido víctima de una fiebre maligna en Luzón, Filipinas, pero

estaban Tadeo Haenke, botánico y mineralogista, y Luis Nee, también botánico y naturalista. Estaba asimismo D. Felipe Bauzá, alférez de fragata graduado, geógrafo de la Expedición, que había levantado todas las cartas y realizado numerosas exploraciones físicas y astronómicas, y que por nada quería perderse la oportunidad de continuar sus estudios en la Cordillera de los Andes y en las vastas pampas argentinas. También estaba el Teniente de Navío D. José de Espinosa, gran amigo de Bauzá, que había de acompañarle y dirigirle en todas sus empresas. Doy estos cuatro nombres por la importancia que tienen en el relato que sigue.

Puede verse en esta sala, fuera de catálogo, el documento original manuscrito firmado por Malaspina, Bauzá y por otros oficiales de las corbetas, disponiendo y notificando los desembarcos de Haenke, Nee, Espinosa y Bauzá y algunos más, fechado en La Magdalena, campamento de la Expedición próximo al Callao. Puede verse, también fuera de catálogo, la vista grabada de la ciudad de Lima, que completa la evocación de este momento del viaje.

La Expedición se desdobla, entonces. Espinosa y Bauzá viajan hasta Valparaíso y luego desde Santiago de Chile por la Cordillera de los Andes, Mendoza, Sur de Córdoba y Buenos Aires, para reunirse con Malaspina en Montevideo. Haenke debió ir por otro camino, pero llegó hasta Bolivia, y allí se quedó para siempre. Nee cumplió, en cambio, lo convenido y llegó a Montevideo, más o menos siguiendo el mismo itinerario de Espinosa y Bauzá.

Cuando Espinosa y Bauzá iniciaron su travesía, no les acompañaba ningún pintor que pudiese registrar su interesante excursión. Pero la imaginación de Bauzá fue siempre inagotable. Ya había dibujado algunas vistas con el pintor Suria, en el norte de América. Era cartógrafo y además profesor de dibujo. Bauzá fue haciendo croquis indicativos de los lugares que le parecieron más interesantes y construyó así un verdadero jalonamiento del paso por la Cordillera, sumamente útil. Sobre la base de estos croquis, Brambila pintó luego sus aguadas, con su maestría habitual, aguadas que, cuando llegó el momento de grabar, sirvieron de base para la serie de grabados que ilustra el camino desde Santiago de Chile hasta Buenos Aires.

Se exhiben en esta muestra dos croquis de Bauzá. El Callejón de la Guardia y El Puente del Inca, en la Cordillera de los Andes. El Puente del Inca es singularmente ilustrativo de lo

que acabo de expresar, pues se exhibe también la aguada de Brambila y el grabado posteriormente ejecutado, esta vez por el mismo Brambila, de manera que con el examen de las tres piezas puede apreciarse la forma cómo fueron realizados, respectivamente, los tres trabajos, el croquis, la aguada y el grabado.

Correspondientes a este viaje por tierra de Espinosa y Bauzá, puede verse aquí la magnífica aguada de Brambila con la vista de Santiago de Chile y una acuarela de gran tamaño que representa la Casa de la Cumbre, en el camino principal de la Cordillera, cuyo croquis original de Bauzá debe encontrarse en el Museo Naval de Madrid. Esta acuarela es uno de los más hermosos trabajos ejecutados por Brambila con motivo de la Expedición Malaspina, enteramente inédito y desconocido hasta su hallazgo en esta colección. Luego, la vista del Puente del Inca, ya citada, la de la Casa de la Posta en el Rincón de Bustos a orillas del Río Tercero, aguafuerte delineado y grabado por Brambila, coloreado a mano con mucha justeza, probablemente por él mismo; finalmente, una muy hermosa ténpera que representa las Pampas de Buenos Aires cuando el terreno está incendiado.

La serie de grabados del viaje de Espinosa y Bauzá se exhibe completa, casi todos de primer tiraje. Debe destacarse muy especialmente la Carta Esférica de la parte interior de la América Meridional para manifestar el camino que conduce desde Valparaíso a Buenos Aires, grabada en Madrid en 1810, según el diseño de Bauzá, que ilustra la totalidad del trayecto seguido por los esforzados marinos y que pertenece a la magnífica colección cartográfica del Sr. Capitán Burzio, aquí presente.

Mientras que Espinosa y Bauzá recorrían, pues, la Cordillera, las postas y las pampas de Buenos Aires, las corbetas continuaban su viaje de regreso en procura del puerto de Montevideo. Fondearon en Talcahuano, cuya población en la bahía de la Concepción de Penco, vista desde la mar, sirvió de inspiración a Fernando Brambila para pintar la hermosa acuarela que se encuentra en esta sala, donde aparecen nítidamente representadas las corbetas "Descubierta" y "Atrevida". Este trabajo de Brambila era enteramente desconocido hasta su hallazgo en esta colección.

Cuatro grandes aguadas había de ejecutar aún Brambila antes de dar fin a su profícua labor en América y Oceanía. Las dos primeras, representan diversos momentos de la situación embarazosa que debió afrontar la corbeta "Atrevida" en las

proximidades de las Islas Malvinas al encontrarse, el día 27 de enero de 1794, rodeada por inmensos témpanos de hielo. El diario de viaje describe las vicisitudes de aquellos momentos, con el minúsculo punto de la corbeta, perdido entre el inmenso campo de hielo, y hace el elogio merecido de don Fernando Brambila, que representó con verdadera maestría en sus aguadas la realidad de la difícil situación. Estos trabajos de Brambila, de los que se tenía noticia por su reproducción con variantes en las piezas grabadas, que se exhiben también en esta muestra, eran enteramente desconocidos en sus originales, que se enseñan al público hoy por primera vez. Según parece, en el Museo Naval de Madrid existe una variante de una de estas dos aguadas.

A mediados del mes de febrero de 1794 las corbetas se reunieron por fin en Montevideo. Allí las esperaba una novedad. España se encontraba en guerra con Inglaterra y los frágiles barcos que habían salido para realizar una pacífica expedición de trabajo, en beneficio de la cultura y de la ciencia universales, aun siendo de la marina de guerra, no podían arriesgar un estéril apresamiento en alta mar. Mientras se preparaba, pues, el convoy con varios otros buques para realizar con las debidas precauciones el viaje de retorno, ni los marinos ni los pintores estuvieron ociosos. Llegaron Espinosa, Bauzá y Nee con sus datos e informaciones sobre su viaje desde la Cordillera de los Andes. Se continuó reuniendo cuanta información se pudo en Montevideo y en las regiones circundantes. Claro es que la Expedición no podía volver a España sin llevar las vistas de la ciudad de Buenos Aires, capital entonces del Virreinato al que pertenecía el puerto de Montevideo. No se olvide que Pozo, en el viaje de ida, no se había ocupado para nada de este tema. No hay duda de que Fernando Brambila se trasladó especialmente a Buenos Aires con este fin. No existen documentos probatorios, pero la mejor prueba resulta de las dos magníficas aguadas que se exhiben en estos momentos en esta sala.

Colocado Brambila frente a la ciudad, pintó la vista desde el río. Era la primera vez que un artista de la calidad y maestría del pintor milanés afrontaba la tarea de representar la ciudad porteña. Era la primera vez que la ciudad iba a ser realmente retratada, en el estricto sentido de la palabra, y lo iba a ser con el arte de un pintor de verdadera jerarquía. Anteriores a esta aguada de Brambila se conocen hasta ahora seis vistas de la ciudad, dos ejecutadas en el siglo XVII, o sea, cuando algunas pocas casas se asomaban sobre la barranca del río. Las otras cuatro

no son realmente vistas, sino croquis o diseños explicativos de la ciudad. Esta aguada de Brambila debe considerarse, pues, la primera representación gráfica de Buenos Aires, la primera que la representa a finales del siglo XVIII, aldea pero ya ciudad, tal como era y fue durante las invasiones inglesas, cuando se proclamó la independencia del país, y durante casi toda la mitad del siglo XIX, la ciudad que fue realmente madre y antecedente de aquella en que hoy vivimos. Se ve nítidamente desde el río no sólo el Fuerte, sino la Plaza Mayor y el Cabildo, las principales iglesias y de hecho toda su edificación.

Brambila ejecutó dos veces esta aguada. Uno de sus ejemplares, firmado, se encuentra en el Museo Naval de Madrid. El que se exhibe tiene más o menos la misma dimensión, pero comprende una pequeña mayor extensión panorámica, suficiente para poner de relieve que es éste el primer original pintado por el autor.

Ya en tierra, Brambila pintó desde la playa sud, su segunda aguada, **Vista de Buenos Aires desde el Camino de las Carretas**. Esta es absolutamente la primera vista de la ciudad pintada desde tierra. Tiene, por cierto, el mismo interés que la anterior. Dado el ángulo desde el cual fue tomada, la perspectiva de los edificios se confunde, pero si se la examina teniendo la primera aguada a la vista, pueden reconocerse fácilmente todos los detalles, ejecutados con verdadera maestría. Esta aguada de Brambila es, además, el primer documento gráfico en que se representan las costumbres ribereñas de la ciudad. Las carretas alejándose, los pescadores en el río, las lavanderas en la playa.

Esta vista de Buenos Aires durante muchos años fue la única que se conoció de la ciudad y se difundió a través de las numerosas reproducciones que fueron copiándola y deformándola. Se ve hoy aquí exactamente como la pintó Brambila, en su versión original. El mismo Brambila hizo luego una copia de tamaño mucho más reducido, que se encuentra en el Museo Naval de Madrid, para que sirviera de base al grabado. El grabado, que también se exhibe aquí, se hizo, pues, según la copia reducida, agregándole un enorme árbol que tapa la vista del Fuerte. De la plancha de este grabado deriva a su vez el célebre grabado de Azara y los demás que le siguieron, pues se cuentan hasta veintitrés ediciones y versiones ejecutadas en no menos de cinco o seis países. Como dato ilustrativo para quienes se interesen en estos temas, debo señalar que, en cambio, los dos grabados ejecutados en Madrid relativos a las invasiones ingle-

sas, especialmente el de José Cardano, que se denomina **Los ingleses atacan a Buenos Aires y son rechazados, 1807**, no tuvieron como modelo, como se ha dicho, el grabado de la vista de Buenos Aires ni la aguada reducida de Brambila, sino esta aguada que se exhibe aquí, como lo prueba la simple observación de los originales.

Para no fatigar la atención de los oyentes, he de suprimir toda referencia a la labor realizada por los pintores de la Expedición Malaspina en Montevideo, cuya catalogación en esta Exposición se realiza, en parte, por vez primera. Omito, pues, el examen de los interesantes problemas que plantea el **Guazo de Buenos Ayres enlazando un toro**, en relación con los tres magníficos grabados llamados de Holland, que aquí se exhiben por la amable cooperación de Da. Celina González Garaño y de D. Alberto Dodero.

Diré sólo dos palabras más para explicar el origen de estas pinturas. En el mes de septiembre de 1794, las corbetas llegaron finalmente a Cádiz. Malaspina dedicóse con ahinco a preparar la publicación de la gran obra que habría de inmortalizar el magno esfuerzo realizado. Pero pronto ocurrió la catástrofe. La gloria impulsó a Malaspina a probar su suerte y a trocar la navegación y la investigación científicas por los vaivenes de la política. Sea por rivalidad amorosa o por una intriga de otra especie, el favorito Godoy —el privado de la reina goyesca— le hundió para siempre en la desgracia. Sobrevino la prisión, el destierro y la ulterior muerte del ilustre jefe. El inmenso esfuerzo fue condenado al más estéril de los silencios. Los trabajos se suspendieron. Los documentos se archivaron. Los oficiales fueron dispersados.

Espinosa y Bauzá no abandonaron, sin embargo, la empresa. Creado el Depósito Hidrográfico de Madrid fueron designados, respectivamente, director y segundo jefe, y allí llevaron los papeles que pudieron reunir de la Expedición. Pero habían de ocurrir aún mayores malaventuras. Se produjo la invasión napoleónica en España y Bauzá hubo de salir desde Madrid hasta Cádiz, en el año 1812, “con doce carros de buena carga”, en una penosa travesía de cuarenta días, para salvar, una vez más, el histórico tesoro confiado a su custodia. Finalmente, en el año 1823, Bauzá, que había votado contra la monarquía absoluta en las Cortes de 1822, tuvo que emigrar a Gibraltar y a Londres, condenado a muerte **in absentia** por Fernando VII. Se produjo entonces la división del archivo de la Expedición Malaspina, quedando una

parte en el Depósito Hidrográfico de Madrid, siendo llevada la otra a Londres por el mismo Bauzá. Después del fallecimiento de éste, el llamado Gabinete Geográfico e Hidrográfico de América ingresó al Museo Británico, donde se encuentra la llamada **Bauzá Collection**, en numerosos legajos, conteniendo multitud de documentos inéditos sobre América y sobre la Argentina del siglo XVIII. La familia conservó, no obstante, en su poder la valiosísima serie de originales de las pinturas y dibujos que Bauzá había reunido con amor e interés.

Las contingencias ocurridas a los trabajos originales de los pintores de la Expedición Malaspina, pertenecientes a la Colección Bauzá, fueron ignoradas durante largos años. Los existentes en el Depósito Hidrográfico, luego Museo Naval de Madrid, fueron, mientras tanto, estudiados sucesiva y respectivamente, en España y en la Argentina, por D. Rafael Estrada y por D. José Torre Revello. En el año 1951 el Museo Naval de Madrid organizó una exposición en la que se exhibieron, según parece por primera vez, no sólo los originales, propiedad del Museo, sino también los de la Colección Bauzá, exposición que se repitió luego en 1952 en la Casa de Colón, en Las Palmas de Gran Canaria. Finalmente, mediante la intervención de una persona de su relación en Madrid, tuve oportunidad de adquirir la parte chilena y argentina que aquí se exhibe. Cedió luego, con verdadero placer, la parte chilena a mi amigo y colega en estas aficiones, D. Armando Braun Menéndez.

El regreso a la Argentina de esta inapreciable serie de originales, que es la primera colección de pinturas hecha sobre el país con esta autoridad y extensión, despertó la preocupación por conocer el contenido de los papeles de documentación histórica de la Expedición Malaspina que se encuentran en la **Bauzá Collection** de Londres. D. Félix F. Outes, antiguo director del Museo Etnográfico de Buenos Aires, hace ya más de veinte años había hecho tomar la fotocopia de estos papeles, que constituyen, inútil es decirlo, el más importante repertorio sobre el pasado argentino en la época inmediatamente anterior a la Revolución de Mayo. Fui hace algún tiempo al Museo Etnográfico para examinarlos. Tuve la tristeza de comprobar que se encontraban arrumbados, sin el más mínimo intento de clasificación y estudio. Clasificarlos, sin embargo, cuesta muy poco trabajo, porque todas las fotocopias tienen el número de orden del Museo Británico y existe publicado el catálogo de documentos españoles de dicho Museo, compuesto por D. Pascual de Gayangos, de manera que

simplemente ordenando las fotocopias según la nómina de Gayangos, se tendría una primera catalogación, prácticamente inmediata.

Quiero, pues, terminar estas palabras con la siguiente exhortación. Entre los alumnos de la Facultad de Filosofía, entre los que concurren al Museo Etnográfico y, ¿por qué no decirlo?, quizá entre los alumnos de la Escuela Naval que quieran emular el afán de conocimiento y de saber que impulsó a Malaspina, a Espinosa y a Bauzá, y a tantos otros ilustres marinos a realizar esta ya legendaria Expedición, debe aparecer alguno cuya vocación por el estudio le lleve a examinar esta cantera inexplorada de papeles, que son y representan, en lo histórico, el antecedente inmediato de la existencia argentina, como las pinturas y grabados que aquí se han reunido son y representan la partida bautismal del arte paisajista en nuestro país. Si esto se obtuviese, si algo se hiciese por este camino, se habría logrado un fruto verdaderamente satisfactorio del esfuerzo que significa la realización de esta Exposición, el que más íntimamente ha animado a sus organizadores: despertar la vocación y el amor por el estudio de estos temas, que tan estrechamente están unidos con la fibra más auténtica de la nacionalidad, en el espíritu de los jóvenes que algún día, no muy lejano, habrán de reemplazarnos en la tarea de servir a la Patria en las expresiones más desinteresadas de su vivir colectivo, como lo son el estudio del arte y de las tradiciones de su pasado histórico.



Biblioteca del Oficial de Marina

VOLUMENES EN EXISTENCIA

(LOS DEMAS VOLUMENES ESTAN 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.

La Crisis del Colonialismo y la Lucha por las Posiciones de Predominio (*)

Por el General Paolo Supino

1. El colonialismo y las dos guerras mundiales.

Referirse a la crisis del colonialismo es algo así como examinar un hecho vulgar, después de haberse transformado la crisis en un hecho concreto a punto de generalizarse y luego de una enorme campaña periodística y de acciones agitadas sobre dicho argumento. Se agrega que como fenómeno político-social de gran extensión, aunque de graduaciones diversas, la crisis mencionada merece ser considerada como uno de los factores destacados del dinamismo histórico contemporáneo.

Que los dominios coloniales y los factores políticos, económicos y sociales que los acompañan constituyen materia de fenómenos evolutivos o decadentes —la precisión depende en gran parte de los puntos de vista adoptados de cuando en cuando—, es cosa normal en la vida de las instituciones economicopolíticas, resultando absurdo suponer que las mismas puedan experimentar una cristalización antihistórica, hecho que, por lo tanto, debe descartarse.

Que la decadencia de los dominios coloniales, y nos referimos al significado de los términos que pueden considerarse clásicos en base a los conceptos elaborados en el transcurso del siglo XIX, lleva al convencimiento que la terminación de la etapa colonial se encuentra próxima, si no es ya cosa del pasado; es el planteamiento ulterior de una preocupación que supera el concepto de un proceso ordinario y ratifica la sensación de la crisis en acción.

Por lo demás, una parte conspicua de los factores que conduce a la conclusión de la etapa colonial, proviene del desprendimiento de las tareas reservadas asumidas, con mayor o menor fundamento, por las potencias coloniales, compendiadas en la

(*) “Revue Militaire Générale”, N° 7, julio de 1957.

difusión de una cultura superior de la metrópoli entre los pueblos sometidos, y por consiguiente, con la promesa implícita de otorgarles gobierno propio una vez terminadas las tareas de los colonizadores y civilizados los colonizados.

Pero limitarse a consideraciones que, lógicamente, son generales y superficiales o por lo menos pecan de tener una visión incompleta de hechos que son indiscutiblemente complejos, equivale a renunciar a la determinación de motivos más profundos y de efectos a más largo plazo de un fenómeno en parte espontáneo, en parte producto importante de líneas específicas de acción política seguidas por las potencias interesadas, motivos y efectos cuya precisión tiene gran valor para la apreciación de los rumbos básicos de la política mundial actual y para el correcto planteamiento de las previsiones sobre los éxitos que podrían acarrear las medidas señaladas.

Es necesario, sobre todo, destacar el hecho de que en la crisis del colonialismo, como en todo caso de ruptura de equilibrios previamente constituidos, hay quien gana y quien pierde y que tanto las pérdidas como las ganancias implican modificaciones en la situación mundial, que, en definitiva, se traducen en modificaciones de las relaciones potenciales.

Es en vista de tales consecuencias que el fenómeno, aunque en parte espontáneo, demuestra estar expuesto al contrastante efecto de los obstáculos y procesos aceleradores, los primeros ejercitados por las actuales potenciales coloniales y los otros promovidos por aquellas que aspiran a sucesiones provechosas, ambos aspectos y fases de una lucha por la conservación o el acaparamiento de posiciones de predominio, que constituye el "leit motiv" del actual momento histórico.

Los orígenes de la crisis se remontan a épocas relativamente lejanas. La misma se inicia a principios del siglo, con la tendencia a sistematizar las relaciones entre los pueblos colonizadores y los pueblos coloniales, teniendo como fundamento la adopción de libres vínculos de solidaridad política y económica, en lugar de los rígidos vínculos anteriores del imperio; aquélla, que en las primeras décadas del siglo podía considerarse como una meta extrema, resultó, con el transcurso del tiempo, tan sólo una situación intermedia y por lo tanto rápidamente superada, por cuanto el impulso de los pueblos sometidos hacia objetivos más lejanos no parece que pueda ser fácilmente detenido y probablemente sólo se completará con la independencia absoluta.

Se trata evidentemente de una verdadera y efectiva superación de los fines a la que contribuyó y contribuye —por cuanto el fenómeno está en marcha— una lógica intrínseca de los hechos conexos con el desarrollo general de los pueblos coloniales, que presenta aspectos distintos para cada caso, después de haberse abandonado los procedimientos de explotación por aquellos intentos declarados de mejoramiento de las condiciones sociales y políticas de los pueblos sometidos, luego de la contribución de toda la tierra y de todos los pueblos prestada durante la Segunda Guerra Mundial, conforme al pedido de las potencias coloniales, seguido finalmente por la polémica sobre la afirmación de las ideas sociales y económicas de libertad.

“Muchos territorios sometidos fueron industrializados, grandes masas de soldados coloniales participaron en el servicio militar, por todo el mundo fueron difundidas las promesas de la Carta del Atlántico, instrumento de guerra contra los principios de opresión y de dominación por Alemania y que posteriormente se transformó en la declaración fundamental de las Naciones Unidas con las promesas de autonomía, igualdad y bienestar para todos los pueblos, grandes y pequeños” (1).

Sobre estas dos premisas generales de suma importancia fueron incluidos otros dos hechos concomitantes: el debilitamiento de las potencias colonizadoras, algunas sometidas al experimento crucial de un imperio colonial sin metrópoli, como Francia y Holanda, durante la Segunda Guerra Mundial; el predominio decisivo de estados no colonizadores, esencialmente los Estados Unidos de Norte América y la U.R.S.S., elevados al plano de “superpotencias”, resultantes en una vigorosa intensificación del movimiento de idea anticolonial, que hallaba excelentes bases en las mismas objeciones tradicionales americanas contra las “colonias” europeas en otros continentes.

Los intereses ideales de los pueblos sometidos al dominio colonial se veían entregados a una profunda modificación de relaciones entre pueblos soberanos y pueblos sometidos, la que era promovida por el Estatuto de la U. N., por cuanto, atacando el concepto “propio” de colonia como una parte del Estado ligada con la metrópoli y dotada de un orden jurídico inspirado en la peculiaridad de sus caracteres materiales y a la índole de su

(1) Enciclopedia italiana Treccani, Apéndice I, Palabra: **Colonialismo**, Roma, 1948.

conexión, instituía el concepto del territorio dependiente y creaba verdaderas y propias obligaciones internacionales en cuanto concierne al gobierno de los pueblos sometidos (2).

2. Colonialismo clásico, colonialismo económico y colonialismo ideológico.

La batalla en favor de la progresiva y definitiva liberación de los pueblos sometidos, ha sido empeñada en nombre de la libertad de los pueblos y aquella que constituye la afirmación dogmática de las ideas sociales y económicas de libertad ha sido una bandera prestigiosa, a cuya sombra, sin embargo, se consolidaban intereses y codicias no tan dignos de una apreciación incondicional.

Como consecuencia de los intereses sólidamente afirmados, se perdía de vista la posibilidad de proceder a la formación de un "pool" colonial, gestionado directamente por la U.N. y aplicando en el campo económico la política de puertas abiertas a todas las iniciativas que promovieran el progreso, que hubiera eliminado en un cuadro superior las agitaciones antagónicas que se hallaban en acción en los dominios coloniales, y se ha quedado aferrado a las concepciones tradicionales, con frecuencia carentes de prestigio, y más a menudo al servicio de grandes intereses económicos de grandes estados y de grupos privados que gozaban de tal poder que podían influenciar la política general de los Estados o, al menos, ser los promotores y propulsores efectivos.

Las doctrinas sostenidas y la propaganda que las explota y las propala, ambas en estrecha colusión, se agitan, dando como resultado la subversión de las ideas básicas hasta en lo referente a su claridad elemental y con suma desenvoltura alteran el sentido de sus propósitos.

La liberación de las poblaciones ya colonizadas, que ha tenido su comienzo en los territorios asiáticos, que se beneficiaron de la independencia total por sus propios medios, ya sea con la carga de tratados de alianza entre dispares, se va extendiendo y se la proclama como el éxito de una batalla perdida por el colo-

(2) El Estatuto de la U.N. (Conferencia de San Francisco de 1945), además de establecer como fin de gobierno de los territorios dependientes el bienestar de los habitantes, evita el empleo de la palabra colonia y la substituye con la frase "non self-governing territories". También el nombre de indígena es reemplazado por el de habitante o población, extendiendo así los beneficios del Estatuto de la U.N. a todas las partes étnicas constituyentes de las poblaciones dependientes, sin distinción de calidad.

En un orden semejante de ideas, la institución del mandato, surgido bajo la influencia americana a fines de la Primera Guerra Mundial, se transformó en 1945 en administración fiduciaria, cuyo fin declarado consiste en conceder la independencia a los pueblos de los territorios dependientes.

nialismo y un triunfo para el anticolonialismo, pero sería ingenuo valorar a la derrota y la victoria en términos de afirmación de principios inmortales, porque en realidad ello es el resultado de un contraste de intereses y disimuladamente al servicio de intereses, que en muchos lugares es ya un conflicto latente o declarado, con sus víctimas, que da origen a situaciones políticas y económicas inestables o ya comprometidas, que finalmente produce grandes confusiones en las orientaciones, es decir, engendra condiciones tales que constituyen una grave amenaza para la paz mundial.

Y como la paz del mundo no se pone en juego por motivos carentes de intereses reales y efectivos, no resulta arbitrario ver en ello el choque de dos civilizaciones de dialécticas diametralmente opuestas y, en consecuencia, esto induce a tener presente que del éxito de la batalla se espera obtener contribuciones substanciales para la afirmación de una u otra civilización.

Por supuesto, no es el caso de proponer a la admiración la elevación cultural y económica de muchas poblaciones coloniales si no es en función del reconocimiento de que la suerte de las mismas no ha sido tan mala como se la pinta. De interés más inmediato es profundizar aquello que se agita y oculta bajo las banderas opuestas del colonialismo y especialmente del anticolonialismo y ver cuáles son las influencias, más lejanas, que reanudan e intensifican la carrera del más obstinado colonialismo.

Teóricamente, podría sostenerse que se trata de una época histórica opuesta a otra con la violencia que le es propia a las grandes masas y provoca una corriente inevitable de hechos, y hasta podría decirse, es un futuro inexorablemente opuesto a un pasado. Se podrá recurrir al prestigio verbal de los proyectos de colaboraciones sobre planos paritarios o al de los derechos de todos los pueblos de tener gobiernos propios y a la independencia, realmente sacrosantos a juicio del moderno hombre civilizado en lo referente al derecho de la libertad individual; se podrá explotar el convencimiento, por lo demás indiscutible, de que lo nuevo es siempre mejor que lo viejo y por lo tanto preferible sin discusión alguna, por cuanto la experiencia da a menudo razón al hecho que un orden anticuado se encuentra ligado a equilibrios fatigosamente logrados y consolidados, que el nuevo orden no garantiza y que resulta peligroso molestar.

En realidad todo esto es puro palabrerío.

Los casos son distintos de un lugar a otro, pero una singular uniformidad de situaciones induce a juzgar los acontecimientos de efectos diferentes con causas idénticas. La identidad de las causales se remonta al origen de intereses cuyo plano es rápidamente señalado, haciéndolos partícipes de los postulados de un predominio mundial.

Se desprende entonces que gran parte del anticolonialismo proviene de la aplicación del conocido refrán “quítate tú para que me ponga yo” y, como confirmación, vale la constatación de que el proceso no ocurre a riesgo de un colonialismo indiscriminado, incluyendo cualquier forma —aunque sea subrepticia— de menoscabo a la independencia de los pueblos sometidos, sino con el colonialismo propiamente dicho o de posesión directa o de pabellón que ha dado lugar a la formación de los imperios coloniales y que sus adversarios denominan colonialismo de explotación, en base a experiencias históricas de una realidad irrefutable.

Pero no debe olvidarse que el colonialismo de posesión directa no es el único sistema de predominio de un Estado poderoso sobre pueblos más débiles y que no es justo cargar a aquél con los métodos lesivos innatos en la concepción de un colonialismo menoscabador, de recuerdo esclavista y de economía depredadora.

Existen y se han afirmado en fecha más reciente otras formas de colonialismo, en lo concerniente a los medios de predominio fuera de los límites de la política y del sometimiento de las poblaciones y manumisión de bienes y servicios, empezando con las materias primas, y son el colonialismo económico y el colonialismo ideológico, formas sumamente subrepticias y peligrosas, por cuanto aúnan intereses y espíritus en el mismo momento en que afirman liberar a los sometidos.

Si se piensa, como por otra parte es fácil constatar, que el colonialismo clásico es acusado por organismos que se encuentran al servicio de dos colonialismos, económico e ideológico, que contrastan notablemente entre ellos pero que, en esta circunstancia, son cooperantes en cuanto a la acción de la sustitución en las zonas de influencia, si bien tomando caminos distintos, y que ante los obstáculos efectivos con que se tropieza para llegar al nivel de la verdadera independencia, faltando para ella muchas presuposiciones concretas, los pueblos ex coloniales se ven expuestos a caer bajo la férula del colonizador económico o del colonizador ideológico, el viejo criterio del “cui prodest” sirve para identificar objetivos y éxitos probables en una lucha que

debe contemplarse por la conquista de posiciones mundiales, siendo el anticolonialismo una de sus manifestaciones destacadas, aunque no la única.

3. El anticolonialismo en la lucha entre Occidente y Oriente.

Es fácil prever que el anticolonialismo, al cerrarse la etapa colonial, habrá introducido profundas modificaciones en las relaciones de poder y, en definitiva, de planteamientos estratégico-políticos en previsión de grandes conflictos potenciales. Pero mayor interés encierra el propósito de prever hacia dónde conducirán estas modificaciones de relaciones y a través de qué medios se decidirán de hecho.

El análisis puede plantearse en base al reconocimiento de un carácter inicialmente espontáneo de la decadencia del colonialismo clásico, consecuencia de una paulatina madurez de los pueblos, a la que ya nos hemos referido.

La etapa de la decadencia tuvo su comienzo a fines del siglo XVIII con la revuelta antiinglesa de las 13 colonias de Norte América, y de la cual debía surgir el gigantesco organismo estatal de los Estados Unidos de Norte América, y el perseverante espíritu anticolonialista americano, con la revuelta contra España de las repúblicas centro y sudamericanas.

Cabe destacar que, tan pronto como se constituyeron en nación independiente, las trece colonias iniciaron una intensa operación de penetración hacia el "Middle West" y luego al "Far West", hasta llegar al océano Pacífico, entre los mismos paralelos en los cuales se encuentra poco más o menos la costa Atlántica, adquiriendo al mismo tiempo posesiones europeas incluidas en ese espacio (Florida y Luisiana), mientras que la guerra contra México (1854) le permitiría alcanzar la extensión y la compatibilidad del estado-continente. Si a las consideraciones históricas y geográficas se agrega la constatación de la existencia dentro de dichos límites (incluido el Canadá colindante) de una de las zonas más ricas del mundo en materias minerales y cultivables, de inmediato puede reconocerse los fundamentos naturales de una fuerza productora que no ha dejado de ser aprovechada para la potencia militar y en las tareas conducentes al "leadership" mundial.

La evolución del poderío ruso ha seguido un curso distinto debido a una menor continuidad de desarrollo y los niveles de menor realce alcanzados hasta el presente, no obstante su origen

más antiguo, por cuanto las analogías subsisten en lo referente o las condiciones de extensión territorial y gran disponibilidad de productos minerales y cultivables, sobre las cuales, sin embargo, la existencia de una economía colectivista —en franca contradicción con la organización económica de todos los demás Estados del mundo— ejerce una influencia a veces positiva y a veces negativa.

Pero también Rusia, partiendo de un núcleo inicial situado en el centro de la llanura sarmática, ha ido extendiéndose al sur, al sudeste y sobre todo al este, extendiéndose en el Asia Central y en todo el territorio siberiano hasta el mar Amarillo y el estrecho de Behring e incluso franqueando a este último durante un breve período, para luego detenerse sobre los límites septentrionales y orientales del continente asiático.

Esta breve exposición de antecedentes históricos muy conocidos tiene por objeto poner en evidencia que las dos superpotencias anticolonialistas, son organismos estatales que poseen enormes extensiones territoriales y que cuentan con ingentes cantidades de materias primas y, además, la densidad específica de sus respectivas poblaciones es muy baja; por lo tanto, disponen de amplios márgenes para futuros aumentos demográficos que hacen que esté fuera de lugar toda idea de una expansión colonial, en el sentido estricto del término, fuera de sus fronteras políticas.

Por otra parte, no debe olvidarse el hecho que en una economía mundial sumamente compleja y que por el momento actúa bajo el estímulo de una disponibilidad que, si bien no inadecuada, se encuentra irregularmente repartida, sobre todo en lo concerniente a las materias primas extractivas, y ante las relaciones internacionales donde predominan los motivos de oposición antes que los de concordia, la posesión de las fuentes de materias primas o, en forma más general, el control de las mismas no siempre responde tanto a los intereses de su provisión directa como el de privar el acceso a las mismas al adversario presunto o potencial.

Es obvio que tales encaminamientos se apartan de las concesiones meramente económicas y se confunden con los problemas de estrategia política, la que no puede desentenderse de otra realidad fundamental y es que las dos superpotencias no gozan, en función de potencias militares contrapuestas, de igual facultad de acción. Mientras la potencia americana se encuentra en condiciones de desarrollar a voluntad una función defensiva-

ofensiva y de valerse de bases avanzadas indispensables para este fin (y no debemos olvidar a este respecto el espíritu democrático y esencialmente pacifista del pueblo estadounidense, que ha llevado a los Estados Unidos a renunciar al recurso de la guerra preventiva en los cinco años transcurridos entre 1945 a 1950, no obstante ser los únicos que contaban con el arma atómica en dicho período), la potencia soviética, en manos de una dictadura, no se encuentra en condiciones de llevar con éxito una guerra intercontinental. Tendrá, por lo tanto, que abstenerse de tomar la iniciativa que tendría éxito en semejante tipo de guerra, aun cuando contingencias especiales puedan obligarla al recurso de actos de agresión, pero considerados siempre dentro del cuadro de una estrategia militar fundamentalmente defensiva, y confiar la función ofensiva al arma ideológica, a cuyos éxitos se verán ajustados y subordinados los planes de la estrategia política.

En esta situación de hecho se injerta la función especial' de los gérmenes de la independencia en los pueblos así llamados coloniales y ponen en juego las rivalidades entre las potencias coloniales; los primeros en la forma elemental de movimientos generalmente xenófobos y, en consecuencia, de airados nacionalismos, ratificados con divergencias de credos religiosos, y los segundos culminando en dos guerras mundiales, que han tenido el efecto de debilitar a las metrópolis, de hacer desaparecer toda premisa de un frente único de pueblos de civilización más avanzada frente a los pueblos menos desarrollados; finalmente, para pedir una contribución de sangre a los pueblos sometidos, que en esta oportunidad se debe interpretar como servicio de los pueblos coloniales bajo las banderas vencedoras contra blancos sometidos.

Ya había aquí motivos de sobra para excitar la situación de equilibrio dinámico, entonces inestable, a cuya crisis, de no excluir que pudiera resultar insuperable de suyo, debía agregarse elementos consistentes en una desigual distribución de las posesiones coloniales, que se agravaba cada vez más con la suerte de las armas y por obra de los tratados de paz.

Estos últimos, en lo que interesa al estudio, eran frecuentemente expresiones de rencores más bien que de cordura, y representaban una ulterior y definitiva separación de intereses para el mantenimiento de un estado de hecho que se destacaba en forma siempre más clara entre los pocos que poseían y aquellos, en número mayor, de desprovistos y despojados, separación de

intereses de la que no han dejado de sacar provecho las dos superpotencias, cuyo resultado ha sido la aceleración de un proceso histórico actualmente en marcha.

4. La crisis de los dominios coloniales.

No hay nada nuevo bajo el sol y hasta la misma lucha por las posesiones coloniales es algo que proviene de la más remota antigüedad, sobre todo bajo la forma del acaparamiento de los mercados y de las fuentes de materias primas.

Las consecuencias de la lucha han sido invariablemente convergentes en la decadencia de los antiguos imperios coloniales y en la constitución de los nuevos, bajo el efecto combinado de los hechos de política interior y de los hechos de la política internacional ejerciendo una influencia recíproca, por cuanto las causas más determinantes y la mayor parte de los éxitos tienen el carácter de acontecimientos en el campo internacional.

La denominación de “Imperio colonial”, época accidental y no identificable en una organización determinada —en la época de las antiguas monarquías europeas las colonias constituían bienes de la Corona y el mismo Commonwealth inglés subsiste como posesión de la Corona— ha adquirido con el tiempo el valor del reconocimiento de la importancia política y económica de las colonias frente a la metrópoli y, en definitiva, de la confirmación de la asociación de intereses que une a las mismas, contra la tendencia de aflojar las ligazones o por el decaer de la madre patria o por el desarrollo civil de la colonia o en virtud de ambos fenómenos.

Así han desaparecido imperios, que sin embargo habían alcanzado momentos de gran prosperidad, y otros han experimentado grandes variaciones en sus extensiones territoriales, de valor económico y disposición constitucional.

Las sucesivas referencias, que ahora pertenecen a la historia pero que no se ven libres de las huellas económicas y de las cuestiones propias del derecho administrativo, constitucional e internacional, aunque interesantes no constituyen materia del presente estudio, el que se limita a enfocar los incentivos y etapas de la lucha contra las potencias coloniales —que, en definitiva, constituye la esencia del actual anticolonialismo militante—, lucha en que debe considerarse manifestaciones de miras de hegemonía en el mismo plano, si bien de contenido totalmente

distinto, de la guerra fría, de la consolidación de las potencias militares, de la investigación científica al servicio del esfuerzo bélico bajo el doble aspecto de las invenciones de nuevos medios de destrucción, aptos para transformarse en armas potentes, y de nuevos productos industriales en la forma de nuevas materias primas y nuevos substitutos de materias primas.

Es esta una lucha que presenta aspectos fundamentales aclaratorios de objetivos y probables desarrollos: la misma es llevada a cabo por las dos superpotencias que detentan una potencia militar netamente superior a la de cualquier otro Estado o confederación de Estados de la actualidad y, por lo tanto, están en condiciones de acelerar, conforme a sus conveniencias, los ritmos de la ejecución de un proceso en marcha; disponen de enormes espacios territoriales dentro de sus fronteras políticas y por ello están en condiciones de desarrollar dentro de los mismos aquellas funciones que las naciones colonizadoras, poseedoras de territorios metropolitanos relativamente estrechos, se ven obligadas a ejercer en territorios de ultramar; dotada una de ellas de una incomparable potencia económica, y la otra agitadora de una ideología de innegable agresividad, disfrutando ambas de la facultad de poner en movimiento ensayos de penetración en las zonas económicamente deprimidas y culturalmente poco desarrolladas y que constituyen la mayor parte de los actuales territorios coloniales, ensayos estos para los cuales es premisa constante y necesaria la exclusión de las potencias actualmente dominantes.

El proceso se halla ya en marcha y en esta constatación se encuentra en forma sobresaliente su importancia actual.

Ello tiene el interés intrínseco no solamente de constituir un hecho determinante de la evolución histórica del mundo, sino también de dar origen, con las condiciones de fricciones provenientes de las reacciones conservadoras y las modificaciones de los equilibrios políticos y económicos que constituyen fatalmente su resultado, a conflictos latentes en grandes zonas asiáticas y africanas, capaces de estallar en conflictos abiertos y no fácilmente localizables.

Además, aún prescindiendo de la perspectiva de guerra que podemos considerar todavía como no inminente, el proceso se consolida en una coartación sensible y quizás considerable de poder, de prestigio y de influencia de las potencias coloniales y de aquella Europa Occidental de la que forman parte, ya que significa una eliminación de los mismos —en forma más o menos

total— de territorios en los cuales han desplegado gran actividad administrativa y económica, y que han llegado a ser necesarios para la prosperidad de la metrópoli.

El proceso no queda restringido a una eliminación, porque en realidad se trata infaliblemente de una substitución de patrones y clientela. En efecto, es por lo menos imprudente cerrar los ojos ante la realidad de la lucha en acción entre dos concepciones que antes que políticas son concepciones de vida, como es la oposición entre Occidente y Oriente. Este cuadro del anti-colonialismo, despojado de su aspecto humanitario y visto en su luz y alcance efectivos, no es otra cosa que una disminución del poderío Occidental y un aumento del poderío soviético, o sea, en definitiva, una amenaza a la civilización occidental, que ha tenido su origen y difusión de los pueblos europeos y que no podría dejar de experimentar el contragolpe de su declinación.

Si esta amenaza a la civilización occidental no motiva sorpresa cuando en ella se ve la obra de la política soviética, ya que en última instancia responde a una fría dialéctica de los hechos, no puede decirse lo mismo en cuanto a lo que se ve en el cuadro de la política americana.

Una vez más debe reconocerse la orientación de la política exterior rusa, aun cuando sí libre de prejuicios, y sorprende los contrasentidos de la americana. Para esta última, un acervo de intereses contingentes, aun cuando de realce, y actitudes mentales que vuelven a oír los ecos de las tradiciones de los “pioneros” traban el reconocimiento de la afinidad de espíritus y comunidad de intereses capitales entre una y otra orillas del Atlántico, cuya importancia se eleva en un mundo dividido por insuperables contrastes dialécticos.

Quizás se esté en presencia de egoísmos miopes, por consiguientes inadecuados para ver a cierta distancia el futuro que aquéllos preparan, el de censurar en primer término a los mayores estados europeos, los que no saben vencer los antagonismos históricos y las diferencias de intereses prácticos que son consecuencia de una formación secular producida en tiempos durante los cuales el mundo era mucho más grande que hoy y en los cuales los pueblos podían vivir ignorándose los unos a los otros dentro de aquellos estrechos confines que todavía hoy enredan al reducido subcontinente europeo en un laberinto de obstáculos, contra toda tentativa de perfeccionar una comunión espiritual y material de Europa.

Sin embargo, esta comunión espiritual y material es cada vez más indispensable para afrontar el futuro con probabilidades de éxito, llegando a constituir una exigencia vital.

5. Deducciones y previsiones.

Las consideraciones expuestas se resumen en el acoplamiento de dos grandes fenómenos, ambos operando en escala mundial, la crisis de los dominios coloniales y la constitución de las superpotencias.

Es difícil traducir los nexos temporales, en este caso la contemporaneidad, en nexos de causa y efecto. La constatación más significativa es que en presencia de un orden de desmenuzamiento que ya se encuentra en marcha, como acontece con el mundo colonial, las superpotencias sólo podían constituirse en centros de atracción para los fragmentos que se desligaban de las metrópolis y que no disponían, ni podían disponer dada la reciente asunción de las responsabilidades del gobierno propio, de aquella preparación para las instancias de una vida autónoma necesaria para asegurarse una independencia efectiva desde los primeros momentos de su nueva historia.

Puesta ya de manifiesto la nueva situación, era natural que se iniciara la carrera para el acaparamiento de las simpatías de los recién llegados, que parece tener lugar no en base a una repartición cualquiera de esferas de influencia, sino alternando los pedidos de intereses económicos y las tolerancias a los nuevos nacionalismos.

Los reflejos de una acción en parte accidental, en parte por fallas en apreciaciones de proporciones efectivas, se ven en el elevado número de zonas y de motivos de fricciones entre las superpotencias y las grandes potencias, al mismo tiempo que la carrera por el acaparamiento de las simpatías y de los votos de los Estados pequeños surgidos de los despojos del mundo colonial, en una nueva democracia internacional "sui generis", o al menos en el nuevo parlamento de las naciones, tiene expresión en la valoración frecuentemente excesiva que se da a la importancia de los pueblos pequeños, que no cuentan todavía con la madurez necesaria para las grandes responsabilidades de la vida independiente, faltos de orientaciones precisas y por lo tanto accesibles a las influencias del momento, circunstancias todas ellas que son agravadas por una atribución paritaria de facultades en los consejos internacionales, interpretación errónea

de los espíritus democráticos, en realidad preñada de peligros en las relaciones internacionales determinadas por exigencias de hecho en base a relaciones de poder.

Otro hecho que ocurre frecuentemente entre los pueblos ex-coloniales que han llegado a ser libres, es la aparición del hambre y del desorden demográfico, y en consecuencia casos de desaliento que llevan a la miseria a masas populares íntegras. En tales circunstancias, es posible determinar zonas de fácil arraigo para la ideología comunista, mediante las actividades de agitadores locales o de agitadores provenientes del exterior, que, aun a falta de una ortodoxia marxista cualquiera, constituye un caso desconcertante al exceder los límites tolerables, al punto que las mismas tienen lugar precisamente cuando la liberación de la tutela colonial se ha producido después de diligencias más o menos encubiertas, como quiera que reales, de la política de inspiración americana.

Aun cuando se trate de un comunismo espurio, supuesto aunque no sea verdad que exista una interpretación legítima de una doctrina que aparentemente se encuentra al servicio de instancias de predominio mundial, no es menos cierto que se van formando zonas de inestabilidad política y de las cuales la política soviética ha demostrado saber cómo sacar provecho, susceptibles de dar lugar a sometimientos peligrosos, participando las tendencias xenófobas endémicas y en definitiva antioccidentales, y dar lugar a la creación de situaciones no precisamente favorables para el adversario.

No obstante la consistencia del peligro relacionado con las eventualidades aludidas, la tarea de socavación de las posiciones coloniales europeas prosigue su curso y junto con esto va decayendo el prestigio europeo, favoreciendo así al colonialismo ideológico soviético, que actúa en tantas partes de Europa como así también en el Medio y Extremo Oriente, y al colonialismo económico americano, más sutil todavía y por lo tanto menos llamativo y menos amenazador.

La vieja civilización occidental es la víctima egregia del complejo azar. Con la transformación en la civilización industrial o mecánica moderna, aquella ha retrocedido grandemente, por cuanto los pueblos liberados del así denominado yugo colonial, en gran parte islámicos o islamizados, han adoptado entre tanto los aspectos tecnológicos, pero rechazan los cánones éticos convirtiéndose en víctimas propicias de una nueva barbarie, son

substancialmente hostiles y están a la espera de una oportunidad conveniente para declararse en franca hostilidad, mezcla de guerra santa y revuelta de hambrientos.

La marea creciente en actividades antieuropeas, de la que se ha hecho un resumen de los fines y principios y que precisamente en estos tiempos ha mostrado manifestaciones inequívocas e inquietantes, debería ser motivo y admonición para la reserva de egoísmos inadmisibles ante un grave peligro común. La situación que se va creando o que ya existe, aconseja y quizás impone la unión efectiva de todos aquellos que están convencidos de que la civilización europea, antigua y renovada, tiene que cumplir todavía una tarea destacada en el mundo.

Ante todo, no debe olvidarse la facultad de penetración del colonialismo ideológico, que no recurre a las armas simplemente por cuanto cuenta con otros recursos y tampoco puede lanzarse contra el mismo la acusación de ser agresor, por cuanto se ha revestido recientemente con los hábitos de defensor de los pobres y de los oprimidos. Los organismos internacionales que intentan conservar la paz, son impotentes contra la conquista ideológica e igualmente, como colmo de la ironía, se han visto solicitados y mostrarse acorde cuando algunas potencias europeas, tachadas sin más de imperialistas, han intentado defender sus posiciones vitales.

Es de preguntarse entonces qué sucederá después del progresivo desmantelamiento de las posiciones inglesas y francesas en el Medio Oriente y en el Africa Septentrional, iniciado en nombre del derecho de esas poblaciones a la independencia, y que en realidad han quedado expuestas a las intrigas políticas que se mostraron más activas después de haberse liberado de la tutela de los colonizadores.

Es de pensar que el día en que todos los Estados ribereños de las orillas asiáticas y africanas del Mediterráneo se encuentren en condiciones de desarrollar una política autónoma, que la experiencia enseña que es una política de resentimiento hacia las potencias antes dominantes, y en los que se considera oportuno o necesario que esta política esté sometida a las directivas soviéticas, la situación estratégico-política de los Estados de la Europa Occidental adquirirá repentinamente un cariz de suma gravedad, porque en caso de un conflicto entre Occidente y Oriente, Europa se encontraría con el enemigo a sus espaldas desde el primer momento.

Para terminar, resulta sumamente peligroso dedicarse al diletantismo en materia estratégico-política y es también sumamente ingenuo proveer de armas y posiciones a quien se valdrá de principios inmortales para negarlas a los adversarios.

Acontecimientos de esta naturaleza, en tiempos de guerra fría y de existencia competidora, tienen en realidad el enorme peso de inducir a considerar como descontado el efecto de una primera fase perdida en cualquiera futura confrontación de poder.

Y es sobre todo la visión realista de los acontecimientos en formación y de la consecuencia lógica de los mismos a no largo plazo, lo que aconseja, sí es que no se desea ser sorprendidos por los acontecimientos, a obrar y más aún a no contribuir, con miras mezquinas, a crear situaciones desfavorables, mientras exista una posibilidad favorable de evitar las mismas.

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 BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

Corbeta "LA ARGENTINA"

1890/1891 - Su Ultima Campaña de Instrucción

Por el Almirante Juan A. Martin

1890 - Preparación del viaje.

Terminada la misión de la corbeta en Río de Janeiro, se reunió en Bahía Blanca con la "Paraná" y "Uruguay", dando fin a los trabajos hidrográficos de la Isla Verde; en marzo la división regresó al puerto de la Capital, donde se disolvió; "La Argentina" recibió orden de amarrar en la dársena sud, recién terminada, a fin de alistarse para realizar otro viaje de instrucción con la promoción XIIIª y se mencionaba ya que el viaje sería en nuestra costa sud, de 6 meses de duración.

En los diversos viajes realizados la corbeta iba mostrando su debilidad de construcción, necesitando hacersele a cada regreso recorridas serias en el casco, cubiertas y arboladura. Continuaría en el comando el capitán de navío Rivadavia, el 2do. teniente de navío Manuel Domecq García y yo como oficial de derrota, y además, por disposición del comandante, alternaba con el segundo en los asuntos de servicio general, reemplazándolo en el tiempo de esta recorrida durante un mes de licencia extraordinaria que tuvo.

Con motivo de los ascensos, donde yo pasé a oficiales de tres promociones anteriores, se procedió a renovar la plana mayor del buque, quedando como el teniente de fragata más antiguo de los egresados de la Escuela; sugerí al comandante que, al formarse la nueva oficialidad, fueran designados los tenientes de fragata Belisario P. Quiroga (VIIª promoción), Francisco G. Torres y Esteban Fernández (promoción VIIIª); el comandante incluyó al alférez de navío Luis Calderón, que no era oficial de la Escuela pero que había demostrado muy buenas condiciones marineras en servicio a sus órdenes. Había querido ayudarlo para su mejor instrucción incorporándolo a "La Argentina", obra buena, ya que resultó después un excelente co-

mandante de los transportes; los alféreces de fragata José Moneta y Alfredo Malbrán permanecieron en servicio. Finiquitada la recorrida a fines de mayo, "La Argentina" fue a Montevideo y entró al dique Cibils, donde se le cambió parte del forro de madera y el cubre forro de metal Muntz; se completó la tripulación y, a principios de junio, el aprovisionamiento general para el viaje.

Repentinamente, por el 10 de julio, se recibió orden de apurar el alistamiento del buque, embarcar de inmediato los guardiamarinas e ir al Puerto de La Plata a llenar las carboneras y esperar órdenes. El ministro de guerra y marina, general Levalle, iría a ese puerto a despedirnos y entregar las instrucciones para el viaje; el 16, por orden del comandante, bajé a la Capital con personal de timonería para retirar los cronómetros del buque que estaban a estudio en la oficina de hidrografía y las cartas para ese viaje; me embarqué el 17 a primera hora en el "Azopardo", poco antes que llegara el ministro y su comitiva, zarpando el transporte poco después.

Las autoridades de marina llegaron a bordo a las 11 horas, inspeccionaron el buque y la dotación. Se leyó la Orden General de despedida de carácter militar y patriótico, expresando los deseos de la Superioridad por el buen éxito de la campaña de instrucción que iba a realizarse y la confianza del gobierno en el personal que la dirigiría, entregando las instrucciones en pliego cerrado que debía abrirse recién en un punto situado a 20 millas al este del Cabo San Antonio; verbalmente se nos informó que el 1° de octubre, en Santa Cruz, el "Villarino" nos llevaría víveres y carbón, y zarpamos a las 16 horas.

Situación política en el país.

La precipitación de la salida y las reservas de las autoridades de marina eran porque se temía que estallara un movimiento revolucionario preparado por un partido político al que, aparte de sus elementos y prédicas propias, acompañaba alguna opinión pública seria que criticaba en la prensa diaria las deficiencias del gobierno y sus partidarios inmediatos, y por ese tiempo se iba a iniciar la campaña electoral para la elección de la nueva presidencia (período 1892 a 1898). A bordo llegaban los rumores corrientes, las críticas de la prensa, y habíamos contemplado las manifestaciones públicas de los partidos políticos,

etcétera, pero ignorábamos que existiera realmente la preparación de una revolución, aunque se hablaba mucho de ello y lo estaba demostrando las medidas que tomaba el gobierno: alejaban de la Ciudad de Buenos Aires a la oficialidad joven recién egresada de la Escuela con una misión de estudio y de trabajos en nuestra costa sud, que serían un beneficio para la formación de oficiales y para el conocimiento de dicha costa, que en su mayoría estaba todavía despoblada y era poco conocida.

Nuestro litoral patagónico.

Todavía no se había instalado el telégrafo en la Patagonia (sólo llegaba hasta el Río Negro), ni existían líneas de navegación regulares, ni balizamiento en ninguno de los puertos; los únicos faros eran el del Río Negro y el del Puerto San Juan, en la Isla de los Estados; no había autoridades ni población entre Patagones y el Chubut, que eran asiento de las respectivas gobernaciones. Hacia el sur, desde Deseado al Estrecho de Magallanes, se iniciaba la instalación de colonos o pobladores dedicados a la cría de ovejas que irradiaban hacia el norte y al sur desde la gobernación del territorio de Santa Cruz, cuya capital se había fijado en Río Gallegos; en Tierra del Fuego sólo existía la pequeña población de Ushuaia, capital y asiento de la gobernación. Había subprefectura en Madryn, Golfo Nuevo, Río Deseado, Santa Cruz, Río Gallegos, Ushuaia, Buen Suceso y Puerto San Juan - Isla de los Estados; estas dos tenían algunos elementos para socorrer y alojar naufragos, ya que todavía ocurrían naufragios con alguna frecuencia.

Las instrucciones para el viaje.

El 20 de julio, en el punto indicado, el comandante procedió a abrir el pliego de instrucciones en reunión con el 2do. comandante y el oficial de derrota, actuando como secretario el contador del buque; en síntesis, éstas disponían un viaje de recorrido de toda nuestra costa patagónica hasta el Canal Beagle e Isla de los Estados para vigilancia y para que los guardiamarinas la conocieran y practicasen en su navegación. Como éstos debían incorporarse a todos los servicios del buque como ayudantes y recibir instrucciones complementarias en cada ramo, el Comandante dispuso en orden del buque la distribución de la enseñanza teórica y práctica de los mismos en la forma siguiente.

Organización y plan para la instrucción.

Teniente de navío Domecq García: Hidrografía y Detall; teniente de fragata Juan A. Martín: Astronomía - Cálculos Náuticos; teniente de fragata Belisario Quiroga: Artillería y Ordenanzas; teniente de fragata Francisco Torres: Maniobra; teniente de fragata Esteban Fernández: Meteorología y Oceanografía; alférez de navío Luis E. Calderón: Maniobra de embarcaciones menores; alférez de fragata José Moneta: Procedimientos Militares; alférez de fragata Alfredo Malbrán: Táctica Naval - Señales; cirujano doctor Ramón Azcárate: Higiene Naval y Derecho Internacional Marítimo; 1er. maquinista Guillermo Lander: Máquinas a vapor, y comisario Oscar Malarín: Contabilidad.

Para la parte de clases teóricas se designaron dos horas diarias y para la de práctica los guardiamarinas estaban agregados a los servicios de guardia y cargo, con los respectivos oficiales.

Guardiamarinas embarcados.

La promoción embarcada de guardiamarinas fue la siguiente: Ismael F. Galíndez, Jacinto Z. Caminos, Miguel Otaño, Guillermo Jones Brown, Virgilio Moreno Vera, Jorge Goulú, César Maranga, Florencio Donovan, Exequiel Guttero, Julio Córdoba, Miguel Giralt, Adolfo O'Connor y Carlos González; dos más, Pedro Padilla y Fermín Novillo, no realizaron el viaje.

Para la instrucción práctica los guardiamarinas fueron distribuidos en cinco trozos de a dos, que actuaban por turno como ayudantes de los oficiales en los ejercicios y en los servicios de guardia de mar y de puerto, llevando ellos la libreta de observaciones meteorológicas y la nota de los acontecimientos que ocurrieran, para constancia de los libros de guardia; los tres guardiamarinas restantes no incluidos en los trozos se destinaron: uno para ser Jefe de Guardia, durante los cuartos de día, el otro como ayudante de derrota y el tercero como Ayudante de Detall, turnándose todos para llenar estos tres servicios. Además, divididos en dos grupos, se alternaban diariamente durante la navegación en las observaciones astronómicas de día y de noche, bajo la dirección del Oficial de Derrota.

Las instrucciones indicaban como primer punto a recalar el de San José, en el Golfo de San Matías, y que el transporte "Villarino" nos llevaría un trimestre de víveres y combustible al Puerto de Santa Cruz, el día 1° de octubre.

En el Puerto de San José, donde debíamos iniciar los trabajos, no había todavía ningún poblador ni camino conocido por ninguna parte, ni mucho menos comunicaciones marítimas; aquello estaba como lo dejaron los españoles cuando fracasaron en su primera colonización un par de siglos antes.

El viaje.

Conocidas las instrucciones, iniciamos la navegación a vela con vientos variables y tiempo bueno; el servicio estaba organizado ya a son de mar e implantada la rutina diaria de guardias, observaciones, clases y trabajos; navegamos al sur sin novedad, fuera de la vista de costas, recalando a la península Valdez, entramos al Golfo de San Matías y allí se levantó presión en una caldera y se alistó la máquina al aproximarnos al puerto de San José. Navegamos a marcha económica, siguiendo la costa del oeste y fondeando en la caleta del S.O. del puerto. Ya hacía varios días que veníamos a ración de mar, víveres secos, carne salada y galleta marinera.

En ese paraje, los guardiamarinas hicieron su primer trabajo hidrográfico, dirigidos por el 2do. comandante; se midió una base en el cañadón para levantar el plano y configuración de los alrededores por medio de una triangulación, trabajo pequeño pero completo, incluyendo accidentes del interior, de la playa y sus desembarcaderos posibles, observación de mareas, sondajes, etcétera.

En el viaje anterior de "La Argentina", al regresar de Chile y Perú, habíamos recalado a Puerto San Juan en la Isla de los Estados y Buen Suceso, en el Estrecho de Lemaire, y allí tuvimos que proveer víveres, porque hacía cuatro semanas que estaban esperando al transporte "Villarino" que debía llevarle los suyos; con ese antecedente, y sabiendo la irregularidad que había entonces en ese servicio, el comandante dispuso que en todos los puertos que tocáramos se explorara el terreno y sus inmediaciones para verificar si había o no agua dulce para beber, arroyitos o vertientes, y también hacer provisión de leña para uso de las cocinas, a fin de poder reservar el carbón para la navegación. En este puerto no encontramos agua, pero pudimos hacer provisión de leña para bastantes días, la que podía alcanzar también para la caldera chica y destilar agua de mar para beber, si llegara a ser necesario. Casi todo el terreno circundante de nuestro puerto, que llamamos de La Argentina

por ser el primer trabajo que se realizaba allí, estaba cubierto de matorrales de arbustos (el piquillín y otros), no muy altos pero con suficiente buena leña para nuestro objeto, que los marineros cortaban contentos; en esa tarea se hacía un concurso de leñadores entre los guardiamarinas y aún entre los oficiales. El clima era fresco y bueno, con temperaturas inferiores a 10°, seco y sano; se encontraron mejillones en las restingas y alguna pesca, y también vimos guanacos a la distancia.

Terminado el trabajo hidrográfico y el aprovisionamiento de combustible de cocina continuamos viaje, recorriendo el interior del puerto en su contorno a poca distancia de la costa, que era poco atractivo y análogo al cañadón de la caleta donde estuvimos fondeados. En la boca del puerto, a la salida, encontramos corriente muy fuerte de marea bajante y viento bastante duro del N.O. en contra de la corriente, produciéndose en ese paraje una marejada violenta con olas cortas y duras que alcanzaban a embarcarse por sobre la borda y a la vez remolinos de corriente sobre el umbral de la entrada del puerto de poca profundidad, que produjeron guiñadas de 15° a 30° hacia un lado y otro, haciendo muy difícil el gobierno del barco, lo que constituye un peligro muy serio para veleros y embarcaciones menores; en poco tiempo cruzamos la zona peligrosa y fuera de las puntas que limitan la entrada fuimos abriéndonos a estribor, alejándonos de la corriente y remolinos y al poco rato se dió el paño y otra vez orden a la máquina de no consumir más carbón.

Golfo Nuevo.

Continuamos navegando a vela con viento del oeste, contorneando la península Valdez hasta aproximarnos a la entrada del Golfo Nuevo, donde se alistó la máquina, dirigiéndonos al fondeadero de Pirámides en la parte N.E. del golfo. Allí sólo hicimos un reconocimiento de la extensión del fondeadero, y en tierra tuvimos el gran placer de encontrar rastros de pisadas de caballos y vestigios de lana de ovejas; ya había allí algunos pobladores más al interior, que nos proveyeron de carne ovina fresca a precio sumamente económico; en el interior había algunas lagunas de agua dulce apta para beber, pequeñas vertientes y leña, y en el fondeadero obtuvimos alguna pesca y se cazaron varios lobos marinos grandes, utilizando su gordura

para fabricar aceite, previsión de marino del comandante para aprovecharlo, en caso necesario, para disminuir el efecto de las olas en los malos tiempos.

Permanecimos tres días en Pirámides, cruzando durante la noche el golfo en dirección al ángulo opuesto S.O., Puerto Madryn, donde fondeamos al aclarar.

Chubut - Colonia Galense.

En Puerto Madryn permanecimos cinco días, durante los cuales se hicieron ejercicios generales y una revisión del fondeadero y bancos o restingas de las puntas salientes vecinas. En Madryn existía un pequeño muelle y ya funcionaba allí el ferrocarril a Trelew, pequeña población del tipo de las aldeas británicas y centro principal de la colonia galense, que ya se prolongaba Río Chubut arriba a las aldeas de Gaiman y Donovan. Esta colonia, fundada en 1865 con un grupo de familias de mineros no muy adecuada para la colonización, fue mejorada poco tiempo después por otro grupo mayor de familias agricultoras o ganaderas y algún personal técnico, con los que realizó en breve un rápido progreso.

También había crecido Rawson, que ya era capital del territorio, con autoridades y población argentina, comerciantes, escuelas, etcétera, con la que se iban entremezclando la galense. Guardiamarinas y oficiales visitaron esas poblaciones —las primeras de la Patagonia—, en las que había un principio de vida europea notable, casitas de material, todas con amplio living y chimenea, jardines, quintas y frutales, productos de granja, buen té, leche fresca, manteca y víveres extranjeros importados a precios económicos, por ser la región puerto libre. En Puerto San José, y algunos días antes de llegar a él, ya veníamos a racionamiento de mar, pero en Madryn tuvimos siempre carne fresca, legumbres, pan, leche, etcétera, provenientes de Trelew. Como la temperatura ya era baja, con mínimas alrededor de cero, al salir de Madryn pudimos llevar víveres frescos para varios días.

Inesperadas noticias de Buenos Aires.

El 14 de agosto hacia mediodía íbamos a zarpar, pero el comandante demoró la salida al avistarse el humo de un vapor que venía del puerto, y que resultó ser el vapor mensual de la

carrera de Buenos Aires, demorado cerca de dos semanas, yendo a fondear cerca del muelle, donde lo visitó el encargado de la Prefectura. Poco después, el prefecto vino directamente a bordo en su bote y habló con el comandante. El 26 de julio en Buenos Aires había estallado una revolución, la que si bien fracasó a los pocos días, obligó al Presidente de la República a renunciar, asumiendo el gobierno el Vicepresidente, Dr. Carlos Pellegrini. Hasta el día 6 de agosto de la salida del vapor de Buenos Aires, en la Capital no aparecían diarios; para "La Argentina" no había correspondencia oficial ni privada.

Inmediatamente, el comandante dio orden de aparejar para seguir viaje; como había viento de tierra, favorable, zarpamos a la vela dándose el paño con la tripulación en puesto de maniobra y al anochecer salimos al Atlántico. La noticia recibida explicaba la precipitada orden de salida que se nos había dado en Buenos Aires; las autoridades de marina o el gobierno habían querido alejar al buque-escuela y a los guardiamarinas de la Capital.

Reconocimiento de la costa.

A la mañana siguiente nos aproximamos a la costa, iniciando su recorrido hacia el sur desde las cercanías de la boca de río Chubut, retomando el ritmo de trabajo a bordo, de reconocimiento de la costa y sondajes, verificando las notas de los derroteros y las cartas de navegación.

El 17 de agosto fondeamos en caleta de Cabo Raso, puertito que según las instrucciones debíamos estudiar; se hizo en él un levantamiento rápido con el buque fondeado en el centro a dos anclas, para que los observadores tomaran como base para medir distancia la altura del palo trinquete, que relativamente quedaba como punto fijo y suficiente para la clase de operación adoptada. La caleta estaba limitada por una playa de poco más de un cuarto de círculo al norte del cabo y a la salida de un cañadón cubierto de buenos pastos y con abundantes manchones de arbustos. Mientras se hacía el levantamiento y los sondajes, varios oficiales y guardiamarinas se internaron por los cañadones estudiando el terreno. No se encontró indicios de que hubiera pobladores por las inmediaciones; el aspecto del campo era de pastos buenos, lo que hacía suponer la existencia de agua dulce; había abundancia de guanacos, avestruces y liebres patagónicas.

El segundo día sopló viento muy fresco del S.E., que levantó mucha mar afuera sin molestar en la caleta, que quedaba protegida por las tierras altas del cabo; el tenedero resultó bueno y la profundidad iba en aumento desde la playa hasta el centro de la bahía.

Terminado el trabajo y habiendo cambiado el tiempo hacia tierra, dejamos el puerto y navegamos a máquina hasta rebasar el arrecife Salaverría, algo fuera de la costa, que tiene partes que descubre en baja mar y su existencia se muestra siempre por las rompientes; su situación estaba bien en las cartas.

Bahía Camarones - Un presunto pesquero subrepticio.

Después de controlada la posición del arrecife, seguimos a Bahía Camarones con la idea de entrar al puerto de Santa Elena, por lo que se había dado orden de conservar la caldera a poca presión; durante la noche rondó al viento al N.O. que, con la corriente de bajante, nos abatió hasta la altura de cabo Dos Bahías; al navegar al centro de Camarones avistamos sobre la costa del cabo una embarcación sospechosa; una goleta con nido de cuervo en el palo mayor, característica de los cazadores o pescadores de ballenas, industria no común en nuestro país para esta clase de buques. El comandante resolvió ir a examinarla, ordenando que se alistara la máquina, empezando a cargar el paño al dar adelante a la máquina; la goleta había desaparecido detrás del Cabo y la encontramos fondeada en una caleta inmediata (Caleta Carolina), mandando el comandante al segundo en una buena lancha para que fuera a reconocerla.

Al avistarnos la goleta largó pabellón norteamericano y resultó ser la "Sara W. Hunt", de Baltimore, E.E. U.U., al mando del capitán James Burlington; fuera de su equipo para ballenero, no tenía a bordo muestra alguna de haber efectuado operaciones de pesca. El capitán vino a bordo de "La Argentina" con el segundo; en sus papeles aparecía como despachada por las autoridades británicas de Malvinas, en fecha 28 de mayo, "para ejercer la pesca en los mares del sur", declarando que su situación momentánea en esa costa era debido a que su instrumental meteorológico le anunciaba próximo mal tiempo y que además iba en viaje para el Río de la Plata. No existiendo a bordo pruebas materiales de contravenciones, se lo dejó en libertad para volver a su buque, con la prevención de que para ejercer pesquería en nuestra costa le era necesario el permiso de nuestras autoridades.

Puerto Santa Elena.

Seguimos viaje a máquina hacia el norte, fondeando poco más tarde en el puerto de Santa Elena, donde estuvimos un par de días examinando sus condiciones y constatando que allí se había operado mucho en explotaciones subrepticias de guano y cacería de lobos; la carta usual del puerto era copia de la originaria española antigua, de extraordinaria precisión en su dibujo.

Dejando el Puerto de Santa Elena con vientos flojos del N.O. navegamos hacia el sur; desde cabo Dos Bahías empezamos a navegar a máquina muy cerca de la costa para ir a tomar el Canal de Leones, entre la tierra firme y la isla de ese nombre, en la que no se notó existencia de explotaciones, aunque se vieron restos de casuchas de piedra en varias partes; las restingas y las playas estaban cubiertas de lobos, cormoranes y pingüinos.

Continuamos el examen de la costa del Golfo de San Jorge, fondeando en bahía Gil, donde estuvimos tres días estudiándola y efectuando un levantamiento del Oven; luego proseguimos con el reconocimiento de los varios puertos de la costa, fondeando en algunos de ellos, teniendo como guía de sus descripciones el texto de los trabajos hidrográficos de Gutiérrez de la Concha (expedición de Malaspina, 1794), cuyos oficiales dejaron constancia de ellos con los nombres que conservan las cartas.

El 26 de agosto fondeamos en la isla Tovar (nombre del 2do. comandante de "La Descubierta", don Antonio Tovar), donde en hacer observaciones y algo por tiempo del sud que sobrevino, permanecemos hasta el 5 de septiembre. En esta isla se encontraron abandonadas máquinas, calderas, utensilios, etcétera, restos de una usina de provisión de aceite de aves o lobos marinos y pesquerías que denunciara el comandante de "La República", capitán Solier (1879), cuando iba a incorporarse a la comisión del coronel Py; todavía había allí vivos una mula y una oveja —tal vez de explotadores posteriores—, pero en la isla existían, además de maquinarias, represas con buena agua para beber y enorme cantidad de restos de pingüinos y continuaba aún siendo visitada por grandes cantidades de éstos. Había abundancia de buena leña, lo que nos permitió hacer provisión de ella y de agua dulce, cumpliendo la consigna de aprovechar esta clase de elementos donde los hubiera para economizar combustible. Siempre teníamos el temor de que el "Villarino" se

atrasara en la fecha en que debíamos encontrarnos en Santa Cruz; en algunos tanques naturales a los que llegaban las rompientes de la costa, encontramos abundante provisión de róbalos, siendo algunos de bastante peso.

Golfo San Jorge.

Durante tres días fuimos recorriendo la costa del golfo, examinando los fondeaderos, accidentes de la tierra, posición de islas o arrecifes; el día 7 fondeamos en Rada Tilli, lugar que, según las instrucciones, debíamos estudiar y que, aparentemente, sería colonizada. Aún no existía la visión de que hubiese petróleo allí, pero del informe de "La Argentina" surgió luego la orden de efectuar los estudios.

Rada Tilli.

Realizamos un prolijo levantamiento del fondeadero y del cañadón inmediato, en cuyo fondo se encontraron algunas salinas de relativa importancia. En el reconocimiento del fondo del golfo y su costa hasta Cabo Tres Puntas tuvimos tiempo variable, incluso dos días de viento muy duro del S.E., que aguantamos a la capa sin que nos abatiera mucho, retomando la recorrida de la costa y las bahías Lángara, Mazarredo y Playa Sanguinetti; de nuevo en el Atlántico, tuvimos vientos favorables y el 21 entramos a puerto Deseado, fondeando frente a las ruinas de la antigua colonia española, donde existían algunos galpones, casas de alojamiento y oficinas de los encargados de entregar tierras y elementos a los nuevos colonos, que ya estaban llegando allí y que se dedicaban con empeño a la cría de ovejas. El gobierno entregaba a cada familia su lote de tierra, casilla de madera y zinc para alojamiento, útiles y herramientas, medios de movilidad y, en proporción a la extensión de los lotes, ovejas y algunos caballos y animales vacunos; allí ya se podía obtener carne de ovino. En las quebradas del terreno donde estuvo la colonia española se conservaban algunas represas y pudimos hacer provisión de agua dulce, además de leña.

En esa época del año se alargaban los días y el tiempo era bueno, aunque solían soplar vientos duros del oeste que, unidos a las violentas corrientes de marea, hacían incómodo y penoso el movimiento de nuestras embarcaciones menores, pero ello servía de práctica marinera para los guardiamarinas, contribu-

yendo a familiarizarlos con el trabajo duro que imponía el estado natural y salvaje de la tierra y el mar en su iniciación de transformarse en lugares de producción.

Isla Pingüin.

El 24 dejamos Deseado y sorteando los bajos fondos y arrecifes de esa costa peligrosa, fuimos a fondear a la caleta N.O. de la Isla Pingüin, efectuando el reconocimiento y examen de la isla, donde se proyectaba la erección de un faro, ya muy necesario para la navegación general.

Temporal del S.E.

En el mes de equinoccio de primavera el barómetro empezó a descender, llegando hasta 732 mm., con vientos del norte y presunción de cambios al S.E., lo que no se hizo esperar. Desde la salida de Pingüin se dió mucho paño, para salir de la zona de fondos irregulares y posibles peligros desconocidos; el buque caminaba bien ganando distancia hacia afuera, pero íbamos disminuyendo el paño a medida que arreciaba el viento. Se cargaron algunas velas y a la mañana siguiente ya estábamos sólo con gavias en todos los rizos y algunos estays, con el viento duro y arrachado del S.E., que levantó rápidamente mucha mar embarcando varias grandes olas, por lo que recurrimos al empleo de bolsas de aceite que produjeron un maravilloso efecto. "La Argentina" rolaba y cabeceaba bastante, pero ya no embarcó más agua; durante ese día la vida fue incómoda a bordo y no hubo servicio de comida en las cámaras. Cada uno de pie y asegurado en barandas o en sillas, tomaba lo que podía; se veían algunas caras lánguidas de novicios y durante la noche algunos tuvieron que trancarse entre los muebles para poder dormir.

En un par de días el barómetro había ido subiendo con el viento del sud, el tiempo se normalizaba y pudimos volver a navegar rumbo S.O. hacia San Julián. El día 28 avistamos Monte Wood y Cabo Curioso, siendo un día brillante de sol y buen tiempo; había desaparecido la mar y hasta hubo varias horas de calma chicha durante las cuales, mientras se alistaba la máquina, se pudieron arriar botes y hacer regatas a remo. El 30 nos aproximamos a la entrada del puerto, fondeando a un par de millas al N.E. de la restinga de Punta Desengaño para enviar

dos lanchas a reconocer los canales, bancos, etcétera, porque no había balizas ni seguridad en la condición de los canales; encontramos bien marcada la situación de las restingas y pasada la barra desde punta Peña hacia adentro aparecía bueno el fondeadero. Examinadas las condiciones generales que ofrecía el acceso al puerto, que por su aspecto merecía se le dedicara mayor tiempo del que disponíamos, el comandante resolvió no entrar al puerto y continuar la navegación; seguimos a lo largo de la costa, llegando a la barra de Santa Cruz en la mañana del 3 de octubre. La entrada al puerto que se utilizaba en general era el Canal del Medio, marcando el Morro Weddell al medio entre las dos puntas bajas de la entrada, pero el último cuarterón inglés del puerto que teníamos a bordo traía una pequeña indicación, nueva línea de puntos desde la entrada hacia el este inmediata a la costa norte con la anotación: pasaje nuevo recomendado.

Fondeamos cerca al veril del banco; con el tiempo bueno y claro comprobamos que al largo de costa entre ella y el primer cayo, donde había mucha rompiente, quedaba la zona del nuevo canal recomendado con indicios de tener buena profundidad; a media marea levamos ancla e hicimos rumbo a la V de la barranca, encontrando en el paso más de seis brazas de agua y en muy buenas condiciones de navegación. Al pasar por la entrada vimos el casco de un pailebot a pique sobre la playa todavía con los palos, que había naufragado allí algunas semanas antes; continuamos navegando hacia el puerto interior, en el que avisamos que ya estaba el transporte "Villarino", fondeando cerca de él a las 3 de la tarde. Como este buque debía seguir viaje para el sud, su comandante resolvió atracar en seguida a "La Argentina" y durante la tarde y la noche nos entregó nuestros víveres y el carbón; había traído también correspondencia para nosotros.

Santa Cruz.

Se confirmaron las breves noticias que tuvimos en Puerto Madryn: la revolución había estallado el 26 de julio, fracasando en pocos días; la renuncia del Presidente Dr. Juárez Celman y el acceso al gobierno del Vicepresidente Dr. Carlos Pellegrini, que contó inmediatamente con el apoyo del Congreso, de la prensa principal de Buenos Aires, las fuerzas vivas y la opinión pública; en el nuevo ministerio entró el Gral. Roca como

ministro del Interior, el Dr. Vicente Fidel López en Hacienda, el Gral. Levalle continuó en Guerra y Marina, el Dr. Estanislao Zeballos en Relaciones Exteriores y el Dr. Antonio Bermejo en Justicia, Culto e Instrucción Pública. El 6 de agosto reaparecieron los diarios en la Capital, restableciéndose gradualmente la tranquilidad y la mejora de la situación financiera y económica del país, que había decaído mucho durante el período del presidente titular.

De acuerdo con las instrucciones permanecimos en Santa Cruz 10 días; durante ese tiempo la oficialidad y guardiamarinas efectuaron reconocimientos en los fondeaderos de Misioneros, Punta Reparó y Monte Entrance; estudiando detalles del Canal del Norte para construirle un balizamiento adecuado que facilitara su utilización.

En el cañadón de Misioneros, donde los observadores astronómicos del Paso de Venus habían dejado establecido un punto de latitud y longitud exacto, los guardiamarinas dirigidos por el oficial de cargo hicieron observaciones de hora para el estudio de la marcha de los cronómetros. Se hizo provisión de agua para beber traída en lancha desde Pescadores, pocos kilómetros río arriba de Misioneros, operación un tanto delicada que debía realizarse durante la bajante de la marea y en las horas de la noche, en las que generalmente no soplaban viento, pero con todo exigía mucho cuidado y experiencia marinera para maniobrar —otra lección de práctica profesional para los guardiamarinas—. También se trajo alguna provisión de leña de buena calidad de los matorrales de Río Chico, costa norte. Aunque en la primera parte de nuestro viaje el consumo de carbón en navegación y todo uso a bordo había resultado en término medio muy poco, más de una tonelada diaria, el comandante había creído conveniente repetir, siempre que fuera posible, las operaciones de hacer aguada y cargar leña.

En el “Villarino” había venido al territorio el nuevo gobernador Dr. Ramón Lista, que trasladaba el asiento de la gobernación a Río Gallegos, requerida por la cercanía de nuestra frontera con Chile, aún no demarcada; como en ambos puertos no había otros medios de comunicación que los viajes a caballo y en tierra no existía ninguna industria, el gobernador, al partir en el “Villarino”, pidió al comandante que lo trajera de nuevo en nuestro buque de Gallegos a Santa Cruz, donde pensaba hacer una excursión río arriba en una lancha que había traído de Buenos Aires, lo que así se hizo.

Dejando pendientes algunos trabajos, zarpamos para Gallegos el 14; tuvimos tiempo bueno, navegamos a vela y guiados por las instrucciones del derrotero entramos a ese puerto con media marea creciente, haciendo la navegación sin novedad y fondeando frente a la Prefectura.

Río Gallegos.

Río Gallegos tenía ya un poquito más aspecto de población que Santa Cruz, un par de hileras de manzanas edificadas con casillas de madera y techo de zinc todas iguales: la Gobernación, Prefectura, policía, escuelas, vivienda privada de algunos pobladores y comercios. Como la región tenía puerto libre, recibía con frecuencia productos europeos venidos directamente de varios países, Islas Malvinas, Punta Arenas y de nuestro Río de la Plata. Desde Río Negro se habían llevado majadas de ovejas y de las Islas Malvinas carneros finos padres para mejorar las cruas; otro renglón del comercio era el intercambio con los indios tehuelches de pieles de guanaco y pluma de avestruz por víveres, cuyos renglones principales eran: yerba, tabaco y alcoholes. Los colonos o pobladores en su casi totalidad eran extranjeros de las razas del norte de Europa; algunos, capitanes u oficiales de los buques que llegaban al territorio y quedaban en él atraídos por la evidente riqueza que les proporcionaba la cría de ovejas.

Inmediato a la población de Gallegos existían algunas vertientes de inmejorable agua para beber, repartida por cañerías en la población y se extendía un ramal hasta el muelle para provisión de las embarcaciones; en el fondeadero, con la gran elevación de la marea, el agua dulce del río no llegaba, y se tardó varios años en instalar cañerías para su utilización.

Embarcamos al gobernador, sus elementos personales y la lancha a vapor, emprendiendo viaje para Santa Cruz; demoramos tres días en Punta Loyola para examinar los canales y entrar al puerto, colocando en la Isla Deseada una baliza para enfilar con marcas existentes en la costa norte y servir de guía para la navegación del canal de la costa; el otro canal que cruzaba el banco de la barra por el norte aparecía más profundo que el de la costa, pero tenía algún recodo que necesitaba estudio y balizamiento mayor que el que podíamos realizar con el tiempo y medios que contábamos a bordo.

Durante la estadía en Gallegos y el viaje a Santa Cruz, con personal y elementos de a bordo se hizo la reparación completa de la lancha del Gobernador: casco, máquinas y renovación de tubos de la caldera, dejándosela en buenas condiciones para navegar.

Dejamos Gallegos el 24, navegando a vela con vientos flojos; el 26 recalamos a Monte León, desde donde seguimos a máquina hasta la boca del Paso del Sud de la barra, que tomamos a un tercio de marea creciente. En aquella época existía como balizamiento rudimentario un par de balizas muy cerca una de otra, un poco al este de Punta Cascajo, para utilizar su enfilación, y ese día el comandante quiso verificar su posición y utilidad. Se había puesto doble juego de sondadores, uno a cada banda y en la toldilla, utilizando dos grupos de guardiamarinas, uno a cada banda, para tener marcaciones e ir situando el buque cada dos o tres minutos; encontrábamos de 5 a 6 brazas de agua a la altura del extremo del banco y poco más dentro del pozo. Se empezó a notar mayor corriente que tiraba algo de través y había que corregir el rumbo gobernando con las balizas abiertas por babor hasta 10° ó 15° ; hacia la mitad del recorrido, la corriente nos abrió un poco a tierra sintiéndose un arrastrón de la popa en menor agua, pero caímos a estribor rápidamente, tomando de nuevo la enfilación y mayores sondajes, quedándonos la impresión de que la enfilación pasaba muy cerca de los bancos de la costa que no estaban bien marcados en el cuarterón inglés que teníamos a bordo. El resto del pasaje se realizó sin otra novedad; desde Punta Cascajo seguimos por los canales al interior hasta Punta Reparó, donde fondeamos.

Puerto San Julián.

Desembarcado el Gobernador y sus elementos, al día siguiente seguimos para San Julián, saliendo por el Paso del Norte, que sondamos de nuevo, aprovechando el viento favorable para navegar a vela, y el día 27 fondeamos en las inmediaciones de las restingas de Punta Desengaño, desde donde hicimos un nuevo reconocimiento de las condiciones de los canales de acceso. Una vez verificados éstas, entramos al puerto, fondeando a la altura de Punta Sholl, a medio canal, en un buen tenedero de fango y arena en 6 brazas de agua en marea baja.

San Julián era puerto cerrado, pintoresco, con sus tierras accidentadas en forma ondulada, cañadones cubiertos de buenos pastos y varios fondeaderos. Desde Punta Sholl hasta el fondo es, sin disputa, el mejor puerto natural de esa parte de la Patagonia; allí invernaron Magallanes y corsarios ingleses, quienes, con motivo de la sublevación de sus dotaciones, aplicaron penas de muerte, recordadas en las islas con los nombres de Orca y Justicia; también tuvo lugar allí uno de los conatos de colonización española (Península Valdez, Río Deseado, San Julián), que no tuvieron éxito, posiblemente por el clima fuerte y la falta de medios. Ningún río o arroyo cae al puerto, pero a la escasa distancia de 1 a 2 kilómetros de la costa de los fondeaderos hay vertientes y chorrillos de aguas excelentes.

Con oficiales y guardiamarinas se formaron varias expediciones para reconocer todo el puerto, caletas, fondeaderos, desembarcaderos, calidad de los cañadones, aguadas y leña; en la primera caleta de Punta Sholl encontramos vestigios de campamento, restos de lanas, etcétera, pero no se vió población alguna, si bien luego de anunciar nuestra presencia allí con un tiro de salva de cañón apareció el poblador más inmediato y principal del puerto, el señor Munro, que llevamos a bordo y almorzó con el comandante y algunos oficiales, dándonos información completa sobre las condiciones del puerto y alrededores, que él consideraba eran muy superiores a las zonas vecinas de Santa Cruz y Gallegos; allí conseguimos carne fresca ovina, pero, por aquel entonces, no había ninguna otra clase de aprovisionamiento—Munro era el primer poblador— y todavía no existía servicio regular de comunicaciones; había abundancia de guanacos, avestruces y liebres, y en el mar, peces y lobos marinos.

Reconocimos la parte exterior de la Bahía de Punta Desengaño a Cabo Curioso, con extensos bancos cortados por dos canales utilizables para el acceso al puerto interior, el primero de Punta Desengaño a Punta Peña, que utilizamos, y el otro un poco más al norte y algo más complicado que exigía balizamiento más serio; para el primero la guía principal era Punta Peña, cuyo frente hacia el mar dejamos pintado de blanco; este canal podía utilizarse después de media marea creciente y de determinar bien la posición del buque con relación a la restinga de Punta Desengaño, para seguir derecho a Punta Peñas.

Cuando estábamos por dejar el puerto, después de una semana de trabajo, sobrevino viento duro de afuera, casi un temporal, que nos demoró dos días más, pero que aprovechamos

durante la marea completamente baja para examinar los bancos exteriores desde la costa de Punta Desengaño y Punta Peña, cuya existencia era bien marcada por la mar que rompía en ella mostrando las partes de canales sin rompiente.

Cabo Vírgenes.

El 16 de noviembre dejamos San Julián para seguir al sur; navegamos sin novedad a vela hasta Cabo Vírgenes, donde recalamos el 18, y al que nos acercamos a máquina para buscar un bajofondo denunciado por un barco que sufrió averías en ese lugar, trabajo que nos estaba recomendado por las instrucciones. Este paraje era además frecuentado por goletas llevando mineros en busca de arenas auríferas recientemente descubiertas. Estuvimos sondando varias horas sin éxito, constatando que, fuera del arrecife de la costa, los fondos iban aumentando gradualmente de tierra hacia el mar y supusimos que era posible que el barco denunciante, tal vez con mala situación, habría tocado en marea baja en algún sitio del banco de la costa constituido por fondos duros o piedras.

Terminado el reconocimiento, seguimos a vela hasta acercarnos a la costa de Tierra del Fuego y el 20 entramos a San Sebastián, fondeando cerca de Punta de Arenas; a esta bahía, limitada al sur por las sierras de San Sebastián, relativamente altas y lejos hacia el norte la línea de tierras altas que terminan en Punta Nombre, no se le veía tierras por el oeste, como si la bahía fuera un brazo de mar. Nos recibió con vientos del W., que fue aumentando de fuerza y arbolando mar corto y duro rápidamente, obligándonos a fondear una segunda ancla para aguantar mejor el tiempo; durante la noche el viento continuó aumentando, filamos toda la cadena de las anclas y hubo necesidad de utilizar la máquina a 25 revoluciones para atenuar la tensión de las cadenas. Las anclas aguantaron bien y el buque se mantuvo con servicio de guardia de mar; no hubo medios para desembarcar en la costa que teníamos cerca y donde el mar rompía sobre la ribera de una costa baja cubierta de pedregullos.

Durante la tarde, como se atenuara algo la fuerza del viento, el comandante resolvió dejar el puerto; se pudo levar las anclas con ayuda de las máquinas, y abandonamos el fondeadero con proa a la marejada un poco abierta de su dirección para ir abatiendo hacia babor, hasta haber rebasado Punta de Arenas y, en la boca de la bahía, viramos por completo. Ya fuera de la

bahía empezamos a dar paño para seguir la navegación a vela, maniobras que se realizaron sin inconvenientes aunque embarcando de vez en cuando golpes de mar; más tarde mejoró el tiempo y a la mañana siguiente seguimos la navegación al largo de costa, reconociéndola como hiciéramos en la primera parte de nuestro viaje desde la salida de Golfo Nuevo. El viento rondó al norte más flojo, con algunas lluvias, y al acercarnos al Estrecho de Lemaire tuvimos algunas nieblas. A la altura de Bahía Thetis se abrían con intermitencias los bancos de nieblas y avistamos dos fragatas que, como nosotros, se aproximaban navegando con cuidado hacia el Estrecho; se había alistado la máquina y en una clara pudimos reconocer bien el Cabo San Vicente; hicimos rumbo a máquina para embocar el Estrecho y como el tiempo empezó a aclarar, se pudo reconocer bien la tierra y seguir a Buen Suceso, puerto cuya Prefectura deberíamos inspeccionar de acuerdo con las instrucciones del viaje.

Reaparecen los vientos del Oeste.

En la noche del 25 al 26 volvió a soplar viento del oeste, adquiriendo dureza durante el día y produciendo en el estrecho mucha mar que no se sentía en el fondeadero, abrigado por la costa alta y boscosa. La Prefectura no tenía novedad ni en el personal ni en el material; las embarcaciones menores que utilizaban para expediciones de pesca y recolección de moluscos en caletas vecinas estaban en buen estado, constatándose que el cutter a vela no era muy utilizable en ese paraje de vientos duros y fuertes corrientes. Habían tenido también allí el mismo viento huracanado que nosotros sentimos en San Sebastián; aprovechamos la calma del puerto para hacer provisión de leña y un poco de agua muy buena para beber.

El 28, con tiempo estable, seguimos viaje a máquina para Ushuaia reconociendo la costa, entrando sucesivamente a Bahía Valentín y Bahía Aguirre (el puerto de los Españoles donde ocurrió el drama de Alian Gardiner); más adelante a Slogett, donde había un campamento de buscadores de oro, que allí encontraron con cierta abundancia, y también vestigios de carbón, pero ni una ni otra cosa ofrecían perspectivas mayormente provechosas. En una playa estaba el casco a pique de una goleta de la expedición Boven (patrocinada por el Instituto Geográfico Argentino - 1882); hacia el sur se avistaron las Islas Lennox y Nueva

y hacia el oeste Picton y Navarino; desde Slogett al oeste la costa de la Isla Grande estaba bordeada por serranías boscosas, cuya elevación iba en aumento.

Poco después de mediodía empezaron a caer chubascos con nieve que cerraban parcialmente el horizonte, por lo que el comandante decidió fondear a la entrada de caleta Banner, Islas Picton, para observar la clase de tiempo que podía presentarse más tarde, dado que en esa parte (Bahía Moat) había muchos islotes, arrecifes y bajofondos no visibles, pero que estaban marcados en nuestras últimas cartas marinas de origen francés. Esto no impidió que guardiamarinas y oficiales tripularan un par de botes para recorrer la hermosa caleta inmediata.

Como el tiempo aclarara, se llamaron las embarcaciones y, a las cuatro, seguimos viaje fondeando al anochecer en la Bahía de La Caza, frente a Puerto Haberton, a la vista de la pequeña colonia de un señor llamado Briges, que vino a bordo para invitar al comandante a que entrara a ese puerto, del que le dió amplias explicaciones de seguridad. El comandante, que pensaba haber seguido a Ushuaia al día siguiente, aceptó la invitación y permaneció un día en el fondeadero interior; esta colonia, iniciada pocos años antes, tenía ya cierto desarrollo, rodeando a la habitación del señor Briges y familia muchas casitas habitadas por indios yaganes, que tenían jardines y cultivos, existiendo en caletas y campos vecinos mayores cultivos, lechería y ya, con cierta importancia, la cría de ovejas; rodeaban a Puerto Haberton terrenos ondulados con manchones de bosques que seguían al interior y cuyo aspecto contrastaba con la aridez de los puertos de Santa Cruz y Gallegos.

Los cultivos e industria lechera para uso propio de la colonia y que nos fueran mostrados por el señor Briges, nos recordaban algo similar a los medios de vida observados en la Colonia Galense del Chubut, y hasta obtuvimos que el señor Briges nos vendiera un novillo de raza fina, que él no hubiera podido utilizar, y que a bordo proveyó de carne vacuna para varios días a la tripulación.

A la mañana siguiente dejamos Haberton, continuando viaje para Ushuaia, y entramos al Canal Beagle, formado por dos cadenas de montañas de cimas nevadas que seguían hacia el oeste hasta perderse de vista, fondeando en Ushuaia a las 11 horas.

Ushuaia.

Se notaba ya algún progreso en esta localidad; además de las construcciones oficiales existían comercios que, como puerto libre, tenían mercaderías extranjeras; en todas las casas habían huertas, donde era fácil tener provisiones variadas; funcionaba un aserradero oficial que proveía de madera para casas y algunos muebles. Como un obsequio del gobernador se nos preparó vigas y tablones para las balizas que íbamos a construir en Santa Cruz. Los guardiamarinas hicieron excursiones a los alrededores, se hizo pesca de centollas y mejillones y, aparte de las tareas diarias del buque, los guardiamarinas reconocieron los canales que quedan entre las islas que limitan la bahía del lado sud, que habían sido levantadas por los oficiales de la "Romanche" y pudimos constatar la exactitud de su trabajo.

Cuando dejamos Ushuaia "La Argentina" salió por el Paso Chico, inmediato a la península, que hasta entonces casi ningún buque había utilizado. Algunos indios yaganes y aún onas empezaban a agruparse conviviendo con la población; en la península, donde quedaban todavía dos misioneros, antiguos compañeros de Briges, actuando privadamente, existía una pequeña colonia de yaganes, restos y continuación de la que fundara el antiguo jefe.

Lapataia.

El 5 de diciembre dejamos el puerto, fondeando pocas horas después en Lapataia, que queríamos examinar, por ser el sitio donde debería terminar en el Canal Beagle la línea de nuestro límite con Chile, situación aproximada, porque aún no se había realizado la demarcación. El puerto era cómodo y existía allí un aserradero de un propietario argentino que explotaba en buena forma la industria maderera; en esa zona los bosques que rodeaban la bahía y se internaban sobre el lago interior eran de muy buena clase.

El 7 de diciembre continuamos viaje, cruzamos a la ribera opuesta del canal y por el Paso de Murray, canal angosto y tortuoso y su prolongación hacia el sur rodeando la Isla Navarino, salimos a la Bahía Nassau con tiempo muy bueno y vientos de moderados a frescos del oeste, con lo que pudimos continuar nuestro viaje a vela. En Ushuaia habíamos hecho buena provi-

sión de leña y agua dulce, siguiendo la práctica de todos nuestros viajes de economizar combustible para estar seguros de todo evento.

Navegamos a la vista de la costa de Navarino y hacia el sur, siendo también visibles las islas que se prolongan hasta el Cabo de Hornos; estábamos ya en aguas del Atlántico. Después de Navarino se avistaron las Islas Lenoux y Nueva y recorrimos la costa sud de la isla de los Estados que, según las instrucciones, deberíamos revisar; no había apariencia de que en esa costa y en islotes vecinos hubieran embarcaciones loberas. A la altura de Cabo San Juan se activaron los fuegos de las calderas y navegando a máquina nos aproximamos a Puerto San Juan, en cuya entrada, destacando del verde de los bosques, se veían los edificios de la Prefectura y el faro que se construyera en el año 1883, primeras construcciones que nuestra marina hiciera en esa región austral y que debíamos inspeccionar según las instrucciones.

Al pasar por la estrecha boca del puerto, las dotaciones del faro y Prefectura hicieron saludo en formación y fondeamos en el extremo interior del puerto, estrechado en toda su extensión por altas sierras ásperas cubiertas de bosques, en las que se detenían las nubes y como es habitual allí dejaban caer lluvias casi todos los días; fuera del puerto reinaba generalmente tiempo claro.

Allí no había novedad y todo estaba en buen orden, cuidadosamente tenido; su aprovisionamiento había sido recibido normalmente; asimismo, cumpliendo la misión para que fuera establecido, habían tenido oportunidad de socorrer a náufragos. La visita de "La Argentina", aunque breve, les fue grata a los solitarios habitantes de San Juan del Salvamento; dejamos el puerto al anochecer, navegando a máquina hacia el N.O. para determinar la visibilidad y alcance de la luz del faro, siguiendo después nuestra navegación a máquina a marcha económica durante las horas cortas de la noche; pasamos al sur de las Islas de Año Nuevo y entramos a Puerto Cooke, pequeño también pero más abierto que San Juan y que, además, tiene en su extremo sur la zona angosta de tierra baja que lo separa de Puerto Vancouver, abierto hacia el lado sur de la isla. No había población, pero en tiempo antiguo Piedrabuena había hecho alguna construcción con depósito de víveres para auxilio de los náufragos que en relativa cantidad hubo en la época de los veleros en su viaje por el Cabo de Hornos; en el fondo de Puerto Vancouver encontramos mucha madera y algunos restos de buques náufragos.

Bahía Flinders.

Después de Cooke entramos a este puerto, bahía amplia y abierta en el extremo N.O. de la isla sobre el Estrecho de Lemaire, indicado por las instrucciones para que hiciéramos reconocimiento tal vez con idea de instalar allí otro establecimiento de socorros de náufragos.

Terminado el trabajo, emprendimos viaje al norte, para reconocer la boca de Río Grande y Bahía San Sebastián, pero los vientos permanentes del S.O. no nos permitieron hacerlo a vela, y como el comandante encontró prudente no utilizar las máquinas, continuamos rumbo a Santa Cruz, donde llegamos el 15 de diciembre. Habíamos reconocido los característicos Monte León y Monte Entrance; al aclarar y con viento favorable y marea creciente pudimos seguir a vela hasta la misma entrada, de donde navegando a máquina, poco después de media marea y a mediodía largamos ancla en el fondeadero de Monte Entrance.

En un par de horas se desembarcó el material para las nuevas balizas, quedando una comisión a cargo del teniente de fragata Fernández, alférez Malbrán, varios guardiamarinas, carpinteros, herreros y varios de la tripulación para que realizaran la preparación del material, mientras guardiamarinas y oficiales hacían el levantamiento de la costa hasta las barrancas adyacentes donde estaba la V, siguiendo poco después "La Argentina" hasta Punta Reparó, donde fondeamos. Esa misma tarde se arregló con el Subprefecto otra pequeña expedición que iría por tierra el día siguiente con caballos, un carro y algunos elementos para poder terminar la erección de las balizas.

En los 10 días que permanecemos en Santa Cruz se trabajó intensamente; primero aprovechando el clima seco de ese puerto se largó el paño para secar, empavesando el buque con toldos y cenefas y haciéndose ventilación general. Durante dos días se trajo agua dulce desde Pescadores. En mi cargo de cronómetros se hicieron con los guardiamarinas dos series de observaciones de hora; en la parte de hidrografía se terminó de sondear el fondeadero de Punta Reparó y el canal hasta Punta Ojos, y en el de Monte Entrada el levantamiento de su costa, los sondeos del fondeadero, la verificación de la posición del paso del Canal del Norte en una baja marea de zizigias que tuvo lugar en esos días, desde una estación de teodolito en el vértice de la V, y determinada la posición de su dirección media se marcaron los puntos para erigir la baliza alta de la V y la baja de la costa,

las que se erigieron afirmándolas bien y dejándolas pintadas adecuadamente. Cuando se determinaba el punto para la baliza baja se encontró en las inmediaciones los restos de la que erigieron los oficiales de la "Volage" en el año 1883.

El 23 "La Argentina" dejó el fondeadero de reparo, fondeando de nuevo en el de la Entrada, en el que los oficiales y guardiamarinas que no habían tenido oportunidad de trabajar allí pudieron conocer todos los detalles de la obra realizada; pasamos Navidad en ese fondeadero, festejándose esa fecha en todos los ambientes del buque y la tripulación dió una obra teatral y tocó música criolla, despidiéndonos así del puerto. El 25 zarpamos, saliendo por el canal que habíamos recién balizado, verificando que respondía bien a los requisitos de la navegación general; las balizas pudieron verse hasta 12 millas de distancia.

Regreso hacia el norte.

En la navegación al norte tuvimos tiempo bueno y vientos favorables, aunque a veces algo flojos; pasamos a la vista de la Isla Pingüin, avistamos Punta Delgada y recalamos a la costa de Río Negro, señalando al faro y semáforos, por banderas, que dieran aviso a Buenos Aires de nuestro pasaje. El día 5 de enero fondeamos a la entrada del Canal Constitución, en el Puerto de San Blas; el comandante quería ver el estado de su obra de levantamiento del año 1882. La primera impresión que tuvimos fue mala; no existía ninguna de las boyas que él colocara, pero en pocas horas de trabajo se colocaron boyarines provisorios y se sondó de nuevo los parajes donde podía haber peligro, encontrando que se mantenía aproximadamente bien el estado de ese canal; esa misma tarde entramos y fondeamos frente a la Prefectura, a 500 metros de la playa. El Subprefecto, que vino a bordo, informó al comandante que las boyas fueron arrancadas en un temporal del S.E., y que desde hacía ya mucho tiempo las tenían a su cuidado a la espera que de Buenos Aires mandaran elementos y personal para restablecerlas en su sitio.

Nos faltaban ya pocos días para poder entrar a Bahía Blanca cumpliendo las instrucciones; como los víveres estaban acabándose, el comandante envió al contador hasta Patagones a adquirir algunos; en la localidad había estancias, algunos pobladores y pequeños comercios; conseguimos víveres frescos, como pan, hortalizas y carne vacuna, que era una novedad después

de varias semanas de carne ovina y algunos días de ración de mar, es decir, carne salada y galleta marinera. Obsequiados por los pobladores, festejamos el día de Reyes con almuerzos criollos en tierra, carreras de caballos y corrida de sortija.

Mientras llegaban los víveres se revisó el estado de los canales y se erigió una baliza en el extremo Este de la Isla Raza, a la entrada del Canal del Norte, que se extendía en línea recta al oeste hasta el puerto interior, complemento útil del balizamiento con boyas del puerto y por el momento éste era el único medio utilizable como referencia; el 14 dejamos San Blas haciendo la salida por ese canal.

El cariz del tiempo no era bueno; había vientos variables y algunas tormentas, circunstancia no propicia para recalar a la entrada del Rincón que despide bancos hasta bastante afuera aún sin balizamiento, sin que fuera posible avistar la costa; en previsión de ese mal tiempo navegamos a vela hacia afuera alejándonos de los bancos. Tuvimos tormentas del Oeste y después un pequeño temporal del S.E., que aguantamos a la capa, abatiéndonos hasta 100 millas al N.E. de San Blas; mejorado el tiempo, continuamos a vela hacia el Rincón; el 19 se alistó la máquina al avistarse la costa norte y reconocer la baliza de Monte Hermoso; aún no había pontón faro, pero con la guía de Monte Hermoso nos aproximamos al Canal de Entrada, que tomamos en la boya N° 2 (la primera había desaparecido), siguiendo la navegación sin novedad, verificando que las boyas estaban en buena posición; a la altura de la cuarta se puso el sol, pero con la claridad del crepúsculo seguimos navegando y fondeamos en Puerto Belgrano el 21, a las 9 horas de la noche. El 22, en la marea de la mañana, seguimos la navegación hasta Ingeniero White, donde fondeamos a dos anclas a poca distancia del muelle, seis meses y cuatro días de la salida de Buenos Aires.

Hasta fines de febrero permanecimos allí redactando los informes sobre el viaje que debían elevarse al Ministerio, y los de la instrucción dada a los guardiamarinas, dibujos de los levantamientos hechos y plano de la derrota del buque. En la ría de Puerto Belgrano, antes de zarpar para Buenos Aires, se hizo ejercicio de tiro al blanco por segunda vez; por otra parte en el buque se hizo recorrido y limpieza general y algunas pinturas, para presentarlo en buenas condiciones en Buenos Aires.

De los 189 días que duró el viaje de instrucción, 106 fueron de navegación en el mar, en su mayoría a vela, y 83 en puerto, en ejercicios, trabajos hidrográficos y balizamiento; visitamos

32 puertos, algunos sin las cartas marinas de la localidad y en su mayoría lugares no visitados antes por buques de nuestra escuadra.

Había ya gobernación en Chubut, Santa Cruz y Ushuaia, Subprefecturas en Madryn, Deseado, Santa Cruz, Gallegos, Ushuaia, Buen Suceso y San Juan del Salvamento en la Isla de los Estados, estas dos con elementos para auxilio de naufragos; en los demás fondeaderos no había todavía ninguna población; el establecimiento de colonos o pobladores dedicados a la cría de ovejas por iniciativa propia iniciada pocos años antes, se había desarrollado bastante en la parte sud de nuestro territorio, desde Gallegos hacia el norte, llegando ya hasta Río Deseado y extendiéndose hacia el interior. Aún no había telégrafo más allá del Río Negro, ni tampoco líneas regulares de navegación oficiales o privadas. El transporte "Villarino" efectuaba algunos viajes al sud, pero sin itinerario fijo, y los transportes de elementos para los pobladores se hacían por buques ocasionales de empresas privadas o por goletas desde el Río de la Plata, Islas Malvinas y Punta Arenas. La Gobernación de Tierra del Fuego tenía a su servicio en Ushuaia un pequeño transporte adquirido por el gobierno. En el año 1887 naufragó en Río Deseado otro buque adquirido por el gobierno, del porte del "Villarino", en su primer viaje en el servicio del sur.

El informe general que elevara el comandante constituía una reseña detallada del viaje y trabajos realizados; además, observaciones del comandante sobre el mérito de la obra realizada en ese viaje, ponderando la consagración de los oficiales, que además de sus servicios en el buque dedicaban casi todo su tiempo libre a la enseñanza teórica y práctica de los guardiamarinas. Cábeme hacer notar que entre estos oficiales estábamos tres de la VIIIª promoción y uno de la VIIª que hicieramos en este buque el primer viaje de instrucción a Europa en el año 1884, y dos alféreces de la XIª y XIIª promoción. El comandante expresaba su satisfacción por la colaboración de la oficialidad en la obra de instrucción dada a los guardiamarinas, formándoles un alto espíritu del deber a cumplir a bordo con la misión de llevar nuestra marina a un estado superior de capacidad profesional.

La documentación que elevara el comandante impresionó a las autoridades de marina y al Superior Gobierno, que dispuso su publicación en la Memoria del Ministerio y además en un folleto aparte, para conocimiento de toda la marina y del país.

Este viaje fue el último que realizó la corbeta; durante el año 1891 estuvo incorporada a la división de instrucción que operó en aguas del Río de la Plata y en ella y en esos buques se embarcaron los guardiamarinas de la promoción XIV^a y XV^a. De los ejercicios que esta división efectuara quedó evidenciada la necesidad de contar con cruceros modernos, adquiriéndose inmediatamente el "25 de Mayo", que llegó a fin de año, y al año siguiente el "9 de Julio".

La correspondencia que nos llegara a bordo en Bahía Blanca nos informó sobre los cambios fundamentales ocurridos en el país durante los seis meses que durara nuestro viaje, que demostraban un cambio completo y una mejora en el gobierno, especialmente en las cuestiones económicas, en las que se dictaron medidas trascendentales que habían llevado la tranquilidad a todo el país.

En marina se había creado el Estado Mayor General, que absorbió el manejo de todo lo referente a la escuadra; venía a ser en sus actividades realmente un comienzo de Ministerio de Marina y se produjo gran actividad en el servicio con la reunión de todos los buques en la división de instrucción al mando del contraalmirante Daniel de Solier, anticipándose así a la información del Ministro de Guerra y Marina en su Memoria al Congreso del año siguiente, cuando expresara que, con la calidad de jefes y oficiales que había tenido la corbeta "La Argentina", la marina podía manejarse por sí misma "porque su personal conocía profunda y concienzudamente sus necesidades".

Libro de distribución gratuita

En la oficina del BOLETIN 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

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 DIAS 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 Intervención de la Marina Española en la Reconquista de la Ciudad de Buenos Aires en el Año 1806

Por el Capitán de Fragata Cont. Rodolfo A. Muzzio

Al cumplirse el 12 de agosto un nuevo aniversario de la Reconquista de la ciudad de Buenos Aires realizada en el año 1806, creo conveniente hacer conocer la intervención que en ella tuvo la marina de guerra, en ese entonces la Real Armada Española, con la cooperación de la marina mercante.

Recordar los acontecimientos históricos de nuestra patria, es revivir el pasado y trasladarnos a aquella época llena de inquietudes y gloriosas hazañas. Rendimos así, con el correr del tiempo, un cálido homenaje a sus participantes, y dando a conocer sus ocurrencias, valoramos su obra viviendo en la grandeza que nos forjaron.

Nuestra historia, pletórica de acciones, tiene motivos suficientes para recordarla con unción.

Analizando la documentación referente a la Reconquista de la ciudad de Buenos Aires en poder de los ingleses en agosto de 1806, vemos que la marina de guerra española, secundada por la marina mercante, tiene una intervención muy principal y efectiva.

Más aún, puedo decir sin ambages que la organización y dirección, parte fundamental de la reconquista de la ciudad de Buenos Aires, fue pura obra de los oficiales de la marina.

Su principal ejecutor, el capitán de navío Santiago Liniers, jefe máximo de esa hazaña, era un distinguido marino de la Real Armada Española, que había conquistado sus grados en brillante y ejecutiva carrera. Su segundo en esta empresa era también marino, el capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha, con una hoja de servicios no menos brillante que el anterior.

Calculo que intervinieron 25 oficiales de la marina de guerra y 10 de la mercante, entre capitanes y patrones; el personal subalterno era de 323 hombres entre marineros, de la marina mercante y marinería de desembarco, llamados en los documentos soldados de marina.

Para compenetrarnos de su actuación analizaremos, resumiendo, los documentos al respecto.

Al tener noticias de la posible invasión de nuestro territorio por tropas inglesas, los oficiales de la Real Marina desplegaron gran actividad, colaborando con datos concisos sobre su poderío y trazando planes para detenerlos en su avance.

El primero de los proyectos presentados fue el del capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha, como comandante del puerto de Ensenada de Barragán, que con fecha 5 de diciembre de 1805 dirigió al virrey Sobremonte, proponiendo medidas oportunas y el plan que consideraba debía adoptarse en caso de invasión.

Como prevención manifestaba haber dispuesto estricta vigilancia en toda la zona de su mando, quedando encargada de ella el sargento Juan Gerónimo, el cual debía dar parte si veía buques que no fueran del tráfico del río. De haber novedad, debía dejar dos hombres para el servicio de los avisos, y luego reunir todas las tropas de Atalaya y Blandra, “para disponer como convenga”.

Proponía luego que, al avistarse los enemigos, las dos lanchas cañoneras de su zona, debían salir para reunirse con las que estaban fondeadas en las balizas del puerto de Buenos Aires, para oponer así un poderoso frente a las lanchas de desembarco enemigas, las que no podrían ser protegidas por las baterías de sus propios buques.

En el caso que los enemigos llegaran a la vista de Monte Santiago, ya se debería creer en su intento de atacar a la Capital y desembarcar en sus inmediaciones, pues no consideraba pudieran hacerlo en el puerto de Barragán, por el mal estado de los caminos. Sin embargo, consideraba que sería posible se efectuara alguna tentativa sobre éste, ya fuera para distraer la atención, como para tener abrigados los buques que por su calado llevasen para su objetivo.

Era pues imprescindible, en este caso, prever que el enemigo se apropiaría de las tres fragatas fondeadas en ese puerto, pues a pesar de que una de ellas —la “Neptuno”— tenía 14 cañones, carecía de personal para su atención.

La operación de hundir las fragatas en el canal era una medida oportuna, pero demandaría mucho tiempo, y favorecería al enemigo para tomarlas, por lo cual se imponía una medida drástica: quemarlas.

Luego hacía una crítica al Fuerte de Barragán, pues consideraba que sus cañones sólo tenían efecto sobre el canal sur, y que no podían hacer fuego alguno para ofender al enemigo que hubiera desembarcado, como igualmente que dicho fuerte tenía por única defensa una simple estacada.

Por estos motivos, manifestaba que con ciento veinte hombres que él podía reunir no debía encerrarse en dicha batería, sino arrojar a caballo en demanda de los enemigos, si no fuesen éstos en tal número que hiciesen peligrar el ataque.

Manifestaba que, para impedir que éstos despachasen comisiones para apoderarse de caballos y ganado existentes en la zona, procuraría, al primer aviso de enemigos, hacer retirar la caballada que él no necesitase, y si no tenía tiempo para hacer lo mismo con el ganado vacuno, hacerlo degollar o desgarrar (1).

Lo manifestado por el capitán de fragata Gutiérrez de la Concha era prudente y acertado, a pesar, como él manifestaba, “de abocarse a un problema ajeno a su profesión”.

Ahora haré conocer otro informe.

A fines del mes de junio, el capitán Gutiérrez de la Concha recibió órdenes de trasladarse a Montevideo, para secundar en la defensa de aquella plaza.

Lo relevó en su cargo el capitán de navío Santiago de Liniers, que de inmediato tomó posesión de él.

Hecho cargo de su puesto, se producen novedades, ya que se denuncia la presencia de una escuadra, que en vuelta a tierra y compuesta de cinco embarcaciones de tres palos, tres bergantines y una zumaca, de apariencia portuguesa, y con ocho lanchas en el agua, aparentaba efectuar un desembarco; por lo que se tiraron los tiros de alarma y se tocó generala.

Dice el capitán Liniers: “Tuve la mayor satisfacción al ver “ a toda la tropa a caballo, la artillería con su dotación, y al “ frente su jefe D. Manuel Salas con el mayor denuedo”.

Luego de pasar revista, se trasladó a bordo de las lanchas cañoneras, las que encontró al ancla, su cañón sacado y en batería, listas a entrar en acción; trasladado a la fragata “Neptuno”, para quien llevaba un barril de pólvora y cincuenta cartuchos tomados de la batería, encontró a su capitán Francisco de Costa con no menos actividad, y una vez efectuada la entrega que traía, dejó, el buque con la poca gente que tenía.

(1) Archivo General de la Nación - Colonia - Sala IX, 1-5-5.

En esa oportunidad vió darse vuelta a la escuadra enemiga, que con lanchones a la vela se fue alejando del puerto.

A las tres de la tarde zarpó Liniers con las dos cañoneras para ejercitarlas e inspirar confianza a las guarniciones de tierra, habiendo efectuado en esa ocasión un ejercicio de fuego a razón de cuatro tiros por lancha.

Al hacer consideraciones sobre la escuadra enemiga, Liniers hace las siguientes manifestaciones: “Me confirmo más y más “ que estos buques son corsarios despreciables, sin orden ni subordinación, pues los de guerra de toda nación tienen más resolución en atacar; su determinación de esta mañana fue positiva, pero desmayada en la ejecución; dudo que se le pueda proporcionar otra ocasión más oportuna de viento flojo y agua alta, para que con los lanchones pueda franquear el placer del “ Canal”.

No es de extrañar esta conjetura por la continuidad con que ellos se presentaban en el Río de la Plata, pero llama la atención que estando enterado de un posible ataque inglés, no hubiera considerado por el número de buques de guerra y transportes, que fueran ellos efectivamente.

Da término a su parte, pidiendo cien hombres y veinte marineros, y afirmando sus confianza en esta fuerza (2).

Ahora trataré la documentación que se refiere a la preparación y organización de la reconquista de Buenos Aires.

Ya dije anteriormente, que el capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha se había trasladado a Montevideo para operar en su defensa. Después de su llegada a la Colonia se trasladó a Montevideo, donde se puso a las órdenes del comandante de la Plaza, brigadier Ruiz Huidobro.

A los pocos días de su llegada se tuvo conocimiento de la toma de Buenos Aires, por las tropas inglesas.

Fue entonces que el gobernador de Montevideo recibió varios proyectos de defensa y ataque, destacándose entre ellos el pasado el 11 de junio por los oficiales de la Real Armada Española con mando de embarcaciones de guerra en el apostadero de Montevideo.

En dicho proyecto se consideraba que el pueblo de Buenos Aires habría sido sorprendido por la inacción y falta de disposiciones militares, debiendo considerárselo como oprimido por la dominación de un vencedor que lo cargaría con contribuciones.

(2) Archivo General de la Nación - Colonia - Sala IX - 1-5-5.

Que el pueblo habría de cooperar con los compatriotas que fueran a auxiliarlo, atacando por distintos puntos o reunidos al cuerpo principal, al iniciarse las operaciones de la Reconquista.

Más adelante, dice el proyecto: “El modo que nos ha parecido más conveniente, atendida la situación local y la presente estación de invierno, es que alistadas todas las tropas veteranas y el número de hombres armados voluntarios que se juzgue necesario con arreglo a las fuerzas del enemigo, de que se tiene bastantes noticias, marche a la Colonia a las órdenes de un Oficial de crédito, agilidad, robustez y disposición militar para esa empresa. También deben ir, con tiempo favorable, para no malograr la expedición, las tres goletas cañoneras que se hallan armadas, dos más que podrán alistarse en corto tiempo y doce lanchas de fuerza, cañoneras y obuseras, con el número de embarcaciones correspondientes al transporte de la tropa que deba ir, así como de botes o lanchas pequeñas propicias para el pronto desembarco”.

“Recibidas a su bordo las tropas de la expedición y pertrechos de guerra necesarios, y saliendo al anochecer de la Colonia, con viento del noroeste, la navegación se haría por el canal del Norte, lo más próximo a la costa que fuera posible, y se desembarcaría en la playa de la Recoleta, sobre San Isidro o Río de las Conchas, según lo exijan las circunstancias, por ser paraje favorable para ello”.

“En este lugar se puede hacer el desembarco sin riesgo de que lo impidan, tanto por la distancia en que están de las posiciones que ocupa el enemigo, cuanto por el sostén de la línea de cañoneras, que en caso necesario batirá la playa”.

Continuaba el proyecto diciendo que, luego de asegurados los buques de guerra de las posiciones de nuestras tropas, entrarían en operación batiendo las embarcaciones británicas fondeadas en baliza o canal de San Isidro, tomando luego posición ventajosa para batir la Fortaleza y consiguiendo de esta manera, por medio de un fuego sostenido, distraer la atención del enemigo, en tanto que en punto conveniente se desembarcarían 400 hombres de tropas escogidas y bien armadas, entre ellos 140 soldados de marina.

A su término decía: “... esta es nuestra opinión, que sólo podrá tener alguna variación en la ejecución, y según lo aconseje el desenvolvimiento de los sucesos que ocurran, no fáciles de prever por completo”.

Lo firmaban: Juan Gutiérrez de la Concha, Baltazar Unquera, José Obregón, Antonio Leal Ibarra, José Corbera, Juan Angel Michelena, José de Córdoba, Cándido Lasala, José Quiroga y Francisco Oareja (3).

Igualmente, desde Montevideo había salido el alférez de fragata José de la Pena a recorrer el Río de la Plata, a confirmar la presencia de enemigos. Después de una larga navegación, en cuyo trascurso fue perseguido dos veces por buques enemigos, justificó su presencia ante el gobernador de la Plaza (4).

Todos estos antecedentes hacen notar la inquietud de los oficiales de marina, en su intento de alcanzar soluciones favorables al socorro de esa provincia; situación que no podían dejar descuidada cuando se trataba de un ataque, desconocido en su forma, ya que se sospechaba quién podía ser el ejecutante, se desconocía su poder y sitio donde se efectuaría.

El proyecto presentado por los comandantes de barcos, con un criterio estratégico, con el conocimiento de la zona donde debía actuar y con un proceso de su desarrollo, que luego se cumplió casi exactamente, fue aceptado por el Consejo de Guerra (5).

Ya el gobernador Ruiz Huidobro había tomado disposiciones activas para atacar al enemigo, por lo que procedió de inmediato al armamento de 5 sumacas y 17 cañoneras, cuyo mando le fue conferido al capitán Gutiérrez de la Concha, preparándose al mismo tiempo las tropas de la expedición en número de 1.500 hombres, bajo la dirección del mismo brigadier Pascual Ruiz Huidobro, a pesar de su quebrantada salud y repetidos achaques.

Ya estaba lista la expedición, cuando recibió el gobernador una información de que Montevideo sería bombardeada y amenazada por un desembarco de tropas, lo que obligó a cambiar los planes de la expedición, a fin de combinar las nuevas necesidades.

Oído el dictamen del capitán de navío Liniers, y considerando el plan de los comandantes de los buques de la marina, la Junta de Guerra aprobó que Santiago de Liniers se hiciera cargo del mando de las tropas expedicionarias, y que de la fuerza de mar quedasen 6 cañoneras para la defensa de aquel puerto,

(3) Coronado, Juan - Colección de documentos - "Invasiones Inglesas al Río de la Plata".

(4) Archivo General de la Nación - Sala IX - 1-5-5.

(5) Coronado, Op. cit., pág. 123.

uniéndose al convoy expedicionario al mando del capitán Gutiérrez de la Concha, una obusera y 5 cañoneras por cuenta de varios particulares.

Enterados que estamos de lo resuelto, podemos ir considerando el importante rol que debieron desempeñar en esa jornada de preparativos los dos jefes de marina, que tenían bajo su responsabilidad la organización de la expedición en momentos tan críticos como eran aquellos, en que la premura era el factor principal.

Conoceremos ahora la documentación referente a la intervención que tuvieron los capitanes mercantes, armadores y dueños de embarcaciones, como así el personal de marinería, en esos momentos en que la población de Montevideo no escatimó esfuerzo, superando a lo esperado.

Con la misma espontaneidad de los ciudadanos para enrolarse en tierra, se presentaron al servicio los propietarios de buques y hombres de mar.

Tenemos a Mateo Magariño, que ofreció todos sus buques, entre los cuales había algunos de alto bordo, y puso a disposición del Gobierno sus depósitos de artículos navales.

Don Francisco de Castro y Juan Usat, ofrecieron mantener por su cuenta una balandra de su propiedad, con dos obuses, una lancha cañonera artillada con una pieza de a 18 y una ballenera destinada al transporte de tropas.

Antonio Arraga, concurrió con una lancha mandada y tripulada por él y artillada con un cañón de a 18; Pedro Beró y Francisco Errasqui, facilitaron una lancha armada y tripulada a su costa. José Batle y Carreo, facilitaron una lancha de su propiedad mantenida igualmente a su costa.

Bartolomé de la Vega presentó doce marineros, mantenidos de su peculio. Diversos capitanes mercantes, entre ellos Prudencio y Manuel Rodríguez, ofrecieron sus personas y sus marineros para la expedición (°).

Mucho más ofertas hubo al respecto, por lo que no solamente aumentó el número de embarcaciones de guerra y transporte, sino que se completó el personal de marinería, levantándolo en un centenar de hombres.

Vemos así que el entusiasmo patriótico de los marinos mercantes no se desmerecía ante la actividad de los de guerra, pues

(6) Beverina, Juan - "Las Invasiones Inglesas al Río de la Plata".

la afinidad existente entre los hombres del mar se rige por una sola norma, un principio de humanidad, de libertad y de sacrificio en el bien común.

Dando ya por preparada la expedición, entraremos en la faz de su salida con destino a la otra orilla del Plata.

Se resolvió que los buques salieran de Montevideo el día 27 de julio, pero la presencia de un navío inglés impidió hacerlo hasta la noche, en que, burlando la vigilancia de 17 buques ingleses que bloqueaban a Montevideo, y a favor de la oscuridad, llegaron a la Colonia a la mañana siguiente.

Hubo la pérdida de dos lanchas de particulares, pues siendo el viento muy fuerte las desarmó, debiendo varar en la playa cercana para salvar las tripulaciones.

Los buques ingleses hicieron un severo contralor de la escuadrilla fondeada en la Colonia. El 29 de julio un bergantín inglés se acercó al fondeadero y el capitán Gutiérrez de la Concha concibió batirlo y abordarlo, para lo cual salió con las cañoneras y otros buques menores, pero favorecido por el viento el enemigo se alejó. Fondeando luego, fue atacado por las lanchas particulares y las del mando del teniente de fragata Jacinto Romarate, que pudiendo ponerse a tiro de cañón causó averías de importancia en su popa. Como nuevamente refrescara y no pudiendo abordar la nave, Gutiérrez de la Concha, que no quería alejarse de su principal comisión, regresó a la Colonia al anochecer.

El equipaje y los pertrechos de guerra de los expedicionarios ya habían sido embarcados y se esperaba solamente el arribo de las tropas y el viento favorable para emprender la campaña.

El mal tiempo había retardado la llegada de las tropas a la Colonia, lo que se produjo recién el 3 de agosto.

En esos días habían aparecido frente a la Colonia fragatas enemigas, que de mantenerse en esa posición interrumpirían la salida de los buques expedicionarios.

Gutiérrez de la Concha acordó con Liniers que, si al día siguiente seguía la corbeta a la vista, él atacaría con las cañoneras, mientras Liniers embarcaba las tropas y zarpaba en demanda de la costa vecina.

Al amanecer del día siguiente la corbeta apareció como a legua y media del puerto. Aunque el día era calmo, Gutiérrez de la Concha decidió hacer lo resuelto, pero al levantarse nuevamente viento fresco, se vió obligado a repararse en la isla San Gabriel, de donde se trasladó a la Colonia.

En ese día determinaron que la salida fuera por la tarde, a pesar de ser poco seguros los vientos del segundo cuadrante.

Dieron a la vela con las zumacas y el convoy con todas las tropas en dirección a la isla de San Gabriel, tanto como para esconderse del enemigo como repararse de los vientos y dar instrucciones a la escuadrilla dejada en la mañana.

Entrada la noche, se puso a la vela toda la expedición con buen tiempo y viento del E., que llamado al S.E. sobrevino un fuerte temporal, por lo que la navegación se efectuó sin verse los unos a los otros, por haberse prohibido el uso de las señales en razón de las circunstancias.

A la una de la mañana del día 5 de agosto, la goleta que conducía a Liniers y Gutiérrez de la Concha dió fondo en la costa de las Recoletas, teniendo sólo en conserva un barco y dos lanchas cañoneras...

Al producirse en esa mañana un claro, se descubrió una fragata inglesa que venía a su encuentro y otro buque menor que estaba fondeado, por lo que se ordenó levar, acercándose a Olivos, señalado como punto de desembarco, donde se tuvo la satisfacción de ver a casi todo el convoy reunido.

Desembarcar en ese sitio significaba entrar en acción con dicha corbeta, y la urgencia de efectuar el desembarco de las tropas y la artillería, antes que el enemigo tomase disposiciones, era de mayor importancia.

Por estas razones se dirigió al puerto de Las Conchas, donde fondeado felizmente el convoy se hizo con la mayor brevedad el desembarco de la artillería, que consistía en 20 obuses y 3 cañones y el de la tropa, de 840 hombres (7).

Es de imaginar la inquietud pasada por los navegantes esa noche de navegación, con tiempo cerrado y fuerte viento del sudeste, el más molesto del Río de la Plata para navegar en barco de poco tonelaje. Pero el conocimiento que los avezados oficiales de marina, los capitanes y patrones mercantes tenían de las características del río, dieron fin y término feliz al transporte de todos los hombres, que no eran pocos, a más de los pertrechos de guerra.

El que conoce el Río de la Plata cuando está picado, puede juzgar bien la hazaña venturosa de los conductores de las embarcaciones, de quienes dependía el éxito de la operación, la vida de sus tripulantes y la integridad de los elementos bélicos que transportaban.

(7) En base a los documentos dados por Juan Coronado.

No cabe lugar a dudas sobre la pericia y el valor con que se efectuó esta navegación, realizada en circunstancias tan desfavorables no sólo de los peligros de un tiempo inclemente, sino también de un enemigo dispuesto a no dejar llevar a cabo sus proyectos.

Una de las partes principales de la reconquista había sido salvada con habilidad y sangre fría, y olvidadas ya todas las inquietudes originadas por la navegación, entrará en el punto final de esta aventura, la que narraré siguiendo el parte del capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha, que, como marino y segundo jefe de la expedición, da claramente la actuación de ella en esta jornada heroica.

En el momento de saltar a tierra, Liniers tuvo aviso de que había salido de la ciudad una columna inglesa de 500 hombres con tren volante, por lo cual previno al capitán Gutiérrez de la Concha para que desembarcara de los buques de guerra la gente que fuera posible.

Cumplida la orden y desembarcada la tropa, esa misma noche se encontraban reunidos el capitán de fragata Gutiérrez de la Concha, con su ayudante, teniente de fragata José de Córdoba, el alférez de fragata Federico Lacore, que se agregó a la artillería, y el oficial 1º del Ministerio de Marina, Manuel Excurra.

La fuerza de la marinería de los buques de guerra estaba al mando del teniente de navío Juan Angel Michelena y el alférez de fragata Cándido Lasala, que tenían como segundos a los alféreces de navío Manuel Iglesias y Benito Correa, estando mandado el batallón de los marineros mercantes por los capitanes mercantes Antonio Arraga y Mordeille.

Esta fuerza, que ascendía a 320 hombres, con una compañía de dragones montados, formaba el cuerpo de reserva, cuyo comandante fue Gutiérrez de la Concha.

El ejército se mantuvo toda la noche sobre las armas, esperando a los enemigos, que se aseguraba atacarían al amanecer.

Al día siguiente, sin novedad, se puso en marcha hacia el pueblo de San Isidro, que distaba cuatro leguas, llegando a las 11 horas del día 6. En ese momento Gutiérrez de la Concha fue dado a conocer como segundo comandante de las fuerzas.

El 7, por la mañana, se incorporó al ejército el alférez de navío Joaquín Toledo, que fue agregado al tren volante, en reemplazo de un oficial que había enfermado durante la marcha.

Todo aquel día se empleó en limpiar las armas, y fue preciso detenerse todo el día 8 por el mal estado de los caminos y la falta de caballos para tirar el tren volante; la mayor parte de ellos habían muerto las noches anteriores.

El ejército emprendía la marcha el día 9 para la Chacra de los Colegiales, habiendo tenido antes que proveerse de caballos y mulas para el tren volante, acampando a distancia de legua y media de la ciudad, manteniendo toda la noche vigilancia, requerida por la cercanía del enemigo, que desde las torres veía su campo y percibía sus más mínimos movimientos.

Al día siguiente, 10 de agosto, salieron las tropas muy temprano, con algunas detenciones causadas por los avisos de los movimientos del enemigo, hasta que llegaron a los arrabales de la ciudad.

En ese mismo día, Santiago de Liniers envió de parlamentario al teniente de infantería Hilarión Quintana, para intimar al general inglés que se rindiese a discreción: pero contestando éste “que se defendería lo que dictase la prudencia”, Liniers a las cuatro de la tarde determinó dejar aquella posición, que estaba rodeada de casas y pequeñas alturas desventajosas, y ocupar la Plaza del Retiro, distante del Fuerte 1.800 varas, el que tenía la ventaja de tener dos claros sobre una barranca, fáciles por consiguiente de defender.

Al acercarse a la Plaza del Retiro, en marcha que había sido muy penosa por el transporte de la artillería y municiones, por el mal estado de las calles, algunos Migueletes atacaron con brío a la guardia inglesa que custodiaba aquel sitio y edificio del Parque de Artillería.

Santiago de Liniers mandó a la compañía de granaderos de infantería del Fijo, y los dos cañones que aquella tarde había dispuesto fuesen a la vanguardia, para que los sostuviesen.

Todas las tropas marcharon con la mayor brevedad, y Gutiérrez de la Concha asegura que el cuerpo de reserva a su mando, compuesto de soldados y marineros de los buques de guerra y particulares, nunca manifestaron tanta alegría como en aquel instante en que creyeron poder atacar al enemigo.

No bien entraron en la Plaza del Retiro algunas tropas y 4 piezas del tren volante, se dispuso que con dos cañones y las tropas al mando del alférez de navío Joaquín Toledo, se trasladasen hacia una calle por donde venían varias partidas enemigas con artillería, a las que obligó a retirarse.

Con dos obuses al mando del capitán del real cuerpo de artillería, Francisco Agustini, y el alférez de fragata Francisco Lacore, fueron dirigidas las tropas a otra calle paralela inmediata, por la que avanzaba el general Beresford con 300 hombres, precedido de dos cañones; el fuego acertado de los obuses obligó al enemigo a retirarse algo más que precipitadamente, abandonando un cañón.

Entre los Migueletes y algunas tropas de marinería, atacaron con ímpetu todas las partidas enemigas que estaban sobre las barrancas y en el bajo.

El resultado de esta operación fue que perdiesen los enemigos 60 hombres, entre muertos, heridos y prisioneros, y, lo que es más, perdieron la confianza de sus anteriores ventajas.

Por nuestra parte no hubo pérdida alguna, y sólo el alférez de navío Toledo recibió una herida causada por el rechazo de las piedras de uno de los obuses, la que resultó no ser de mayor consideración, pues se encontró presente el día 12, en que se dió la acción.

El 11 por la mañana llegaron al campo los dos cañones de a 18 de la goleta de guerra "Dolores", que habían mandado desembarcar en San Isidro por falta de artillería de batir, quedando desde luego montada sobre las cureñas que encontraron en el Parque, últimamente tomado.

En San Isidro se había prevenido al teniente de navío Juan de Vargas, que había quedado como jefe accidental de la fuerza de mar, que se apostase en la boca del río de las Conchas con todos sus buques de guerra, reforzando sus escasas tripulaciones con gente de la marina mercante, para oponerse a los enemigos en caso de atacarlos.

Se sabía que el comodoro Home Pophan, que a la sazón se hallaba en esa Plaza, había reforzado las dotaciones de sus buques para atacar, pero debió desistir de su intento, porque un fuerte temporal del sudoeste le había hundido dos lanchas y mandado sobre las playas otras dos.

También con el fin de dividir la atención del enemigo, le habían previsto al teniente de navío Juan Vargas saliese con las lanchas cañoneras que pudiera tripular, para aparentar un ataque a los buques enemigos. Por esta razón, quizá, avanzaron dos zumacas inglesas de diez cañones que fondearon por la tarde a tiro de cañón del campamento de Liniers, y le obligaron a poner una batería provisoria.

Luego que estuvo listo el primer cañón de a 18, se mandó colocarlo en una barranca en la parte del río, y al segundo caño-nazo que se dirigió a una lancha salvada del temporal se logró acertarle, haciendo que cambiase de posición sin contestar el fuego.

Alejada la lancha, los fuegos se dirigieron entonces a una fragata que estaba bastante próxima, la que contestó, pero sin hacer más daño que herir a un oficial y un soldado, por lo que se mandó retirar el ejército fuera de tiro y continuando el cañón su fuego, rindió al palo mesana, el cangrejo, el que hizo arriar el pabellón al cortarse la driza. Una zumaca, de la que se había apropiado el enemigo, también hizo fuego sobre el campamento, pero sin causar más daño que en algunos edificios. Este combate duró desde las 11 hasta la 1.30 de la tarde.

Tenemos aquí la utilización de una pieza de fuego de un barco de guerra, que con personal de la marina hace sentir al enemigo su discreción en la puntería y su deseo de desplazarlo.

Liniers manifestó a Gutiérrez de la Concha su idea de atacar al enemigo con todas las tropas, divididas en tres columnas, mandada la de la izquierda por el mismo Liniers, la del centro por Gutiérrez de la Concha y la de la derecha por el coronel Agustín Pinedo.

Se debía preceder con la artillería y apoderarse de la que tenían los enemigos en todas las bocacalles de la Plaza Mayor, y reunidos en ella, batir al fuerte desde allí con la artillería enemiga y la propia.

Eran las 9 de la mañana cuando estaban tratando estos puntos con la intervención del teniente de fragata Córdoba, a quien se acababa de dar órdenes para llamar al coronel Pinedo para oír su parecer, al igual que a otros jefes, cuando avisaron que una partida de Migueletes y Marineros que habían avanzado al interior del pueblo pedía refuerzos de munición y gente para completar el avance y tomar cañones al enemigo.

Creyó conveniente Liniers aprovechar la oportunidad presentada y de inmediato salió con parte del ejército y la artillería volante, dejando en aquel punto al capitán Gutiérrez de la Concha con el resto y los cañones de batir.

Muy pronto recibió éste orden de marchar, y “sin caballos ni carruaje para conducir la artillería se hizo todo con una celeridad increíble, a esfuerzo de los paisanos y muchachos”, siendo tal la precipitación para llegar al combate, que el mismo

Gutiérrez de la Concha manifiesta que “por lo imprevisto y lo “ precipitado entró en la ciudad por la calle en que debía hacerlo “ el coronel Pinedo”.

Los enemigos, que se habían apoderado de las casas y azoteas, hacían desde ellas un vivo fuego, y para desalojarlos fue necesario romper muchas puertas. Al mismo tiempo, continuaba el ataque por todas las calles que se dirigían a la Plaza, tanto de cañón como de fusilería, y con gran enardecimiento de una y otra parte, hasta que las tropas forzando los puestos ingleses entraron en la Plaza.

Nuestras tropas, al entrar en la Plaza Mayor, por la calle en que se hallaba el capitán Gutiérrez de la Concha, fueron respaldadas por el fuego vivo y acertado que hicieron los soldados y marineros de los buques de guerra desde una azotea donde los había colocado dicho capitán, contra los enemigos situados ventajosamente al abrigo del pórtico de la Catedral, y portales de la Casa del Cabildo.

El ayudante del capitán de navío Santiago de Liniers, teniente Hilarión Quintana, pasó al fuerte e intimó al jefe inglés su rendición, comunicándole que no se aceptaría si no era entregada la guarnición a discreción de la generosidad española, y firmada, salió de aquella Plaza en número de 1.300 hombres, que rindieron las armas, concediéndose a los oficiales el honor de conservar las suyas.

El pueblo quería ver izada la bandera española en el Fuerte y lo pedía con insistencia.

Un cabo del Fijo, llamado Vicente Gutiérrez, que servía en aquella ocasión en la marina por estar embarcado en la goleta “La Paz”, llevaba consigo una bandera española, que fue izada de inmediato, de acuerdo con el enemigo.

Hermosa oportunidad de un patriota humilde, para haber salido del anonimato y gozar del privilegio de ser rememorado.

En los instantes en que fue izado el pabellón en el fuerte, al notar lo los buques enemigos, trataron de salir del Puerto. Para evitarlo, se pasaron inmediatamente los dos cañones de a 18 a la batería que estaba al extremo del muelle y se logró con sus fuegos apresar una fragata corsaria inglesa con sus mercancías, la zumaca de guerra “Belén” y los demás buques nuestros que estaban en el Puerto.

Así, después de una acción viva de tres cuartos de hora, las tropas de Su Majestad Católica, con la ayuda del pueblo, reconquistaron la ciudad del poder de un enemigo poco inferior

en fuerzas, y muy superior en su posición y tren volante, sostenido además por el fuego de sus buques de guerra, que enfilaban las calles por donde precisamente hubo de pasar el ejército.

Al término de su informe, dice Gutiérrez de la Concha: “ Yo faltaría a mi obligación, si como testigo de vista no asegurase a Vuestra Señoría, del valor e intrepidez de todos los oficiales, tropa y marinería; y por tanto me animo a recomendar a Vuestra Señoría los tenientes de navío Joaquín Ruiz Huidobro y Juan Michelena; los de fragata José de Córdoba, Cándido Lasala y José Posadas; a los alféreces de navío Manuel Iglesias, Benito Correa, José Miranda y Joaquín Toledo; alférez de fragata Francisco Lacore y el aventurero Agustín Aldecoa, que todos han cumplido exactamente sus deberes dando ejemplo a la tropa y marinería; que mi mayor satisfacción es de haber estado a la cabeza de unos oficiales que tantas pruebas han dado de sus deseos de sacrificar sus vidas en defensa del Rey”.

Después de elogiar el comportamiento del Oficial del Ministerio de Marina Manuel Excurra, “considerando igualmente acreedores a las gracias de Su Majestad a los comandantes y oficiales que quedaron para operar con los buques de guerra, y cuyos deseos de incorporarse al ejército de tierra no debía condescender, por considerarlos de absoluta necesidad en sus destinos, y aún que es particularmente recomendable el teniente de navío Juan de Vargas, que en el mando interino ha manifestado actividad y acierto en cumplir cuantas órdenes le ha comunicado, lo son igualmente por su pundonor y exactitud y fatigas, los tenientes de fragata José Quiroga, y Jacinto Romarate; los alféreces de navío Bruno Cuendor, Domingo Alendo y Asencio Pareja, que debió haber sido agregado al tren volante como correspondía por sus conocimientos y mérito, si no hubiese habido equivocación en su antigüedad; y a los alféreces de fragata Juan Fernández Vedia y Jacinto Butelet”.

No olvida a los capitanes de los barcos mercantes, recomendando a Francisco de Castro, que de su cuenta ha mantenido armada una balandra suya con dos obuses, una lancha cañonera con una pieza de a 18 que ha mandado en persona y otra balandra que dió para el transporte de tropas; al capitán mercante Arraga, que vino mandando una lancha con un cañón de a 18 con sus hombres pagados a su costa y después de haber hecho todo el servicio de mar y tierra se incorporó con parte de su

tripulación al cuerpo de reserva; y finalmente a Bartolomé de la Vega, el mérito de haber presentado 12 marineros armados y mantenidos a su expensa.

A su final cita a otros vecinos de Montevideo que igualmente prestaron recursos de gran valor para llevar a cabo la acción (8).

* * *

He querido dar en esta exposición la intervención eficaz de la marina de guerra española, secundada por la mercante en la Reconquista de Buenos Aires. No me llama la atención que estos antecedentes fueran poco conocidos; quizá por no haberse analizado dicho episodio bajo esta faz.

Sí, puedo decir, que poco o nada ha sido valorada por nuestros historiadores la intervención de la marina en la contribución para conseguir nuestra libertad e independencia, principalmente en la parte de la emancipación de España.

Analizando someramente la toma de Montevideo en 1814, la intervención de la escuadra al mando del heroico y benemérito almirante Brown dió motivo a su caída, después de haber derrotado a su escuadra. De no haber sido así, ¿cuántos años hubieran pasado en lograr nuestra libertad e independencia?

Otro hecho de gran importancia en nuestra historia, en que juega un papel preponderante la marina, es que si San Martín no traslada sus tropas al Perú, por mar, para continuar su campaña libertadora, su obra, el paso de los Andes, hubiese quedado simplemente recordada como una gran hazaña, pues las naciones del Pacífico hubieran retardado por mucho tiempo el logro de su independencia.

Después de esto, sólo queda recordar con unción a los hombres del mar que, en beneficio de la patria y de la libertad de los pueblos, siempre se inmolaron para el bien común.

(8) Informe: "Del Capitán de Fragata de la Real Armada D. Juan Gutiérrez de la Concha al Exmo. Sr. Basilio Fry, D. Francisco Gil y Lemus, Secretario de Estado, sobre la Reconquista de Buenos Aires, por su Diario de ocurrencias y disposiciones, desde que en la Plaza de Montevideo se trató y se acordó, hasta su verificación gloriosa el día 12 de agosto de 1810".

BIBLIOGRAFIA

- ARCHIVO GENERAL DE LA NACION.
- INVASIONES INGLESAS AL RIO DE LA PLATA - Documentos inéditos para servir a la historia del Río de la Plata, durante las invasiones inglesas de los generales Beresford y Withelocke, en los años 1806 y 1807. Coleccionados por Juan Coronado. Conteniendo además el Proceso mandado formular por el Gobierno Inglés al General Withelocke en 1808, con motivo del mal suceso de sus armas en la última expedición sobre Montevideo y Buenos Aires. - Buenos Aires, Imprenta Republicana, Potosí 19, año 1870 (Libros de mi biblioteca).
- BEVERINA JUAN - "Las invasiones inglesas al Río de la Plata (1806 - 1807)". - Círculo Militar - Biblioteca del Oficial. Volúmenes 244-245 y 249-250, Buenos Aires, 1939, República Argentina.

NOTAS PROFESIONALES

NACIONALES

EXPOSICION DE ARTE REFERIDA A LA EXPEDICION MALASPINA

Con el auspicio de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown, el Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades realizó en el Centro Naval una importante exposición de acuarelas, dibujos y grabados, vinculados a la “Expedición Malaspina” a los Mares Americanos del Sur. La muestra, que estuvo abierta al público entre los días 18 al 31 de julio, estaba entre los actos recordatorios del Centenario del fallecimiento del Almirante Brown, y tuvo por objeto hermanar en el recuerdo la última expedición de los españoles y la primera de las naves argentinas por los mares australes del continente americano.

Como se sabe, a fines del siglo XVIII partió de España, en las corbetas “Descubierta” y “Atrevida”, la expedición que al mando del Capitán de Navío Malaspina recorrió las posesiones españolas en América y el Océano Pacífico.

La muestra incluyó los dibujos y pinturas sobre Argentina y Chile, realizados por el artista sevillano José del Pozo, embarcado en la “Descubierta”, complementada con las de Fernando Brambila y Juan Ravenet; del tripulante José Cordero; dibujos de cartas de Felipe Bauzá, geógrafo de la expedición, y croquis a lápiz del Teniente de Navío José Espinosa y del Alférez Felipe Bauzá, que realizaron por tierra el viaje desde Valparaíso hasta Buenos Aires.

De las obras exhibidas, una parte fueron reproducidas por el profesor José Torre Revello en su obra “Estudios y documentos para la Historia del Arte Colonial”, de los originales que pertenecen al Museo Naval de Madrid. Los originales exhibidos en esta muestra pertenecen a los señores Bonifacio del Carril y Armando Braun Menéndez; los grabados de Holland, a D. Alberto Doderó y Da. Celina González Garaño, y las cartas esféricas, al capitán de navío contador (R. A.) D. Humberto F. Burzio.

El catálogo comprendía: 1789-1790: Viaje de ida de las corbetas (Puerto Deseado-Concepción-Santiago de Chile); 1794: Viaje desde Valparaíso a Buenos Aires de Espinosa y Bauzá; 1793-1794: Viaje de regreso de las corbetas (Concepción-Malvinas-Montevideo-Buenos Aires).

El catálogo fue redactado por el doctor Bonifacio del Carril, con la colaboración de Alfredo Fornieles.

El capitán de navío contador (R. A.) D. Humberto Burzio hizo la presentación de la muestra, que tuvo como relator al doctor Bonifacio del Carril. Sus disertaciones se agregan en artículo aparte.

(Informativo)

COMIDA DE CAMARADERIA

En la noche del 6 de julio sirvióse en los salones del Círculo Militar la tradicional comida de camaradería de las Fuerzas Armadas de la Nación, en celebración del centésimo cuadragésimo primer aniversario de la declaración de nuestra Independencia. El acto fue presidido por el jefe del gobierno provisional, general Pedro Eugenio Aramburu. Asistieron también el vicepresidente provisional, contraalmirante Isaac F. Rojas; los ministros del gabinete nacional; los generales Giorgio Liuzzi y Roger Michel, italiano y francés, respectivamente, huéspedes oficiales del gobierno nacional; el intendente municipal; el embajador de Francia en nuestro país, y oficiales superiores de las tres armas.

A los postres habló en primer término el presidente del Círculo Militar, general Ernesto Florit, haciéndolo luego el general Aramburu, quien expresó lo siguiente:

“En esta reunión anual de camaradería militar, celebrando los ciento cuarenta y un años de vida independiente, nos place estar acompañados por distinguidos representantes especiales de países amigos y sus embajadores, de los agregados militares y de las más altas autoridades de la República.

“Deseamos iniciar hoy nuestras palabras como hace un año: «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».

“Con el mismo espíritu, la misma unidad, superando cualquier amargura acumulada en el duro camino y deseando hoy como ayer el bien de la patria, hablamos a los argentinos sin temor alguno por el juicio de la historia.

— I —

“Al país le interesa conocer cuál es el pensamiento de las fuerzas armadas.

“A nosotros nos toca dar parte al pueblo, para que él nos juzgue, con mayor razón si nos hemos hecho cargo del manejo de los asuntos de la Nación, tarea extraña a nuestra función específica.

“En el convencimiento de interpretar aún a los camaradas que prestan servicios con abnegación en solitarios y alejados puntos de la patria, no titubeamos en abrir nuestros corazones públicamente, para que hasta el más pequeño y modesto de los argentinos pueda enterarse de su contenido, hurgar en lo oculto y comprobar que ansiamos nada más que un país unido en la buena senda, donde brille la moral y rijan las instituciones.

“Mucho se ha hablado de la desunión de las Fuerzas y aún de las diferencias entre los miembros de una misma institución militar.

“Esas informaciones, que tan rápidamente se divulgan, han reflejado en la mayoría de las veces los deseos de ciertos grupos que en algunos casos añoran el sometimiento y en otros juegan con increíble irresponsabilidad los altos intereses de la Nación.

“En otros casos, los menos, y siempre informados con seriedad, existieron problemas disciplinarios que exigieron solución al través de los reglamentos y no de la arbitrariedad.

“En el camino, desgraciadamente, hemos visto separarse amigos de toda la vida, llenos de méritos, ellos creyendo en su razón y nosotros bregando por la nuestra.

“No nos consideramos dueños de la verdad, no hemos deseado poder ni el poder nos atrae.

“Consideramos estar cumpliendo honestamente con un gran compromiso y porque así lo sentimos hemos hecho y haremos respetar nuestras decisiones.

“Lo ocurrido era previsible desde un principio ya que toda revolución devora a sus propios hombres y cuando una revolución perdura no solamente devora a sus hombres sino también a las naciones.

“No escapamos ni escaparemos a las leyes de la vida por grandes que sean nuestra pureza de conducta e intenciones.

“Es así que hemos fijado nuestra fecha de entrega del poder en contra de la opinión de quienes ven exagerada nuestra permanencia o insinúan que debiéramos decidirnos por retenerlo mucho más tiempo.

“Para dejarlo, que es nuestro deseo y promesa, hemos decidido la fórmula que hace juez al pueblo y no a la genialidad de nadie.

“Suponer que alguien desee el error, es arriesgar un cargo que de plano es menester rechazar por mezquino y porque no puede ocurrir ni error ni fracaso si el único juez es el propio pueblo.

“Pero resulta que algunos, que nada parecen haber aprendido, buscan los viejos métodos de imponer soluciones personales donde hay una única solución: la voluntad popular y soberana.

“Y se equivocan, porque no permitiremos que nuestras instituciones se conviertan en vulgares marionetas en el escenario nacional.

“Los hilos han sido definitivamente cortados.

“Es esto una realidad política: las fuerzas armadas desean para el pueblo una República y no una Republicueta.

“Al final de esta jornada y casi al término del camino, decimos a los políticos: vuestros errores fueron la semilla de nuestros errores y de revoluciones de las cuales somos todos responsables; esperamos que vuestros aciertos, con el ejemplo y la limpieza de procedimientos, aseguren la permanente grandeza del país.

“Dejadnos volver a nuestros cuarteles, bases y buques para no salir de ellos a menos que la República nos pida el sacrificio de nuestras vidas al cumplir con la función para la cual el pueblo nos forma y mantiene.

— II —

“Hemos hablado de los militares, hablemos ahora de los políticos.

“Un político es un ciudadano que sirve al pueblo por intermedio de sus instituciones, orientándolo y velando por su bienestar y prosperidad, manejando los intereses comunes del Estado y respetando, con austeridad y sacrificio, el impulso creador innato del hombre y sus derechos.

“El político que deforma sus obligaciones y busca o logra que un país se ponga al servicio de sus caprichos por el simple hecho de sentirse el hombre providencial, atenta contra todas las leyes de Dios y de los hombres.

“Una polémica que se registra aún en los tratados más serios y que se sigue a lo largo de los siglos se refiere a ese tipo de político deformado.

“Respetarás a tu príncipe, pero el príncipe dejará de serlo si viola los derechos del pueblo.

“Esta teoría que fue expuesta por alguien, es sentida por todos.

“La democracia es la forma de gobierno que por practicar el control del poder, da la solución al terrible problema del ambicioso.

“Pero en la práctica de la democracia pueden existir trampas que pasen desapercibidas al pueblo confiado.

“Esas trampas generalmente subordinan los poderes al omnimodo del hombre providencial arrastrando revoluciones y catástrofes.

“Nuestro país cayó en una de ellas liberándose gracias a la Revolución libertadora.

“Confiamos serenamente que no habrá político alguno que desee a la República una nueva caída.

“Pero para que el pueblo advierta los peligros y pueda evitarlos debe ser instruido, y nadie mejor que los dirigentes políticos para desarrollar una tarea de tal magnitud e importancia.

“Sin embargo, nos ha llamado poderosamente la atención cómo casi sistemáticamente, desde algunas tribunas, no solamente se ha dejado de llevar adelante un plan esclarecedor para mentes perturbadas por muchos años de educación totalitaria, sino que, por el contrario, se ha usufructuado electoralmente de esa perturbación.

“El país al renacer esperaba voces que explicasen las ventajas de la democracia y marcasen el contraste con la dictadura.

“Si así se hubiere procedido, muchos disgustos podrían haber sido evitados y la tarea sería más fácil con mayores beneficios para el conjunto.

“El tiempo ha pasado pero nunca es tarde para que el buen sentido triunfe.

“Queremos advertir para evitar malos entendidos que tenemos confianza en los políticos porque la excepción no hace la regla.

“Sabemos del sacrificio de muchos de ellos en defensa de la libertad, sabemos de su austeridad y aun pobreza, sabemos de sus buenas intenciones y sabemos que la República ha de estar segura en sus manos.

“Pero queremos que se juegue con armas limpias y sin engaños y que se hable con la verdad en la boca sin buscar fórmulas demagógicas y altisonantes que fomenten el odio entre los argentinos.

“Si el poder puede deformar a un hombre sano, la ambición de poder también puede ser causa de deformación.

“Deseamos hacer presente que habremos de entregar el gobierno a quien sea libremente elegido, aunque íntimamente no coincidamos en la solución, porque nuestro remedio sería terrible y mucho peor que el mismo mal si optásemos por soluciones personales por sobre la que decida la ciudadanía.

“Queda expresada nuestra opinión, que es decisión, para que los políticos y el pueblo la midan en nuestra y su responsabilidad.

— III —

“Hemos hablado de los militares y de los políticos, hablemos ahora de la Convención Reformadora.

“Hace un año, en un acto semejante al que hoy realizamos, anunciamos que se estudiaría la posibilidad de llamar a una Convención Constituyente para reformar la Constitución Nacional de 1853 reimplantada por la proclama revolucionaria del 19 de mayo de 1956.

“Hemos sido motivo de duras críticas por esta decisión.

“Se nos ha atribuido toda clase de intenciones y negado atribuciones para la convocatoria.

“Nada de lo dicho en ese sentido es verdad.

“Nos abriga la buena intención de dar al país una oportunidad de expresarse y decidir sobre la Carta Magna por intermedio de sus representantes.

“No hay trampa alguna.

“El pleito está a resolución del pueblo y ese pleito debe ser solucionado durante este gobierno transitorio, de lo contrario los próximos gobiernos constitucionales se habrían de ver en situaciones dolorosamente grotescas peligrando su estabilidad.

“Ese es el secreto que no hemos escuchado, a pesar de serlo a voces.

“En cuanto a nuestras atribuciones para convocar a la Convención Reformadora no puede negarse a menos que se practique una esgrima verbal y legal que llegaría a negarnos la validez de toda Constitución habida en este país.

“Con toda franqueza hemos dicho ya al pueblo de la República que la Constitución del 49 tenía un engaño trágico: a cambio de ciertas y aparentes ventajas de índole social se exageraron las atribuciones del Poder Ejecutivo dándose el paso que permitía convertir al gobierno en una dictadura legal.

“No nos oponemos a los derechos sociales.

“Somos terminantemente partidarios de su inclusión en la reforma pero no a cambio del sometimiento político que hace nula cualquier ventaja social.

“La cuestión es que frente nuestro, a veintidós días, está una elección para que el pueblo decida su forma de afrontar el futuro.

“Esa voluntad será respetada y habrá de privar la cordura porque de ella depende la paz y unión de los partidos.

“El método del voto en blanco, de la abstención, de la negación de atribuciones del Gobierno Revolucionario, es nada más que demostración de temor al pueblo exactamente representado en su voluntad soberana.

“Se dijo e intoxicó al país con expresiones huecas y efectistas como «contubernio», «elección de prueba», «convocatoria trampa», «maniobra oligárquica», «entre-guismo».

“Por conseguir votos se fomentaron las desconfianzas y las diferencias sociales.

“Es hora de terminar con el odio y de volver a la cordialidad y comprensión entre los argentinos.

“Desde nuestra función y con responsabilidad de gobierno decimos a los ciudadanos que debe buscarse el equilibrio de los tres poderes de la Nación para que exista el control evitándose que «el principé pueda violar los derechos de los hombres libres».

“Alguien dijo: «lo mejor que tenemos es el pueblo» y con ello buscó simpatías deformando un concepto que el pueblo mismo siente pero en otra forma.

“La Revolución dice: «lo mejor que tenemos es nuestra conciencia de hombres libres» y «respetando la libertad defendemos al pueblo».

“Cada madre que pone un hijo en esta tierra bendita debe sentir que ha creado un hombre libre, un hombre que para subsistir y prosperar no habrá de doblar su cabeza ante ningún mortal, sujetándose únicamente a las normas del respeto y convivencia humanas, concebidas y dictadas para facilitar su libertad, evitando su transformación en masa carente de voluntad y pensamiento.

“Ansiamos que esas garantías queden contenidas en nuestra Constitución del 53, ajustada de acuerdo con la época en que se vive, amparando al hombre y su familia, su dignidad y sus derechos.

“El pueblo decidirá y nosotros acataremos su voluntad.

— IV —

“Hemos hablado de los militares, de los políticos y de la Convención Reformadora.

“Hablemos ahora de la situación interna e internacional.

“Hace unos días ha sido levantado el estado de sitio y la ciudadanía ha recobrado el esplendor de sus derechos.

“Esta medida fue decidida como demostración de fe y confianza, a pesar de la conducta reprochable de algunos sectores minoritarios.

“No podemos ocultar, y el país debe saberlo, que existen ciertos grupos que viven constantemente en la conspiración y el terrorismo.

“Conocemos sus manejos, pero ellos también saben que somos blandos en la tolerancia pero duros en la represión.

“Por la tranquilidad general y por su bien pedimos a esos exaltados que depongan actitudes irresponsables y traten de adaptarse a las normas democráticas de vida.

“Son varios los intereses que recurren a formas coincidentes en fomentar el malestar, aunque sean distintos los fines perseguidos.

“El caos que buscan favorece afanes electoralistas en algunos, y en otros el desprestigio de la democracia como paso previo al advenimiento de un régimen de dictadura de derecha o de izquierda.

“Los primeros, aquellos que barajan intereses electoralistas, juegan con fuego haciendo el juego a los segundos.

“Crean que con la divisa de desprestigiar y vencer, si es posible, a esta Revolución habrán conseguido la mayor chance de llegar al poder, sin percatarse de que al vencernos se matarán ellos mismos y destruirán al país.

“Pero esta Revolución no podrá fracasar jamás, porque se somete al pueblo y no aspira a continuarse en persona alguna; porque ha triunfado ya, hace rato, en su batalla interna, tomando como molde el renunciamento y el desinterés del más grande argentino.

“En el orden internacional hemos velado permanentemente por practicar el tradicional respeto argentino por personas y por países.

“El nombre de la República, sinónimo de democracia y de libertad, exige a los gobernantes la máxima serenidad, prudencia y justicia.

“Así hemos procedido en todos los casos, aun en aquellos donde la incomprensión fue más evidente.

“No es cuestión de un hombre nefasto en este país, es cuestión de un sistema de descomposición atentatorio para la dignidad americana, basado en la venalidad y corrupción de funcionarios, en el engaño de masas, en la bajeza de procedimientos y en la negación de Dios.

“Por lealtad nos sentimos en la obligación de advertir del peligro a los países hermanos.

“Señores: El mayor orgullo de nuestra condición militar es serlo en la tarea específica, para convertirnos en los mejores ciudadanos fuera de ella.

“El país comprobará la vocación democrática y republicana de sus militares.”

(Periodística)

PARTICIPACION DEL URUGUAY EN NUESTRA FIESTA PATRIA

Para participar en los festejos celebrados con motivo del 9 de julio, amarraron en la Dársena “A” de Puerto Nuevo, el destructor escolta “Artigas” y la fragata escuela “Montevideo”, unidades de la Marina de Guerra del Uruguay que trajeron la representación del país hermano, encabezada por el Excelentísimo señor Presidente del Consejo Nacional del Gobierno del Uruguay, como adhesión a la celebración de las efemérides patrias.

En las unidades citadas viajaron 91 cadetes de la Escuela Naval, 140 de la Escuela Militar, 62 de la Escuela de Aeronáutica y 12 de los liceos Naval y Militar.

La fuerza de referencia estaba al mando del capitán de navío Manuel M. T. de la Bandera, siendo comandante del “Artigas” el capitán de fragata Oscar Table y de la “Montevideo” el capitán de fragata Dante Gamberoni.

Durante su permanencia en esta capital, que fue hasta el día 14 del mismo mes, el señor ministro de Marina, contraalmirante D. Teodoro Hartung, impuso las insignias de la “Condecoración al Mérito Naval” al capitán de navío D. Manuel de la Bandera y a su ayudante, alférez de navío D. Jorge Laborde, en una ceremonia celebrada en el despacho del Ministerio de Marina, hallándose presentes el comandante de Operaciones Navales, contraalmirante D. Isaac F. Rojas; el subsecretario de Marina, capitán de navío D. Jorge Palma; el comandante de la Flota de Mar, contraalmirante D. Adolfo B. Estévez; el comandante general de Infantería de Marina, contraalmirante D. Pedro Favarón; el jefe del Estado Mayor General Naval, capitán de

navío D. Jorge E. Perrén; el comandante de la Fuerza Naval del Plata, capitán de navío D. Jorge Esteverena; el comandante de Aviación Naval, capitán de navío D. Raúl I. González Vergara; el comandante de las Fuerzas de Destrucción, contraalmirante D. Carlos Kolungia, y el jefe del Área Superior de Río Santiago, contraalmirante D. Arturo H. Rial.

Luego de haber destacado el señor ministro de Marina los méritos anteriores y actuales del señor capitán de la Bandera, y poner de manifiesto su permanente gestión de acercamiento entre las marinas de los dos países, el señor capitán de navío D. Manuel de la Bandera respondió con las siguientes palabras:

Recibo esta alta distinción que me conmueve hasta lo más profundo de mi corazón, y solamente serena mi espíritu la firme convicción de que es la Marina del Uruguay a quien se ve en mi persona, en estos momentos, y que ella es, en realidad, quien recibe de vuestras manos esta magnífica joya.

Estos últimos días han sido días de evidencias y se ha palpado la realidad de los afectos, tanto tiempo comprimidos.

Se han abierto los corazones en una espontánea explosión de cariño, más grande y más fuerte, que el freno que las mantenía en la inexpressión de un silencio de angustias.

La Marina del Uruguay tiene, ha tenido y tendrá su hermana mayor en la Marina Argentina.

Tenemos por ella el afecto, el respeto y la consideración porque lo hemos aprendido en el hogar común, noble y severo de las aguas del Plata.

Días atrás dijo nuestro canciller que dolores y alegrías son comunes en estos pueblos hermanos de Argentina y Uruguay. Que esos sentimientos nacían en uno de ellos ante el hecho doloroso o el hecho feliz del otro. Y es, en verdad, mucho más intenso en nuestras armadas. Por eso cuando vimos a la Marina Argentina jugarse todo por la libertad y la democracia acompañando una rebeldía de un pueblo ansioso de liberación, la acompañamos con el pensamiento, angustiados de los golpes dolorosos que vuestra noble actitud os costaba. Esa inquietud, ese interés por vosotros, nos mantuvo mucho tiempo con el amargor tremendo de lo que sucedía, el ruego a flor de labios, por vuestro triunfo.

Alguien ha dicho que hemos hecho algo por vosotros: ¿Qué menos que haber dado todo, y mucho más de lo que en efectivo hemos podido hacer?

Era la libertad de los pueblos la que se jugaba en esos momentos y vosotros la habéis ganado en la parte que correspondió a la Marina.

Por eso, al ver que igual a mi país los corazones se abren, los pensamientos se transforman en palabras que pueden decirse libremente, que se respira de nuevo fuerte, sin la opresión anterior de viciado aire. Por eso, de nuevo hemos estado aquí con los buques, en visita de hermanos, como estábamos antes y como estaremos en el futuro.

Este honor que se me ha conferido, me hace adquirir un compromiso muy grande, y os prometo llevar estas insignias con honor, y manteneros por siempre junto a mi corazón.

(Informativo)

ADHESION DE LA ARMADA A LA CELEBRACION DEL 9 DE JULIO

Con motivo de la conmemoración de un nuevo aniversario de la declaración de la Independencia, entraron al puerto de la Capital unidades de la Flota de Mar y de la Fuerza Naval del Plata.

La Flota de Mar estaba constituida por: Cruceros "9 de Julio", buque insignia, "General Belgrano" y "La Argentina"; destructores "Buenos Aires", "San Juan", "San Luis" y "Santa Cruz"; fragatas "Hércules", "Heroína" y "Sarandí", y el remolcador "Ranquel". Esta fuerza vino al mando del Comandante en Jefe de la Fuerza de Mar, contraalmirante D. Adolfo B. Estévez.

La Fuerza Naval del Plata, cuyo mando ejerce el capitán de navío D. Horacio A. Esteverena, estaba constituida por la Fragata "Sarmiento", destructores "Garay" y "Mendoza", el buque madre de lanchas torpederas "BDT-6" y dos lanchas torpederas, uniéndose a éstas el rompehielos "General San Martín", del Grupo Naval Antártico.

Todas estas naves amarraron en las Dársenas A y B de Puerto Nuevo, siendo las mismas revistadas por el Presidente Provisional de la República, general Pedro Eugenio Aramburu, el día 10 del mismo mes, siendo acompañado en esta oportunidad, aparte de altas autoridades navales y nacionales, por el Presidente del Consejo de Gobierno del Uruguay, Dr. Arturo Lezama, y el ministro de Marina del Perú, contraalmirante Emilio Barrón Sánchez.

Terminadas las ceremonias programadas, las fuerzas mencionadas zarparon para reanudar nuevamente sus tareas específicas.

(Periodística)

VISITA DEL MINISTRO DE MARINA DEL PERU

Respondiendo a una invitación especial formulada por nuestro gobierno, llegó al aeródromo de Ezeiza, el 28 de junio, el ministro de Marina del Perú, contraalmirante Emilio Barrón Sánchez, acompañado por su esposa, señora Gloria Domínguez de Barrón; su ayudante, capitán de corbeta Rómulo Guidino y su esposa, señora Lucila Loredó de Guidino. A su llegada fue recibido por el señor ministro de Marina, contraalmirante Teodoro Hartung, miembros de la representación diplomática del Perú y altos jefes militares.

Durante su permanencia en esta capital fue objeto de numerosos agasajos, habiendo visitado Puerto Belgrano, Río Santiago y la Escuela Naval Militar. Le fue otorgada, asimismo, la Condecoración al Mérito Naval en el grado de Gran Cruz y la misma condecoración, en el grado de oficial, a su ayudante peruano capitán Guidino.

El día 13 de julio, a las 1700 horas, el señor contraalmirante D. Emilio Barrón Sánchez con su señora esposa y comitiva que lo acompañó en su viaje a territorio argentino partieron desde Ezeiza rumbo a su patria.

(Pericdística)

SE ENTREGARON PREMIOS DE TIRO EN EL CRUCERO "9 DE JULIO"

A bordo del Crucero "9 de Julio" fueron entregados el domingo 7 de julio los premios a la eficiencia artillera, instituidos por los diarios "La Prensa" y "Clarín" y correspondientes a los años navales 1955 y 1956.

Los acreedores a las distinciones, concretadas en medallas alusivas, son los siguientes:

Premio "La Prensa"

Año Naval 1955 - Crucero "9 de Julio", en Tiro de Combate Diurno: Comandante, capitán de navío D. Benjamín Moritán Colman; Jefe de Armamento, capitán de fragata D. Raúl Francos; Jefe de Batería, teniente de navío D. Juan C. Rugilo; Oficial Spotter, teniente de fragata D. Clemente Orlandi; Jefe de Central, teniente de navío D. Guillermo Palamidessi, y a los siguientes suboficiales: cabo principal Víctor Juárez; suboficial 1° Constante Conti y suboficial 2° Jacinto M. Calderón.

Año Naval 1956 - Crucero "General Belgrano", en Tiro de Combate Diurno: Comandante, capitán de navío D. Carlos A. Kolungia; Jefe de Armamento, capitán de fragata D. Manuel A. Rodríguez; Jefe de Batería, teniente de navío D. Jorge A. Oliverio; Oficial Spotter, teniente de navío D. Jorge J. Brizuela; Jefe de Central, teniente de navío D. Jorge E. Cervio; y suboficiales, cabo principal Alfredo Truchet; cabo principal Petercoster González; suboficial 1° Arturo Sosa y suboficial 1° Armando Meña.

Premio "Clarín"

Año Naval 1955 - Destructor "San Juan"; Comandante, capitán de fragata D. Enrique Sánchez Moreno; Jefe de Armas Submarinas, teniente de navío D. Mario Hoffman; Encargado de Preparación del Material, suboficial 1° Sebastián Cairo.

Año Naval 1956 - Destructor "San Juan"; Comandante,

capitán de fragata D. Carlos López; Jefe de Armas Submarinas, teniente de navío D. Mario Noriega; Encargado de Preparación del Material, suboficial 1° Sebastián Cairo.

(Informativo)

ASUNCION DE LA VICARIA CASTRENSE

Con motivo de haber asumido la Vicaría Castrense de las Fuerzas Armadas de la Nación, el Arzobispo de Córdoba y Administrador Apostólico de la Arquidiócesis de Buenos Aires, Monseñor Doctor D. Fermín E. Lafitte, envió al contraalmirante Hartung el siguiente mensaje de salutación:

A LAS FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS

Al asumir la Vicaría Castrense, a raíz del Acuerdo firmado entre la Santa Sede y el Gobierno Argentino para cumplir la misión espiritual correspondiente dentro de la nueva estructura que se ha dado a dicho cargo, me siento en el deber y experimento la viva satisfacción de hacer llegar a los componentes de las tres Fuerzas Armadas de la Nación en todas sus jerarquías mi cordial saludo unido a los mejores augurios de bien para sus personas y familias bajo la protección de Dios.

La asistencia religiosa a los soldados argentinos, coordinada y orgánica en mayor o menor grado según lo requirieron las necesidades de los cuadros militares, le fue siempre dispensada a nuestros Ejércitos, complaciéndome por ello en esta circunstancia rendir homenaje de reconocimiento a aquellos Capellanes Castrenses que, en sus distintos cargos y situaciones, supieron dejar el recuerdo y el fruto de su labor, cumplida con inteligente celo y abnegado y piadoso espíritu sacerdotal en bien de nuestras Fuerzas Armadas a lo largo de toda su historia.

Es innegable el valor que en la elevación moral y espiritual del hombre tiene el sentimiento y formación religiosa.

La parábola evangélica refiriendo la modificación de la masa por la virtud activa de la levadura depositada en ella, se verifica diariamente, de una manera quizás secreta, pero no por eso menos maravillosa, en las almas a las que llega por medio de la Iglesia la voz de la Religión, transformando por esa palabra la pequeñez y debilidad del hombre en la grandeza de sus sentimientos y de sus acciones, sobre las que se refleja la luz de Dios.

El hombre religioso, iluminado por la fe, comienza a ver y a comprender mejor cosas de las que se sorprende haber desconocido hasta ayer; los ojos de su alma se abren a una nueva luz, sometiendo su razón a la grandeza de Dios; el espíritu se fortalece en la apreciación humilde y real de su propia debilidad, respetando y adorando la mano de Dios que ha sembrado de misterios innumerables la Religión y la naturaleza. Espíritu, en fin, que comprende ser pretensión vana el saberlo todo, pero que es rectitud humana y cristiana el ligarse al cumplimiento fiel del propio deber.

Las enseñanzas y preceptos de la Religión Cristiana tienden a hacer que el hombre sea moral y espiritualmente grande, ofreciendo el homenaje de su voz y de su alma al Autor Supremo de la vida: Dios.

El servicio religioso que se ha prestado siempre a nuestras Fuerzas Armadas contribuye poderosamente a cimentar las virtudes caballerescas de carácter noble y elevado, que han distinguido a nuestros Ejércitos.

La doctrina de Cristo no se contenta sólo con mostrar dónde está el deber; ella inspira también al hombre una aversión a cuanto pudiera empañar su dignidad, fortaleciendo el honor.

El honor es la virtud que mantiene en toda su belleza la dignidad personal, y asume fuerza y expresión propia en el uniforme del soldado, que comprende mejor lo que debe ser al pie de la Bandera, que como la nuestra tiene por asta una cruz.

El honor, llamado a ser ley de todos, lo es principalmente del soldado, que no podría ser tal si no conformara a él su vida.

¿Qué espíritu militar podría existir fuera del honor? El soldado debe alimentar ese amor sagrado en su corazón; ese culto forma parte de su religión, sabiendo que, a través de las grandes y gloriosas campañas libradas en el suelo americano para liberrar a pueblos, el honor ha vestido librea cristiana, ennobleciéndose con la virtud de la fe.

El soldado es en todos los pueblos una expresión viva de la Patria, a quien la religión bendice; pero el soldado argentino no puede desconocer que es descendiente de aquellos héroes cristianos que constituyeron nuestra nacionalidad; de aquellos guerreros que, puesto su corazón en Dios y su pensamiento en la victoria, hicieron de este suelo bendito una nación libre y soberana de alma católica.

En la Argentina no es posible divorciar las ideas de Religión y de Patria. La Argentina ha surgido del seno del Cristianismo.

Nuestras Fuerzas Armadas nacieron a la sombra de la Cruz, cifran su honor en la defensa de la Bandera, dispuestas por la fidelidad a un juramento sagrado a verter por ella su sangre, confiadas en que Dios premia a los que velan por la libertad y la justicia y trabajan por la paz con una corona cuyos laureles no se marchitan porque tienen luz de eternidad.

Así nació la Patria Argentina, que en sus dolores y en sus glorias puede mostrar a la generación presente, con emocionado orgullo, las vidas y cenizas de los antepasados proceres que recuerda su historia. Nuestro pueblo ha comprendido la Patria, viendo que la idea religiosa y el culto al verdadero Dios entraba en ella como elemento principal, prolongando y robusteciendo el alma nacional de estirpe cristiana.

Que los nombres augustos de San Martín, Belgrano y Brown; que las almas generosas de tantos héroes argentinos que revelan el secreto de sus heroísmos, revelen a la generación actual el valor incontrastable que puso en aquellas almas grandes la fe, las energías divinas, el ardor y entusiasmo que encendió en sus pechos la gran causa de la libertad puesta bajo la protección de Dios, gozosos de sacrificarse por la Patria y de morir por ella, si fuera necesario, confiados en el eterno galardón que el cielo tiene preparado para el que sella con la propia sangre la causa de Dios y los derechos inviolables de su justicia.

Con unción y con fe elevamos nuestros espíritus al Señor Omnipotente y Eterno, para agradecerle el beneficio de la libertad, resolviendo ser siempre dignos de ella, sirviéndola diariamente en el trabajo y en el honor de una vida digna y virtuosa hasta la muerte.

(Informativo)

TRASLADO DEL ACORAZADO "MORENO"

El viejo acorazado "Moreno" completó a remolque un viaje de 95 días, durante el cual recorrió 16.000 millas desde la Argentina, llegando al puerto japonés de Hikari, donde será desarmado totalmente.

La nave, de 27.200 toneladas, fue adquirida en tres millones de dólares por la firma Yowata y fue remolcada por dos pequeños remolcadores holandeses.

Se informó que los gastos de traslado fueron pagados por el gobierno argentino. Los remolcadores "Clyde" y "Wake" trajeron al acorazado desde Puerto Belgrano. El viaje se inició el 12 de mayo último.

(Periodística)

REGRESO EL ROMPEHIELOS "SAN MARTIN"

Después de intervenir en la campaña antártica, en la que cumplió tareas oceanográficas, meteorológicas y de observación

de hielos, afines con las actividades del Año Geofísico Internacional, regresó, el 17 de agosto, el rompehielos "General San Martín", que forma parte del grupo naval antártico.

(Periodística)

LA BIBLIOTECA DEL COMANDO DE LA AVIACION NAVAL RECUERDA AL VICEALMIRANTE MARCOS A. ZAR

En el Comando de la Aviación Naval tuvo lugar, el 23 de agosto, el acto durante el cual se descubrió la placa que denomina "Vicealmirante Marcos A. Zar" a la biblioteca central del organismo naval aludido.

Durante la ceremonia se dió lectura a la orden N° 10 del Comando, por la que se dispone la denominación de referencia, con motivo de haber recibido la donación de la biblioteca particular del vicealmirante Zar por parte de su señora esposa.

Estuvieron presentes en el acto el Jefe del Estado Mayor General Naval, contraalmirante Jorge A. Perrén, familiares del extinto vicealmirante y personal militar y civil que presta servicios en el Comando de la Aviación Naval.

Seguidamente usó de la palabra el capitán de navío Raúl I. González Vergara, y a continuación se procedió a descubrir la placa de referencia. Dijo el capitán González Vergara:

"Con este acto de hoy rendimos una vez más homenaje a quien dedicara su vida a cimentar los fundamentos de la Aviación Naval Argentina, dejándonos con su ejemplo una permanente guía para el futuro.

"Nada más apropiado para perpetuar la memoria del vicealmirante Zar que el amable gesto de su señora esposa, quien tan amablemente ha donado a nuestra Biblioteca, la que fuera colección bibliográfica personal del siempre recordado almirante.

"Es de notar que resultan con esto fielmente interpretados el interés y el cariño que nuestro homenajeado sintiera por la difusión de los conocimientos relativos a la profesión aeronaval.

"Las actuales y futuras generaciones de aviadores navales tendrán materializados en esta colección, el pensamiento y las inquietudes que fueron la norma orientadora durante una época fundamental para nuestra Institución.

"Los libros que acompañaron las luchas y afanes de un hombre de tanta significación como fue el vicealmirante Zar son algo así como la condensación de las fuentes que alimentaron su pensamiento fecundo.

"Tener entre nosotros estos libros es disfrutar de la compañía de un selecto grupo de amigos íntimos del Almirante.

"Repasando los títulos, las fechas y las acotaciones marginales de esta colección, nos sentimos transportados a las épocas y a los lugares en que transcurrió su vida tan llena de interesantes experiencias.

"Señora de Zar: esta sencilla ceremonia es naturalmente también un acto de gratitud hacia usted por el gesto tan apreciado de donar esta colección a nuestra Biblioteca. Por mi intermedio, todos expresamos a usted nuestro íntimo agradecimiento, no sólo por lo valioso del donativo, sino también por el honor que nos confiere al hacernos depositarios de algo tan relacionado con la vida espiritual de su difunto esposo. Está usted segura, señora, que el cariño con que recibimos estos libros y publicaciones, expresa mejor que las palabras nuestro permanente reconocimiento."

(Informativo)

UN MODERNO BUQUE OCEANOGRÁFICO PONE EN SERVICIO LA MARINA

Ha iniciado sus tareas el nuevo buque oceanográfico "Capitán Cánepa", cuyo nombre evoca a uno de los precursores de la oceanografía en nuestro país. La nave que entra en servicio satisface las necesidades de la Marina de Guerra en cuanto a completo conocimiento del teatro de operaciones, colaboración al Año Geofísico Internacional y captación exhaustiva del valor bioeconómico de nuestro mar continental.

Sobre la base de un casco tipo corbeta, de fabricación canadiense, los Astilleros Navales de Río Santiago han construido esta nave para tareas científicas, a cuyo objeto está dotada de los más modernos elementos e instrumentos que ha logrado la experiencia nacional e internacional y puede asegurarse que se trata del más adelantado buque oceanográfico que surca los mares.

Descripción

Radio de acción: 7.200 millas; eslora, 62,74; manga, 10,07; puntal, 7,55; calado de proa y popa, 3,03 y 4,23 mt.; desplazamiento 1060 Tm.; velocidad máxima, 13,05 nudos. Posee una lancha a motor de 17 H.P. y un bote salvavidas; el velamen se compone de un foque y una vela cangreja. El casco está dividido en 5 cubiertas y 1 plataforma: las cubiertas y mamparos estancos dividen al buque en 9 secciones y 27 compartimientos.

La propulsión está a cargo de una máquina a vapor alternativa, de 4 cilindros con 1950 H.P. en un solo eje. El sistema de fondeo consta de dos anclas "Hall", dos anclotes y dos cadenas, accionados por un cabrestante a vapor de 30 H.P.

Laboratorios y Gabinetes

Las actividades científicas y técnicas del buque están atendidas en las siguientes dependencias: Gabinete Oceanográfico, Laboratorio Químico, Gabinete Biológico, Gabinete Geofísico, Gabinete Fotográfico y Pozo Oceanográfico, todos los cuales están dotados con los últimos instrumentos y elementos que avala la ciencia moderna, para cada una de las especialidades. En consecuencia, pueden realizarse en cada uno, todos los trabajos, experiencias, observaciones, análisis, etcétera, que requiere la actividad científica a que está dedicada la nave.

Otros detalles

El buque cuenta con 4 guinches y 4 plumas ubicados en forma y lugar que permite su máximo aprovechamiento. Tiene una usina compuesta por dos generadores Diessel de 220 Volts, corriente continua, y 75 KW. cada uno; para R.T. y elementos de navegación, se han instalado dos convertidores de 10 KW.

La habitabilidad de la nave se ha resuelto utilizando los más avanzados adelantos del confort moderno, teniendo en cuenta que debe realizar campañas de larga duración y en climas tormentosos y fríos, con lo que se atenúan las circunstancias que rodean al personal a bordo. Así, por ejemplo, el buque cuenta con sistemas de agua caliente y fría, ventilación forzada y calefacción en todas las dependencias, tanques para 250 Tm. de agua para beber, y un destilador para 12 Tm. diarias, estando por lo demás todos los servicios atendidos por máquinas eléctricas.

(Informativo)

EL "BAHIA BLANCA" EN EL AÑO GEOFISICO

El buque hidrográfico argentino "**Bahía Blanca**" ha estado haciendo trabajos en cooperación con el "**Vema**", buque laboratorio de la Universidad de Columbia, comenzando en el mar epicontinental y la cuenca argentina para proseguirlos en aguas del Caribe y la costa oriental de los Estados Unidos. Estas tareas pertenecen al plan del Año Geofísico Internacional.

El "**Bahía Blanca**", corbeta construida en Inglaterra en 1928, está al mando del capitán Emilio Berisso, y junto con el "**Vema**" ha realizado investigaciones en el mar, principalmente estudios de la conformación del fondo y observaciones magnéticas.

Durante este crucero oceanográfico-geofísico se realizan las siguientes tareas:

- 1) Registro continuo de la profundidad;
- 2) Registro continuo del campo magnético terrestre total con magnetómetro a remolque;
- 3) Registro de los datos meteorológicos de superficie;
- 4) Obtención de registros batitermográficos a cortos intervalos;
- 5) Registro continuo de la temperatura en la superficie del mar;
- 6) Determinación de la salinidad de la superficie;
- 7) Instalación de estaciones tipo norma de observaciones oceanográficas;
- 8) Refracción sísmica.

Este último punto, juntamente con el registro del campo magnético terrestre total, es la parte fundamental de la opera-

ción. Se destina a ella el máximo de los esfuerzos, habiéndose realizado en total cien perfiles de refracción, que representa la obtención de datos en una longitud aproximada de 3.000 millas, para lo cual se hicieron 6.000 lanzamientos de cargas de profundidad y se emplearon 150.000 libras de explosivos.

La finalidad de esta operación consiste en determinar las capas integrantes del complejo sedimentario, su relación con el basamento y la tectónica general de las fracturas y plegamientos.

Para complemento de esta operación se hacen extracciones de testigos del fondo del mar, de 12 metros de longitud, para estudiar posteriormente las condiciones de sedimentación del contenido biológico, determinación de la edad geológica y relación con las zonas cercanas.

Todas estas investigaciones se hacen para cumplir parte de los objetivos oceanográficos que se persiguen durante el Año Geofísico Internacional.

El “**Bahía Blanca**” navegó en la primera etapa de sus labores casi 3.875 millas entre Buenos Aires, Puerto Belgrano y Comodoro Rivadavia.

En la segunda etapa salió de Buenos Aires para Río Grande, Recife, Puerto España, Willemstad, Guantánamo y Florida, con una navegación de casi 9.085 millas, hasta totalizar 12.960 en ambos viajes.

(Periodística)

SUSPENSION DE RELACIONES CON VENEZUELA

Tras un largo proceso de gestiones diplomáticas para poner término a ciertas actividades que se llevan a cabo desde territorio venezolano contra nuestro país, nuestra cancillería dió a publicidad en la mañana del 6 de julio, el siguiente decreto:

Visto: La comunicación entregada por S. E. el señor embajador de Venezuela, por la que se hace saber que su Gobierno ha declarado persona no grata a S. E. el señor embajador argentino, y,

Considerando: Que el gobierno de Venezuela se ha negado en forma reiterada a atender las sucesivas peticiones que se le han formulado para que reprimiera las actividades delictuosas que se llevan a cabo desde su territorio en forma sistemática contra el pueblo y gobierno argentinos, incitando al terrorismo y a la subversión;

Que esa negativa importa una violación de los principios y reglas del refugio territorial y contrasta con las medidas adoptadas por los gobiernos de Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile, las cuales acreditan la seriedad de las presentaciones del gobierno argentino;

Que sin haber contestado la nota del día 4 del corriente, que se le presentó para puntualizar y documentar los graves cargos que se han formulado contra las personas refugiadas en su territorio, el Gobierno de Venezuela ha agravado al embajador argentino con imputaciones desprovistas de todo fundamento;

Que, dados esos hechos, este Gobierno no encuentra compatible con su dignidad continuar manteniendo relaciones amistosas con otro gobierno que no observa los principios esenciales de la convivencia internacional;

Por tanto, el presidente provisional de la Nación Argentina decreta:

Artículo 1° — Decláranse interrumpidas las relaciones oficiales con el gobierno de Venezuela y, en consecuencia, procédase a entregar los pasaportes a S. E. el señor embajador de Venezuela para que abandone el país en el término de cuarenta y ocho (48) horas a contar de la fecha de la comunicación de la medida adoptada.

Artículo 2°, de forma.

(Periodística)

EL CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO EN SALVAMENTO Y BUCEO DE LA MARINA DE GUERRA, APOYARA A LOS GRUPOS CIVILES DEDICADOS AL BUCEO DEPORTIVO

El Centro de Instrucción y Adiestramiento en Salvamento y Buceo, que funciona en la Base Naval de Mar del Plata, actuará como asesor y coordinador de los grupos civiles que se dedican al buceo, como actividad eminentemente deportiva.

Ese apoyo de la Marina de Guerra está destinado a promover el acercamiento con entidades civiles que se dedican al deporte subacuático, manteniendo correspondencia y contactos personales. Con ese fin, se organizarán visitas al Centro de Instrucción y Adiestramiento en Salvamento y Buceo, facilitándose el contacto con el mar por medio de embarques en unidades navales y aeronavales. Por otra parte, el C.I.A.S.B. brindará a los civiles interesados en tales actividades, todo su apoyo técnico, brindándose al mismo tiempo exhibiciones con fines divulgatorios de tal deporte.

Se considera que, de ese modo, se propenderá a la formación de una conciencia subacuática, ya que el C.I.A.S.B., con las facilidades que otorgará y que incluyen préstamo o cesión de algunos equipos de buceo, facilitación del transporte hacia aquellos centros donde se practique y señalación de lugares adecuados para las actividades subacuáticas, encauzará un sano deporte que tantos adeptos cuenta en nuestro país.

(Informativo)

SE REALIZO EN EL CRUCERO "LA ARGENTINA" UN ALMUERZO EN HONOR DE LOS SUBSECRETARIOS DE LOS MINISTERIOS NACIONALES

A bordo del crucero "La Argentina" se realizó el 11 de julio el almuerzo ofrecido por el subsecretario de Marina, capitán de navío Jorge A. Palma, a sus colegas de todos los ministerios nacionales.

En la cabecera de la mesa, instalada en la cámara del comandante del buque, tomaron ubicación, a la derecha del capitán Palma, los subsecretarios de Interior, doctor César García Puentes, y de Culto, doctor Roberto Lanusse; a la izquierda se encontraban el comandante de la nave, capitán de navío Ezequiel N. Vega y el subsecretario de Relaciones Exteriores, doctor Rodolfo García Arias. En otros lugares tomaron ubicación los siguientes subsecretarios: de Educación, doctor Pablo C. Espinosa; de Justicia, doctor Miguel Szelagonosky; de Trabajo y Previsión, doctor Rodolfo Martelli; de Asistencia Social y Salud Pública, doctor Francisco Elizalde; de Guerra, coronel Martín O. Cabanillas; de Aeronáutica, comodoro Alcides Numa Sánchez; de Hacienda, doctor Rodolfo Aguilar; de Agricultura y Ganadería, ingeniero Pedro Bordelois; de Comercio, doctor Jorge Ronderos; de Industria, doctor Raúl A. Ondarts; de Minería, ingeniero Daniel Brunella; de Obras Públicas, ingeniero Adolfo Brane; de Comunicaciones, capitán de navío (R. A.) Ramón Casanova, y de Transportes, doctor Roberto Albizuri.

(Informativo)

VIAJE A MONTEVIDEO DE UNIDADES DE LA MARINA

El 22 de agosto partieron hacia Montevideo la fragata "Presidente Sarmiento" y los patrulleros "King" y "Murature", llevando la representación de nuestra Marina de Guerra a los actos celebratorios de la Independencia del Uruguay.

La delegación estaba presidida por el comandante de la Fuerza Naval del Plata, capitán de navío D. Horacio A. Estevearena, e integrada por cadetes de los institutos de la Marina de Guerra, la banda de música de la Escuela Naval Militar y una sección de Infantería de Marina.

Estos efectivos participaron el día 25 en el desfile militar que tuvo lugar en la ciudad de Montevideo.

(Informativo)

EL RASTREADOR A.R.A. "ROBINSON" REPRESENTO A LA MARINA DE GUERRA EN EL NUEVO ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DE LA CIUDAD DE ASUNCION (PARAGUAY)

En ocasión de cumplirse el día 15 de agosto un nuevo aniversario de la fundación de la ciudad de Asunción, capital de la República del Paraguay, el rastreador A.R.A. "Robinson", de

nuestra Marina de Guerra, zarpó del Puerto de Buenos Aires el día 8 del citado mes, a fin de adherirse a los festejos que con ese motivo se realizó en la nación hermana.

El mencionado buque, que llevó la representación de la Marina de Guerra, emprendió el regreso el día 16 del mismo.

(Informativo)

ASUMIO EL NUEVO COMANDANTE DEL GRUPO NAVAL ANTARTICO

A bordo del rompehielos A.R.A. “**General San Martín**” tuvo lugar el 17 de julio la ceremonia de asunción del Comando del Grupo Naval Antártico, por el capitán de navío D. Alberto Patrón Laplacette.

Durante su desarrollo, se leyó la Orden por la que el comandante anterior, capitán de navío D. Helvio Guozden, se despidió y agradece la colaboración de las tripulaciones. A continuación se dio lectura al decreto del P. E. designando al nuevo titular. Luego se arrió la insignia del capitán de navío Guozden y éste puso en posesión del cargo al capitán de navío Patrón Laplacette, quien saludó a la oficialidad.

(Informativo)

EXTRANJERAS

BRASIL

EL PORTAAVIONES "MINAS GERAIS"

El “**Minas Gerais**”, portaaviones que en la Segunda Guerra Mundial perteneciera a la marina de guerra británica con el nombre de “**Vengeance**”, habría sido remolcado al puerto holandés de Rotterdam para ser modernizado en un astillero de dicha localidad, tarea ésta que estaría terminada en el primer semestre de 1960. El desplazamiento de esta unidad es de 13.190 toneladas.

(Periodística)

CHILE

REUNION DEL PACIFICO SUR

La Comisión Permanente para la Defensa de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, integrada por Chile, Perú y Ecuador,

iniciarán en Santiago, el 30 de septiembre próximo, el estudio, entre otros temas, de la cantidad de ballenas de los distintos tipos que pueden ser cazadas.

(Periodística)

BECAS EN LA ANTARTIDA

La Universidad de Chile, por primera vez en su centenaria vida, ha llamado a concurso a estudiantes, egresados y profesores para optar a quince becas de estudios en la Antártida, por un semestre. Los seleccionados deben realizar investigaciones en los campos de la glaciología, geomagnetismo, meteorología, sismología, radiación cósmica y biología marina.

(Periodística)

ESTADOS UNIDOS

CADENA DE RADAR PARA LA DEFENSA

Está en condiciones de funcionamiento una cadena de radar de 4.800 kilómetros de extensión, tendida a lo largo del borde septentrional de América del Norte, destinada a determinar la presencia de aviones enemigos.

El sistema de dispositivos de detección y advertencia, controlado electrónicamente, ha recibido el nombre de **Dewline**, que deriva de una combinación alrededor de las palabras “distant early Warning line” (“línea distante de pronta advertencia”).

Este sistema de prevención de ataques desde el aire se extiende desde el oeste de Alaska, a través del norte de Canadá, hasta la isla de Baffin, y de allí se proyecta por el mar por medio de aviones y barcos especialmente equipados.

(Periodística)

NUEVO SUBMARINO ATOMICO

El 27 de agosto ha sido botado el cuarto submarino accionado con energía atómica, que llevará el nombre de “**Swordfish**”, siendo madrina la señora Eugene Rider, viuda del teniente de navío K. E. Montrose, comandante del primer submarino “**Swordfish**” que desapareciera durante la Segunda Guerra Mundial con toda su tripulación, en enero de 1945, aparentemente después de chocar con una mina frente a las costas japonesas y de haber hundido 12 naves de esa nación.

Un vocero de la marina calificó a la nave antedicha de

“nuevo símbolo de poder en la perseverancia de la paz y de nuestra capacidad para desarrollar una guerra exitosa si nos viéramos obligados a hacerlo”.

(Periodística)

MARCA DE ALTURA EN GLOBO

Con el propósito de determinar las posibilidades de que el hombre viva en una atmósfera artificial durante largo tiempo, el mayor David G. Simons, médico de la Fuerza Aérea, ascendió hasta una altura de 31.000 metros, habiendo permanecido 32 horas en la estratosfera. El mencionado médico ascendió en un globo dentro de una barquilla hermética de aluminio, en forma de cápsula, a las 0925, del 19 de agosto, partiendo desde Crosby, Minnesota, descendiendo a las 1728, del día 20, en las proximidades de Ellendale, Dakota del Norte.

Diez horas antes de iniciar la ascensión el citado mayor penetró en la cápsula de aluminio para empezar a respirar una mezcla de oxígeno y helio, que siguió respirando hasta llegar a la altura máxima.

(Periodística)

CARGUERO ATOMICO

En un comunicado conjunto dado por la Comisión de Energía Atómica, la Administración Marítima y el Departamento de Comercio del gobierno de los Estados Unidos, se informó que en la primavera de 1958 se colocaría la quilla del primer buque de propulsión atómica, que estaría listo para el año 1960.

(Periodística)

BUQUES QUE PASAN A LA RESERVA

El Departamento de Marina de los Estados Unidos ha comunicado que retirará a 60 buques de las flotas del Atlántico y del Pacífico, antes del mes de diciembre del corriente año. Entre éstos se encuentra el acorazado “**Iowa**”, quedando así tan sólo el acorazado “**Wisconsin**” en actividad. Entre otros buques a retirarse figuran ocho destructores, dieciséis destructores escoltas, dos submarinos, dos transportes de ataque, tres transportes de alta velocidad, cinco buques de desembarco, dos cargueros de ataque, siete caza minadores costeros y catorce rastreadores.

(Periodística)

RECORD EN VUELO SUPERSONICO

Un avión de la aviación naval batió el récord de velocidad transcontinental al volar desde California a Nueva York, a una distancia aproximada de 3950 kilómetros, en 3h. 23m. 8s. 4/10, siendo su velocidad máxima de 1600 km. por hora. El vuelo fue hecho por el mayor John Glenn (h.), piloto de la infantería de marina, en un Chance-Vought Crusader del tipo F8U1. El récord anterior había sido establecido por un avión de la Fuerza Aérea.

(Periodística)

PORTAAVIONES NUCLEAR

El gobierno de los Estados Unidos ha otorgado, con carácter provisional, un contrato para la construcción del primer portaaviones electronuclear para la marina de guerra; el mismo tendrá un desplazamiento de 80.000 toneladas y su costo será de 300.000.000 de dólares. Aún no se conoce la fecha de su iniciación, pero su terminación está programada para el año 1961. Según manifestaciones del contraalmirante H. G. Rickover, esta unidad tendría material nuclear suficiente para poder navegar durante cinco años sin ser reabastecido.

(Periodística)

FRANCIA

CONSTRUCCION DE UN "CAR FERRY"

Los astilleros "Chantiers Reunis Loire Normandie, Grand Quévilly", han iniciado la construcción del car ferry "**Conipiegne**", para la Société Nationale des Chemins de fer Français. Se trata de un nuevo tipo de embarcación, que se construye por vez primera en Francia. Está destinada al tráfico considerable y en continuo aumento del transporte de automóviles británicos hacia Francia. Será empleado esencialmente entre Calais y Dover. Sus características son las siguientes:

| | |
|------------------------------------|-----------|
| Eslora máxima: | 115,00 m. |
| Eslora entre perpendiculares: | 109,00 m. |
| Manga máxima: | 17,75 m. |
| Puntal: | 10,50 m. |
| Calado en carga: | 4,00 m. |
| Carga: | 650 T. |
| Desplazamiento con carga completa: | 3.677 T. |

| | |
|----------------------------------|--|
| Propulsión: | 2 diesel Semt Pielst Ick de 16 cilindros, tipo 18 V16 PC, con dos hélices de pa-las orientables: los motores serán cons-truidos por la Société Générale de Construccions Mecaniques. |
| Vehículos que puede transportar: | 400 T. |
| Pasajeros: | 821, disponiendo de cámara, restaurante, bar, cafetería, cubierta de paseo, y dos camarotes de 2 plazas. Los vehículos serán cargados mediante rampas. Los camiones y automóviles a popa. Los vehículos de turismo sobre 2 cubiertas a proa. |

(“Bulletin d’Information Mensuelle”, N° 75, julio de 1957, de la Chambre Syndi-cale des Constructeurs de Navires et de Machines Marines).

GRAN BRETAÑA

EL POTENCIAL HUMANO DE LA MARINA DE GUERRA. PLAN DE REDUCCION Y COMPENSACIONES.

Durante una conferencia de prensa celebrada el 25 de julio, el Primer Lord del Almirantazgo (Conde de Selkirk) expuso el plan de la marina para reducir su personal, cumpliendo así la decisión del gobierno para la eliminación del Servicio Nacional.

Manifestó que la marina de guerra se orientaba hacia una flota más pequeña pero mejor equipada con elementos modernos más costosos, donde los jóvenes gozarían de buenas perspectivas en la carrera y aquellos que se quedaban contarían con mayores probabilidades de ser promovidos.

“Estamos reorganizando —continuó el Primer Lord—, pero la marina seguirá conservando una tarea sumamente importante, sobre todo teniendo en cuenta la reducción de nuestras bases en ultramar. Existen muchas actividades donde el trabajo de la marina será más importante que en el pasado. Ruégoles quieran tener eso presente. Dependemos, como nación, y hemos depen-dido durante mucho tiempo, extremadamente del papel que pue-de cumplir la marina”.

En un comunicado del Almirantazgo, dado a conocer du-rante la conferencia, se informaba que existe el proyecto de reducir el actual potencial humano de la Marina Real —que es de 120.000 hombres— hasta llegar, a fines de 1962, a una canti-dad que oscilará entre los 100.000 y 90.000 hombres (en líneas generales esto es algo semejante al potencial humano de la ma-rina de hace veinte años).

“Como no es posible dar cifras exactas, el Consejo del Almirantazgo ha decidido proceder sobre su mejor apreciación respecto a la probable reducción máxima que se necesitará durante los próximos cinco años”, manifestó el disertante.

“Se desea completar la reducción y retornar a la normalidad a la brevedad posible, pero, por otra parte, la flota debe permanecer operativa y eficiente durante el proceso. Se espera realizar la mayor parte de esta reducción en 1958 y 1959, pero el proceso proseguirá durante todo el período de cinco años”.

Personal superior.

“El número actual de oficiales en servicio es de 14.000 y se calcula que durante los cinco años no serán retirados prematuramente más de 1.750. Esta cantidad es más o menos igual a la disminución natural que se producirá durante el mismo lapso, debido a la desaparición del oficial del Servicio Nacional y los retiros normales por edad.

“Se espera que una parte apreciable de esta cantidad corresponderá a oficiales que se retirarán voluntariamente, de conformidad con los nuevos términos de compensación. Sin embargo, no es posible garantizar que se otorgará el retiro a todos aquellos que lo soliciten y algunos de los oficiales a retirarse prematuramente serán designados por el Almirantazgo.

“Los oficiales tendrán aproximadamente tres meses para decidirse y sus solicitudes pueden ser elevadas directamente al Almirantazgo. Se tiene la intención de informar a todos los oficiales, ya sean los que se retiran voluntariamente u obligatoriamente, de la decisión adoptada antes de finalizar este año.

“Tan pronto como sea posible, después de haberse notificado a los oficiales interesados de la decisión adoptada, se les informará a los mismos de la fecha en que abandonarán el servicio, que en algunos casos no será hasta dentro de dos o más años. Ningún oficial tendrá que abandonar el servicio antes de los seis meses después de habersele comunicado la decisión del Almirantazgo, salvo que él desee irse.

“Las categorías en que se harán estas reducciones son las siguientes:

- a) **De mar, especialistas en ingeniería y abastecimientos de la Lista General.** (Las reducciones se harán en los capitanes de navío, capitanes de fragata, capitanes de corbeta y tenientes de navío, pero la mayor parte, en cada uno de los casos, provendrá de los capitanes de corbeta.).

- b) **Especialistas electricistas de la Lista General.** (Entre capitanes de fragata y capitanes de corbeta.)
- c) **Lista de Tareas Especiales.** - De mar, constructores navales y especialistas electricistas y abastecimiento. (La mayor parte, de los de mar.)
- d) **Infantería de Marina.** (Tenientes coroneles, mayores y capitanes de la Lista General; contramaestres y maestros de banda, en la Lista de Tareas Especiales.)

“El número de oficiales superiores también será reducido aproximadamente en una cuarta parte, es decir, en proporción al poder numérico de la marina como conjunto. Estas reducciones se cumplirán retirando a un número mayor de oficiales después de haber desempeñado un cargo en ese grado y reduciendo el número de ascendidos.

Personal subalterno e Infantería de Marina.

“Si bien la reducción en el número del futuro personal subalterno de la marina se logrará esencialmente mediante la paralización del ingreso al Servicio Nacional y la normal terminación de los contratos, siempre habrá que hacer algunas reducciones en ciertos grados superiores. Estas reducciones, que solamente llegarán a unos pocos centenares, se espera que quedarán limitadas a hombres con más de 17 años de servicio, en las siguientes categorías:

- a) Artífices y mecánicos del compartimiento de máquinas.
- b) Artífices y artesanos carpinteros.
- c) Maestro de Armas.
- d) Clases distribuidores.
- e) Ajustadores aéreos principales.
- f) Músicos de la Infantería de Marina.

“El propósito es sacar esta gente de entre aquellos que solicitan irse voluntariamente, pero si el número de éstos resulta insuficiente, se recurrirá a la eliminación compulsiva y, en ese caso, se hará otro comunicado.

“Si bien el personal subalterno que desea ser dado de baja voluntariamente con compensación podrá indicar la fecha en que desea irse, la fecha precisa será determinada por el Almi-

rantazgo. Se pondrá todo el empeño posible en cumplir con los deseos del individuo respecto a su fecha de baja, pero las necesidades del servicio serán consideradas en primer termino”.

Las compensaciones para el personal superior y subalterno que se retira prematuramente fueron dadas a conocer en el Libro Blanco del Gobierno, titulado “Compensaciones para el Retiro Prematuro de las Fuerzas Armadas”, publicado el 24 de julio. Las principales disposiciones que afectan a la Marina son las siguientes:

Oficiales con más de 10 años de servicios computables.

Pago Especial en Efectivo.

Los oficiales del escalafón permanente de la Lista General y Lista de Tareas Especiales que sean retirados prematuramente, recibirán una suma global libre de impuestos. El pago máximo será de 6.000 libras esterlinas para un capitán de navío, 5.500 libras esterlinas para un capitán de fragata y 5.000 libras esterlinas para un capitán de corbeta y grados inferiores. Estas sumas irán disminuyendo a medida que se acercan a la edad de retiro y asimismo cuando se cuenta con menos de 15 años de servicios computables. Las sumas mínimas abonables a oficiales con 15 ó más años de servicios son 1.415 libras esterlinas para un capitán de navío con 51 años de edad, 1.330 libras esterlinas para un capitán de fragata con 49 años de edad, 1.400 libras esterlinas para un capitán de corbeta (Lista General) con 44 años de edad y 1.060 libras esterlinas para un capitán de corbeta (Lista Tareas Especiales) a la edad de 49 años.

Haber de retiro y bonificación terminal.

Dichos oficiales recibirán igualmente su haber de retiro y bonificación terminal por los servicios prestados calculados en la forma normal. A este efecto, los servicios mínimos computables serán reducidos de 20 a 10 años, de modo que todos aquellos que cuenten con más de diez años computables recibirán un porcentaje adecuado de haber de retiro y bonificación final.

Oficiales con menos de 10 años de servicios computables.

Los oficiales de la Lista General y Lista de Tareas Especiales que, con menos de 10 años de servicios computables, no llenan las condiciones para acogerse al haber de retiro y bonificación terminal concedidos por este plan, serán compensados en la siguiente forma:

Pago especial en efectivo.

Una cantidad máxima de 5.000 libras esterlinas libres de impuestos será abonable a los oficiales que sean retirados dentro del mes para llenar los 10 años de servicios computables. Para oficiales que se retiran con anterioridad a lo expuesto, la cantidad abonable se calculará descontando sobre el abono máximo a razón de 500 libras esterlinas por año por el período en menos, siendo el descuento efectivo hecho en base mensual.

Indemnización por servicio.

En lugar de un haber de retiro, a los oficiales de referencia se les abonará una indemnización de servicio, a razón de 100 libras esterlinas por cada año completo de servicio computable.

Oficiales del escalafón permanente retirados al límite de edad durante el período de reducción**Concesión especial para establecerse nuevamente.**

Todos los oficiales del escalafón permanente hasta el grado de capitán de navío, R.N., inclusive, que durante el período de reducción son retirados a la edad límite normal o más allá para su grado, tendrán una concesión especial de 500 libras esterlinas, además del correspondiente haber de retiro y bonificación terminal, como compensación por todas aquellas dificultades con que puedan tropezar al iniciarse nuevamente. Esta concesión se abonará también a los oficiales que resulten inválidos y a los que hayan sido reincorporados al retornar nuevamente a la Lista de Retirados.

Suboficiales y otros rangos.

Las disposiciones para la compensación al personal subalterno y otros grados con derecho a pensión, son las siguientes:

Pensiones.

El plan para el personal subalterno contratado, con derecho a pensión, trata de mitigar la pérdida del derecho a la misma. El período mínimo de servicio computable para pensión será reducido de 22 a 10 años de servicios calculables después de la edad de 18 años, y 5 años acreditables para la pensión y bonificación final (que no se extiende más allá del contrato en vigor) serán agregados a los servicios efectivamente prestados, siempre que estos últimos sean superiores a los 10 años.

Pago especial en efectivo.

Además, el citado personal subalterno recibirá una suma en efectivo libre de impuestos hasta la cantidad de 1.250 libras esterlinas, decreciendo a medida que se llegue al término del actual contrato o cuando los servicios prestados sean menores de 15 años.

(“The Admiralty News Summary”, N° 131, 1° de agosto de 1957)

EL PRIMER LORD EXPONE LA SITUACION NAVAL DISCURSO EN LA CAMARA DE LOS LORES SOBRE EL PRESUPUESTO DE LA MARINA DE GUERRA.

El Primer Lord del Almirantazgo, conde de Selkirk, hizo un detenido estudio de la situación naval, al responder en el debate sobre el Presupuesto de la Marina de Guerra 1957-58, en la Cámara de los Lores, el 3 de junio. Comenzó diciendo:

“Deseo expresar cuán profundamente impresionado estoy con la calidad del personal superior y subalterno que la constituyen. Es algo del que este país puede sentirse realmente orgulloso. Tengo, sin embargo, cierta sensación de que en la mente de cierta gente existe una idea de que la Marina de Guerra tiene un mayor valor histórico que una importancia futura...”

“La Marina constituye un elemento fuerte y cohesivo dentro del Commonwealth. En realidad, yo diría que, después de la Corona, conjuntamente con la influencia de la zona de la esterlina, es probablemente el elemento de unión más poderoso dentro del mismo Commonwealth”.

Al considerar el papel de las fuerzas navales en una guerra total, el Primer Lord dijo:

“Nadie puede predecir cuál será el curso de una guerra global. A decir verdad, estamos luchando todo lo posible para que ésta no se produzca. Es nuestra mayor preocupación actual. Estamos empleando a nuestros hombres de ciencia, nuestras energías y nuestras ideas con el propósito de que la misma no tenga lugar. Una gran parte del tiempo, energía y aptitud es empleada para ese preciso propósito. Si existen algunos que se aventuran a presagiar que la próxima guerra, si desgraciadamente llegara a estallar, sería combatida exclusivamente con fuerzas aéreas y armas aéreas —puntos de vista que sé son tendenciosos—, es del conocimiento público que hay otros destacados estrategias a ambos lados de la Cortina de Hierro que no aceptan tal teoría. Es también del conocimiento público que los rusos cuentan con una flota sumamente real y no es de suponerse que su propósito

sea el de un pasatiempo. Ni tampoco el tamaño de la marina china, a este efecto, que va en constante aumento, sugiere que la misma estará interesada en emplear su poder exclusivamente en tierra.

“La política del gobierno de Su Majestad es realmente muy clara. La posibilidad de que la batalla nuclear no resulte decisiva de inmediato es aceptada en el Libro Blanco de la Defensa, conjuntamente con el hecho de que en ese caso la guerra naval, y sobre todo la guerra antisubmarina, sería de suma importancia. Es por ese motivo que Gran Bretaña debe contribuir a la N.A.T.O., y otras alianzas, a medida que van surgiendo, para permitirles mantener fuerzas navales importantes.

“El aspecto más importante de la Marina reside, posiblemente, en el hecho de que está equipada para hacer frente al peligro de la guerra casi bajo cualquiera de sus formas, ya sea fría, local o global. Su equipo y movilidad son del mayor valor en todas estas esferas, y podrían ser empleados, en gran medida, en cualquier clase de guerra”.

Refiriéndose al aspecto material, el Primer Lord dijo:

“Los cambios aquí son notables. Si se me permite recurrir un poco al dramatismo, acabamos de presenciar la terminación final de la era del Dreadnought. La misma empezó alrededor de 1905, y creo que puede decirse que ha llegado definitivamente a su término. Debe destacarse ese cambio, que ahora llamamos al nuevo submarino nuclear “Dreadnought”, para indicar el principio de un período totalmente distinto. En el futuro, será raro que un buque de superficie luche contra otro buque de superficie, salvo quizás en ocasiones aisladas. Normalmente, los buques de superficie lucharán contra aviones o submarinos, o apoyarán desembarcos anfibios de una naturaleza u otra.

“Ese es el motivo por el cual el portaaviones se ha transformado en el núcleo de la flota. Considero que ese es realmente el principio esencial a extraerse del concepto del nuevo grupo de tareas de portaaviones. La disposición precisa de estos grupos dependerá, por supuesto, de distintas circunstancias. Todos sabemos que por varias razones, perfectamente conocidas por aquellos que estudian el problema, dos portaaviones actuando juntos resultan mucho más eficaces que uno. Eso no significa que siempre podamos tener dos portaaviones en un lugar dado. El mismo portaaviones se halla en un período de intensa evolución. Varias son las ideas que se han introducido. La cubierta angulada, el más moderno dispositivo de frenado, la catapulta de vapor y el

espejo para el aterrizaje, van siendo gradualmente instalados en todos los portaaviones del mundo. Son modificaciones grandes y su implantación en todos nuestros portaaviones demorará algún tiempo...

“Por supuesto, el nuevo plan implica, hasta cierto punto, que las fuerzas disponibles en un lugar dado serán menores en ciertas épocas del año. Por otra parte, el refuerzo que recibirán de cuando en cuando será más formidable cuando se realizan visitas o cuando la necesidad lo prescriba. La fuerza efectiva en el mar Indico será más o menos la misma, pero debemos reconocer que el mar Indico —que, en este sentido, puede considerarse como extendiéndose desde el mar de Arabia hasta los confines del Pacífico— es una superficie bastante considerable, y no hay duda que dicha fuerza tendrá que ser dividida de cuando en cuando. Comprendo perfectamente que uno de los requisitos a este respecto será el apoyo adicional a la flota. Este es un asunto que debemos considerar en todos sus aspectos”.

Refiriéndose a las armas dirigidas, el Primer Lord dijo:

“Con la mayor altura a que pronto volarán los aviones, si es que no lo hacen ya, es esencial que nuestras actuales defensas antiaéreas sean reemplazadas por armas dirigidas. La única crítica ha sido que no las hayamos introducido más rápidamente. Pero desearía expresar lo siguiente: Que es más importante que obtengamos las armas adecuadas, si podemos, que intentar proseguir rápidamente con un arma, antes de haber controlado adecuadamente su funcionamiento. Estamos satisfechos que en el “Sea Slug” hemos hecho la mejor selección y no tenemos motivo alguno para creer que las pruebas realizadas no serán exitosas y satisfactorias”.

Algunos miembros preguntaron si no sería factible colocar el mismo en uno de nuestros cruceros. “La respuesta es que no hubiera sido posible o, mejor dicho —porque supongo que todo es posible—, ello hubiera dado lugar a grandes demoras y modificaciones costosas. Esta es la razón por la cual hemos creído que era mejor —y estoy seguro que esto es lo correcto— instalar estos elementos en buques nuevos, donde serán correcta y adecuadamente colocados desde el primer momento”.

Hablando de la Infantería de Marina, el Primer Lord manifestó:

“Se encuentran en la curiosa situación de ser anfibios en carácter, encontrándose en su ambiente tanto en el mar como en tierra, y su carácter móvil y versátil es actualmente de valor

especial. En estos tiempos, cuando la íntima asociación de las tres fuerzas y el carácter complementario de las mismas requieren ser recalçadas, la Infantería de Marina tiene un papel muy especial que desempeñar”.

Anunció luego que la marina contaría con una nueva embarcación de desembarco que reemplazaría a la L.C.T.8, y dijo: “Constituye parte integrante del programa de construcción, y si bien no se han iniciado todavía los trabajos en la misma, no desearía que su importancia fuera apreciada en menos”.

Refiriéndose al programa de construcciones navales en general, el Primer Lord expresó que dudaba que haya habido algún Primer Lord que hubiese manifestado que el programa de producción era suficiente. Sin embargo, era indudable que él no lo diría, pero sería un error dar la impresión de que no se hubiese hecho bastante.

Es exacto, sin embargo, que el número de buques modernos es reducido y si el programa de construcciones fuera demorándose, bien podría suceder que —dentro de cinco o diez años— se encontraran en una situación difícil. Estaba de acuerdo con la declaración del Conde Howe, de que debía acelerarse bastante el ritmo de aquéllas.

En cuanto a los submarinos H.T.P. (1), dijo que eran simplemente para fines de adiestramiento. La marina no seguiría con los mismos, sino que se dedicará directamente al tipo nuclear, que consideraba como una línea más provechosa de desarrollo.

Finalmente, al referirse al reclutamiento, el Primer Lord dijo:

“En términos generales, hemos tenido un año bastante favorable, hasta la terminación del año financiero. Los niveles de ingreso para las clases de las distintas especialidades fueron más severos a partir de febrero del año pasado; no obstante esto, ingresaron 800 ó 900 más al año siguiente que en el anterior. El reclutamiento no ha resultado tan bueno en estos últimos tiempos. Hablando francamente, creo que existen ciertas dudas en las mentes de padres y jóvenes en cuanto al futuro de las fuerzas armadas: se preguntan si son realmente carreras con algún porvenir. Mi propósito es extirpar esta duda y destacar con toda claridad que la marina seguirá siendo una carrera de

(1) Emplea el peróxido de hidrógeno como combustible para navegar en inmersión.

valor. Como ya se ha dicho, con la proyectada reducción del potencial humano de la marina, un cierto número de personal tendrá que retirarse.

“Deseo destacar que es nuestro decidido propósito que aquellos que quedarán tendrán una carrera tan buena como la que tienen ahora, y quizás mejor. Es de suma importancia que se den cuenta de esto, de modo que los jóvenes sepan que ingresan a un servicio que vale la pena”.

Por último, dijo: “En nuestra tradición naval tenemos algo que es sumamente precioso, algo que ha sido magníficamente mantenido hasta el presente. Si existen dos círculos de acción donde todo el mundo nos respeta y está dispuesto a tomar como modelo a este país, dichos círculos de acción son los del gobierno parlamentario y de asuntos navales. No creo que haya sector alguno en el mundo libre que no adoptase con gusto nuestra manera de ser en estas dos esferas. Es una posición única y depende esencialmente de la calidad del personal que hemos tenido. No olvidemos jamás que la libertad de los mares de que gozamos fue un don otorgado por la Marina Real a las comunidades mercantiles del mundo. Como todas las libertades, dicha libertad puede conservarse sólo ejerciendo una vigilancia perpetua”.

(“The Admiralty News Summary”, N° 131, 1° de agosto de 1957)

PARAGUAY

CONSTRUCCION DE UN OLEODUCTO

El gobierno paraguayo dispuso la construcción de un oleoducto desde Villa Hayes a Oruro, en la frontera con Bolivia, que costará aproximadamente 11.750.000 dólares. La construcción estará a cargo de la firma Fives, de Lille, Francia.

(Periodística)

PERU

VARO UN SUBMARINO

El submarino peruano “**Iquique**” varó el 27 de agosto pasado en un banco de arena, en Long Island Sound, cerca de la costa, durante las pruebas a que la empresa constructora sometió a la nave. Un vocero de la Electric Boat División, de la General Dynamics Corporation, firma que construyó el subma-

rino, manifestó que la nave no sufrió averías ni tampoco hubo víctimas entre los tripulantes. El **“Iquique”** llevaba una tripulación de 41 hombres pertenecientes al personal de la empresa antedicha y 16 miembros de la armada peruana, que actuaban como observadores.

El accidente, cuyos motivos no han sido dados a conocer, ocurrió en momentos- en que el submarino navegaba en la superficie.

(Periodística)

UNION SOVIETICA

BOTE VOLADOR

Un bote volador soviético accionado por alas submarinas que lo levantan sobre la superficie del agua, alcanzó la velocidad de 75 kilómetros por hora durante un viaje de Gorgi a Moscú. La embarcación, denominada **“Raketa”**, fue botada este año. Cubrió 900 kilómetros hasta Moscú en 14 horas, transportando 70 pasajeros.

(Periodística)

FLOTA SUBMARINA

El almirante Arleigh A. Burke, jefe de operaciones navales de los Estados Unidos, advirtió hoy que Rusia tiene actualmente la mayor flota submarina de la historia naval.

“Y todavía siguen construyendo submarinos a razón de unos cien por año, ritmo nunca igualado por ninguna nación en tiempos de paz”, agregó Burke en un discurso pronunciado en la quincuagésima octava reunión anual de los veteranos de guerra en el extranjero.

“Para contrarrestar la creciente fuerza submarina de Rusia —añadió el almirante—, los Estados Unidos construyen una flota de 21 buques atómicos, incluyendo 19 submarinos”.

El cuarto de esos submarinos ha sido puesto en servicio en Portsmouth, New Hampshire.

Aparte de esos submarinos, se está construyendo un crucero atómico y se ha cerrado contrato para la construcción de un portaaviones.

Burke calificó de “asombroso” el surgimiento de Rusia como potencia naval en 12 años, habiendo ya desplazado a Gran Bretaña del segundo lugar en el mundo, después de los Estados Unidos.

(Periodística)

ANUNCIO DE UN COHETE INTERCONTINENTAL DIRIGIDO

Según declaraciones de la Unión Soviética, la misma habría ensayado con éxito un cohete balístico de alcance intercontinental capaz de llegar a cualquier punto del globo. Se trataría de un arma de “superalcance” y “multifase” sin tener que recurrir a la ayuda de la aviación estratégica. Washington afirma que la Unión Soviética viene realizando pruebas con proyectiles teledirigidos de gran alcance desde el mes de junio y que ha probado muchos más de menor alcance desde mucho tiempo atrás.

(Periodística)

NUEVOS AVIONES COMERCIALES PARA PASAJEROS

En el aeropuerto de Vnukovo, las autoridades soviéticas expusieron cuatro de sus más gigantescos aviones para pasajeros. Se tratan del “Ukraina”, cuatrimotor a turbo-propulsión, el mayor de los cuatro, y con capacidad para 126 pasajeros; el “TU-110”, con cuatro motores turboreactores, para 100 pasajeros; el “TU-104”, tipo modificado, bimotor a reacción, para 70 pasajeros, y el “Moskva”, con cuatro motores turbo-hélice, con capacidad de 70 a 100 pasajeros. De acuerdo con lo transmitido por radio Moscú, estos aviones entrarían próximamente en servicio.

(Periodística)

URUGUAY

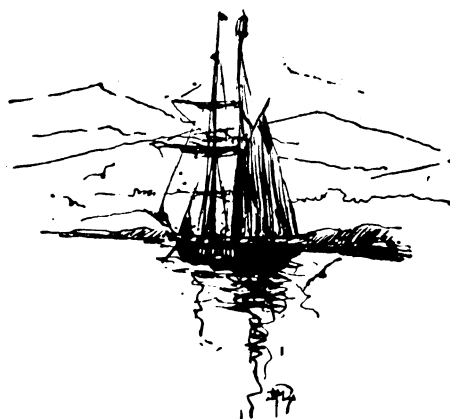
EL ESTUDIO SOBRE EL SALTO GRANDE

Las autoridades del nacionalismo herrerista formularon una declaración “condenando sin reservas la actitud del Poder Ejecutivo al autorizar la intervención de la Comisión Mixta en las gestiones conducentes a la hidroelectrificación del Salto Grande, sin la condición ineludible de resolver previamente y con absoluta precisión la delimitación de soberanía en el río Uruguay, de modo que se respete plenamente el derecho incuestionable de la República hasta la línea media de dicha vía”.

Por su parte, el doctor Luis Alberto de Herrera, jefe de dicho sector político, al dar su voto a la decisión unánime del Consejo Nacional de Gobierno que autoriza el desembarco de tropas argentinas que llegarán próximamente para tomar parte en el desfile militar del domingo —132° aniversario de la independencia—, manifestó lo siguiente: “Sin perjuicio de agra-

“ decer este acto de cortesía vecinal del gobierno argentino, consideramos que sería acto mucho más positivo el reconocimiento explícito de nuestra soberanía sobre el río Uruguay, atributo primario de nuestra soberanía fluvial”.

(Periodística)





ROGELIO SANFELIÚ

Capitán de Fragata

Falleció el 19 de julio de 1957



FRANCISCO J. ARIZZA

Capitán de Fragata

Falleció el 6 de agosto de 1957



JUAN PICASSO

Capitán de Navío Contador

Falleció el 7 de agosto de 1957



VICENTE J. FIORDALISI

Capitán de Navío Médico

Falleció el 9 de agosto de 1957

ASUNTOS INTERNOS

RECEPCION EN HONOR DEL SEÑOR MINISTRO DE MARINA DEL PERU.

Con motivo de la visita a nuestro país de S. E. el señor ministro de Marina del Perú, almirante D. Emilio Barrón Sánchez, ofrecióse, el 6 de julio, una recepción en honor del ilustre huésped en los salones de nuestro Centro, y a la que concurrieron altas autoridades de nuestra marina. En esta oportunidad, el señor almirante Barrón Sánchez obsequió al Centro Naval con una espléndida bandeja de plata con el escudo peruano. Nuestra Institución retribuyó tan fino obsequio entregándole una medalla de oro como recuerdo de su visita.

ACTOS CULTURALES.

El 8 de julio pasado se inauguró, en el salón del 4º piso de la Institución, la Exposición de Escenografía, a la cual contribuyeron con el aporte de sus obras artistas de la valía de Héctor Basaldúa, Saulo Benavente, Germán Gelpi, Juan C. Miraglia, Luis D. Pedreira y Mario Vanarelli. Más de 32 cuadros, que rivalizaban por su originalidad y por el acierto en la captación de las escenas y pasajes de piezas argentinas y extranjeras, constituyeron otros tantos centros de atracción en donde el público concentraba su interés.

Con los mejores auspicios, se clausuró esta muestra el 17 del mismo mes, siendo dable destacar que la misma fue visitada por gran cantidad de personas.

*

Ljerko Spiller, virtuoso del violín, colaboró en los actos culturales del Centro Naval, ofreciéndole un recital en fecha 10 de julio. En la oportunidad repitió una de sus más felices actuaciones a que ya tiene acostumbrado al público argentino; páginas de Haendel, Bach, Franck y otros, brotaron de su genialidad con la expresión y el acierto que sólo es posible encontrar en los verdaderos artistas. El aplauso, que siempre implica aproba-

ción, afluyó espontáneamente coronando sus interpretaciones, que iban impresas con el cuño inconfundible de su gran realizador.

Acompañó en el piano, Jacqueline Ibels.

*

Un acto cultural de magníficas proyecciones fue el exhibido en las tablas del Teatro Ateneo el 30 de julio pasado.

Bien conocida es, en las esferas de la danza, la figura de Amalia Lozano; sus gráciles y depurados movimientos, unidos a su extraordinario talento, se conjugaron en beneficio de la calidad del espectáculo, en el que además participaron, dando el realce y el complemento adecuado, Néstor Pérez Fernández y Rodolfo Rodríguez. Secundados en el piano por el maestro Mauricio Sorín, las piezas interpretadas encontraron digna coreografía en los artistas señalados.

*

El Coro Polifónico de Ciegos, agrupación vocal que depende de la Dirección de Protección Social y que integran 64 voces, dió cuenta de la valía y de los méritos que no en vano tiene acumulados, en la función llevada a cabo en el estrado escénico del Teatro Ateneo el 9 de agosto pasado.

Dirigido por su creador, el maestro Carlos R. Larrimbe, dicho conjunto entonó diversas melodías dándoles la graduación y el carácter tonal que ellas requerían. Merecen destacarse entre las mismas la marcha "Canto a la Libertad", cuyos versos dieron lugar al lucimiento de la soprano Tina Bertini.

Fue un espectáculo noble y sincero, que logró su propósito de agradar y emocionar al concurso.

*

El recital de canto que diera la joven y exquisita soprano argentina Elisa Lombardi Morán constituyó un éxito más, que se suma a los ya varios observados en su breve pero fructífera trayectoria artística. Comparten este aserto los comentarios periodísticos de los diarios "La Prensa" y "Noticias Gráficas", aparecidos en oportunidad de esta actuación.

Allanando con soltura y maestría las dificultades de interpretación de un severo programa, llegó finalmente a imponerse esgrimiendo el arte encerrado en su depurada técnica y su deliciosa voz.

*

La consagrada concertista María Luisa Ritterstein actuó para nosotros en la tarde del 29 de agosto, dejándonos el regalo de un recital que resumió calidad, belleza y buen gusto. Tradujo, con la elocuencia que sólo da su musicalidad, páginas como “Claro de Luna” y “La Isla Alegre”, ambas de Debussy, que dejaban traslucir a la mujer temperamental, de impecable estilo y exquisita sensibilidad.

RENUNCIA DE UN VOCAL TITULAR.

Se acepta la renuncia presentada por el vocal titular de la Comisión Directiva, capitán de fragata I. M. Oscar L. Lava.

RENUNCIA AL CARGO DE AUDITOR CONTABLE Y NUEVA DESIGNACION.

Se acepta la renuncia al cargo de Auditor Contable presentada por el capitán de fragata cont. Enrique Kofman, designándose en su reemplazo al capitán de fragata cont. Guillermo Zopatti.

DESIGNACION DE VOCALES TITULARES DE LA COMISION DIRECTIVA.

Designase vocales titulares al capitán de fragata Pablo F. Beláustegui y al vocal suplente, capitán de navío Cristián R. Beláustegui, en reemplazo del capitán de fragata Héctor Etchebehere y capitán de fragata I.M. Oscar L. Lava, respectivamente, que renunciaron.

DESIGNACION VOCAL SUBCOMISION DE HACIENDA.

Fue designado vocal de la Subcomisión de Hacienda el capitán de fragata Fermín López, en reemplazo del capitán de fragata Héctor Etchebehere, que renunció.

DESIGNACIONES EN LAS DELEGACIONES.

Se designan al capitán de fragata Alfredo O. Sánchez Púppulo, capitán de navío médico Julio R. Mendilaharzu y capitán de fragata César Goría, presidentes de las delegaciones de Puerto Belgrano, Tigre y Mar del Plata, respectivamente.

COLABORADORES EN LA DELEGACION DE MAR DEL PLATA.

Fueron designados como colaboradores en la delegación de Mar del Plata y en los cargos que se indican, los siguientes socios:

Teniente de navío Oscar Osvaldo Gigirey, para Fiestas, Reuniones y Actos Culturales; teniente de navío Mariano A. Torre, para Deportes.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de fragata I.M. Noé Edmundo Gramajo; capitán de corbeta contador Enrique Antonio Taglioretti; teniente de navío Oscar Adolfo Gómez; teniente de navío dentista Mario Vai; tenientes de fragata médicos Arturo Luis Panti, Héctor Rinaldo Ricciardi, Tomás Raúl Rodríguez, José Mario Castro, Roberto Cristóbal Copes y José Nazario; teniente de fragata dentista Juan Bautista Ostiz, y teniente de fragata capellán Duilio O. Barbieri.

REINGRESO (ART. 14 DEL ESTATUTO).

Teniente de navío (T) Amílcar Jorge Funes.

CONFIRMACION COMO SOCIO ACTIVO

Ex teniente de fragata médico Aníbal Pedro Herrera.

RECONOCIMIENTO DE SOCIO VITALICIO.

Capitán de fragata contador Enrique Kofman.

RECONSIDERACION DE UNA SEPARACION.

Déjase sin efecto la decisión por la que se separaba del Centro Naval al teniente de navío Miguel A. Tanco.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS.

Por fallecimiento: capitán de navío médico Vicente J. Fioralisi y capitán de fragata Francisco J. Ariza.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: capitán de navío contador Juan Picasso; capitán de fragata Rogelio Sanfeliú; señor Carlos O. Rodríguez Jáuregui.

Por renuncia: teniente de fragata (T) Juan Carlos Arze.

Por no cumplimentar el Art. 13, inc. 2º: ex teniente de corbeta farmacéutico Walter E. Darricades.

SEPARACION COMO SOCIO ACTIVO.

Por aplicación del Art. 29, inc. 1º: ex almirante Rivero de Olazábal.

BAJA DE SOCIO CONCURRENTE.

Por renuncia: 1er. teniente Héctor A. L. Cocito.



CIRCULO MILITAR

PUBLICACION DEL TOMO 488 DE LA
"BIBLIOTECA DEL OFICIAL"

"GENERAL DIETL"

Un tomo de 394 páginas de texto y un tomo anexo,
con 7 croquis y 105 fotografías

La "Biblioteca del Oficial" del Círculo Militar ha editado la traducción de esta obra, publicada por la señora GERDA LUISA DIETL y el Coronel (R.) KURT HERRMANN.

Los interesados pueden realizar su adquisición ya sea por pedido conjunto o individual, por intermedio del Centro Naval o en forma directa en la Dirección de Publicaciones del Círculo Militar (calle Charcas 745, 1er. piso derecha, de 14 a 20 horas).

El precio de la obra es de \$ 20.— m/n. el ejemplar (los dos tomos), para personal militar, para pedidos hechos por intermedio del Centro Naval.

Esta obra puede ser consultada en la BIBLIOTECA RECREATIVA de este Centro, donde se halla a disposición de los interesados.

LA SECRETARIA

Centro Naval - Alojamientos

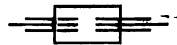
Permiso de Estacionamiento de Vehículos

Para conocimiento de los señores consocios, se transcribe a continuación el decreto del Intendente Municipal, recaído en expediente 39672/57, por el cual este Centro solicitó reserva de dos espacios en la calzada de la calle Córdoba, frente al edificio social y al de Centro Naval - Alojamientos (Nros. 547 y 350, respectivamente), para estacionamiento de vehículos de los señores miembros de esta Institución y los afectados al servicio de esta entidad, que dice así:

"Art. 1º — Concédese con carácter de
"excepción la reserva de un espacio de do-
"ce (12) metros de longitud, junto al cordón
"de la acera sud (números pares) de la Ave-
"nida Córdoba, seis (6) metros a cada lado
"del Nº 350, para el estacionamiento de
"dos (2) vehículos por vez, afectados al ser-
"vicio del Centro Naval - Alojamientos."

"Art. 2º — Dése al Registro Municipi-
"pal, etc."

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.

RECIBOS DE CARGOS

Los recibos de cargos de los señores socios originados en este Centro (cuota social, de préstamos, anticipos, taquillas, abono peluquería, bar, alojamiento, etc.) que se descuentan de los haberes mensuales según codificación de la liquidación mecanizada Nos. 335 y 257, permanecerán a disposición de los interesados en nuestra Tesorería social, donde se reservarán por un plazo de tres meses, procediéndose a la destrucción de los que corresponden a los meses anteriores y que no hubieran sido retirados oportunamente.

LA TESORERIA

INSTITUTO BROWNIANO

Reglamentación para el concurso sobre temas navales

- 1º - De acuerdo con lo resuelto por el Consejo Directivo, a partir de la fecha queda abierto el concurso de temas navales argentinos, organizado por el Instituto Browniano.
- 2º - Dicho certamen quedará clausurado el 1º de noviembre próximo, fecha en que se iniciará la clasificación de los trabajos recibidos para la asignación del orden de mérito que les corresponda y adjudicación de los premios establecidos.
- 3º - Este concurso se realiza con el propósito de estimular el estudio y desarrollo de todo tema que se relacione con la historia naval argentina, en todas sus manifestaciones, ya sea en el orden militar, comercial, orgánico, técnico, etc., así como en lo moral y épico, sin dejar de lado la influencia que la navegación fluvial o marítima ha ejercido en el progreso del país.
- 4º - Los temas elegidos para cada trabajo son libres pero deben ser concretos; por ejemplo: "Participación de la marina nacional en la lucha por la Independencia"; "La vida del Almirante Brown" (o de cualquier otro héroe de mar); "Influencia del mar en el progreso y desarrollo del país"; "Organización y desarrollo de la marina mercante nacional", etc., etc.
- 5º - El desarrollo de cada tema debe ser sencillo "y de carácter absolutamente inédito", no admitiéndose citas de otros textos dentro de la composición; éstas, en caso de que sea necesario hacerlas, figurarán al final del trabajo como nota ilustrativa; podrán agregarse al trabajo, mapas, croquis o ilustraciones.
- 6º - La presentación de los trabajos se regirá por las siguientes indicaciones:
 - a) Cada concursante enviará un solo trabajo.
 - b) La escritura será a máquina, en papel oficio, escrito a dos espacios de un solo lado del papel y en toda la extensión de la hoja.
 - c) La extensión total del trabajo no sobrepasará de veinte páginas sin contar las citas o aclaraciones fuera del texto; sin firma, nombre, ni apellido.
 - d) Cada trabajo preparado en la forma indicada anteriormente, llevará en la parte superior de la primera página el tema correspondiente y debajo del mismo el "pseudónimo" que elija el autor, acompañándolo para su identificación de un sobre cerrado y lacrado y en su interior, el nombre y apellido del autor, profesión nombre del tema y pseudónimo correspondiente, fecha, firma y domicilio. El sobre de identificación debe decir en la parte superior: Corresponde al tema: (tal o cual).
 - e) Los trabajos y sobres de identificación serán enviados por correo (bajo sobre certificado) al Secretario del Instituto (Plaza Brown 39 - Adrogué), antes del 1º de noviembre próximo, después de cuya fecha no serán recibidos.
- 7º - Se establecen dos categorías:
 - Categoría a) Para universitarios, docentes, miembros de las fuerzas armadas.
 - Categoría b) Para los no comprendidos en la categoría anterior.
- 8º - A los efectos de la clasificación de los temas y adjudicación del orden de mérito, nombrose un jurado integrado por:
Capitán de navío (C) D. Humberto F. Burzio, de la Academia Nacional de la Historia y miembro de número del Instituto.
Doctor Raúl A. Molina, de la Academia Nacional de la Historia y de la Real de Madrid.
Capitán de fragata capellán Mariano Fernández Mendoza, miembro de número del Instituto.
- 9º - Fíjense los siguientes premios para cada categoría:
 - 1er. Premio: Medalla de oro y diploma.
 - 2do. Premio: Medalla de plata y diploma.Los dos mejores trabajos presentados serán publicados por el Instituto.
- 10º - Los miembros del jurado no podrán participar como concursantes.
- 11º - Los trabajos que se remitan quedarán como propiedad del Instituto Browniano, quien resolverá su publicación en caso conveniente o su utilización como base de conferencias escolares u otros fines ilustrativos.
- 12º - El acto de entrega de premios tendrá lugar en fecha que se indicará oportunamente.

Almirante Brown, mayo de 1957.

(Fdo.): ATILIO CORRADINI
Secretario General

(Fdo.): AGUSTIN R. PENAS
Contraalmirante
Presidente



BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

BUENOS AIRES

Vol. LXXV

SEPTIEMBRE - OCTUBRE

Núm. 636

SUMARIO

| | |
|---|-----|
| Las Exploraciones y Viajes a las Costas Patagónicas y del Estrecho, en los Siglos XVI, XVII y XVIII — Furlong | 295 |
| Energía Mareomotriz en la Costa Argentina — Rodríguez | 319 |
| Por qué un Marino piensa como Marino — Wylie | 331 |
| Aviación Costera Antisubmarina. Consideraciones preliminares — Rojo | 345 |
| Salvamento en el Mar — Tapper | 357 |
| El Pensamiento Mítico: Introducción y Evolución — Pessagno Espora | 365 |
| Notas profesionales | 377 |
| Necrología | 417 |
| Asuntos internos | 425 |

Servicios y Horarios de la Casa

BOLETIN: Lunes a viernes, de 15 a 19.

SECRETARIA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9 a 12.

CONTADURIA: 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.

ODONTOLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12.

ENFERMERIA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

PEDICURO: Viernes, de 18,30 a 20,30.

SALA DE ARMAS. Prof. de Esgrima: Martes a viernes, de 18 a 20, y lunes, de 9 a 11.
Profesor de Defensa Personal: Lunes a viernes, de 17 a 18,45.

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.

PELUQUERIA: 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: Todos los días, de 12,30 a 14,30 y 20,30 a 22,30.

DEPOSITO DE BULTOS (Subintendente): Lunes a viernes, de 8 a 11 y de 14 a 16;
sábados, de 8 a 11.

"CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS": La reserva de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento.

BUZON: 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 (4° piso): Diariamente, de 18,30 a 21 y de 22 a 23.

GUIA DE CASAS DE COMERCIO QUE EFECTUAN DESCUENTOS: Solicitarla en Secretaria.

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 Nº 545.718

SEPTIEMBRE - OCTUBRE



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

CENTRO NAVAL

PRESIDENTES HONORARIOS

Excmo. Sí. Presidente Provisional de la Nación,
General de División Pedro E. Aramburu
S. E. el Sr. Ministro de Marina,
Contraalmirante Teodoro E. Hartung

COMISION DIRECTIVA

| | | |
|--------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| Presidente | Contraalmirante | Adolfo B. Estévez |
| Vicepresidente 1° | Contraalmirante | Arturo H. Rial |
| Vicepresidente 2° | Capitán de Navío | Renato V. J. Ares |
| Secretario (Int.) | Teniente de Navío | Miguel A. Muro |
| Tesorero | Cap. de Navío Cont. | Francisco N. Castro |
| Protesorero | Cap. de Corbeta Cont. | Fernando Esquivel |
| Vocales titulares | Capitán de Fragata | César Goría |
| | Capitán de Fragata | Fermin López |
| | Capitán de Fragata | Roberto J. Calegari |
| | Capitán de Fragata | Carlos Musis Blanca |
| | Capitán de Fragata | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
| | Capitán de Fragata | Constantino Fraguio |
| | Capitán de Navío | Guillermo Rawson |
| | Cap. de Fragata Médico. | Mario A. Pessagno Espora |
| | Capitán de Fragata | Rodolfo Elizalde Pietranera |
| | Capitán de Fragata (T). | Jorge A. Marguery |
| | Capitán de Corbeta (T). | Omar R. Pagani |
| | Teniente de Navío | Miguel A. Muro |
| | Capitán de Navío | Héctor Padilla |
| | Capitán de Fragata | Carlos Gozzi |
| | Capitán de Corbeta | José G. Gómez Ortega |
| | Capitán de Navío | Carlos M. Ruzzzone |
| | Capitán de Corbeta | Miguel R. Algañaraz |
| | Cap. de Corbeta Auditor | Juan Carlos Frías |
| | Capitán de Fragata | Pablo F. Beláustegui |
| | Capitán de Navío | Cristian R. Beláustegui |
| Vocales suplentes | Cap. de Corb. Ing. Espec. | Martín Arana |
| | Capitán de Corbeta | Carlos Delfin Rojo |

Comisión Revisora de Cuentas

| | | |
|------------------|------------------------|--------------------------|
| Titulares | Capitán de Fragata | Jorge de Tommaso |
| | Capitán de Corbeta | Hermes J. Quijada |
| Suplentes | Tte. de Frag. Contador | Julio A. Loyola |
| | Cap. de Corb. Dentista | Luis A. Bachini |

SUMARIO

| | |
|---|-----|
| LAS EXPLORACIONES Y VIAJES A LAS COSTAS PATAGONICAS Y DEL ESTRECHO, EN LOS SI- GLOS XVI, XVII y XVIII | 295 |
| Por el R. P. Guillermo Furlong, S. J. | |
| ENERGIA MAREOMOTRIZ EN LA COSTA ARGENTINA | 319 |
| Por el Ingeniero Hidrógrafo Miguel Rodríguez. | |
| POR QUE UN MARINO PIENSA COMO MARINO | 331 |
| Por el Capitán de Navío J. C. Wylie, U.S.N. | |
| AVIACION COSTERA ANTISUBMARINA. CONSIDERA- CIONES PRELIMINARES | 345 |
| Por el Capitán de Corbeta Carlos Delfín Rojo. | |
| SALVAMENTO EN EL MAR | 357 |
| Por el Teniente de Corbeta Jorge F. Tapper. | |
| EL PENSAMIENTO MITICO: INTRODUCCION Y EVOLUCION | 365 |
| Por el Capitán de Fragata Médico Mario A. Pessag- no Espora. | |
| NOTAS PROFESIONALES | 377 |
| NECROLOGIA | 417 |
| ASUNTOS INTERNOS | 425 |

SUBCOMISIONES

INTERIOR :

| | | |
|-------------------|------------------------|-----------------------------------|
| Presidente | Capitán de Navío | Renato V. J. Ares |
| Vocales | Capitán de Fragata | César A. Goría |
| | Capitán de Fragata | Fermín López |
| | Capitán de Fragata | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
| | Capitán de Navío | Héctor Padilla |
| | Capitán de Corbeta | José C. Gómez Ortega |
| | Capitán de Corbeta (T) | Omar R. Pagani |
| | Capitán de Navío | Carlos M. Bruzzone |
| | Capitán de Corbeta | Miguel R. Algañaraz |
| | Capitán de Fragata | Mariano I. Queirel (ads.) |

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES:

| | | |
|-------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Presidente | Contraalmirante | Arturo H. Rial |
| Vocales | Cap. de Fragata Médico | Mario A. Pessagno Espora |
| | Capitán de Fragata | Roberto J. Calegari |
| | Capitán de Fragata | Constantino Fraguio |
| | Capitán de Fragata (T) | Jorge A. Marguery |
| | Capitán de Navío | Guillermo Rawson |
| | Capitán de Fragata | Carlos Gozzi |
| | Cap. de Corbeta Auditor | Juan C. Frías |

HACIENDA:

| | | |
|-------------------|-------------------------|------------------------------------|
| Presidente | Cap. de Navío Contador. | Francisco Castro |
| Vocales | Cap. de Corb. Contador. | Fernando Esquivel |
| | Capitán de Fragata | Fermín López |
| | Capitán de Fragata | Rodolfo Elizalde Pietranera |

DEPORTES (en formación):

| | |
|--------------------|----------------------------|
| Capitán de Corbeta | Miguel R. Algañaraz |
| Teniente de Navío | Miguel A. Muro |

DELEGACION TIGRE:

| | | |
|-------------------|----------------------|------------------------------|
| Presidente | Cap. de Navío Médico | Julio R. Mendilaharzu |
|-------------------|----------------------|------------------------------|

DELEGACION PUERTO BELGRANO:

| | | |
|-------------------|--------------------|-----------------------------------|
| Presidente | Capitán de Fragata | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
|-------------------|--------------------|-----------------------------------|

DELEGACION MAR DEL PLATA:

| | | |
|----------------------|--------------------|------------------------------|
| Presidente | Capitán de Fragata | César Goría |
| Colaboradores | Teniente de Navío | Oscar Osvaldo Gigirey |
| | Teniente de Navío | Mariano A. Torre |

ar. te

INMOBILIARIA CONSTRUCTORA FINANCIERA
PROPIEDAD HORIZONTAL
LAVALLE 1844 — 5º "32" — BUENOS AIRES



PARA JEFES Y OFICIALES DE LAS FUERZAS ARMADAS

Veintidós pisos residenciales en lo mejor de Belgrano, VIRREY LORETO esq. AMENABAR, de características únicas en torre ultramoderna de cuatro frentes, al verdadero costo controlado por los copropietarios, compuestos de gran recepción, tres dormitorios principales, amplios placards, baño principal y de servicio, office, cocina (ambos con roperos), piletas, etc., lavadero individual. Planta baja jardines, dos ascensores (principal y de servicio), calefacción, agua caliente e incinerador de residuos centrales, antenas para radio y T.V. y demás detalles de confort.

PRECIO ESTIMADO \$ 340.865, AL CONTADO \$ 13.110 Y FACILIDADES

Dado el número limitado de unidades disponibles, agradecemos se sirva visitarnos sin tardanza, a fin de poder elegir el piso de su agrado.



TORNEOS DE ESPADA Y SABLE

La Subcomisión de Deportes del Centro Naval ha programado torneos abiertos de espada y sable para tiradores de Marina, a los efectos de contar con un ranking propio en las armas mencionadas.

Dichos torneos se realizarán en la Sala de Armas de la Institución, los días jueves y viernes últimos de cada mes, en un total de cuatro competencias, y su terminación coincidirá con la finalización de las actividades esgrimísticas de la Sala, esto es, a fines de noviembre.

Se otorgarán premios, consistentes en copas y medallas para los primeros puestos de cada arma, y del desarrollo de los torneos se informará por el Boletín de la Institución.

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 DIRECCION.

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 LXXV

Septiembre - Octubre 1957

Núm.636

Las Exploraciones y Viajes a las Costas Patagónicas y del Estrecho en los Siglos XVI, XVII y XVIII

EXPOSICION BIBLIOGRAFICA (*)

Comenzó el acto con las palabras del Presidente de la Asociación Argentina de Cultura Inglesa, doctor CARLOS DEL CAMPILLO, quien se refirió a la personalidad del Presidente de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown, almirante E. Videla, destacando la actuación cumplida por la citada Comisión Nacional y expresando que era un honor para la Asociación de su presidencia se hubiera aceptado la adhesión de la misma a los actos de homenaje al Gran Almirante al disponer de sus salones para tan importante exposición bibliográfica. Tuvo palabras de elogio para los dueños del material expuesto, que con su esmero y dedicación habían reunido volúmenes de tanto valor, contribuyendo así a aumentar el patrimonio bibliográfico del país y, por lo tanto, a elevar su cultura. Al declarar inaugurada esta exposición sobre "Descubrimientos y Exploraciones en los Mares Australes Americanos, en los siglos XVI, XVII y XVIII", cedió la palabra al almirante ELEAZAR VIDELA, quien dijo:

La Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown expresa su reconocimiento a la Asociación Argentina de

(*) Inaugurada el 19/VIII/1957 en la Asociación Argentina de Cultura Inglesa.

Cultura Inglesa por su patriótica colaboración, exteriorización de fina sensibilidad cultural, al cedernos su salón para realizar esta exposición.

Asimismo quiero expresar nuestra gratitud al Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades, en particular a su digno presidente y promotor de la exposición, capitán de navío Humberto F. Burzio, y muy especialmente a los expositores señores: ALBERTO DODERO - OSCAR E. CARBONE - BONIFACIO DEL CARRIL y ARMANDO BRAUN MENENDEZ, por las valiosas piezas bibliográficas de su propiedad, cuyo préstamo ha hecho posible la exposición.

Esta exposición viene a sumarse a los numerosos actos de homenaje con que pueblo y gobierno de toda la Nación han honrado la memoria del glorioso Almirante del Plata, del extraordinario defensor de las fronteras marítimas de la República, del héroe máximo de la Marina de Guerra Argentina, del Almirante Brown.

De ese varón ilustre de la República, insuperable guerrero del mar, que consagró su vida a legarnos las más preciadas glorias, las palmas de sus victorias, los laureles de nuestra historia naval.

Del Libertador del Río de la Plata en todos los conflictos bélicos que el país debió afrontar y cuyas numerosas acciones de guerra como Martín García, Montevideo, Los Pozos, Quilmes, Juncal, Monte Santiago y muchas más, honrarán por siempre a la marina de guerra nacional, que las recuerda y venera como los mejores blasones de su historia.

Son la herencia bendita que nos legara este Almirante magnífico.

* * *

Esta excepcional y magnífica exposición bibliográfica de carácter exclusivamente náutico, que tanto honra a la cultura argentina, será explicada por el R. P. Furlong.

El Padre Furlong no necesita presentación; todos lo conocen, todos saben de la brillante trayectoria de su vida que se inicia en Santa Fe, luego en Córdoba, en Buenos Aires, en España, Francia, Bélgica, Inglaterra, Estados Unidos, siempre estudiando, investigando, nutriendo su privilegiado cerebro.

Su personalidad es ampliamente conocida en los círculos intelectuales del país, especialmente en el campo de las investigaciones históricas, que ha desarrollado con relieves propios e inconfundibles.

Con su copiosa producción histórica, basada en auténticas investigaciones del pasado argentino y americano, ha publicado artículos, folletos y libros que suman centenares.

Instituciones del país y del exterior le han otorgado diversas distinciones e incorporado a su seno, reconociéndolo como un excepcional erudito.

La Comisión Nacional de Cultura, en un acto reciente, de ponderable justicia, ha premiado su obra "Nacimiento y Desarrollo de la Filosofía en el Río de la Plata" con el codiciado galardón del premio nacional de historia correspondiente a 1954-1956.

Su labor didáctica en el seminario pontificio de Buenos Aires y en el Colegio del Salvador, como profesor de latín, griego, inglés, de historia argentina, de literatura española y americana, evidencian la amplitud de la ilustración que ha acumulado en su vida ejemplar el Padre Furlong, el conferenciante que la Comisión Nacional de Homenaje tiene el honor de presentar al inaugurar esta exposición de homenaje al ilustre Almirante Brown.

* * *

EN HOMENAJE AL ALMIRANTE BROWN

LAS EXPLORACIONES Y VIAJES A LAS COSTAS PATAGONICAS Y DEL ESTRECHO, EN LOS SIGLOS XVI, XVII Y XVIII

Conferencia del R. P. GUILLERMO FURLONG, S. J

Creeríase, señoras y señores, que el continente americano es un gigantesco cetáceo, cuya ingente cabeza ha sido plenamente aprisionada entre los hielos del Polo Norte, pero cuya extremidad caudal, que llega a las vecindades del Antártico, se agita aún poderosamente, pavorosamente, dificultando la travesía entre los dos océanos que flanquean sus costados.

Es la realidad de hoy, no obstante los progresos fantásticos de la técnica naviera, pero lo era intensamente más cuando en 1815 y 1816 aquel genio de los mares que se llamó Guillermo Brown emprendió su viaje a las aguas del Pacífico. Su "Hércules", de 350 toneladas, aunque cubierta de cobre en su parte viva, sólo tenía 25 metros de eslora y 9 de manga.

Zarpó juntamente con otras tres naves menores: la "Trinidad", el "Halcón", el "Uribe" o "Constitución". Esta postrera

naufragó en las proximidades del Estrecho de Magallanes; la “Trinidad” y el “Halcón” fueron el ludibrio de los huracanados vientos, allá en los 55° de latitud Sur, y el “Hércules” fue arrojado hasta los 65°, esto es, hasta la altura de la Tierra de Graham, afirmando así la soberanía argentina sobre las tierras de la Antártida.

La “Trinidad” perdió el tajamar, que es el tablón para hendir el agua cuando el barco está en marcha, y al que van asegurados los barbiqejos que sujetan el bauprés o palo de proa. Gravisima fue la avería, pero se halló un refugio, y se pudo arreglar esa gravísima falla. Brown prefirió pasar por el Cabo de Hornos; optó ir en mar abierto, y no por el Estrecho de Magallanes, más abrigado al parecer, pero sembrado de escollos y expuesto a ser arrojado por los vendavales sobre las rocas costeras. Se basó en la sabia máxima de que, con frecuencia, no se domina a la naturaleza, sino siguiéndola.

Es necesario, señoras y señores, leer la **Memoria** de Brown, que acaba de editarse en su original inglés y en correcta traducción castellana, para barruntar lo que fue para el gran marino el Cabo de Hornos: los vientos soplaban directamente sobre tan frágiles naves, y sobre ellas las tempestades descargaban torrentes de agua, y como si todo eso fuera poco, una cortina de espesísima niebla envolvía a sus naves y aun a los tripulantes, que no se veían los unos a los otros. La salvación era correr en popa, al azar, bramando el viento, o en facha, alternativamente, como dice Brown, y eso entre islas, arrecifes y rocas que surgían a la lívida luz de los relámpagos. Así se hizo, no sin graves riesgos, entre otros el de estrellarse contra rocas, islotes o icebergs.

Pero la tripulación, sobre todo la que no tenía sangre inglesa en sus venas, estaba aterrada, y fue necesario, una vez pasada la dura prueba, impedir la deserción. Habían quedado aquellos hombres tan fuera de sí por los peligros pasados, escribe Brown, que resultó difícil impedirles abandonar el buque (se refiere a la “Trinidad”), e irse a tierra. Cuatro de ellos desertaron. Prefirieron morir de hambre o de frío, o de ambas cosas, antes que verse otra vez en aquellas terribles andanzas.

La fortuna, fiel aliada de Brown contra las naos enemigas en las quietas aguas rioplatenses, secundó también sus propósitos en las tumultuosas del archipiélago fueguino, aunque con sensibles pérdidas, sensibles pero insignificantes en comparación del alto tributo de vidas y barcos que tantos otros capitanes tuvieron que ofrendar al dios Moloch de Cabo de Hornos. Viejo

lobo de mar, en manera alguna atrevióse a pasar por el Estrecho de Magallanes, cuyas entradas, oriental y occidental, exploró tan sólo.

Prefirió el mar abierto, aunque borrascoso en grado superlativo y traicionero como ningún otro mar, y no el Estrecho, más abrigado, más manso. Sabía de sus tortuosidades, tenía noticia de sus corrientes tan varias, no ignoraba que infinidad de escollos, arrecifes e islas hacen peligrosísimo el surcar sus aguas; había experimentado lo que eran las fuertes cerrazones y lo que podrían significar esas altas mareas. Brown no conocía la existencia del Canal de Beagle, descubierto con posterioridad a su doble paso por el sur, pero de haberlo conocido, no lo habría utilizado. Si el Estrecho con una anchura de 5 a 6 kilómetros, y con la de un kilómetro en las llamadas angosturas, no le tentó, menos le habría tentado aquel Canal, muchísimo más estrecho y no menos arriesgado. **Nothing for me like the open sea.**

Admiremos, señoras y señores, la proeza de Brown al cruzar dos veces aquel Cabo de Hornos que, cual otro dios Kronos, no devora a los hombres uno en pos de otro, sino a puñados, a centenares de ellos a la vez, y con ellos sus naves, vituallas y cañones. Pero no olvidemos que, desde mediados del siglo XVIII, la técnica de la navegación, aunque todavía exclusivamente velera, había experimentado grandes progresos. El antiguo astrolabio y la ballestilla habían sido enteramente desalojados por el cuadrante de reflexión de Hadley, precursor de nuestros actuales cuadrantes, sextantes y octantes; el Observatorio de Greenwich había ya publicado excelentes cartas marinas y excelentes tablas de declinación; los barcos por lo general, como la "Hércules" de Brown, iban forrados en cobre, lo que era el medio más eficaz para proteger a las maderas contra las adherencias marítimas y contra el **teredo navalis**, terrible molusco perforador.

Admiremos la titánica hazaña de Brown en los mares sureños, pero imaginémonos la valentía, la intrepidez, por no decir la peregrina locura de quienes le precedieron, desde Magallanes hasta Beauchesne, esto es, desde 1519 hasta 1699, cuando el arte marítimo era mucho más deficiente, y desde Beauchesne hasta Gutiérrez de la Concha, esto es, desde 1700 hasta 1800, cuando era aún bastante deficiente.

Desestimado en su patria lusitana, como Colón en su tierra itálica, Hernando de Magallanes halló acogida en España, y con cinco naves, de las que era capitana "La Trinidad", rumbeó en busca de un paso por el mar del sur. No ya de 300 toneladas,

como la “Hércules” de Brown, sino de sólo 110, con el más rudimentario instrumental, sin una sola carta marítima de aquellas regiones, aquella nave, y con ella sus hermanas menores, habría de hacer uno de los descubrimientos más sensacionales. ¿Cómo se explica tamaño fenómeno? Había allí un hombre de la estirpe de los héroes. Apenas pasaba de los cuarenta años, de estatura menos que mediana, de físico recio, de tupida barba, de ojos castaños. Era Caballero de la Orden de Santiago y había actuado en la toma de Goa, al lado de Albuquerque. Conocía las costas africanas, orientales y occidentales, y las del oriente y occidente de la India.

Llegó hasta donde había llegado Solís, y hasta donde después había llegado Gaboto, pero siguió con rumbo al sur. Sin tener a mano ni el menor esbozo de nuestras costas patagónicas, sin tener la más leve noticia de las peculiaridades de las mismas, las que fue visitando y las que fue bautizando: Península Valdés, San Julián, Santa Cruz, Cabo Vírgenes, Estrecho de Todos los Santos. Si cupo a Adán el poner los primeros nombres a las cosas, le cupo a Magallanes el poner los primeros nombres a accidentes de nuestras costas patagónicas, y la posteridad los ha respetado, pero agradecida ha dado el nombre de Magallanes al Estrecho por él descubierto, por él afortunadamente cruzado, y que denominó de Todos los Santos. Esa expedición primera, desprovista de antecedentes cartográficos y escasa en medios técnicos, fue de las más pobres en descubrimientos, pero en la festividad de Todos los Santos, 1º de noviembre de 1519, hizo el mayor de los descubrimientos.

No creáis, señoras y señores, que la empresa fue fácil. No fue una réplica del **veni, vidi, vici** cesáreo. El inquieto italiano Pigafetta, que fue el cronista de la arriesgada expedición, nos informa con qué mano de acero tuvo que actuar Magallanes para tranquilizar a los inquietos, para sofocar los tumultos, para impedir las desertiones. A unos ahorcó del mástil, a otros encarceló o hizo azotar, a Juan de Cartagena y al presbítero francés Pedro Sánchez de la Reina, los dejó abandonados en el Río que llamó de Santa Cruz.

No tildéis de crueldad estos proceder, ya que sin ellos era imposible arrastrar a la mayoría de aquellos tripulantes a una empresa tan temeraria. Lo heroico no es privilegio de las multitudes. Aun Esteban Gómez, piloto del Rey y hombre sin miedo, creyó que, con el hallazgo del Estrecho, que era el objetivo primario de la expedición, era prudente regresar a la Península,

por la vía por la que habían venido. Podría ser desastroso internarse en el Pacífico, y las vituallas eran ya escasas. La respuesta de Magallanes fue decisiva: “aunque tengamos que comer cuero, seguiré adelante, y descubriré lo que he prometido al Rey, y confío en que Dios nos ayudará y nos dará buena fortuna”.

La fortuna le acarició, y la gloria le aureoló como no lo ha hecho sino con muy pocos descubridores. En septiembre de 1522 arribaba a Sanlúcar la única nave sobreviviente, la “Victoria”, y con ella la noticia de un hecho inaudito: se había dado la primera vuelta al mundo. Aquellos escuálidos marinos, una vez repuestos de sus increíbles penalidades, ¡cuántas cosas tuvieron que contar!

Entre los pocos que llegaron entonces a Sanlúcar, en la victoriosa “Victoria”, estaba Sebastián Elcano, y en 1525, como segundo del veterano García Jofré de Loaysa, emprendió por segunda vez un viaje a las costas patagónicas y fueguinas. Era necesario esclarecer algunos puntos en la disputa entre hispanos y lusitanos, referentes a la línea de demarcación. La poderosa y bien armada flota de siete naves comenzó la travesía a principios de 1526, con la frente en alto, pero los reveses se fueron sucediendo: una nave naufragó en el Atlántico; otra desertó; la “Sancti Spiritus”, comandada por Elcano, se hundió en el Estrecho. Mas una de las naves debía ser actora de un hecho trascendental: la “San Lesmes”, capitaneada por Francisco de Hoces, a impulsos de un temporal, llega a los 55°S., por el S.E. fueguino, manifestando los marinos que les pareció aquello “acabamiento de tierra”. Señores, estos nautas descubrían el mar que separa a la América de la Antártida; por eso algunos geógrafos nuestros han aplicado a ese paraje marítimo el nombre de “Pasaje de Hoces”. Entre esos geógrafos se hallan Nágera, Schulz y Reguera Sierra.

La “Santa María de la Victoria”, de 300 toneladas, recorrió sin mayores peripecias los 500 kilómetros del Estrecho y uno de los pilotos, Martín de Uriarte, dejó la primera descripción detallada del mismo. Los de aquellas naves remontaron el Pacífico y llegaron hasta las costas de Méjico, en momentos en que Hernán Cortés dominaba a los aztecas.

Diez años más tarde llegó al histórico, por deseado y por temido, Estrecho, Simón de Alcazaba, y cuatro años más tarde Alonso Camargo; en 1558 Ladrillero y en 1580 Sarmiento de Gamboa. Los hombres de la armada de Alcazaba, al llegar a la isla que bautizaron isla de los Patos, y que Cavendish denominó

de los Pingüinos, asesinaron al Jefe y al piloto del barco almirante, y echaron los cuerpos al agua. De los amotinados 8 fueron ahorcados, 1 murió de hambre, 6 fueron abandonados y 2 se ahogaron. El "San Pedro" regresó a España con tan malas noticias.

Camargo se proponía cruzar el Estrecho y explorar las costas americanas del Pacífico. En la primera angostura naufragó la nave capitana, pero se salvó el capitán. Otra de las naves regresó a España. Una tercera, a la que había subido Camargo, llegó hasta el Perú por la ruta magallánica. A esta expedición pertenecía un barco, de nombre y de capitán todavía desconocido, que navegó a través del Estrecho llamado después de Le Maire, e inveró según parece en el Canal que después se llamaría de Beagle, y llegó a unas 60 millas del Cabo de Hornos, 75 años antes que llegaran allá los holandeses.

Como véis, señoras y señores, le cabe a España la gloria de las primeras cuatro expediciones, en las que todo lo substancial fue visto y mucho de ello fue dado a conocer por aquellos intrépidos marinos. Hasta el primer viaje por el Estrecho de Magallanes, de Occidente a Oriente, esto es, del Pacífico al Atlántico, fue hazaña española. Juan Ladrillero, procedente del Pacífico, pasó así por el Estrecho, inveró en el mismo y llegó hasta Cabo Vírgenes. De esa expedición sólo sobrevivieron el capitán y dos marinos.

La etapa 1519-1577 puede denominarse la etapa hispana. A ella había de suceder la primera etapa inglesa: 1577-1593. Apenas tres lustros, pero de denso historial. Si en la primera época, la hispánica descuella la figura genial de Magallanes, en la inglesa primará la de aquel gentleman de los mares, que se llamó Francis Drake. Antes de pasar por el Estrecho Magallánico había caído sobre las naves españolas en el Golfo de Méjico, en Panamá, en Cartagena de Indias, pero a mediados de 1577, después de recibir la bendición de la buena Reina Isabel, rumbeó a las costas patagónicas y fuegüinas con el "Pelican", que era algo mayor que la nave almirante de Magallanes, y con la "Elisabeth" de 80 toneladas, con la "Susan" de 50, con la "Marigold" de 30 y con el "Christopher" de 15. Todas juntas esas naves no llegaban a las 500 toneladas; todas juntas no pesaban lo que pesa el más modesto de los barcos de la Flota Mercante Argentina. Un portugués, Ñuño de Silva, fue el piloto de Drake, y fue también el mejor cronista de la expedición.

El 21 de agosto de 1578 penetró en el Estrecho, y el día 6 de septiembre sólo tres de las cinco naves eran recibidas, y con pocas muestras de simpatía, por las aguas del Pacífico. Una furiosa tempestad le había arrebatado dos de las naves, y otras dos le abandonaron, regresando a Inglaterra. Una de las naves perdidas fué el "Marigold". Sólo el "Pelican", llamado después "Golden Hind", y el "Elisabeth" exploraron la zona del Pacífico entre los 51° y 57°. Allí se puso el nombre de Isabel a una isla, que nadie había visto, ni antes ni después de Drake. ¡Misteriosa isla! Debió de considerar isla lo que no era sino un iceberg tabular.

Le cabe a este inquietísimo y atrevidísimo marino la exploración de las tierras fuegüinas occidentales, pero no sólo no cruzó el Cabo de Hornos, sino que ni se aproximó al mismo. A él se debe el bautismo de Banco Justicia, en el Puerto de San Julián, aunque en la primera carta inglesa de ese puerto, levantada en 1834 por los oficiales de la "Beagle", se le llama Execution Island. Allí fue ejecutado Tomás Doughty.

No era Drake, como pudiera creerse, un hombre de ciencia, ni siquiera había en él un afán o propósito científico. Sus piraterías en las costas del Pacífico le valieron el apoyo de "azote de Dios", y de "Atila de los mares"; sabemos que en sus correrías llegó hasta las costas españolas de California y regresó a Inglaterra con 300.000 libras esterlinas. Fue llevado en triunfo por las calles de la City, entre el aplauso frenético de los que habían financiado la expedición. Estos, como recuerda graciosamente el doctor Armando Braun Menéndez, recibieron 47 libras esterlinas por cada una que habían invertido, lo que no dejaba de ser un buen interés.

Cuando Isabel echaba su real bendición sobre la persona y los proyectos de Sir Francis Drake, Felipe II, el más enconado enemigo de la "good Queen Bess", adoptaba medidas para impedir el paso por el Estrecho de Magallanes a las naves británicas. Por eso el Virrey del Perú, Francisco de Toledo, informado de las andanzas dragonteadas, como diría Lope de Vega, y en consonancia con disposiciones reales, envió al Capitán Pedro de Sarmiento y Gamboa para que explorara, pero sobre todo custodiara, mediante el establecimiento de fortines, aquel paso, que era entonces el único conocido que uniera los dos océanos.

Se desconocía aún el paso por el Cabo de Hornos y se ignoraba el paso por el Canal de Beagle. En 1581 una armada de 23 naves, fuertemente equipada, con 3.500 hombres, al mando primero de don Diego Flores de Valdés, y secundado por el men-

cionado Sarmiento, partió de España para tan elevado fin. Sarmiento había pasado ya antes el Estrecho, al ir del Perú a España, pero sus informes no fueron veraces. Había ponderado la facilidad de la navegación, la feracidad de las tierras adyacentes, lo agradable y benigno del clima. Es que había pasado el Estrecho en coyuntura propicia, con viento favorable, en una época de satisfacción personal y colectiva. Ignoraba lo mudable y lo traicionero que era aquel Estrecho.

La expedición Valdéz-Sarmiento, al cruzar el Trópico, con rumbo al sur, perdió, a causa de un temporal, cinco de las 23 naves, y dos quedaron fuera de combate. A la entrada del Río de la Plata hundiéndose un galeón de 500 toneladas, con 300 hombres. Era el navío más grande que entonces había en mar alguno. Era el "Titanic" de esa hora, y no fue menester un gigantesco iceberg, o las procelosas olas oceánicas para acabar con él. Bastaron nuestras borrascosas aguas rioplatenses. La ya reducida flota llegó al Estrecho, penetró en el mismo, pero vientos irresistibles arrojaron las naves en dirección contraria, esto es, hacia el Atlántico, y con averías tales que Flores de Valdés, descorazonado, humillado, regresó a España. Sabía, por otra parte, de las andanzas por esos mares de un tal Fenton, réplica de Drake, y la noticia no fue de su agrado.

En la flota reunida por Inglaterra años más tarde, para oponerse a la Armada Invencible, estaba el mencionado Fenton en una de las naves y estaba Drake en otra de ellas, y en una de las de Felipe II estaba Flores de Valdés. Este pomposo pero cobarde e inepto marino fue de los que aconsejaron huir de las naves de Isabel, y este consejo le costó después el pasar lo restante de su vida en un calabozo. ¡Cómo recordaría en esos angustiosos años, de duro encierro, la aniquilación de la Escuadra Invencible, debido en parte a su consejo, y recordaría la destrucción de aquella otra escuadra de 23 naves, que consideró invencible, y de la que hizo abandono cobardemente!

Sarmiento de Gamboa, no obstante la defección de Flores de Valdés, y no obstante la de Rivera, que desertó con tres barcos, recorrió el Estrecho y fundó las primeras aunque efímeras ciudades, que hubo en tierras patagónicas y fuegüinas: la del Nombre de Jesús y la del Rey Felipe. Eran dos ciudadelas, más que dos ciudades, y tenían por objetivo el impedir el paso a las naves enemigas. No se tenía aún noticia cierta de un paso, al sur del Cabo de Hornos, y menos de un tercero, al norte de este Cabo y sur de Tierra del Fuego. Cumplida su misión, regresó el

bravo Sarmiento a España, pero en la travesía fue a caer en poder de los ingleses. La Reina Isabel quiso verle y quiso conversar con él. “No es lícito —dijo ella— tener cautivo a un héroe de esa grandeza”, y ordenó su libertad. Monte Sarmiento, en Tierra del Fuego, es el más adecuado monumento, levantado por la naturaleza y aceptado por el hombre, a este egregio marino y primer colonizador de las tierras patagónicas y fuegiñas. Si fue desdichado en sus andanzas por este mundo, ese Monte y sus escritos le han inmortalizado.

El rico botín que llevó a Londres Sir Francis Drake y la descripción que hizo de las novedades de la Terra Australis, despertaron las ansias y los entusiasmos del ya recordado Eduardo Fenton, en 1582, los de Tomás Candish o Cavendish, en 1586, los de Juan Chidley en 1590, y finalmente los de Ricardo Hawkins en 1593. Fenton, desde 1577 hasta 1588 fue el pirata que, siglos después, habría de describir tan bellamente Espronceda. Recorrió todos los mares, y sólo fue vencido por un pirata más fuerte que él: Hawkins. Este comandaba, en 1588, el “Mary-Rose” y en esta nao llevó engrillado, hasta las barrosas aguas del Támesis, al infortunado Fenton. Candish hizo dos viajes al sur. El primero en 1586; el segundo en 1592. Su “Desire”, Deseo, de donde Puerto del Deseo o Puerto Deseado, sólo tenía 120 toneladas, y el “Contest” 60. En enero de 1587 penetró con fortuna en el histórico estrecho, donde apresó a un barco español, recogió a uno de los pobladores dejados por Sarmiento, pues los demás se habían muerto de hambre, capturó en el Pacífico y después en el Atlántico numerosas presas, y en dos años completó su viaje de circunnavegación. Poco antes de llegar a Inglaterra, un barco flamenco le dió, la para él, gratísima noticia: la Armada Invencible había sido aniquilada.

Recordemos que en la primera expedición de Candish iba John Davis, que fue el primer hombre de ciencia inglés que llegó a esas lejanas latitudes. Es el inventor de una ballestilla más perfecta para medir ángulos por reflexión. En el último viaje de Candish, Davis desertó e hizo exploraciones por su cuenta. El 14 de agosto de 1592 fue arrastrado por las corrientes y por los vientos a unas islas “nunca mencionadas anteriormente en ninguno de los relatos conocidos”, nos dice él, y agrega que estaban a 50 leguas, o quizá más, de la costa Este y septentrional del Estrecho. Candish nunca perdonó esa traición, aunque reconocía en Davis las más egregias condiciones de marino. Parece que tenía el genio de Drake, aunque le faltaba la disciplina de Drake.

Si Inglaterra en su titánica lucha contra España llevó la guerra hasta las regiones australes, Holanda hizo otro tanto. Su rivalidad con Inglaterra y su odio a España dió origen a la poderosa Dutch East India Company, que contó con el apoyo del Príncipe Mauricio. Esa Compañía respaldaba una peligrosa aventura especulativa, pero llegó a percibir espléndidos dividendos: el 15 % en 1605, el 75 % en 1606, el 40 % en 1607, el 20 % en 1608, el 25 % en 1609, el 50 % en 1610. Estas cifras dicen a gritos la forma en que la marina mercante, sobre todo la española, fue destrozada, y cuál no sería su grandeza, firmeza y valentía para subsistir a pesar de esas depredaciones.

Si la primera etapa en hacer presencia, lo que no era poco, y en conocer y dar a conocer las costas patagónicas y fueguinas correspondió a España, y la siguiente correspondió a Inglaterra, podemos decir que una tercera etapa, breve e incolora, estéril del todo si no hubiera sido por la postrera expedición, corresponde a Holanda. Este pequeño pero brioso país carecía de tradición marítima. Sabía demasiado bien cómo el mar llegaba a dominar a Holanda, pero ignoraba hasta qué punto Holanda podía dominar el mar. Quiso probar sus fuerzas.

El almirante de la primera expedición, Jacob Mahu, al frente de cinco naves y 500 hombres, emprendió la primera expedición al Estrecho de Magallanes, pero murió antes de llegar a esa meta. Le reemplazó Simón de Cordes y bautizó con su propio nombre el lugar donde fondeó durante seis meses. Las penurias, privaciones, contratiempos fueron sucediéndose sin cesar. Perdió 120 hombres. A los más denodados de los sobrevivientes los condecoró allí mismo, en el correr del mes de septiembre de 1598.

Uno de los barcos de esta expedición llegó hasta la alta latitud de 64°, donde halló tierra sepulta bajo el hielo. Era la que se habría de llamar la Tierra de Graham y Tierra de San Martín. Otras naves pasaron al Pacífico y dos regresaron por la vía magallánica. Sebaldo de Weert con su "Alegre Mensajero", que así se llamaba su frágil carabela, quedóse en el Estrecho, y en situación desesperada. Las Sebaldinas aún le recuerdan.

Allí le habló, meses más tarde, su compatriota, el ex mesonero Oliverio van Noort, pero no le prestó ayuda alguna. Aun más: porque algunos de los extenuados marinos de Sebaldo robaron unos panecillos, los mandó ahorcar. La masacre que hizo en los indígenas fue atroz. Bahía Lapataia, o de la matanza, recuerda la terrible e inhumana masacre. Merecidamente regresó a Holanda sin botín alguno, con su nave destrozada, con sus

hombres sólo huesos cubiertos por una piel, y con su nombre cubierto de ignominia. Pero le cupo la gloria de ser el primer holandés que navegó alrededor del mundo. Era el último año del primer siglo de los descubrimientos.

Pasaron quince años sin que en el Estrecho de Magallanes o en sus cercanías se hundiera nave alguna, arrebatada por los vientos o destrozada o hecha añicos por los escollos traicioneros; quince años hacía que las blancas y espumosas aguas de esos mares no habían sido manchadas de sangre humana. Ningún europeo habíase llegado hasta la Última Thule.

Gracias a la East India Company, Joris Spilbergen, alias Jorge Spilberg, con seis naves, entre ellas el “Gran Sol” y la “Luna Llena”, acometió nuevamente la empresa en agosto de 1614. La historia de esta expedición es la consabida: perdió barcos, perdió hombres, sofocó motines, ahorcó a unos, encarceló a otros, dejó a estos en tierra y a aquellos en piedra. Allá por los 54° dió con una isla a la que llamó Isla Pimienta, por el gusto que observó tenía la corteza de un árbol o arbusto que allí había.

En 1615 Holanda se vió libre de la dominación española, y no obstante la tradicional flema de sus habitantes, brincó de alborozo y, entre otras manifestaciones, una fue pisar los talones a la España, en los mares americanos. El hombre para esta empresa era el capitán Guillermo Schouten, natural de Horn, ciudad al N/E. de Amsterdam, en una bahía del Zuiderzee. Era un gran marino, de pasta inglesa. Había ya realizado tres viajes al Oriente, en torno al Africa. Durante los preparativos de esta expedición a los mares del Sur, Schouten entró en contacto con un irascible viejo, nativo de Amsterdam y padre de 22 hijos. Era Isaac Le Maire, quien sostenía que, entre el Estrecho de Magallanes y el Polo, debía haber otro camino al Oriente. Los dos, y los hijos y hermanos de ambos, constituyeron la llamada Compagnie Australe o Compañía del Sur. Eligieron dos barcos: el “Eendracht”, “Unity” o “Concordia”, de 360 toneladas, con 19 cañones de cureña y 12 giratorios, y el “Hoon”, de 110 toneladas, con 8 cañones fijos y 4 giratorios.

Todo había ido bien hasta llegar a Puerto Deseado. En él carenaron el “Hoon”, y quisieron limpiar su quilla con fuego, pero el fuego se propagó a todo el barco. Apenas quedó el esqueleto de la nave. Ya sólo quedaba el “Eendracht”. Con él hicieron los grandes descubrimientos. Avistaron las Islas Sebaldinas, descubrieron el Estrecho que llamaron de Le Maire, y como la caridad bien ordenada comienza por casa, según reza el adagio,

lo llamaron con el nombre del descubridor. A lo menos así se lee en el Diario del piloto Ramírez, de la expedición de los Nodales.

Pero aquel gran descubrimiento era a los pocos días un insignificante descubrimiento. El “Endracht”, “Unity” o “Concordia”, tres nombres pero una sola nave, daba bandazos y cabeceaba violentamente en medio de una suave nieve que caía tupidamente, sin dejar ver con precisión las tierras, islas o icebergs circundantes, pero aun así percibieron la presencia de dos islas, totalmente rodeadas de acantilados que emergían del mar cual monstruosos giales, envueltos en negras túnicas. Era la tarde del 29 de enero de 1616. Sin mayores dificultades doblaron la punta, que Schouten denominó Cabo Hoorn, en homenaje a su pueblo natal, y en recuerdo de su barco, incendiado en Puerto Deseado. La hazaña de Magallanes había recibido su culminación con la de Schouten y Le Maire.

Graciosa y hasta pintoresca es, señoras y señores, la forma en que son metamorfoseados no pocos patronímicos. Así el Cabo de Hoorn, que es palabra holandesa equivalente a cuerno, se transformó entre nosotros en Cabo de Hornos. Transformación o deformación es la de otro toponímico sureño: la angostura Murray, entre las Islas Navarino y Hoste, en el canal de Beagle, aparece en los mapas ingleses como Murray Narrow, Estrechura de Murray, pero es llamado Molinaro por las gentes que, entre nosotros, se refieren a ese paso.

El derrotero de Schouten y Le Maire fué seguido y ampliado, dos años más tarde, por los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal, y la expedición de estos bravísimos marinos fue dispuesta por Felipe III y secundada por la Casa de Contratación de Sevilla. Los Nodal fueron el terror de los marinos ingleses, como Drake lo había sido de los españoles. Bartolomé tenía en su foja de servicios el haber capturado, incendiado o hundido 76 barcos enemigos.

Con “Nuestra Señora de Atocha”, por capitana, y “Nuestra Señora del Buen Suceso”, por acompañante, zarparon desde Lisboa el 27 de septiembre de 1618, para iniciar una de las más memorables y exitosas expediciones realizadas por navegantes de la época. No hay nada igual en la historia de la marina de los siglos XVI, XVII y XVIII. Después de pasar Puerto Deseado, intentaron entrar al Puerto de San Julián, pero a pesar de las buenas condiciones veleras de los dos barcos, fueron precipitadamente arrasados hacia el sur, hasta Santa Cruz. Navegaron hasta Cabo Vírgenes, exploraron la entrada del Estrecho de Magallanes, an-

ciaron en el Estrecho de Le Maire, descubrieron la entrada del famoso Puerto que llamaron del Buen Suceso, trataron amistosamente a los indígenas, quienes iban calzados de cuero, teñido de ocre rojo, y se acercaban a los europeos con los brazos extendidos y gritando: “a, a, a”.

Es curioso advertir, señoras y señores, cómo los bravos y afortunados marinos de esta expedición, han quedado en un lamentable, injusto e inexplicable olvido. Han pasado desapercibidos para la generalidad de los historiadores, y son aún unos desconocidos a las gentes en general. Fueron, sin embargo, ellos los primeros en fondear en el Estrecho de Le Maire, fueron ellos quienes descubrieron la abrigada Bahía y Puerto del Buen Suceso, fueron ellos quienes dieron con la Isla de Diego Ramírez, fueron ellos los primeros en navegar hacia el Oeste alrededor de Tierra del Fuego, en torno al Cabo de Hornos y regresar por el Este, a través del Estrecho de Magallanes. A todo esto hay que agregar aún, que fueron ellos los primeros en determinar con gran precisión las latitudes de las islas meridionales de Tierra del Fuego, habiendo superado en esto a los holandeses que les habían precedido. Ellos bautizaron: Monte Atocha, Bahía Buen Suceso, Monte Campana, Cabo San Diego, Bahía San Sebastián, Cabo San Vicente: “Corriendo la costa, con el buen tiempo que Dios nos ha dado, descubrimos una punta rasa al remate de la alta, que por ser el día de San Vicente le pusimos su nombre: Punta de San Vicente”.

Llámesse milagro, llámesse casualidad, las dos naves afortunadísimas regresaron a España, intactas, sin haber perdido un solo hombre, y todos sus tripulantes con perfecta salud. Gonzalo Nodal tal vez pensó al recordar su viaje de paseo a la Terra Australis que Gonzalo de Berceo habría incluido la hazaña de la “Nuestra Señora de Atocha” y de “Nuestra Señora del Buen Suceso”, entre sus deliciosos y piadosos milacres, a haberlas sabido.

Apenas arribaron a España los afortunados aunque olvidados Nodal, Holanda dispuso un crucero contra España y contra Portugal, y lo habría de realizar la flota de Nassau, con once barcos, con casi 300 piezas de artillería y 1.637 hombres, de los que 600 eran tropas regulares. El almirante era Jaime de Le Hermitte y el barco almirante era el “Amsterdam”; tenía 800 toneladas de carga, y por ende, con un desplazamiento de unas 1.200 toneladas. Ni las costas patagónicas, ni el estuario rioplatense habían visto hasta entonces flota tan poderosa. Los otros barcos tenían de 200 a 600 toneladas cada uno.

En febrero de 1624 avistaron el Cabo de Hornos, pero fueron terriblemente llevados y zarandeados por las corrientes marítimas y por las tempestades. Avistaron dos islas al oeste del Cabo, y llamaron Isla Hermite a la mayor de ellas, en honor del almirante Jaime de Le Hermitte. Merecía esta distinción, ya que ninguno de sus barcos naufragó en las tan traicioneras aguas del Cabo de Hornos, pero el afortunado Almirante vino a morir en el puerto de El Callao, después de ahorcar de las vergas del “Amsterdam” a 21 prisioneros españoles.

En Holanda se consideró un fracaso esta expedición de Le Hermite, y eso explica que fue sólo veinte años más tarde, en 1643, que Henrick Brouwer condujo otra expedición. Eran cinco sólidos barcos, con 1.800 hombres. El Cabo de Hornos, no obstante las simpatías que podría tener con los hijos de Holanda, los trató terriblemente mal. Los sacudió sin compasión. Uno de los mejores barcos, el “Orange Tree”, naufragó, y en la costa chilena falleció Brouwer. Como los que le reemplazaron no tenían sus dotes de mando, la empresa fracasó.

Muy otro fue el paseo que hizo el simpático marino inglés John Narborough, en 1669. Se propuso un viaje en torno a la América del Sur, con solo los fines de observación y de ganarse la buena voluntad de los criollos. En Puerto Desire tomó la altura de algunos Patagones y halló que sólo medían 1,73 metros, con lo que calificó a Pigafetta de exagerado. Al navegar por el Estrecho de Magallanes bautizó algunos puntos, entre ellos a la Isla Desolación.

Con William Dampier, que pasaba por bucanero y por filósofo, extraña combinación, se inició en 1683 una etapa de piratas: Sharpe, Woodes, Rogers, Clipperton, Shelvocke, Camnell y otros. Ni buscaban gloria, ni buscaban oro, ni pretendían hacer descubrimientos. Les bastaba abordar naves enemigas o sorprender las poblaciones costeras. Iban bajo la bandera negra, con la calavera blanca y los dos huesos cruzados. Sus depredaciones y saqueos fueron innumerables.

El año 1739 fue testigo de otra guerra entre Inglaterra y España, y si aquella nación prohijó la magna flota de Anson, para irrumpir sobre las posesiones hispanas, España dispuso para combatirla la poderosa y desgraciadísima escuadra que puso a las órdenes de Pizarro. Seis barcos pintados de rojo, para disimular mejor el derramamiento de sangre en los días de lucha, comandaba George Anson, oficial de grande experiencia y que frisaba entonces en los 43 años de edad. El “Centurión”, de 60 ca-

ñones y 513 hombres, era la nave almirante. La escuadra era potente y se sabía que su tripulación era tan marina como belicosa.

España eligió al almirante José Pizarro, también buen marino y excelente guerrero, y le confió el “Asia”, con 66 cañones y 750 hombres, y el “Guipuzcoa”, con 74 cañones y 750 hombres, además de otros tres barcos menores. Debía seguirle los pasos a Anson, pero no debía dar batalla alguna hasta encontrarse ambas escuadras en el Mar del Sur, esto es, en el Pacífico. Abasteciéndose Pizarro en Buenos Aires y rumbeó al sur para pasar el Cabo de Hornos y esperar al enemigo en las aguas del Pacífico. Pero la naturaleza, los rigores del frío, las tormentas, los vientos huracanados, los enormes icebergs que semejaban espectros, desmantelaron y desgarraron sus naves, y precipitaron a las revueltas aguas o causaron graves accidentes a sus hombres. Algunos de éstos trataron de asesinar a su Jefe, pero el complot fracasó. Pero también fracasó la empresa: no hubo otra solución que regresar a Buenos Aires. El poderoso “Guipuzcoa” se hundió; el “Hermiona” zozobró en las afueras del Cabo de Hornos y no se supo más de él.

También Anson sufrió reveses inesperados. El mes de marzo era una mala época para pasar al Mar del Sur. Así él como Pizarro se hallaban en las cercanías del Cabo de Hornos cuando desde el Noroeste la tempestad rugió sobre los mástiles de ambas flotas. Uno de los hombres de Anson escribió a este propósito: “Los rolidos eran incesantes y tan violentos que los hombres estaban en constante peligro de hacerse pedazos contra las cubiertas o las bordas del barco... Algunos de los tripulantes fueron arrancados de sus puestos, varios murieron y otros recibieron graves heridas; uno de ellos se quebró el cuello, otro fue arrojado a la bodega, rompiéndose el muslo, y uno de los ayudantes del contramaestre se rompió la clavícula en dos partes”.

Esto acaeció en el “Trial”; otro tanto en el “Pearl” y en las otras naves. Pero tuvo suerte, ya que penetró en el Pacífico, apresó muchas naves españolas, a las que despojó de las riquezas que llevaban, llegando a 500.000 libras esterlinas lo que llevó a Inglaterra, además de la gloria de haberse librado de la poderosa escuadra de Pizarro. Le cabía también la gloria de haber dado la vuelta al mundo, pues regresó por el Cabo de Buena Esperanza.

Fue a raíz del contraste sufrido por Pizarro, que el gobierno español se empeñó en tener una noticia más cabal de las costas patagónicas. Pensaba, además, en la formación de núcleos de población, en las mismas. Tal fue el objetivo del navío “San An-

tonio”, de 150 toneladas, al mando del alférez de navío don Joaquín de Olivares y Centeno. Partió en diciembre de 1745, con tres jesuitas, los Padres Matías Strobel, José Cardiel y José Quiroga. Fue esa la primera exploración detenida de las costas patagónicas. No pasaron de la Bahía Camarones, pero no pocos de los topónimos de las mismas fueron obra de estos expedicionarios: Arce, Blancas, Dos Bahías, San Gregorio, etcétera.

Si los primeros cincuenta años después de Magallanes fueron los de mayor actividad exploradora, los últimos cincuenta en la historia del dominio español en estas regiones fueron de sin igual intensidad, así por parte de España como por parte de Inglaterra. Por parte de la Gran Bretaña: Byron, Wallis, Carteret, Cook, Bligh, con anterioridad a 1810, y con anterioridad también a esa fecha, pero por parte de España, Perlér, Pando, Goicoechea, de la Piedra, Córdoba, Clayrac, Malaspina, Elizalde y Gutiérrez de la Concha. Y hemos de incluir algunos franceses, vinculados principalmente con las islas Malvinas, como la expedición de Bougainville, y como la desconocida de la Palliere Christy, cuyo diario original e inédito obra en poder del doctor Alberto Dodero, y forma parte de su biblioteca de viajeros.

Notemos que las expediciones de John Byron, con su “Dolphin” y su “Tamar”, en busca de la inexistente Isla de Pepys, y la de Samuel Wallis con el mismo “Dolphin” y con otras dos naves, una al mando de Felipe Carteret, en pro de la colonización en las Malvinas, y el viaje de circunnavegación cumplido por Bougainville, no aportaron mayores indicaciones respecto a lo que había más acá o más allá del Estrecho de Magallanes.

No hemos de decir otro tanto del Capitán James Cook. Sus tres viajes, realizados entre 1769 y 1779, llevando en su “Resolution” o en su “Endeavour”, y en los barcos adjuntos, sabios como Charles Green y Joseph Branks, el alemán John Reinold Forster y el matemático Mr. Wabs, dicen a las claras que eran los fenómenos celestes y ambientales lo que impulsaba las velas de aquellas naves. Sabemos del “Endeavour” que cruzó el Cabo de Hornos como un niño dobla por una de las esquinas de Fleet Street. A Cook se debe el descubrimiento del New Year Harbour, que ahora llamamos Puerto Año Nuevo, en la Isla de los Estados. Ya que se me pasó decirlo en su propio lugar, permitidme recordaros, a propósito de este postrer topónimo, lo que nos dicen Jacobo Le Maire y Guillermo Cornelio Schouten (1619): “a esta isla pusimos por nombre, en nuestra lengua, Statenland, en honra de nuestros Estados”. Por lo que respecta a ese gran explorador,

que se llamó Cook, digamos también que dió con unas Islas, que habían sido exploradas, en 1756, por el buque español “León”, y se les había llamado entonces de San Pedro, pero parece que ya habían sido avistados en 1675 por el francés Antoine de Laroche, pero Cook las rebautizó con el nombre de Georgia del Sur.

Cook pasó por el Cabo sin dificultad alguna, con un mar en calma, un cielo blanquísimo, la imponente mole erguida como un titán, pero en 1788 Mr. William Bligh, con ser un avezadísimo marino, fue sacudido por una sucesión de tempestades, acompañadas de lluvias, granizo y nieve. Constantemente las cubiertas quedaban bajo el agua. Un mes tardó en sólo pasar ante el negro espectro. A raíz de un resbalón, el cocinero fue a dar contra los imbornales y se fracturó una costilla. Un marinero se dislocó el hombro. Los más de los 45 tripulantes se sentían enfermos, con fuertes dolores de cabeza y vómitos. Sólo Tomás Huggan, un viejo bribón y beodo, yacía en su cucheta, con la botella a mano. Era el médico que debía atender a los enfermos.

Sincroniza con esta travesía, la de la carabela “Inmaculada Concepción” que, en 1765, iba del Plata con caudales para El Callao. Ante el Cabo San Diego, como lo ha historiado tan bellamente nuestro gran y ya desaparecido amigo, el capitán de fragata Héctor R. Ratto, esa carabela varó y se hizo añicos. Pero los 200 viajeros y tripulantes lograron salvarse; aún más: construyeron una pequeña goleta, a la que pusieron el largo nombre de Nuestra Real Capitana San José y Animas del Buen Suceso, y con toda fortuna arribaron a Buenos Aires. ¡Admirable espíritu el de aquellos españoles!

¡Cuanto siento, señoras y señores, el que me hayáis dado un tema tan vasto, en el que forzosamente, de ser superficial, debo mariposar! “Las Exploraciones y viajes en las costas patagónicas y del Estrecho en los siglos XVI, XVII y XVIII” es un tema amplísimo, interesantísimo, aun en el caso que nos limitáramos a recordar tan sólo a los marinos ingleses, o tan sólo a los franceses, tan sólo a los holandeses o tan sólo a los españoles.

Estos últimos, en la segunda mitad del siglo XVIII hicieron exploraciones de grande trascendencia, como don Domingo Perler, quienes, a fines de 1767, en el chambequín ‘El Andaluz’, fue costeano hasta el Puerto de Santa Elena, al que bautizó, reconociendo después las bahías de Camarones y de San Gregorio. Entró en Deseado, reconoció la Isla de los Reyes, hoy

Pingüin, y recaló en San Julián. En vano se esforzó en pasar por el Estrecho de Magallanes. Los vientos le impulsaron a las Malvinas, a las que aportó en marzo de 1768.

Con el “San Francisco de Paula”, bergantín construido en el Río de la Plata, el teniente de fragata Manuel Pando llegó a Tierra del Fuego, en marzo de 1768. También fue arrojado hacia las Malvinas por los vientos reinantes. En un segundo viaje llegó al Estrecho Magallánico, después de explorar Puerto Deseado y Puerto Santa Elena.

Con el mismo bergantín “San Francisco de Paula” y con la fragata “Santa Catalina”, además de otra nave menor, salió de Buenos Aires don José de Goicoechea en enero de 1770. Su objetivo eran las Malvinas, pero exploró la Península Valdés, el Golfo Nuevo, Puerto Deseado y Puerto San Julián.

No fue, como largamente hemos demostrado, por incitación del jesuita inglés Tomás Falkner, cuyas frases en manera alguna conspiran contra la integridad nacional, sino por razones obvias, que se propuso España establecer algunas poblaciones en las costas del Sur, y, a ese fin, don Juan de la Piedra dirigió la flota de 1778, la que constaba de seis barcos y con un total de 460 personas. Descubrióse en esta ocasión el Puerto de San Antonio, se reconocieron y exploraron las bocas de los ríos Negro y Colorado, y se asentó la población de Nuestra Señora del Carmen, hoy Carmen de Patagones, aunque trasladada después a la margen norte del río. Antonio de Viedma con tres naves hizo una segunda expedición en 1780, y sus hombres exploraron las costas entre el Golfo San Jorge y Cabo Virgenes, y, como sabéis, iniciaron la fundación de una ciudad en Deseado, y establecieron un núcleo de población en San Julián.

Mucha mayor trascendencia exploradora tuvo la primera expedición que efectuó el capitán de navío, don Antonio de Córdoba. Procedía de Cádiz, y entre los que constituían su plana mayor estaba don Dionisio Alcalá Galiano. Con inmenso placer, señoras y señores, hemos hojeado y leído el volumen manuscrito en folio de 202 hojas con dos planos, de que es poseedor el doctor Alberto Doderó y cuyo título es: Diario de la navegación de la fragata del Rey, “Santa María de la Cabeza”, al mando del capitán de navío don Antonio de Córdoba al reconocimiento del Estrecho de Magallanes escrito por el teniente de fragata don Dionisio Alcalá Galiano, oficial de dicho buque.

Fue en esta ocasión y durante seis meses que una docena de hombres peritos en las ciencias marinas realizaron un levanta-

tamiento hidrográfico desde Río Gallegos hasta Cabo Vírgenes, y en el Estrecho de Magallanes, desde Vírgenes hasta Cabo Lunes. Alcalá Galiano y Alejandro Belmonte confeccionaron los derroteros de la zona de trabajo, mientras el piloto Joaquín Camacho se ocupó de lo cartográfico. En los últimos meses de 1788 y primeros de 1789, por segunda vez, con dos paquebotes y con un selectísimo grupo de técnicos hizo un detenido relevamiento de la costa, desde Cabo Blanco hasta Cabo Vírgenes. Desgraciadamente los amplísimos memoriales, relaciones, diarios, relevamientos, planos y derroteros, trabajados por estos técnicos, o se han perdido o yacen desconocidos en el Archivo Hidrográfico madrileño, donde pasamos tan malos ratos en 1922, por la falta de índices guiadores, por el desorden entonces reinante, y por la mala atención de los hombres que estaban entonces a su frente.

Don Ramón Clayrac en 1789, en la corbeta “Santa Elena”, y en compañía de dos bergantines, recorrió las costas patagónicas con el fin de expulsar a los posibles y probables pobladores ingleses. En Deseado hallaron efectivamente una fragata inglesa dedicada a la caza de lobos marinos, cuyas construcciones y demás enseres quemaron y arrasaron. Pasó después Clayrac a Malvinas, donde se hizo cargo de la gobernación de esas islas.

Coincidió con esta modesta y magra expedición la célebre y pomposa de Malaspina, en la que vinieron al Río de la Plata marinos de tanta alcurmia como Cayetano Valdés, Francisco Javier de Viana, Felipe Bauzá, José de Espinosa, Juan Gutiérrez de la Concha y otros, sin contar toda la pléyade de matemáticos, botánicos y pintores, como Tadeo Kaencke, Fernando Brambilla, José Guio, Martín de Olavide y otros no pocos, algunos de los cuales se radicaron entre nosotros.

Las dos corbetas de esta expedición, la “Descubierta” y la “Atrevida”, llegaron, a fines de 1789, a las Malvinas, efectuaron el relevamiento de Puerto Egmont, reconocieron la costa patagónica meridional y la Tierra del Fuego, pasaron sin mayor dificultad el Cabo de Hornos, barajaron la costa de la Isla de los Estados y situaron el Cabo San Juan. No pocos toponímicos pertenecen a esta expedición: Punta Atrevida, Cerro y Punta Bauzá, Punta Murphy y los Cerros llamados Tetas de Pineda.

En 1790, y con el fin concreto de efectuar el levantamiento de la costa de Tierra del Fuego, partió allá en la corbeta “San Pío” el teniente de navío Juan José Elizalde, y en el bergantín

“El Carmen” el piloto Juan de la Pena. Cumplieron su cometido, situando y bautizando numerosos accidentes en la costa oriental de Tierra del Fuego.

Juan Gutiérrez de la Concha, que tan desgraciadamente había de caer en Cabeza del Tigre, con otros ilustres amigos suyos y de Liniers, fue un eximio hidrógrafo y en el verano de 1794-1795 en el bergantín “El Carmen” recorrió las costas desde Cabo Corrientes, examinando la Bahía San Gregorio, Deseado, Puerto San Antonio, ahora llamado Nuevo, Puerto de Santa Elena, Caleta Valdés, desde donde regresaron a Buenos Aires, sin haber podido dar con la buscada desembocadura del río Chubut. Si nos hemos de guiar por el “Mapa Geográfico que comprende todos los modernos descubrimientos de la Costa Patagónica”, ordenado formar por el Marqués de Loreto, en 1788, y publicado por el señor José Torre Revello, en 1921, sólo una zona y relativamente cercana a Buenos Aires era muy poco conocida a fines del siglo XVIII, la comprendida entre los 43° y 47°, esto es, el Golfo de San Jorge y sus regiones costeras vecinas.

Expediciones posteriores a 1800 fueron esclareciendo y puntualizando los accidente geográficos de ésta y de otras partes de la costa patagónica, y las de aquel mar de islas que parecen inmensos fragmentos de la cordillera de los Andes, arrojados allí, en confuso amontonamiento, después de alguna batalla de gigantes.

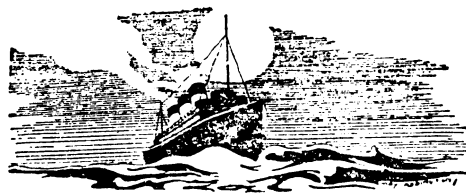
Allá, señoras y señores, allá lejos, donde parece finalizar el mundo y donde reinan incontenibles las tempestades y donde los huracanes se sienten a sus anchas, allá en aquellas tierras de heladas, nieves y nieblas, vivían otrora tan sólo los pingüinos con su estúpida solemnidad y los lobos marinos con su telúrica o potámica tristeza, pero hoy viven y trabajan tantos argentinos y tantos hombres de buena voluntad que cooperan a la grandeza de la patria, y así ellos como nosotros debemos recordar, como lo hemos hecho parcialmente en esta oportunidad, a aquellos valientes que desde Magallanes hasta Moyano, desde Drake y Schouten hasta Parker King en el “Adventure” y Pringles Stokes en el “Beagle”, con escasos o menguados conocimientos geográficos, con cartas aún rudimentarias o imprecisas, sin faros ni estaciones algunas de auxilio, y sobre todo en barcos a vela, fácil juguete de los vientos, ludibrio seguro de las tempestades, llegaron a donde llegaron, y exploraron lo que exploraron.

Si hoy que la navegación es mecánica, y las cartas indican certeramente la ruta, el peligro subsiste, a causa de las tempes-

tades y, por poco que se descuide o se arriesgue el piloto, a causa de los traicioneros escollos, imaginaos lo que debió ser en la época de los Camargo, de los Nodal, de los Drake, de los Van Noort, y aun en la de Cook, de Malaspina, de Goicochea.

El querido amigo recientemente desaparecido, el doctor Ricardo Rojas, que recorrió en parte las islas fuegüinas y habitó durante algunos meses sobre el Canal de Beagle en 1934, nos refiere cómo llegó allá en el transporte de la Armada Nacional llamado "El Chaco". Difícil fue la travesía desde la Isla de los Estados hasta la costa fuegüina, viendo con cuanto temor se le navega, escribía Rojas. Después de una lentísima navegación de ocho días entró "El Chaco" dando bandazos y cabeceos (en aquel estrecho de Beagle) tan famoso por sus naufragios. Esforzabase la hélice contra la onda revuelta y estremecíase el maderamen del casco, a punto de romperse o tumbarse entre corrientes encontradas y vendavales enloquecidos.

Si ese era el caso del transporte "El Chaco", en 1934, no obstante sus 2.500 toneladas y sus 1.500 H.P., no obstante su vigorosa construcción, ya que procedía de los astilleros germánicos de Danzig, imaginaos cuál debió ser el caso y cuáles los heroísmos de los hombres de la "Trinidad" de Magallanes, con sólo sus 110 toneladas, o el de los hombres del "Pelican" de Drake, cuyo tonelaje era tan sólo de 130, y aún el caso del afortunado "Eendracht", cuyo tonelaje subía a 310. Más que heroísmo, una inaudita locura, hoy desaparecida de sobre la faz de la tierra, los pudo arrojar a tales aventuras y a tan venturosas empresas.



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 DIAS 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

Energía Mareomotriz en la Costa Argentina

Por el Ingeniero Hidrógrafo MIGUEL RODRIGUEZ

Al ir descubriéndose los misterios de la naturaleza y aumentado los conocimientos humanos, se llega a la terrible conclusión de que después de consumir todas las reservas de carbón, de petróleo y de materiales radioactivos, dentro de unos pocos siglos, la humanidad no dispondrá ya de más fuentes de energía.

De ese modo, la vida humana en el Planeta se irá agotando y llegará a su fin, a menos que se descubran en la naturaleza otras fuentes de energía, abundantes y de fácil obtención.

Uno de los aspectos más interesantes del conjunto de la naturaleza, lo constituye indudablemente el fenómeno de las mareas en los océanos, que actualmente no es un misterio como era para el mundo antiguo.

Frente al espectáculo de los océanos y las periódicas oscilaciones de su nivel, los antiguos se detenían temerosos ante los tenebrosos mares, diciendo: “Sería cometer una impiedad el violar ese santuario; desdichado de aquel que se vea hostigado por tan sacrilega curiosidad”.

Las mareas entraron, con el inimitable genio de Newton, en el campo del dominio matemático, y desde entonces, el progreso de su conocimiento sigue al progreso del Análisis Matemático y de la Mecánica Celeste, de la cual la teoría de las mareas constituye una importante rama.

Los océanos y en general las aguas, no cumplen en el génesis de sus movimientos, una misión puramente pasiva, ni aceptan plegarse sin réplica a la violencia venida de afuera, sea ésta de carácter astronómico o meteorológico.

Reciben las aguas de los astros y de la atmósfera sollicitaciones capaces de conmoverlas, pero no las obedecen, sino en la medida en que se presten a ello, su propia constitución y la configuración geográfica del lugar, reservándose siempre el derecho de selección.

Los enormes volúmenes de agua, que obedeciendo en esas condiciones a la atracción de los astros y a los impulsos de la atmósfera, circulan en la Tierra en forma equilibrada, pueden ser encauzados y aprovechados para producir energía eléctrica, y es a ello a lo que nos referimos cuando decimos Energía Mareomotriz.

En general, la posibilidad de obtener Energía Mareomotriz, no ha sido hasta hace poco considerada como una fuente de primera magnitud, debido a la discontinuidad en la producción, por su periodicidad de carácter sinusoidal, que obliga a detenciones de tiempo apreciables durante las estoas de marea.

Por esto, la Energía Mareomotriz era considerada como una simple esperanza del futuro, pues si bien reconocían sus enormes posibilidades para proporcionar en un momento dado grandes potencias, esta extraordinaria cualidad se estrellaba contra una serie de factores contrarios, muy reales, como son:

- a) Las desigualdades de amplitud que se producen por la imperfección de los regímenes de marea, entre diurno y semidiurno; por las variaciones de declinación lunar; por las fases de la Luna; por las diferentes posiciones de la Luna en su órbita.
- b) Los desfases en el tiempo, pues las mareas oceánicas obedecen fundamental y preponderantemente a las revoluciones del satélite de la Tierra, vale decir, a una especie de tiempo lunar, que no concuerda precisamente con el tiempo marcado por las horas solares, que rigen los horarios de las actividades humanas.

Teniendo en cuenta las importantes cualidades de las mareas oceánicas como fuente de energía, y considerando que los anteriores inconvenientes, que producen serias irregularidades, no podrían ser eliminados, por ser sus causas determinantes de carácter astronómico, se ha pensado en que todo ello en su conjunto podría ser superado, teniendo también en cuenta las enormes ventajas inherentes a la marea misma, como los enormes volúmenes de agua, que la naturaleza nos ofrece generosamente, y la total prescindencia de la inseguridad de las épocas de sequía y de los años lluviosos, que afectan a la energía hidráulica, ya que el agua, en nuestro caso, la proveen directamente los inagotables océanos.

Actualmente se ha llegado a coordinar adecuadamente el adelanto de las industrias mecánicas y eléctricas, con las posibilidades y los conocimientos sobre el régimen de las mareas oceánicas, para aprovechar con grandes seguridades de rendimiento efectivo, la Energía Mareomotriz.

Hoy día se construyen, y las he visitado durante un reciente viaje a Europa, instalaciones de usinas hidroeléctricas en Francia y particularmente en aprovechamientos de los ríos Rhin y Rhone, grupos de turbina-alternador, de muy baja caída y de potencias superiores a 100.000 kilowats cada uno.

Francia ha iniciado ya la construcción de la Usina Mareomotriz de La Ranee, donde se instalarán 38 grupos de 9.000 kilowats cada uno, y proyecta actualmente la instalación de la futura Superusina de Saint Michel —en el Golfo de Saint Maló— donde se instalarán en un dique de 30 kilómetros de longitud, 600 grupos de turbina-alternador de 20.000 kilowats cada uno.

Cualquier salto de agua o diferencia de nivel, superior a un metro, que pueda producir un movimiento horizontal del agua, de sólo un metro por segundo de velocidad, puede ser actualmente industrial y económicamente aprovechable.

Los inconvenientes de irregularidad en la producción, por los diferentes aportes instantáneos de agua, a las turbinas, han sido superados por perfeccionamientos mecánicos de auto regulación, que permiten mantener un régimen constante de revoluciones por minuto, en el grupo turbina-alternador, acoplados directamente.

En cuanto a los inconvenientes derivados de la falta de producción de la usina, durante las horas de estoa de marea en pleamar y en bajamar, han sido también superados por la unión de la usina mareomotriz a una red de interconexión, alimentada por otras fuentes de energía, térmica o hidroeléctrica, que permite suplir la energía mareomotriz faltante durante las horas críticas.

En términos generales, actualmente, una usina mareomotriz, no puede producir energía durante más del 50 % del tiempo, si funciona aisladamente.

Se utiliza ya el sistema de compensación de la usina mareomotriz, construyendo represas-reserva, que se llenan con equipos auxiliares de bombeo, o con los grupos mismos, actuando como bombas, y que descargan su agua a las turbinas durante las horas críticas.

Estos sistemas encarecen el conjunto de instalaciones y, en consecuencia, elevan el costo del kilowatt, presentándose en contra del lema mundial del momento que es: "energía barata".

En la costa atlántica argentina de la provincia de Buenos Aires y de la Patagonia, se pueden contar por decenas los lugares donde se producen desniveles aprovechables.

Nuestro grave inconveniente es el aislamiento derivado de la baja densidad de población. No contamos todavía, y tal vez por años, con una red nacional de interconexión. Los primeros problemas hidroeléctricos, de gran magnitud, que se presentarán en breve, son los aprovechamientos de los Ríos Limay - Tunuyán - Paraná, y frente a todos ellos, en lo primero que se piensa es en las largas líneas de transporte hacia el gran centro de gravedad del país, Buenos Aires.

Vamos a considerar y estudiar la aplicación de un sistema de compensación que permita aprovechar la energía mareomotriz en su máximo rendimiento posible, cuando aún no estén construidas las líneas de interconexión y de transporte.

Consideremos primero el caso más particular y favorable, por especiales circunstancias de configuración geográfica, que es el de las mareas en los Golfos Nuevo y San José.

Este es un problema tan especial, por sus características, que puede ser clasificado como único en el mundo, lo que justifica ampliamente la mayor dedicación.

La ley de propagación de la onda de marea de origen astronómico, la lleva por su dirección, a penetrar sin ninguna alteración en el Golfo Nuevo, dada la orientación y profundidad de su boca, y luego ya dentro del Golfo, dado igualmente que la profundidad media interior es mucho mayor que en la zona oceánica vecina exterior, y que las formas costeras interiores son elevadas y regulares, no encuentra resistencias ni sufre alteraciones ni perturbaciones.

Tan es así, que en diferentes lugares del interior de Golfo Nuevo, como Madryn, Pirámide, o Ninfas, las mareas se producen con muy pocos minutos de retardo y con muy pocos centímetros de diferencia de amplitud, vale decir, que la propagación de la onda de marea es casi tan normal como en el mar libre.

Esto se debe, también, a que dada la alta velocidad, apreciada en 100 kilómetros por hora, con que se propaga la onda de marea, no alcanza a presionar durante mucho tiempo sobre la embocadura atlántica.

Continuando con la onda de marea en su libre propagación, penetra en el Golfo de San Matías, donde encuentra condiciones más favorables que en el Golfo Nuevo, mayor boca y mayores profundidades interiores, llegando libremente al rincón noroeste, el Puerto de San Antonio.

La diferencia de horas de Establecimiento de Puerto Medio, es decir el retardo, entre Punta Ninfas y Puerto San Antonio, es de 3 horas 50 minutos.

Ahora bien, por la configuración geográfica de la zona, el Golfo de San José viene a ser como un golfo interno del San Matías, y la onda de marea en su libre propagación pasa de largo por su boca, debiéndose sus mareas interiores al resultado de una operación de relleno de sentido contrario al de la propagación libre, de donde se deduce un nuevo retardo de 30 minutos, entre Puerto San Antonio y el interior del Golfo San José; vale decir, que en el interior de ambos golfos, entre los Fondeaderos Pirámide en el Nuevo y La Argentina en el San José, hay un retardo de 3 50 horas + 30 minutos = 4 horas 20 minutos.

Esta circunstancia es la que resulta más interesante, pues los fondeaderos Pirámide y La Argentina, están separados por el istmo de la Península Valdés, que tiene en ese lugar tan sólo 8 kilómetros de ancho.

Se presenta entonces la posibilidad única, según lo ideó en 1949 el Ingeniero francés Pablo Millión, que visitó la zona en ese año representando a la Sociedad de Aplicaciones Hidráulicas — Sogreah — de Grenoble, en su carácter de Director Técnico y a invitación de la Dirección de Agua y Energía Eléctrica de nuestro país, de abrir un canal poco profundo, que comunicando ambos lugares, permita el paso de las aguas, alternativamente de uno a otro golfo, y aprovechar el balanceo de nivel, para producir energía mareomotriz.

Dejando de lado, por ahora y por suficientemente conocidos, los conceptos clásicos de aprovechamiento de la energía mareomotriz en un lugar cualquiera de la Tierra, que consisten en embalsar el agua durante la creciente, haciendo funcionar las turbinas, en un sentido; detener la marcha de éstas, durante la estoa de pleamar; descargar el agua embalsada, haciendo funcionar las turbinas, en sentido contrario, durante la bajante; detener nuevamente la marcha de éstas, durante la estoa de bajar y empezando nuevamente por el principio, continuar el ciclo.

Por el canal del istmo de Península Valdés, se pueden hacer circular enormes volúmenes de agua, pues el Golfo Nuevo recibe de la onda oceánica de marea, un volumen apreciado en 10.000.000.000 de metros cúbicos y el Golfo San José, 6.000.000.000 de metros cúbicos, lo que equivale a decir que durante los períodos de duración de la creciente o de la bajante, se puede contar con la disponibilidad de un caudal de 550.000 metros cúbicos por segundo en el Golfo Nuevo y 340.000 metros cúbicos por segundo, en el Golfo de San José.

Teniendo en cuenta que, la disponibilidad de esos enormes caudales, nos conduce a posibilidades extraordinarias de aprovechamiento, tratemos de imponernos un límite de mínima utilización, y busquemos ese límite, dentro de un porcentaje de disponibilidad de agua, que no alcance a alterar el régimen normal de la marea, por la perturbación que podría acarrear la correspondencia entre los dos golfos.

Adoptemos para ello solamente el 5 % del volumen menor, ya mencionado, y obtendremos la disponibilidad de 17.000 metros cúbicos por segundo, a cuyo caudal acondicionaremos las dimensiones del canal.

Con el caudal mencionado pueden movilizarse fácilmente 40 turbinas de 15.000 Hp. cada una, las que con un gasto de 300 metros cúbicos por segundo cada una, permitirán instalar una USINA MAREOMOTRIZ de 600.000 Hp.

El caudal mencionado, que transitará entre los dos golfos por intermedio del canal y a través de la instalación de la usina central, estará evidentemente fuera de proporción con los caudales puestos en juego por la marea, y por lo tanto resulta cierto deducir que su implantación, no tendrá ninguna influencia apreciable sobre los fenómenos ligados a la ley de propagación de la marea en los alrededores.

La posibilidad mencionada y posterior éxito de la instalación que se proyecte, depende exclusivamente de la inteligente audacia de los proyectistas, ya que la configuración geográfica es extraordinariamente favorable y la materia prima, el agua, está a nuestra disposición, en tal abundancia, que el problema más serio no consiste precisamente en aprovechar los caudales necesarios, sino más bien en contenerlos o canalizar la evacuación de los excedentes.

En la figura 1 se indica el esquema de la instalación, en el canal de ocho kilómetros de longitud, que unirá los golfos Nuevo y San José.

En el centro de ese canal se construirá un muelle túnel Norte - Sur, de 3.500 metros de largo, en cuyo tramo central de 2.000 metros de longitud, se instalarán los 40 grupos de turbina alternador.

En las cabeceras del muelle túnel se instalarán los juegos de compuertas, para regular el paso de las aguas en uno u otro sentido: A - B de San José a Nuevo y C - D de Nuevo a San José, de modo que el sentido de giro de las turbinas, es siempre el mismo, por circular el agua siempre de oeste a este a través de ellas.

El gráfico de la producción de la marea, en ambos golfos, se muestra en la figura 2, para un día cualquiera, donde se han dibujado ambas curvas de marea, con respecto al tiempo, y relacionándolas en altura, con respecto al nivel medio, supuesto horizontal.

Se percibe inicialmente que las curvas se cortan en los puntos: I - II - III - IV, que llamaremos puntos críticos. La caída de agua o diferencia de nivel, entre ambos golfos, la da para cada momento, la diferencia entre las ordenadas de ambas curvas.

Las zonas del gráfico de rayado vertical corresponden a mayor altura de marea, en el Golfo San José que en el Golfo Nuevo, luego el agua circulará de Norte a Sur, por las compuertas A y B.

Las zonas del gráfico de rayado horizontal corresponden a mayor altura de marea en el Golfo Nuevo que en el Golfo San José, y el agua, en estos casos, circulará de Sur a Norte, por las compuertas C y D.

Ambos casos se repiten en los días siguientes, aunque no en exacta igualdad de condiciones, debido a las desigualdades de la marea, que afectan a la diferencia de amplitudes, y, en consecuencia, al desnivel y a la duración de la creciente y de la bajante en ambos golfos.

En los puntos críticos: I - II - III - IV y en sus proximidades anterior y posterior, siendo la altura de marea prácticamente igual en ambos golfos, el agua no circulará por el canal, y en consecuencia las turbinas no funcionarán; puede apreciarse en la figura, sobre la escala del tiempo, que el conjunto de duración de estas zonas críticas, alcanza a más de seis horas diarias.

Notemos que los puntos críticos ya mencionados se encuentran, siempre, próximos al nivel medio del mar.

Ha llegado el momento de proyectar la instalación de un sistema de compensación que provea el agua necesaria para que la usina continúe funcionando y generando electricidad, en los intervalos de tiempo que corresponden a las zonas críticas.

Supongamos que el mínimo de caída de agua, o de desnivel entre los golfos, para un aceptable funcionamiento de los grupos generadores de la usina, sea de 1.50 metros; vemos que los intervalos de tiempo, que corresponden a las zonas que hemos marcado con rayado inclinado, son zonas muertas para el funcionamiento, durante los cuales deberá actuar la compensación.

Dada la configuración geográfica de la zona próxima a la usina y al canal proyectado, el sistema de compensación que nos ha parecido más natural, consiste en construir una gran represa-reserva, cerrando con un escollero estanco, de una altura de un metro, más alto, que la altura del nivel medio, el actual fondeadero "La Argentina", y permitiendo que el agua penetre en esa represa-reserva, por una adecuada compuerta F, durante las horas próximas a la estoa de la pleamar, quedando luego almacenada.

La favorable ubicación natural del fondeadero "La Argentina", por su proximidad a la usina proyectada, y por tener mayor amplitud de marea, hace que sirva para compensar la provisión de agua, en los dos sentidos de circulación en el canal.

Si comunicamos la represa-reserva con un canal lateral que desemboque en la compuerta E al Oeste del muelle túnel, se podrá descargar allí las aguas excedentes, en el momento oportuno, y podrá continuar el funcionamiento de la usina, sin interrupción, durante las horas críticas.

Veamos cómo funciona la usina, durante un ciclo, con el movimiento de las compuertas; sigamos la figura 2:

- 1) Al comenzar el día la represa-reserva está llenándose por el agua que penetra por la compuerta F, durante la pleamar de la hora 1; el agua circula en el canal, de norte a sur, por el juego de compuertas A y B, permaneciendo cerradas E, C y D.
- 2) A las 4 y media —punto a— nos acercamos al punto crítico I y debemos iniciar la compensación, abriendo las compuertas E y D, y cerrando las compuertas A y B, para permitir la descarga del agua de La Argentina al Golfo San José, a través de la Usina, hasta las 6 horas —punto b— en que cesa la alimentación de compensación.

- 3) A las 6 horas —punto b— nos alejamos del punto crítico I, y entramos a la circulación normal, para lo cual, debemos abrir la compuerta C —la compuerta D permanece abierta— y se cierra la compuerta E, hasta las 10 horas —punto c— durante cuyo intervalo el agua ha circulado de sur a norte por el juego de compuertas C y D.
- 4) A las 10 horas —punto c— nos acercamos al punto crítico II y debemos iniciar nuevamente la compensación, abriendo las compuertas E y B, y cerrar las compuertas C y D; la compuerta A permanece cerrada, y el agua circulará de La Argentina al Golfo Nuevo, hasta las 12 horas —punto d— en que cesa la alimentación de compensación.

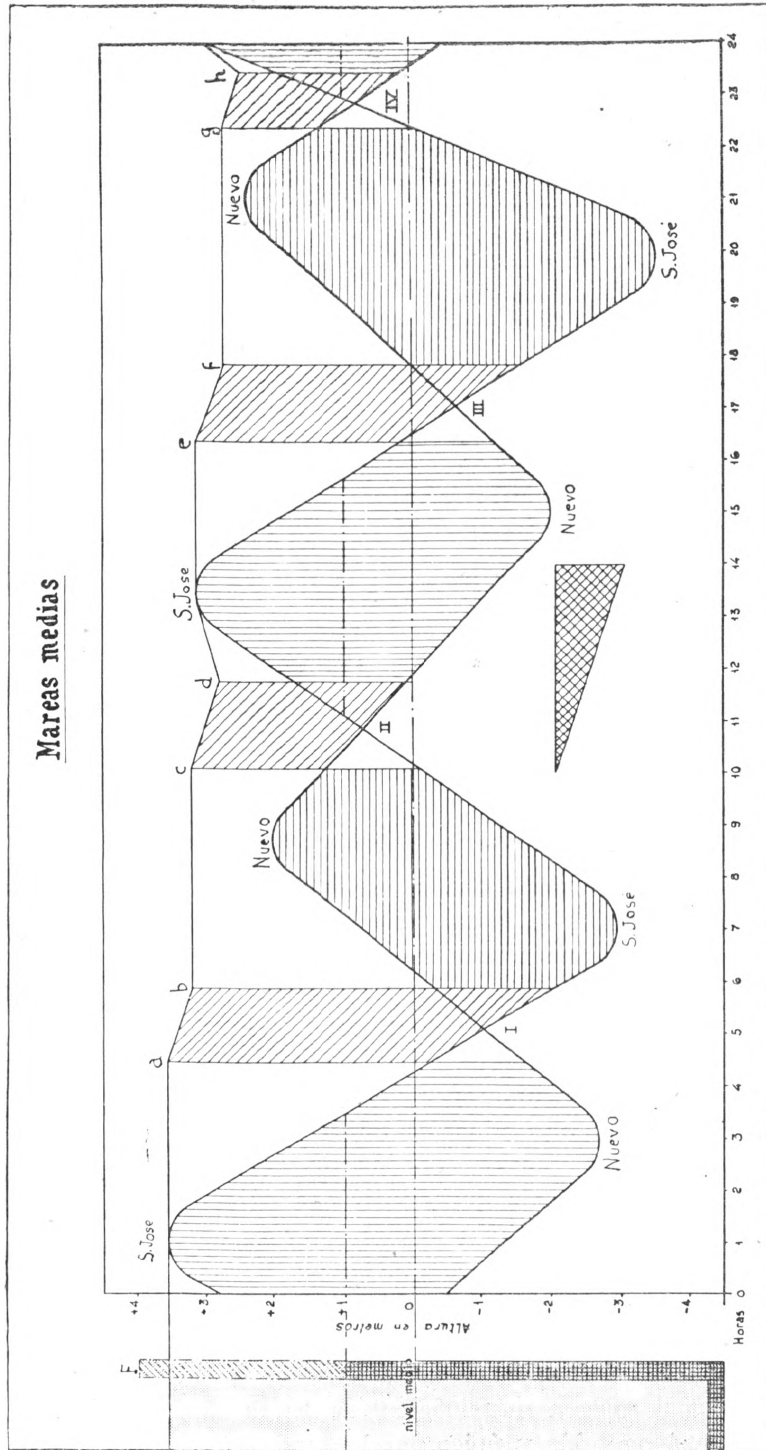
En este momento —punto d— llegando a las doce horas, hemos terminado con la demostración del funcionamiento de un medio ciclo, y en adelante las cosas continúan en la misma forma, repitiéndose las maniobras.

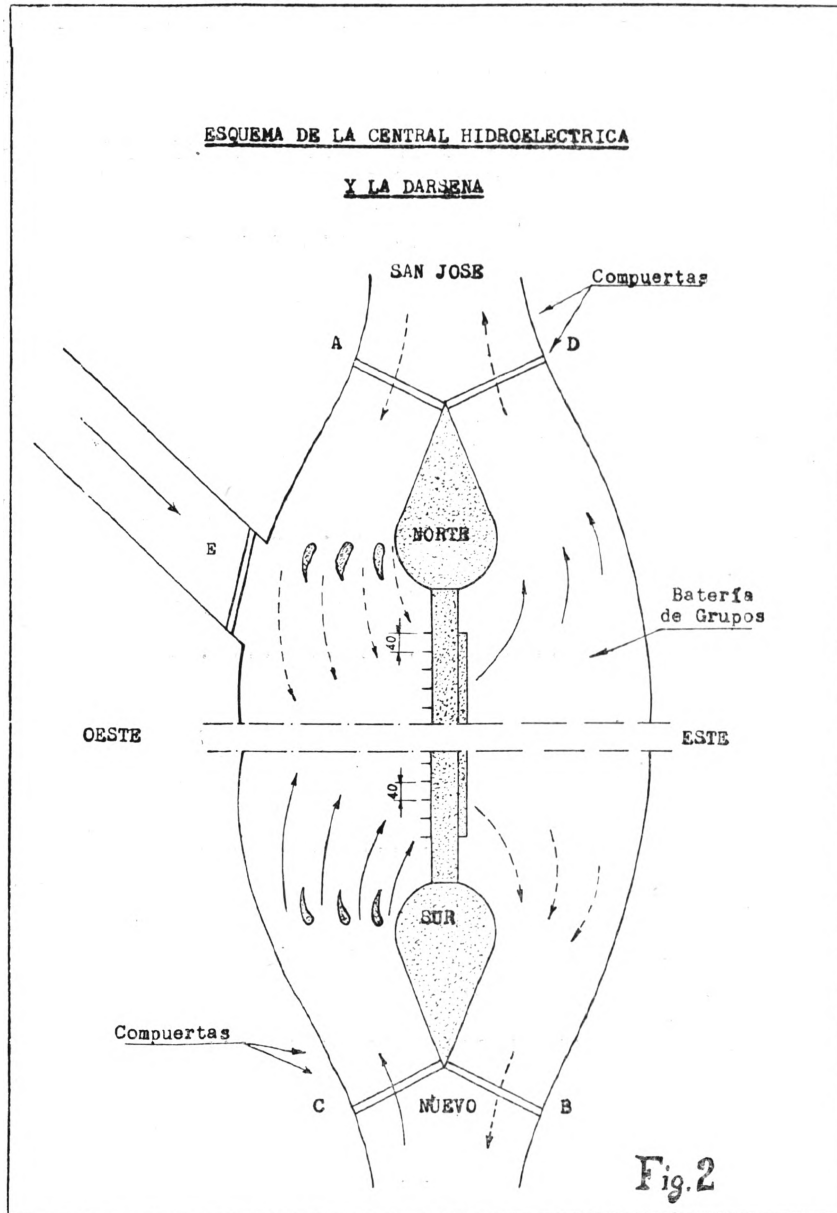
* * *

Creemos haber planteado en forma simple, el funcionamiento de la USINA MAREOMOTRIZ de Península Valdés, con la demostración de un ciclo de acción, que aprovechando la compensación por la represa-reserva puede ser permanente, prolongándose indefinidamente.

El lugar es, sin duda alguna, excepcional y al destacar que en otros lugares de la costa, donde puedan instalarse usinas mareomotrices, no podrá contarse con condiciones tan excepcionales para un sistema de compensación tan especial, surge de inmediato otro novedoso sistema de compensación, de la manera que explicamos.

Los eslabones de una cadena de Usinas Mareomotrices, instaladas en la costa argentina, de norte a sur, desde Tierra del Fuego, hasta Bahía Blanca, tendrán un defasaje en sus horas críticas, igual al defasaje que tienen por razones astronómicas, en la producción de sus ciclos de marea en los diferentes lugares, y será suficiente la comunicación de las USINAS MAREOMOTRICES, por una BARRA MERIDIANA DE INTERCONEXION para que la compensación recíproca sea total, y para que el país pueda contar en el futuro con un sistema de producción de energía eléctrica de origen mareológico, de regularidad astronómica, permanente, inagotable y único en el mundo.





Biblioteca del Oficial de Marina

VOLUMENES EN EXISTENCIA

(LOS DEMAS VOLUMENES ESTAN 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.

Por qué un Marino Piensa como Marino

Por el Capitán de Navío J. C. WYLIE, U.S. N.

Cada otoño sobrevienen una serie de crisis internas dentro del Departamento de Marina, que crecen en intensidad hasta que finalmente el presupuesto anual requerido toma forma definitiva. Durante el invierno el Departamento de Defensa y el Congreso trabajan sobre los presupuestos de las tres fuerzas armadas, tratando de combinarlos en una forma de acuerdo aceptable. Luego, finalmente, en la primavera, antes de que el Congreso entre en receso por el verano, hay una especie de erupción en forma de debate público relacionado con las autorizaciones o asignaciones de créditos o cambios en las leyes que gobiernan a las fuerzas armadas.

Hace un par de años fue el plan de reorganización número 6. El año pasado fue el debate Symington. Nadie sabe exactamente cuál puede ser el tema dentro de pocos meses: asignación de fondos, un sistema de abastecimiento común, la eficiencia, la economía, el control civil, o una combinación de todo lo anterior.

De lo único que podemos estar razonablemente seguros es de que, de alguna manera, las fuerzas armadas se encontrarán, ante el público, en oposición entre ellas. Y de que cualquiera que sea el asunto en discusión, cada una de ellas aducirá ideas firmes y claras para apoyar su opinión.

El problema básico es porque ellas no están de acuerdo. ¿Por qué un soldado piensa como soldado, el marino como marino y el aviador ni como uno ni como otro, sino como aviador?

No haya engaño en esto. Aunque todos ellos sirvan para el mismo propósito común y lo hagan con toda la honestidad y sinceridad de hombres capaces y dedicados, no piensan en la misma forma. Hay, por supuesto, campos que están de acuerdo y en coincidencia, y son por mucho los más numerosos y com-

(*) Del "U. S. Naval Institute Proceedings", agosto de 1957.

pletos. Pero hay campos de diferencias, de importantes diferencias, aunque ellas puedan ser sutiles y dificiles de aislar y presentar para ser examinadas.

Antes de seguir adelante, sería oportuno hacer una advertencia: preguntarse por qué las fuerzas armadas no están de acuerdo en un asunto muy distinto al de afirmar que ellas deban ponerse de acuerdo. Por el contrario, estas diferencias de juicio, estos choques de ideas, estos casi continuos tironeos y forcejeos entre las fuerzas armadas, son la mayor fuente de poderío militar que tiene la nación. Diferimos, dentro y entre los distintos servicios y que el cielo nos asista si alguna vez entramos en un período de prevalente dulzura, luz y unanimidad. Nada sería más peligroso para nuestra nación que la aceptación cómoda y plácida de una sola idea, un solo y exclusivamente dominante molde militar de pensamientos. El paralelo político es casi demasiado obvio para mencionarlo.

Reconozcamos que la sin igual ventaja que tenemos sobre las organizaciones monolíticas que pueden oponérsenos está basada en nuestro sistema político y militar: la capacidad para detectar y exponer nuestras propias debilidades. Como una consecuencia de ello tenemos siempre a mano una reserva intelectual, una reserva de concepto estratégico, la capacidad de poner en práctica un plan de acción alternativo.

Aunque resulte extraño, el único aspecto de la situación que jamás ha sido realmente discutido en público, ni siquiera examinado con la suficiente percepción y profundidad que justificaran el esfuerzo, es el principio fundamental del desacuerdo. ¿Por qué es que los soldados piensan efectivamente de una forma, los marinos de otra y los aviadores aún de otra?

No se tratará en esta discusión de hablar por el soldado o el aviador. El propósito nuestro es el de tratar de diseñar algunos fundamentos del esquema del pensamiento del marino: por qué piensa él como lo hace. Para esto, veremos primero algunas premisas del planeo de la guerra, y luego estudiaremos brevemente el concepto marítimo de la guerra. Después de eso, quizás el conjunto pueda ser relacionado con las tareas generales de la guerra y con uno o dos problemas comunes, para demostrar el efecto de estos moldes básicos del pensamiento en la actitud del marino hacia los hechos de la época.

En lo que respecta a las premisas para el planeo de la guerra, vienen a esta discusión por dos razones. Primero, porque la etapa del planeo de la estrategia es el vínculo entre las ideas

de la guerra y la conducción de la misma. Y segundo, porque el reconocimiento de estas premisas básicas del planeo (y la mayoría de los marinos se adhieren a ellas, las hayan o no enunciado conscientemente) puede dar algunos indicios de la conducta del marino, aun en situaciones sólo remotamente relacionadas con el planeo para la guerra. En ningún sentido son ellas formales u oficiales. Solamente tratan de condensar algunos conceptos bastante generales y tácitos.

La primera premisa es que **el objetivo de la guerra es obtener cierto control sobre el enemigo**. Por control, en su sentido más amplio, entendemos en efecto la creación de condiciones más favorables para nosotros que las que existirían si no hubiésemos ido a la guerra, un control sobre el enemigo suficiente como para reajustarlo, luego de la lucha, en un estado aceptable en el esquema post-bélico del mundo que resulte. La clave en esta expresión algo deshilvanada es la idea de que el control, de una u otra manera, es el objetivo estratégico distante. Nuestro objetivo bélico no se alcanza necesariamente con la derrota de las fuerzas armadas enemigas. Puede aun no alcanzarse con el derumbe o rendición de su gobierno. Y por cierto no se alcanza si todos los ciudadanos enemigos (y la mayoría de los nuestros) resultan víctimas de un doble suicidio termonuclear. Un problema central y primario en la guerra, es el deducir qué clases y grados de control pueden resultar de tal o cual acción, en tal o cual situación. Y se puede razonablemente dudar que podamos ser muy específicos al respecto, hasta que una situación real se presente para ser sopesada y juzgada. Un tipo y nivel de control, directo o indirecto que pueda ser excelente para una situación, puede ser inaplicable en otra. Pero la idea de control, como objetivo, ensancha marcadamente los horizontes abiertos a nuestro pensamiento en el planeo de la guerra.

Hay varios métodos mediante los cuales puede intentarse el ejercicio del control, sea en el mar o en la tierra. Algún nivel de control militar puede conseguirse con la destrucción directa del poder enemigo, los hombres, las armas y las partes componentes de la estructura física de apoyo desde las armas hasta las materias primas básicas, a través de las comunicaciones. Este es un aspecto que para la mayoría del mundo es perfectamente familiar.

Una especie de corolario o deducción de lo anterior puede ser el llamado control por inmovilización o parálisis... y se lo

menciona aquí porque puede ser una actividad que merezca un estudio más valioso que el que se le ha dispensado en el pasado reciente.

Un grado más positivo de control y más viable, aunque más difícil de obtener, puede alcanzarse con la ocupación, es decir, la ocupación física de un área o de puntos focales gubernamentales seleccionados.

Un cierto control puede ejercerse con la amenaza, tácita o anunciada de destrucción, o quizás con la amenaza de ocupación. Aunque el control por amenaza es variable y a veces inseguro, tanto en su valor como en su durabilidad, es a menudo política y militarmente la forma más aconsejable de aplicar la fuerza.

Existen, por supuesto, las formas de control más indirectas, mediante las presiones económicas, política, social y psicológica, todas las cuales, dicho sea de paso, han desempeñado un papel importante en la aplicación de la estrategia naval.

La segunda premisa básica para el planeo bélico es que **nosotros no podemos predecir con certeza el esquema completo de la guerra para la que nos preparamos**. El tiempo, el lugar, el alcance, la intensidad, el curso y el tenor general de una próxima guerra son todas materias inciertas y brumosas. Los agresores pueden fijar el lugar y tiempo de iniciación, y nosotros podemos dejar de verlo hasta bastante después de su puesta en marcha. ¿Quién preveía con claridad lo que vendría en Guadalcanal, en Corea o en Suez? Es la posibilidad de estas situaciones lo que debemos retener en la mente y cuanto más astuto y completo sea nuestro planeamiento, mejor preparados estaremos para entendernos con ella cuando aparezca.

Cuando aceptamos esta premisa, muy simplificada, de que no podemos predecir con certeza el esquema de la guerra, ni su momento, ni su lugar, ni sus características, llegamos entonces a la conclusión de que es requisito primario que el planeo de tiempo de paz sea algo más que un plan rígido para la guerra. Nuestro primer requerimiento es el de un concepto de planeo que cubra el espectro de las posibilidades, el del más ancho margen conceptual que abarque tanto en tiempo como en carácter cualquier situación de fuerza militar que pueda surgir. Luego, después que tenemos presente esa amplia gama de conceptos, podemos tomar situaciones específicas, por una de dos razones. La primera, por la derivación de necesidades logísticas y materiales; la segunda para enfrentar situaciones en las cuales la probabilidad o el peligro (uno o ambos a la vez) están tan clara-

mente definidos que pueden delinearse planes realistas y específicos sobre tales bases. Tenemos ahora tal situación específica en Europa, y su respuesta es la NATO. Enfrentamos otra situación de tipo diferente en el Cercano Oriente y la respuesta de nuestra nación a la misma no está aún clara al escribir estas líneas.

Recientes teorías del juego han aguzado un aspecto de este asunto. El jugador que emplea una sola rígida estrategia, corre un severo riesgo simplemente porque su rival pronto detecta esa única estrategia y la neutraliza. Se requieren estrategias en profundidad y ancho, flexibles y adaptables, que por intento y diseño puedan ser aplicadas a situaciones imprevistas. Planear para esta clase de relativa incertidumbre no es tan peligroso como pudiera parecer; hay, a pesar de todo, cierto orden en los asuntos militares. Pero planear para la certeza es el más grande de los errores militares, como la historia militar lo demuestra vividamente. Este punto se recalca aquí para indicar que no necesitamos permanecer siempre con lo que en determinado momento puede parecer la idea prevalente.

El campo está ampliamente abierto.

Dejamos ahora este asunto resbaloso de las premisas y llegamos al concepto marítimo de la estrategia, que es una materia mucho más amplia que el tema específico de la guerra naval. La visión del marino de la estrategia, presupone una situación en la que las comunicaciones marítimas pueden tener un efecto en el curso de la guerra. Los Estados Unidos, conectados con el resto del mundo por todos sus océanos, están en una situación en la cual las comunicaciones marítimas tienen en realidad una gran influencia en la conducción y en la política nacional. No es necesario aquí entrar en nuestra dependencia en el transporte marítimo, característica crítica de nuestra economía. Y mucho más aún comentar que nuestros organismos mundiales y nuestra política exterior, extendida a lo largo y ancho del mundo, están fundados en dos, y únicamente dos, factores comunes. Uno es una especie de laxa armonía de objetivos políticos (el individualismo como oposición al estatismo, en su más amplio sentido) y el otro es el Vínculo común de las comunicaciones marítimas. La más importante de nuestras actuales definiciones políticas saca su nombre en realidad del común nexo que es el sistema de comunicaciones marítimas del Atlántico Norte.

Esto debería ser suficiente, en lo que respecta al marino, para establecer que los Estados Unidos están legítimamente relacionados con cuestiones marítimas al establecer su estrategia. El

no pretende que nuestro interés nacional sea exclusivamente marítimo, pero sí insiste en que los intereses marítimos y los elementos marítimos deben ser considerados entre los elementos fundamentales en cualquier apreciación total.

Dentro del molde de pensamiento marítimo, el marino estima que sus tareas caen dentro de dos campos principales, y aunque aquí se los separe simplemente para facilitar la discusión, uno debe reconocer que en la práctica ellos están de tal forma entrelazados que es difícil decir dónde termina uno y dónde comienza el otro.

La mitad de la tarea es la obtención del control del mar que, por supuesto, incluye las profundidades de sus aguas y el aire sobre él. La otra mitad es la explotación de tal control tendiente a la extensión del control desde el mar hacia la tierra.

Control del mar es una expresión muy rígida para una serie de situaciones muy fluidas, dinámicas y polifacéticas. Rara vez es absoluto y rara vez necesita serlo. En muchas situaciones, un control potencial del mar es todo lo que se necesita. Estamos ejerciéndolo ahora, así, por todo el mundo. Sin tal control potencial la NATO y la SEATO y todas nuestras otras organizaciones, formales e informales, sufrirían un derrumbe. Pueden ser suficiente, controles de valor limitado, o controles locales. No profundizaremos más; diremos tan sólo que el control del mar es un problema de situaciones que adoptaremos cualquiera sea el requerimiento del momento.

El asunto de obtener, mantener y aprovechar el control del mar es un paso primario y fundamental para establecer el control sobre el enemigo. Lleva el escenario de la guerra cerca de su territorio, no del nuestro, y nos da la elección estratégica del próximo movimiento. Lleva a la pregunta "¿Qué haremos ahora?" más sencilla que la otra "¿Qué hará él ahora?" Poseyendo el sistema de las comunicaciones marítimas, la libertad estratégica de elección es más nuestra que del enemigo.

Luego viene la extensión del control desde el mar hacia la tierra, control buscado en parte por destrucción, en parte quizás por parálisis, en parte por la inyección de soldados cuándo y dónde sea necesario. En general, nuestro control del mar impone sobre el enemigo una limitación real de su libertad de acción y esta profunda sofocación opera silenciosa pero continuamente, para proyectar nuestro control sobre la tierra. Los mares serán para él una barrera en lugar de una avenida. Las restricciones que lo atan militar, económica, política y psicológicamente, no

son menos reales porque sean sutiles y fugaces. Cada soldado americano en Europa y en el Cercano Oriente es hoy una extensión del poder marítimo de la Nación. Cada una de nuestras bases aéreas fuera de nuestro continente, es una extensión del control del mar de nuestra nación hacia el establecimiento del control sobre el enemigo.

De estas dos, control del mar y su explotación, derivan las misiones de la Marina. Ellas son claras y directas. Son la razón de ser del marino:

La Marina defenderá a los Estados Unidos de ataques desde allende los mares.

La Marina buscará y destruirá a las fuerzas navales enemigas, buques mercantes, bases y actividades de apoyo.

La Marina negará al enemigo el libre uso de los mares.

La Marina controlará las áreas marítimas vitales, los mares estrechos, las áreas focales, el Mediterráneo, el Mar de la China y nuestras propias aguas adyacentes.

Y la Marina explotará nuestra supremacía naval general para proyectar, proteger y sostener al potencial militar y civil de los Estados Unidos a través de los mares.

Con este telón de fondo, entonces, nos acercamos al marco completo de las contingencias de la guerra y a la parte que la Marina debe desempeñar en cualquier guerra, grande o pequeña, limitada o ilimitada, local o general, nuclear o no.

Debe ser perfectamente claro ahora, que los Estados Unidos no tienen la intención de comenzar ninguna clase de guerra. Esto deja dos alternativas. Primero, una guerra puede ser iniciada deliberadamente contra los Estados Unidos por un enemigo. Si lo hace, muy difícilmente lo hará pensando en su propia e inmediata derrota. Puede ser con un ataque repentino (que es como a menudo empiezan las guerras), o puede ser la culminación de un período de tensión creciente con indicios de su preparación. En uno u otro caso, el enemigo tendrá algún tipo de plan que le prometerá, según su punto de vista, una victoria relativamente segura sobre nosotros.

La otra forma en que puede comenzar sería por la expansión gradual e involuntaria de un conflicto local, debido a una fricción creciente o alguna tensión en algún área local. Un conflicto en el Cercano Oriente, por ejemplo, podría expandirse muy bien debido a una creciente intransigencia, hasta incluir a Europa y entonces, muy probablemente, nosotros ya estaríamos comprometidos en él.

Independientemente de cómo comience, las etapas operativas de casi cualquier clase de guerra pueden ser clasificadas por el marino de la siguiente forma:

- Defensa de los Estados Unidos.
- Mantenimiento de nuestras comunicaciones mundiales.
- Estabilización de la guerra.
- Obtención del control del desarrollo de la guerra.
- Establecimiento del control sobre el enemigo.

Esta no es la forma ortodoxa de subdividir la guerra para su análisis y, por lo tanto, es conveniente una pequeña explicación.

La primera etapa, defensa de los Estados Unidos, es bastante clara. Por lo que al marino concierne, es tarea indiscutible de la Marina de Guerra defender a los Estados Unidos de ataques desde allende los mares, sea por submarinos, por proyectiles radioguiados, aviación o buques. Manteniéndose lista entre el territorio y cualquier enemigo, es deber de la Marina que la guerra se lleve a cabo fuera del territorio y no sobre Chicago.

La segunda etapa, mantenimiento de las comunicaciones navales, significa control y uso de los mares. El marino piensa que esto es vital. De no ser así, las fuerzas terrestres caerán, las fuerzas aéreas desplegadas caerán, nuestros aliados caerán y estaremos entonces en una situación bien seria. Si no tenemos el control adecuado del mar para llevar alimentos a Europa y combustible a las tuberías y munición para las tropas en el exterior, entonces las cosas se verán negras, de seguro.

La tercera etapa es la estabilización de la guerra. Esto bien vale un comentario. Dijimos antes que los Estados Unidos no tienen la intención de empezar la guerra. Si el enemigo empieza, lo hará, por supuesto, en términos que serán favorables para él. Nadie es tan tonto como para empezar una guerra de otra forma. Por lo tanto, podemos esperar una cierta medida de éxito inicial para quien sea el enemigo. Seguramente estaremos, de una forma u otra, un poco apurados al comienzo. Nuestra primera tarea, entonces, será desarrollar cierta situación de estabilización con la que podamos recobrar el aliento y flexionar nuestros músculos. Tendremos que reforzar y desplegar nuestras fuerzas para acomodarlas a su movimiento inicial, mantener lo que podamos, y cercenar sus fuerzas hasta que consigamos cierta clase de equilibrio dinámico en el balance total de la lucha.

Entonces, a no ser que deseemos pelear según su plan (como lo hicimos, por ejemplo en la Guerra Mundial N° 1), tendremos que obtener el control del desarrollo de la guerra y darle un carácter o ubicación de nuestra elección, un tipo de guerra en la que seamos fuertes y en la que él sea, preferiblemente, débil.

El proceso de cambiar deliberadamente el carácter o la escena de la guerra es un tema que no ha sido tratado tan profundamente como merece. Requiere de por sí un trabajo de investigación de mucha mayor envergadura que este ensayo. En la Primera Guerra Mundial, toda la guerra fue hecha por los Aliados según el molde trazado inicialmente por los alemanes. En la Segunda Guerra Mundial, una vez más o menos estabilizada, los Aliados cambiaron el carácter de la guerra tanto en Europa como en el Pacífico. En Europa, una vez que las fuerzas occidentales fueron expulsadas del continente, los centros de presión fueron trasladados en sucesión a Africa del Norte, Italia y de vuelta a Francia. El centro del interés aéreo cambió del canal de la Mancha a la misma Alemania.

En el Pacífico, los japoneses tuvieron un interés inicial en las islas del Sur. La guerra fue finalmente estabilizada en Midway y por las acciones del Pacífico Sur, y entonces nos hicimos cargo del control y cambiamos el escenario principal de esa guerra a nuestra voluntad hacia el Pacífico Central y eventualmente al mismo Imperio. Fue así un problema mucho más fácil que si nos hubiéramos atenido al plan japonés y tratado de rehacer el camino seguido por ellos, es decir, Singapur y Nueva Guinea a través de Indonesia y el Sudeste de Asia.

En Corea, tuvimos un trabajo enorme en el sur, hasta que la escena y el carácter entero de la guerra se cambiaron con el traslado a Inchon y Seúl. Más tarde, en esta misma guerra, incidentalmente, el intenso deseo de buena parte de los participantes de cambiar el lugar y el carácter de la faz aérea de la guerra no fue satisfecho, por razones que escapan al interés de esta discusión. No es necesario especular sobre el efecto que tal cambio hubiera causado; en ambas partes, hay opiniones muy firmes de tal asunto.

Estos son ejemplos para ilustrar un concepto que es un poco difícil de describir en términos precisos. El participante que controla el molde de desarrollo de la guerra, tiene una ventaja inestimable. Puede, en gran medida, tocar una melodía y hacer bailar al enemigo a su compás.

Supongamos, a guisa de ilustración, que la característica

principal de la guerra, como un enemigo puede empezarla, sea un ataque para conquistar a Europa Occidental. Si él desea tal cosa, tendrá por supuesto que emprender muchas otras tareas, tales como negarnos el uso de nuestras vías de comunicaciones marítimas y la destrucción del apoyo industrial y militar de los Estados Unidos, pero éstos serían sólo medios para la consecución de su fin, que es el de conquistar a Europa Occidental.

Supongamos, asimismo, que de una u otra forma nos hemos arreglado para estabilizar la guerra, manteniéndonos en alguna parte de Europa, conservando nuestras vías marítimas suficientemente libres como para ser aprovechadas, manteniendo a los Estados Unidos en funcionamiento en sus aspectos militar e industrial, a pesar de cualquiera que sea el daño recibido desde el aire. Siendo así, ¿cómo seguiremos? ¿Hacia dónde apuntaremos para obtener el control sobre el enemigo?

Una escuela de pensamiento estima que podría obtenerse un adecuado grado de control por la destrucción, masiva y casi total, de la máquina bélica del enemigo. Como hemos postulado que esta guerra de alguna forma comienza, debemos estimar que el enemigo habrá calculado que podrá absorber nuestro castigo, rechazarlo o proporcionarnos más del que él reciba. El punto a hacer resaltar es que existe la posibilidad de que la destrucción por sí sola no lo obligue a abandonar la lucha. Sabiendo lo que él sabe de su propia fuerza y lo que sabrá de la nuestra, no podemos suponer que comenzará la guerra para enfrentar una derrota segura. Esto significa que habrá una lucha dura. Aún después de un intercambio de bombas atómicas, los hombres vigorosos tendrán que luchar. Una vez que hayamos estabilizado la guerra, tal vez tengamos que hacer algo más que tratar de imponer nuestro control únicamente por la destrucción. Quizás nos veamos en la necesidad de enviar tropas —el clásico hombre, con su arma al brazo— para ejercer el control continuo y duradero que difícilmente podrá obtenerse de otra forma.

Hay tres formas de hacer esto. Una es rechazar a los ejércitos enemigos por el camino que vinieron, otra es llevar nuestras tropas por aire, y la tercera llevarlas por mar. El primer sistema significa un largo y doloroso andar a través de un continente entero y es de esperar que los soldados no elegirán ese camino. Los otros dos sistemas son mucho más promisorios. Llevándolos por aire en número limitado puede ser más rápido y ofrece una mayor selección en cuanto a punto de destino, pero es mucho más difícil y costoso, en cuanto a un continuo apoyo. Los problemas

logísticos de una fuerza de cierto tamaño son enormes. El envío de tropas por mar ofrece menos selección en cuanto a punto de desembarco, pero es mucho más factible tanto en lo que se refiere a cantidad de las fuerzas y al apoyo continuado después que desembarcan.

Afortunadamente, ya que nosotros tenemos la fuerza naval, podemos usar las aguas que más convenientemente nos lleven a alguna de las áreas más sensibles. Tal aptitud debemos explotarla. Téngase en cuenta, a este respecto, que de todas las técnicas y métodos de hacer la guerra, hay una sola que es monopolio de un país. Este sistema es el ataque desde el mar. Ninguna otra nación en el mundo tiene tal potencial en grado significativo. Debemos explotarlo al máximo. Y más aún, debemos combinarlo con otros tipos de presión tendientes al control, algunos sólo remotamente militares y que aparecen como medidas políticas, sociales o económicas.

Todos estos métodos están directamente involucrados en el problema de hacer la guerra para ganar cierta medida de control sobre el enemigo. La peculiar versatilidad del poder naval, en la guerra o en la paz, sirve para mantener al marino constantemente al tanto del amplio margen de presiones disponibles en la estructura del poder nacional.

Por lo tanto, una base del proceso del planeamiento del marino es la apreciación tácita de que el objetivo de la guerra no está limitado a algún éxito particular naval o militar, sino más bien que todas nuestras acciones militares, y también de carácter no militar, deben contribuir al eventual control sobre el enemigo.

Volviendo al principio, este es realmente el objetivo de la guerra. La otra de las dos premisas básicas, indica que la forma y el curso completos de la guerra no podrán ser predichos con certeza.

Al respecto, es interesante notar que nuestra actitud presente hacia la guerra parece apoyarse quizás muy intensamente en obtener el control por destrucción y la inmovilización resultante. Por cierto que el Comandante Supremo Aliado en Europa, recientemente nombrado, lo declaró enfáticamente en uno de sus primeros anuncios.

Pero junto a esto, nosotros suponemos que ningún enemigo se largará a una guerra, a no ser que piense que puede ganarla. Así aparece alguna posibilidad, a través de alguna combinación defensiva o desgaste aéreo mutuo, o reconocimiento recíproco

del peligro radiológico nuclear, o algo aún no vislumbrado, de que no podemos obtener el control adecuado gracias a nuestro esfuerzo de destrucción nuclear solamente.

Cualquiera sea el caso estudiado, es la nación con potencial naval la que tiene libertad de acción. El poder naval **no necesita** empeñarse indefectiblemente en ningún modo único de acción. Una vez estabilizada la guerra, puede seleccionar y elegir sus oportunidades. Es la nación con poder naval la que está en la mejor posición para controlar el desarrollo de la guerra, de seleccionar el diseño estratégico de la misma, de acomodar su potencial cualquiera sean los requerimientos a medida que ella progresa, y a imponer sobre cualquier enemigo toda clase y grado de control que sea necesario para alcanzar los objetivos de la nación.

Quizás esto aclare un poco por qué un marino piensa en la forma que lo hace. Por qué, por ejemplo, ellos diseñan y planean a la Armada como un instrumento de poder versátil y de múltiples propósitos, concebido para defender a los Estados Unidos y para responder a las necesidades de la política nacional frente a cualquier situación que puede desarrollarse.

La conclusión que el marino no siempre ha sabido explicar demasiado claramente es que, independientemente de que la situación aislada discutida sea pequeña o grande, nuclear o no, la misma no es adecuada para valorar la utilidad del poder naval solamente en términos de esa sola situación. Los valores colaterales de otras situaciones deben hacerse intervenir, para arribar a un juicio válido.

Para terminar, sin embargo, debe dejarse bien claro que aunque el marino no es menos, y esperamos que no más, partidista que cualquier otro militar, ningún marino es tan cándido como para suponer que la Marina sola va a largar amarras y ganar todas nuestras guerras. Pero lo que sí puede hacer, es arreglar las cosas de modo que la fuerza del soldado y la del aviador, y su misma fuerza, así como la política económica y social de este país, puedan ser aplicadas en las combinaciones necesarias para defender a los Estados Unidos y obtener la clase y grado de control que nuestro país pueda necesitar.

Por ello es por qué el marino pide, cuando su nación considera estos asuntos, que la nación recuerde que la estrategia marítima es el campo en el cual los Estados Unidos tienen una ventaja esencial sobre cualquier enemigo. El marino espera que

la nación, si es alguna vez forzada a la guerra, aproveche esta ventaja, la use y la explote al máximo de su valor. Ahorrará tiempo y esfuerzos, y cuando los números sean totalizados, probablemente habrá salvado muchas vidas.



GUERRA DE PORTAAVIONES

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

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

Precio del ejemplar: \$ 4.—

EN VENTA EN LA OFICINA DEL BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

AVIACION COSTERA ANTISUBMARINA

Consideraciones Preliminares

Por el Capitán de Corbeta CARLOS DELFIN ROJO

En doctrinas de guerra, como en tantas otras cosas, nuestro país no se ve precisado a innovar, sino que puede aprovechar ventajosamente la experiencia ajena y, eliminando el costoso sistema de prueba y error o el no menos costoso de estudio y experimentación a que se han visto obligados otros países, puede aplicar para la especial situación estratégica que corresponde al nuestro, aquellas enseñanzas tan dolorosamente adquiridas. Esto es especialmente válido en lo que se refiere a la guerra antisubmarina, que es precisamente hacia dónde debe volcarse por muchas razones, dignas de otros estudios, el mayor esfuerzo de nuestra defensa nacional. Y digo que es especialmente válido para la guerra antisubmarina, pues ésta, como su antítesis la guerra submarina, son modalidades dentro del conjunto de las actividades bélicas que, quizás por estar tan relacionadas con el comercio y el tráfico entre las naciones, son perfectamente contabilizadas y de las estadísticas correspondientes pueden extraerse conclusiones terminantes de validez casi matemática, que se puede extrapolar, con la salvedad de que no se estima que en un futuro cercano haya un sensible adelanto en las armas ofensivas con respecto a las defensivas, o viceversa.

La primera gran guerra mundial dejó al respecto como enseñanza la necesidad de implantar el sistema de convoyado de los buques, para contrarrestar el peligro creciente del submarino. Se trataba del convoyado defensivo, viejo como la historia misma, aunque en este caso se lo usaría contra un enemigo de características novedosas. Este sistema, costoso por las demoras ocasionadas a los buques más veloces obligados a seguir el paso de los más lentos, tuvo muchos detractores, pero ya bien avanzada la guerra hubo de ser impuesto como solución al problema. En los planes británicos para la guerra que se avecinaba en 1939, no se

pensaba instaurarlo de inmediato. Se suponía que no sería necesario, dada la mayor velocidad promedio de los buques y mediante el uso de rutas variadas y evasivas, mientras no se lanzara la guerra submarina sin limitaciones, pero el hundimiento del "Abhenia", el mismo día de la declaración de la guerra, decidió al gobierno británico a disponer su utilización, que continuó hasta el día V-E. Durante el transcurso de la guerra, este sistema fue complementado con otros, que fueron necesarios a medida que la agresividad de los submarinos lo fue exigiendo. Así, al convoy y patrullado aéreo de áreas fijas se sumaron los "Grupos de Apoyo", constituidos por tres o más fragatas ubicadas en puntos focales y listas a concurrir en apoyo de la escolta de un convoy amenazado, y los "Grupos Destruidores", constituidos por un portaaviones y tres o más destructores, operando en las inmediaciones de los convoyes, utilizados ahora como señuelo para atraer a las manadas de submarinos.

Del progreso en los sistemas defensivos entre una y otra guerra dan fe las estadísticas, que muestran lo siguiente respecto a submarinos alemanes:

| | 1914/18 | 1939/45 |
|---|----------------|----------------|
| Tonelaje medio hundido por mes | 250.000 Ts. | 210.000 Ts. |
| Número de submarinos perdido en operaciones | 178 | 718 |
| Tonelaje mercante aliado perdido por submarino alemán perdido | 63.000 Ts. | 20.000 Ts. |

Esta disminución notable del rendimiento del submarino se debe a varios factores concurrentes, entre los que se destacan dos fundamentales: el avión antisubmarino y los "Grupos Destruidores". En la tabla siguiente se discriminan las causas de pérdidas de submarinos del Eje:

| | |
|--------------------------------------|------------|
| Por buques | 355 |
| Por aviones costeros..... | 260 ½ |
| Por aviones embarcados | 54 |
| Por buques y aviones costeros | 41 |
| Por buques y aviones embarcados..... | 15 |
| Por submarinos..... | 64 |
| Por bombardeos aéreos | 65 |
| Por minas..... | 36 ½ |
| Total | 891 |

Debe dejarse constancia de que los “Grupos Destructores”, formados alrededor de un portaaviones y con tres o cuatro destructores, y que duplican la eficacia de los “Grupos de Apoyo” gracias a la presencia del portaaviones, llegando uno de ellos a obtener once hundimientos en tres meses, recién entraron en actividad a partir de mayo de 1943.

En resumen, la guerra antisubmarina configuró una lucha constante y coordinada entre las distintas armas, para lograr obtener la victoria sobre un enemigo hábil y decidido. Esa guerra se libró en el mar y, como era lógico, fue dirigida por marinos, aunque parte de los elementos y del personal pertenecieran a otras ramas del servicio, fuerza aérea, ejército, guardacostas e incluso a voluntarios civiles con embarcaciones o aviones del mismo carácter.

Ahora se pretende convencer al público de que, por “razones obvias”, es más conveniente que la guerra antisubmarina sea resorte de una fuerza aérea costera independiente de la marina de guerra, poniéndose como ejemplo la actuación del Comando Costero de las Reales Fuerzas Aéreas Británicas. Este estudio se referirá a los orígenes del problema en Gran Bretaña y en los Estados Unidos, países que dedican gran parte de sus esfuerzos a la guerra antisubmarina, ya que los demás que intervinieron en la última contienda o no se vieron abocados al problema, como Rusia y Alemania, o se ocuparon de él, con resultados desastrosos, como Japón.

El caso de Gran Bretaña

Poco después de 1910, ya existían en la Marina Británica algunas actividades aéreas y durante la guerra del 14 al 18 se construyó un portaaviones llamado “Argus”, seguido a poco por los llamados “Furious” y “Eagle”. Por esa época no se pensaba en la aviación sino como algo poco más que experimental y no es difícil de comprender que los almirantes ingleses, formados en la vieja escuela de la vela y muchos de ellos recién acostumbrados a los “dreadnoughts” y veloces torpederos, pensaran que esa novedad no era sino otra locura de la juventud, que venía a sacudir las viejas y sólidas doctrinas que ellos habían estudiado o ayudado a desarrollar. Por ello, es lógico que no rechazaran con energía la sanción de la orden que, en abril de 1918, unió en una sola arma, la R.A.F., a la aviación naval y al Cuerpo aéreo del Ejército. A partir de entonces, la marina debió

recurrir a la R.A.F, para obtener apoyo aéreo en sus operaciones e incluso para tripular a su portaaviones "Argus". Al respecto, dice el Almirante de Flota A. B. Cunningham, Primer Lord Naval del Almirantazgo entre 1943 y 1946:

"Del comienzo al final, el control de la Aviación Naval por el Ministerio del Aire fue un fracaso lamentable que operó contra la vital eficiencia aérea de la Marina. A medida que los presupuestos del Ministerio del Aire eran también rudamente desgarrados, la aviación naval pasó a ser una especie de Cenicienta, desnutrida, descuidada y prácticamente olvidada. Fue recién en 1937, luego de una lucha agotadora y severa de parte del Almirantazgo, cuando el Almirante de Flota Lord Chatfield era primer Lord Naval, que la aviación embarcada volvió bajo el total control operativo y administrativo de la Marina Real con quien debía trabajar durante la guerra. Fue justo a tiempo".

En efecto, en ese año 1937 el problema de determinar si el arma aérea de la Flota debía estar bajo la dependencia del Almirantazgo o del Ministerio del Aire fue objeto de acaloradas controversias y Churchill, autoridad reconocida en asuntos militares tanto como de gobierno, decía en un memorándum al Ministro de Coordinación de la Defensa, entre otros puntos al mismo efecto:

"Debe establecerse, en consecuencia, una división entre la fuerza aérea controlada por el Almirantazgo y la fiscalizada por el Ministerio del Aire. Esta división no depende del tipo de tren de aterrizaje del avión ni necesariamente de la base desde la que se emprende el vuelo. Depende de la función. ¿Se trata de una función predominantemente naval o no?"

Y luego de definir como navales todas aquellas funciones que cumplen los aviones embarcados, prosigue:

"La cuestión de esta suerte, se reduce a fijar un tipo cualquiera destinado a operar sobre el mar desde las bases en tierra firme. Esto, nuevamente, sólo puede ser decidido en relación a las funciones y responsabilidades asignadas a la armada..... En realidad debe aplicarse la máxima de: fuerza aérea vs. fuerza aérea y armada contra armada".

Más adelante ejemplifica lo que llama "la lógica de la división de Comando de acuerdo con la función", y termina diciendo:

“El Almirantazgo debe tener el control absoluto del arma aérea de la flota, para todos aquellos fines que se definan como navales”.

Empero, el Almirantazgo obtuvo un triunfo a medias. Se resolvió efectivamente que toda la aviación embarcada pasara a depender de la marina de guerra, operativa y administrativamente, pero de tal forma el criterio que prevaleció fue el de la organización de comando por armas y no por tareas, al dejar el cargo de la R.A.F, el Comandó Costero, o sea aquella parte de la aviación que si bien debía operar sobre el mar, estaba basada en tierra. ¡Como si las mismas flotas no operaran también desde bases terrestres!

Es notable cómo el mismo Mariscal del Aire Sir John Slessor, Comandante del Comandó Costero entre 1943 y 1944, en su reciente autobiografía ‘The Central Blue’, a pesar de su enérgica posición a favor de una aviación antisubmarina independiente de la marina e incluso en contra de la existencia de la aviación naval embarcada, no puede dejar de expresar:

“Es comprensible que en la historia de la expansión de la R.A.F, en el período anterior a la guerra **el énfasis estuviera en los bombarderos y cazas**, desde que nuestra mayor debilidad en el aire en relación a Alemania ocupaba las mentes de todos aquellos que en Whitehall tenían que ver con los problemas de la defensa en esos años siniestros. La política para la expansión era aprobada y por cierto controlada de cerca por los Jefes de Estado Mayor y el Comité de Defensa Imperial, si bien su formulación y cumplimiento práctico era naturalmente responsabilidad del Ministerio del Aire”.

“Los otros elementos del poder aéreo no fueron descuidados **y aunque ellos no recibieron la atención que merecían, ello fue principalmente debido a la falta de una política acordada sobre la cual basarla**”. Más adelante el autor deja constancia de que La Flota estaba en mucho mejor estado de preparación para la guerra que cualquiera de los otros servicios”. Y prosigue haciendo notar que el Almirantazgo en sus esfuerzos por recuperar el control de la aviación embarcada, lo hacía pensando en la batalla clásica y no en la guerra antisubmarina. ¿Pero, acaso no era responsabilidad de la R.A.F, la guerra aérea antisubmarina? ¿Por qué tenía que acordarse una determinada política para que la R.A.F, hiciera lo que realmente sólo a ella concernía?

Demás está decir que el mismo problema se planteó con el Ejército y la aviación táctica. Es que la R.A.F., como la Luftwaffe y la Regia Aeronáutica, deslumbradas por las teorías de Dohuet y de Mitchell, entendían que las guerras del futuro serían resueltas por la "Aviación integral". En un abrir y cerrar de ojos, todas las armas habían pasado a ser anticuadas y grandes bombardeos recíprocos y furiosas batallas en el aire resolverían las guerras. Una nueva arma arrasaba con los principios seculares de la guerra.

El resultado de todo esto es bien conocido. La ofensiva submarina alemana, que pudo ser decisiva, se frustró por la absoluta falta de cooperación de la Luftwaffe, gobernada por un "excelente piloto" de la primera guerra mundial, el Mariscal Goering. Un ejemplo: en noviembre de 1942, seis meses después de disolverse lo que quedaba de la aviación naval alemana (cuatro flotillas), a pesar de haber 80 submarinos en el Atlántico Central, los grandes convoyes necesarios para la operación "Torch" (desembarco en Africa), atravesaron el océano sin ser ni siquiera avistados. La marina italiana, en el "Mare nostrum", cedió siempre frente a las fuerzas británicas y el Almirante Iachino se queja amargamente de la falta de capacidad de la aviación costera. Es que para operar en el mar hay que ser marino, básicamente marino, como lo dice el Almirante de Flota E. J. King:

" La Marina tiene la firme opinión de que es necesario mucho
" más que la habilidad para volar un avión para cumplir con lo
" que requiere la aviación naval. Un aviador naval eficiente debe
" tener un profundo conocimiento de la marina, su doctrina, cos-
" tumbres y necesidades".

Y a la crítica simple de que en caso de guerra tanto el aviador naval como el terrestre probablemente habrán sido pocos meses antes empleados de banco o maestros sin conocimientos de unas u otras doctrinas o costumbres, se opone el hecho sencillo de que quienes crean el ambiente y las costumbres que deben ser asimiladas por esos empleados o maestros, con más razón deben estar muy compenetrados de sus respectivas profesiones.

Volviendo a la organización antisubmarina en Gran Bretaña, ya que hemos anticipado el desastroso resultado de privar de aviación a la marina en Alemania e Italia, hemos de decir con el Mariscal Slessor, que: "Una campaña como la del Atlántico,
" librada como lo fue en una vasta área en la que no solamente
" dos servicios sino también tres diferentes naciones estaban com-

“ prometidas (Gran Bretaña, los Estados Unidos y el Canadá), “ inevitablemente envolvía algunas complicaciones de control y “ dirección...” Esto se corregía en parte eliminando a uno de los servicios. .. Así sucedió; a fines de 1940, el gobierno inglés consideró la situación y hubo una primera intención de separar a todo el Comando Costero de la R.A.F, y pasarlo en bloque a la Marina de Guerra. Esto no prosperó, pero sí se resolvió que a partir del 15 de abril de 1941, el Comando Costero pasara a depender operativamente del Almirantazgo. Como diría Sir Winston Churchill: “... desde el 15 de abril los dos Comandos fueron “ forjados en una única y bien templada arma bajo el control “ operativo del Almirantazgo...”, siendo el otro comando referido el del área focal del oeste. En resumen, el control de la guerra antisubmarina se centralizó en el Almirantazgo, si bien la política a seguir se resolvía en un Subcomité Antisubmarino del gabinete de guerra. Los dos Comandos superiores, subordinados al Almirantazgo, eran el del Area focal del Oeste y el Comando Costero. Estos trabajaban en colaboración a través de los Comandos de área, uno en Liverpool (oeste), otro en Rosneath (norte), otro en Plymouth (Canal y Golfo de Vizcaya) y otro en Gibraltar. Poco después Sir Stafford Cripps, Ministro de Producción Aeronáutica y leader de los Comunes, recomendó a Churchill que separara la dirección de la guerra antisubmarina y se la pusiera bajo el comando “de un muy alto Jefe Naval”. El Primer Ministro la rechazó con palabras liminares: “La guerra naval es una sola; tratar de separar un aspecto particular de la “ guerra en el mar y ponerlo bajo una autoridad separada caería, estoy seguro, una inmensa fricción y confusión...”

Y finalmente, es el mismo Slessor quien en su obra dice: “ Las relaciones entre servicios sólo pueden desarrollarse sobre “ la base de cooperación amistosa...” y por cierto que la guerra antisubmarina no es cooperación amistosa lo que necesita, sino unidad de comando, identificación de doctrina, y disciplina en la ejecución.

La contramarcha en la dependencia del Comando Costero hacían proféticas las palabras del Almirante Sir Herber Richmond cuando dijera en 1927, refiriéndose a la decisión de clasificar como navales solamente a los aviones embarcados: “Es una “ decisión que no puede posiblemente resistir la prueba de la “ guerra”.

Queda por último analizar cuál es el argumento utilizado para incluir el Comando Costero en la R.A.F.: economía. Se

sostuvo que un solo organismo debía ocuparse de la investigación, desarrollo y construcción de aviones y preparación de su personal. Es evidente que siendo tan distintas las características militares aeronáuticas de los aviones antisubmarinos de las de otros tipos de aviones el argumento no es válido, con el agravante de que en cambio las armas que utiliza el avión antisubmarino son iguales o similares a las de los buques antisubmarinos, Sonar, bombas de profundidad, torpedos, etc.; lo que sí es enteramente diferente es el adiestramiento de un piloto de un avión antisubmarino al de un caza o bombardero. En cambio, su instrucción y adiestramiento deben estar continuamente coordinados, en época de paz, con el del personal de los buques antisubmarinos y no cabe duda que tal cosa sólo puede hacerse dependiendo del mismo comando, de la misma organización, vistiendo el mismo uniforme.

Analizando bien las cosas, quizás haya más diferencias entre los buques de superficie y los submarinos que entre aquéllos y los aviones antisubmarinos y hasta ahora nadie ha aventurado decir que la fuerza submarina debe independizarse...

El problema en los Estados Unidos

En los Estados Unidos, la guerra antisubmarina siempre fue y sigue siendo responsabilidad de la Marina de Guerra. En ese país, la aeronáutica no existió como fuerza independiente hasta después de la Segunda Guerra Mundial y su finalidad ha sido claramente definida por el General Arnold, Jefe de la Fuerza Aérea durante la Segunda Guerra Mundial: “La misión número uno de una fuerza aérea es el bombardeo”.

Ya en el año 1936 el Almirante King decía en un artículo sobre la aviación naval en los Estados Unidos, publicado en el *Brassey's Naval Annual*: “La experiencia ha probado la sabiduría de la política de proveer personal para la aviación sacándolo del personal regular de la marina, pues solamente hombres así adiestrados pueden apreciar completamente las necesidades de la marina y cooperar al máximo. Por otro lado, oficiales navales que no están calificados como pilotos se relacionan así más íntimamente con la aviación a través del contacto diario con sus operaciones desde los buques donde están destinados, con vuelos de aprendizaje y actuando como observadores. Entre el hombre en el puente de un buque y el que está en los controles de un avión hay completa comprensión y, por lo tanto, completa cooperación”.

Poco más tarde, en 1938, el mismo Almirante King, Comandante de la Fuerza de Portaaviones, efectuó un operativo que consistía en atacar Pearl Harbour, tal cual como lo harían tres años más tarde los japoneses. La defensa de las islas, como en 1941, era responsabilidad exclusiva del Ejército y su aviación. King navegó 1.000 millas en aproximación sin ser detectado, lanzó su ataque con todo éxito y se retiró, anticipándose así en tres años al Almirante Nagumo, y gracias, en gran parte, a la falta de información aérea que debía ser provista por la aviación del Ejército.

Al entrar los Estados Unidos en guerra el 7 de diciembre de 1941, la campaña submarina alemana se trasladó a sus mismas costas y como en todos los demás servicios se notó la falta de adecuada preparación material. La aviación naval antisubmarina disponible había sido desplegada desde meses atrás —durante el período de neutralidad armada— en zonas lejanas a las costas americanas. El sistema de convoyes no pudo ser puesto en práctica de inmediato y, por lo tanto, por cuatro meses, hasta que lo fue, las pérdidas fueron grandes. En esta situación, el General Marshall, preocupado por las pérdidas, ofreció a la Marina la cooperación de la aviación del Ejército y al ser aceptada se reorganizó el Primer Comando de Bombardeo en un Comando Antisubmarino. Para mayo de 1942, con la organización de los primeros convoyes, el número de hundimientos disminuyó notablemente y entonces la ofensiva submarina se trasladó al Golfo de México y al Caribe. Para esta época ya habían surgido las primeras dificultades típicas de la “cooperación” y Marina le pidió al Ejército un cierto número de bombarderos para reemplazar, con tripulaciones navales, a sus ya anticuados hidroaviones, que por otro lado tenían dificultades para operar en zonas frías. La respuesta del Ejército fue negativa, fundada en “la responsabilidad de la Fuerza Aérea de combatir con aviones basados en “ tierra a cualquier blanco, donde se encontrare”. Esto dió motivo a una controversia y ante la propuesta de la Fuerza Aérea de crear un Comando Costero similar al británico, el Almirante King contestó, entre otras cosas: “Mantengo que cuando el uso de aviones terrestres permita a las unidades aeronavales cumplir más “ efectivamente su tarea, deben usar aviones terrestres... Observo que Usted propone el establecimiento de un Comando Costero, lo cual me sorprende a la luz de lo que es del dominio público respecto a la experiencia de la marina británica en su “ asociación con la R.A.F, en los últimos veinticinco años y

“ particularmente, en los tres últimos...” Poco más tarde, por decisión del General Marshall, se accedió al pedido de la Marina.

Al comienzo de 1943, el crecimiento acelerado de las fuerzas antisubmarinas llevó a la constitución de la 10ª Flota, organización que centralizaba todas las actividades y tenía bajo su mando inmediato a los comandantes de zona, como comandantes de fuerzas de tareas. En esta organización no había lugar para el comando antisubmarino de la Fuerza Aérea. Esta comenzó un esfuerzo final para obtener su independencia, pero no tuvo éxito por la diferencia de criterios entre el Ejército y la Marina respecto al principio de comando.

El Almirante S. E. Morrison dice con claridad: “El sistema de Comando en la marina es funcional; el comandante de una operación o misión usa las armas o fuerzas necesarias, sean tropas terrestres, buques, tanques o aviones. El sistema de la Fuerza Aérea, natural para un cuerpo separado dentro del Ejército en su puja para convertirse en una fuerza separada como la R.A.F., era que prevaleciera el criterio armas sobre el criterio misión”. Y hace notar con justeza: “La Infantería de Marina es un cuerpo separado dentro de la Marina, pero los infantes nunca han aspirado a tener el comando total de una operación en la cual toman parte conjuntamente con la Marina. Con el sistema del Ejército, un Comandante de Fuerza Anfibia tendría que haber recurrido, por vía jerárquica, al Comandante General de Infantería de Marina para ordenar a sus unidades algo que se apartara del plan”.

La controversia renació y se llegó al caso en que una escuadrilla de la Fuerza Aérea se negó a obedecer órdenes de un Comandante Naval de Zona. Este incidente agravó la situación y luego de dos o tres reuniones de delegados de ambas fuerzas, se llegó por fin al acuerdo que dilucidaba el asunto. Con ella acababa la ingerencia de la Fuerza Aérea en un ambiente que no dominaba por completo. El acuerdo se logró sobre las siguientes bases: a) La Marina permutaría a la Fuerza Aérea los aviones B-24 modificados para guerra antisubmarina con que ésta contaba, por B-24 sin modificar; b) la Fuerza Aérea se retiraba en forma completa de la guerra antisubmarina.

El mismo General Arnold, de la Fuerza Aérea, dice en su libro “Global Misión”: “... La Fuerza Aérea desde el comienzo nunca quiso realmente continuar con el patrullado antisubmarino... Realmente queríamos entregarlo a la marina y dejarlos a ellos hacer **su propio trabajo....**”

Este fue el reconocimiento de la realidad y la confirmación de lo observado por la marina americana del trabajo antisubmarino en Gran Bretaña. Así lo expresa el Almirante King: “Los observadores navales americanos llegaron como conclusión de su experiencia en Inglaterra que los buques y aviones **en coordinación** constituían un poderoso equipo antisubmarino, en el cual cada integrante compensaba las deficiencias del otro, pero que sin completa coordinación podían interferirse seriamente. Les parecía a ellos que a corta distancia de las bases costeras y con adecuados aeródromos, los aviones terrestres se adaptaban mejor para la protección del tráfico marítimo que los hidroaviones, y especialmente en las altas latitudes, éstos sufrían seriamente por el frío. También comprobaron que la unidad de comando y un alto adiestramiento de las dotaciones aéreas y de superficie, actuando en cooperación, eran esenciales para las operaciones antisubmarinas, así como para muchas otras. Conclusiones obtenidas en la ruda escuela de la guerra. En el mejor de los casos, la tarea era muy difícil. Podía esperarse solamente un éxito razonable con aviadores bien entendidos en cuestiones navales en combinación con personal naval también competente en problemas de aviación”.

La situación en nuestro país

En nuestro país, hace cuarenta años que existe la Aviación Naval y no cabe ninguna duda respecto a que la responsabilidad de la guerra antisubmarina, en todos sus aspectos, es de la marina de guerra. Sin embargo, en los últimos meses, con motivo de la expresión de la necesidad de adquirir un portaaviones como contribución a un mejoramiento de nuestra preparación para la guerra, aficionados a estos problemas y estrategias de café, han creído conveniente plantear el problema del portaaviones versus la aviación costera. La alternativa no existe. Son necesarias ambas armas, el portaaviones y la aviación costera naval.

El único argumento que se pudo aducir en Gran Bretaña, para no entregar el Comando Costero a la marina, el de la economía, aquí pierde en forma absoluta su valor. En nuestro país, la investigación, desarrollo y producción aeronáutica militar está en sus comienzos todavía y la verdad es que debemos procurarnos nuestros aviones militares en el extranjero y esto puede hacerlo y lo hace la Marina de Guerra en iguales condiciones que la Fuerza Aérea. En cambio, el adiestramiento diario y continuo

del personal no puede hacerlo sino la Armada. Para adiestrarse en guerra antisubmarina hay que trabajar con submarinos y buques antisubmarinos, hay que emplear los códigos y claves de la marina, hay que tener amplia experiencia en navegación sobre el mar y saber reconocer los distintos tipos de buques, hay que conocer de cerca la modalidad de trabajo de los submarinos, en una palabra, **hay que estar en la marina.**

En cuanto a la duplicación de bases o aeródromos, no existe el problema. Las bases o aeródromos para los bombarderos y cazas de la Fuerza Aérea no tienen razón para estar sobre el mar. Por miles de millas, frente a nuestras costas, no hay otras tierras, excepto las Islas Malvinas y el Sector Antártico Argentino, ambos parte del territorio nacional. Pero las bases o aeródromos para aviones antisubmarinos sí deben estar sobre la costa o muy cercanos a ella, de modo que no hay tal duplicación. Se trata entonces de aquello de dar al César lo que es del César.. .

Como última referencia a la experiencia ajena, veamos el caso de Brasil, que también copiando malos ejemplos, eliminó la aviación naval. Llegada la guerra mundial, gran parte de la Fuerza Aérea brasileña (totalmente en lo que a guerra antisubmarina se refiere) estuvo bajo el control operativo de la 4ta. Flota americana. Que se trata de subsanar el error apuntado, queda demostrado con la reciente adquisición por ese país de un portaaviones.

En este problema no deben privar los sentimientos personales, ni caben las soluciones aleatorias. Hay una única decisión, que se desprende de lo que enseña la experiencia ajena, el estudio meduloso de los antecedentes, la aplicación de la lógica y la conveniencia de mantener las tradiciones y la continuidad de los sistemas, mientras no se demuestre fehacientemente su falta de razón de ser o ineficacia. La guerra antisubmarina total es una responsabilidad que recae sobre la Marina de Guerra. Si por razones circunstanciales fuera necesario alguna vez recurrir a elementos de otras fuerzas ellos prestarán, no cabe duda, su más decidida y eficiente cooperación, subordinándose en tal caso a quien por la idoneidad adquirida durante años en ese trabajo le corresponde la dirección. Otra solución, además de atentar contra la eficiencia en este aspecto de la guerra, sería fuente de interferencias y de duplicidad en los esfuerzos y gastos y en este sentido las Fuerzas Armadas deben ser celosos administradores del dinero que cada año se resta del presupuesto nacional para mantenerlas como pilares de la defensa del país.

Salvamento en el Mar

Por el Teniente de Corbeta JORGE F. TAPPER

Cualquiera sea la razón que dé origen al hundimiento de un buque, de guerra o mercante, en conflicto armado o en la paz, producido el abandono se abre ante el náufrago el sombrío panorama de su salvación. Improvisar, dejar todo a resolver en la emergencia, es sin duda un delito para quienes tuvieron en sus manos prever tal circunstancia y dar a los hombres y mujeres los elementos y las normas para evitar su muerte. Por eso es que desde hace años se estudia y trabaja en busca de esas soluciones. Pero es lamentable pensar que en los albores de la era atómica aún no esté, no digamos plenamente, sino al menos en una gran parte, resuelto el salvamento en el mar.

Refiriéndonos a buques mercantes, es reciente el luto que entristeció la patria a raíz del hundimiento del “Ciudad de Buenos Aires”. Actuando racionalmente, la catástrofe no hubiera sido tal, pero nuestros elementos de salvamento no se encuentran al nivel de los adelantos actuales, precisamente porque no se actúa racionalmente.

En el campo de los marinos de guerra, informes norteamericanos afirman que sobre 62.000 hombres perdidos por la Marina de los Estados Unidos en el último conflicto, 31.000 lo fueron ahogados o desaparecidos en hundimientos. Sin embargo, se habían gastado casi 250 millones de dólares en materiales de salvamento durante el mismo lapso. Sin duda eran precarios, y necesitáronse muchos esfuerzos para mejorarlos.

Es un problema técnico hallar los métodos para asegurar la supervivencia del náufrago, complejo en que intervienen muy diversos factores y dispares detalles a tener en cuenta. Es factible hallarlos, y mucho se ha adelantado en la materia después de la Segunda Guerra Mundial.

Nuestro país está sumamente atrasado al respecto. Es necesario encarar decididamente el salvamento en el mar, tanto para la Marina de Guerra, como para las flotas mercantes. Este trabajo tiene ese objeto: llamar la atención sobre ello, haciendo algunas sugerencias sobre la forma de encararlo.

* * *

Para poder tener un panorama general del problema, hemos dividido el salvamento en el mar en tres fases que comprenden los diversos aspectos del mismo, separados en su orden cronológico, diríamos, de los acontecimientos.

En la primera de ellas incluimos todo aquello que debemos considerar desde que se toca abandono, hasta que el hombre está instalado en el elemento que lo mantendrá a flote y a salvo, a saber:

- a) Material, que incluye:
 - Equipo de seguridad individual.
 - Botes convencionales.
 - Balsas.
 - Redes.
 - Botes inflables.
- b) Procedimiento, para lanzarse al agua y llegar al elemento de salvación.
- c) Auxilio cercano a efectuar como primera medida, una vez instalado en el bote, balsa o red.

En la segunda faz, incluimos todo lo concerniente a:

- a) Estado físico.
- b) Alimentación.
- c) Convivencia.
- d) Defensa contra la fauna marina.

Y finalmente, en la tercera, consideramos incluido todo aquello relativo a:

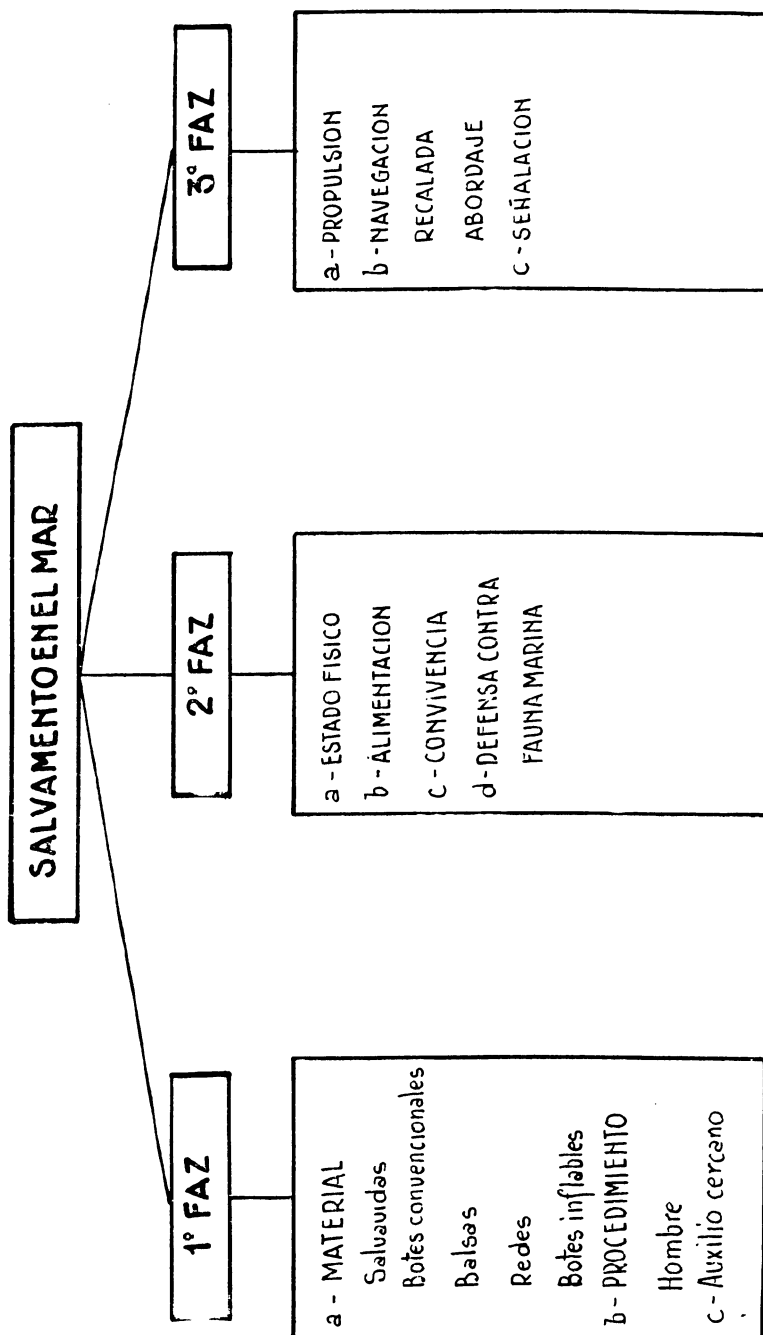
- a) Propulsión.
- b) Navegación, recalados, abordaje de playas.
- c) Señalización.

La concatenación lógica de estas tres fases es evidente. No podemos pensar en la segunda, si no está perfectamente resuelta la primera y así sucesivamente.

* * *

El primer aspecto de la cuestión se dirige, entonces, al estudio de los materiales utilizados para el salvamento.

En materia de equipo de seguridad individual, los viejos salvavidas de corcho tipo cinturón, son inservibles y están ampliamente superados por los tipo chaqueta hechos de kapok. Estos aseguran una gran flotabilidad, manteniendo al náufrago en posición vertical, y mediante el apoyo que poseen para la cabeza, hacen que ésta se mantenga erguida, con lo cual dan seguridad aun en caso de desvanecimiento o en aquel en que el hombre sea vencido por el sueño. Estos salvavidas tienen inconvenientes



- GRAFICO N°1

derivados de que la fibra vegetal kapok es inflamable y además, en contacto prolongado con el agua, pierden sus condiciones de flotabilidad, por lo que requieren tratamientos especiales durante su fabricación y posteriormente algunas medidas de conserva-

ción. Una circunstancia derivada de la guerra hizo que se buscara y encontrara un material superior aún al kapok. La expansión con que la estrategia japonesa inició la guerra privó a los Estados Unidos de la fuente de aprovisionamiento de kapok. A raíz de ello, se comenzaron a hacer los salvavidas con lana de vidrio, de mejor flotabilidad que el kapok y exenta de los problemas anteriormente anotados.

Los salvavidas inflables de anhídrido carbónico, si bien tienen la ventaja respecto al de kapok o lana de vidrio de su menor tamaño y por ende mayor comodidad, presentan el inconveniente de ser necesaria la acción del hombre para abrir la válvula del botellón de CO₂. Esto implica que un hombre herido o desvanecido que cae al agua no es automáticamente llevado a flote, sino que se hundirá por no poder inflar su salvavidas.

En cuanto a los botes, balsas y redes, la experiencia ha demostrado que lo mejor es el bote inflable. Teóricamente, lo ideal es el bote salvavidas convencional, de madera o metálico, con velamen y propulsión propia, sea con motor fuera de borda o motor instalado. Ahora bien; para la marina mercante es esencialmente en ellos donde debe basarse el salvamento, utilizándose el bote inflable como complemento en casos generales y particularmente en buques chicos con escasa capacidad en sus botes. Para la marina de guerra, sin abandonarlos, asegurar primordialmente la supervivencia en botes de goma.

Esto último es obvio, por las siguientes razones:

- a) El número de botes o lanchas que puede llevar un buque de guerra es muy limitado y desde luego no alcanza para el total de la tripulación;
- b) Son muy vulnerables durante el combate, por lo que es poco probable se mantengan aptos para su uso en el momento del abandono;
- c) Con buques escorados, los botes de la banda elevada no podrán echarse al agua;
- d) Aunque se han ideado sistemas de pescantes con mecanismos de arriado sencillos y rápidos, se necesitan varios hombres para su correcta maniobra; caso contrario, es factible se rompan al caer;
- e) Lo normal, de acuerdo a la experiencia, es que los botes no salgan a superficie producido el hundimiento, debido a que quedan trincados, o bien perdida su flotabilidad por averías.

Las balsas salvavidas y las redes, presentan ambas el inconveniente fundamental de que el hombre debe permanecer en el

agua. Es esencial para el náufrago sacarlo del agua. Experiencias norteamericanas efectuadas en diversas condiciones térmicas, han dado por resultado los límites de supervivencia permaneciendo en el agua, que se pueden apreciar en el Gráfico 2. Ello nos lleva a la conclusión que antecede.

Es inútil prever eficientemente las otras fases del problema, si no le aseguramos al hombre protección contra la inmersión, el frío y el sol. Independientemente de ese aspecto médico, es evidente que por buenos que sean los aparejos de pesca, por ejemplo, y por instruido que esté el hombre acerca de qué debe hacer, nada podemos lograr en aras de su salvación si lo tenemos con el agua al cuello tomado de la guirnalda de una balsa.

Además, las redes salvavidas tienen como desventaja lo consagrado por la práctica: se enredan al llegar al agua y efectúan un movimiento de sube y baja que molesta en tal forma a los náufragos que ha llegado a ahogarlos. Tampoco es fácil asegurar a ellas las cajas con víveres, botiquines, etcétera.

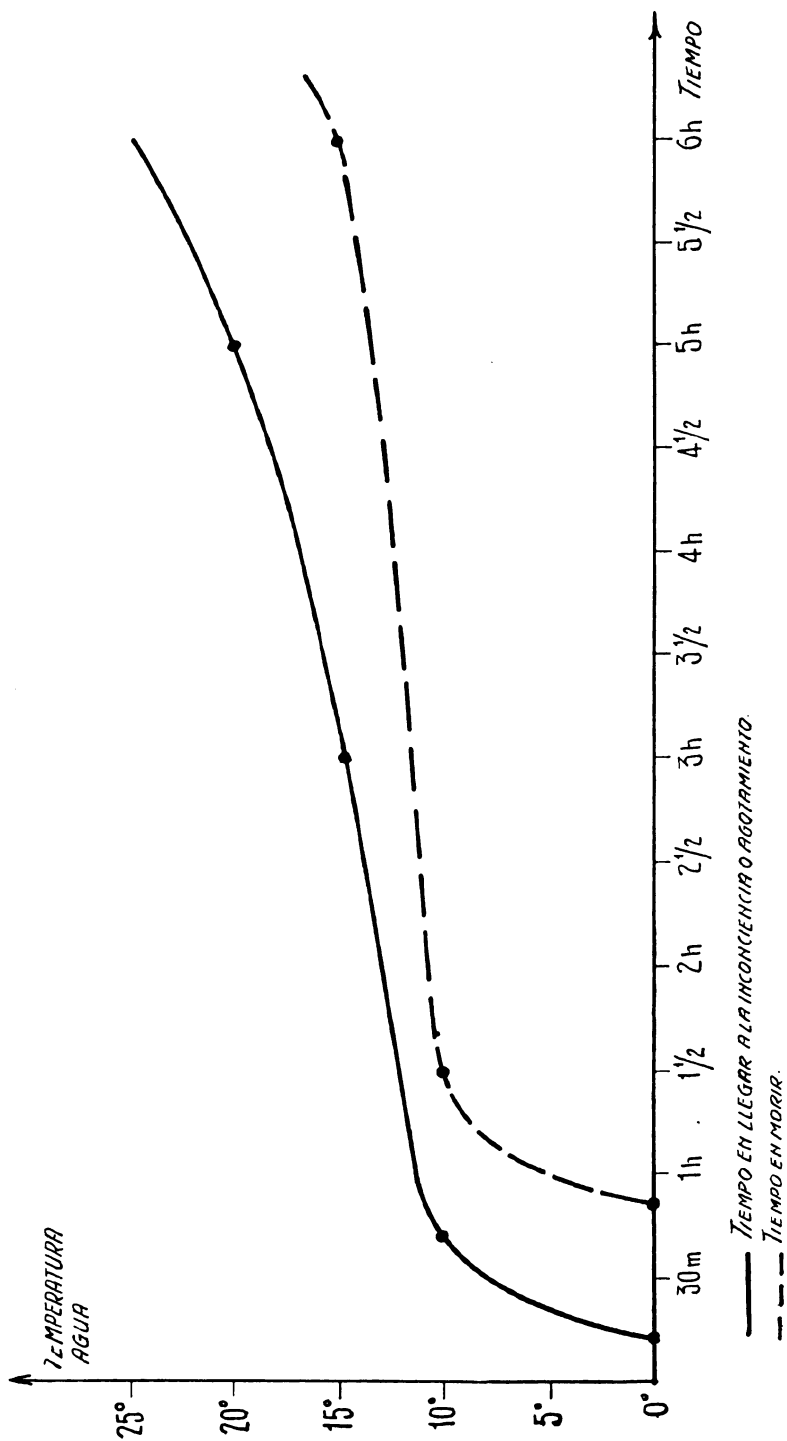
De todo lo expuesto, surge incuestionablemente la excelencia del bote neumático inflable. El debe sustituir irremisiblemente a balsas y redes. Están concebidos para llevar en su interior a todo el personal; poseen techo y así protegen contra el sol, el agua y el frío. Dado que su tamaño, adujado para la estiba, que en los últimos modelos para 20 hombres sólo es de 1.06 x 0.55 m., permite tener cantidad suficiente para toda la tripulación, y aún superávit para cualquier eventualidad, constituyen la mejor solución. En 1954 se presentaron en una exposición efectuada en el King George Dock de Londres modelos que se armaban automáticamente en 30 segundos, y que contaban con toda clase de elementos para asegurar la supervivencia.

No son todas ventajas, lamentablemente, las que ofrecen los botes neumáticos. Los inconvenientes son:

- a) Alto costo;
- b) Necesidad de una rutina de conservación más severa.

Por cierto que estas desventajas no representan nada frente al objetivo a cumplir: salvar vidas humanas. En el caso de la Marina de Guerra, esto se amplía al tener en cuenta el gran costo de instrucción del personal, de esta forma recuperado de las profundidades del mar.

En 1954 el Ministerio de Transportes de Gran Bretaña autorizó el uso de botes neumáticos, en lugar de balsas y otros elementos, en aquellos buques de pasaje que no efectúan servicios internacionales, en los pesqueros y en las embarcaciones de re-



- GRAFICO N°2 -

creo de más de 15 toneladas, mientras que autorizó a usarlos en carácter complementario en buques que efectúen viajes internacionales, dragas y remolcadores.

Esta diferenciación entre buques que realizan viajes internacionales y en los que no lo hacen, provienen de las cláusulas, evidentemente anticuadas, de los convenios internacionales para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1929 y 1948. El primero establece en el artículo 28 que “no se admitirá ningún flotador que necesite ser inflado a aire”. El segundo prohíbe usar elementos “cuya flotabilidad depende de cámaras de aire que necesitan ser previamente infladas”.

Lo reglamentado por el Ministerio de Transportes inglés cumple los convenios internacionales, pero dentro de lo que está a su alcance adopta el progreso de la técnica para asegurar la vida de tripulantes y pasajeros que navegan en sus buques.

* * *

En lo que se refiere a las otras fases del problema, todo se reduce a instruir al personal acerca de qué debe hacer, y a proveer a los botes de los elementos de supervivencia necesarios.

El procedimiento para lanzarse al agua y llegar al bote en las diversas circunstancias, el auxilio cercano, las reglas de convivencia (aspecto psicológico) y la defensa contra la fauna marina, han sido estudiados en base a la práctica, detenidamente analizada con la estadística de innumerables casos. Para la Marina de Guerra la solución estriba en una eficiente instrucción, que cuente con los elementos prácticos necesarios tales como plataformas para lanzamientos, películas, etcétera.

Para la flota mercante, es necesaria la preparación de folletos —distintos por cierto para la navegación fluvial que para la de ultramar, y para ésta según las diferentes rutas— que se entreguen a cada pasajero. Para los tripulantes, darles adecuada instrucción.

La parte alimentación y estado físico implica la preparación de cajas y/o paquetes con alimentos integrales, pastillas, consejos para utilización de peces, aparejos, etcétera, así como botiquín, todo con sus normas de utilización en forma concreta y clara. En esto no hay más que trasladar al país los adelantos de la Marina Norteamericana al respecto. Asimismo, en lo que a señalación se refiere, hay que proveer los elementos más modernos: reflectores, radar, paños, cohetes luminosos y fumígenos, etcétera.

En cuanto a la navegación (procedimientos simplificados, sin cartas, tablas, etcétera), recalada y abordaje de playas, debe ser

de conocimiento acabado de todos los oficiales, para lo cual hay que efectuar la necesaria instrucción complementaria.

* * *

Considerado así el problema en sus líneas generales, corresponde estudiar la forma de encarar sus soluciones.

Ellas deben buscarse en la industria nacional, alentada su iniciativa y espíritu de empresa ante requerimientos de vasto alcance. No debe ser la marina quien en sus propios talleres busque la solución integral para abastecer sus necesidades. Su personal técnico podrá quizá dar el prototipo, pero quien debe producirlo es la industria privada. E incluso el prototipo, ante las exigencias previstas, pueda darlo nuestra propia manufactura civil. Es un principio de economía de guerra, en función de la cual deben preverse las soluciones dentro de las fuerzas armadas, el que no sea el personal propio quien abastezca sus necesidades, sino la industria civil, preparada así ya para el caso de emergencia, para simplificar los problemas de movilización, que en la parte económica alcanza caracteres insospechados de complicación.

Desde luego, que tampoco la marina de guerra debe con sus talleres abastecer las necesidades de las flotas mercantes en este sentido, lo que corrobora la necesidad de recurrir a la industria privada.

Todo se concretaría, entonces, a requerir la fabricación de:

- a) Salvavidas tipo chaqueta de lana de vidrio;
- b) Botes salvavidas neumáticos de los tipos más modernos;
- c) Cajas de alimentos integrales, aparejos y botiquines según los modelos últimos, para acondicionar en esos botes.

Por otra parte, queda por adoptar las siguientes medidas:

1°) Dictar la Ley y Reglamentos necesarios para hacer obligatoria la utilización de estos nuevos elementos y demás medidas de seguridad adecuados a los últimos adelantos técnicos.

2°) Preparación e impresión de los folletos a que hemos hecho referencia.

3°) Dictar las normas necesarias para la conservación, estiba, etcétera, de ellos.

Creemos que si el hombre ha desintegrado el átomo y trasplantado corazones, bien puede lograr asegurar la supervivencia, sea producido el hundimiento por esos factores imponderables de la mar, o por las alternativas del combate. Mucho se ha hecho en tal camino y nosotros no podemos quedarnos atrás. Es imperioso ponernos al nivel alcanzado. No es imposible, es sólo cuestión de voluntad.

El Pensamiento Mítico: Introducción y Evolución

Por el Capitán de Fragata Médico MARIO A. PESSAGNO ESPORA

La actividad mental humana, no es regida siempre —felizmente, por cuanto el intelectual puro, tipo Iván Karamassoff, termina en la quiebra de la razón— por las reglas de la lógica, legisladas por Aristóteles ⁽¹⁾ y ampliadas, entre otros, por Bacon ⁽²⁾ y por Schopenhauer ⁽³⁾. Transita, también, por otros caminos no más seguros, pero sí más amplios. En estas rutas, se edifican las creaciones humanas, originadas en estas penumbras de la razón, aunque luego son corregidas y racionalizadas. Estas formas del pensamiento, no sólo se encuentran en las imágenes poco claras del instinto y de la efectividad, sino se infiltran en forma solapada, aún en las más desapasionadas actividades mentales. En estas formas del psiquismo, una de las más importantes es el pensamiento mítico.

Esta forma del pensar, ha preocupado siempre a los historiadores de la cultura y de las religiones, pero recién toma carta de ciudadanía en Psicología con Guillermo Wundt (1832-1920), cuyo nombre figura en el pórtico de la moderna Psicología, muchos de cuyos libros han sido traducidos al castellano y pueden leerse aún con provecho ⁽⁴⁾ y ⁽⁵⁾. Consideraba el psicólogo alemán, que la Psicología contaba con dos grandes métodos, los cuales se prestaban mutuo apoyo. Uno, el método experimental, que estudia las actividades elementales de la conciencia, provocando y variando a voluntad del experimentador, los fenómenos psíquicos. El otro, es la consideración de la psicología de los pueblos, es decir, el análisis de los productos espirituales (entre ellos, los mitos) y su desarrollo. Como estos fenómenos no sufrían la influencia del investigador, corregían los errores del método experimental y certificaban sus resultados. También este método ampliaba el horizonte del experimental y le otorgaba mayor jerarquía, puesto que la experiencia directa, sólo cabe aplicarla a las actividades mentales elementales, mientras la consideración

de la psicología de los pueblos nos ofrece materiales sólo conocidos por la introspección, que Wundt consideraba falaz, cuando se abandona a sí misma. El psicólogo alemán no alcanzó a vislumbrar siquiera la revolución que iniciaba y las imprevistas derivaciones de su intuición.

Entrando en materia, veamos qué ayuda nos puede proporcionar el estudio filológico del vocablo. El Diccionario de la Real Academia Española (6) define como “mito”: fábula, ficción alegórica, especialmente en materia religiosa; y como “mitología”: historia de los fabulosos dioses y héroes de la gentilidad. Profundizando en el mismo diccionario estos vocablos, vemos que entiende por “fábula”: rumor, hablilla, relación falaz destituida de todo fundamento; Ficción artificiosa con que se encubre o disimula una verdad; Suceso o acción ficticia que se narra o representa para deleitar; Composición literaria en que por medio de una ficción alegórica y de la representación de personas o de personificaciones de seres irracionales se da una enseñanza; En los poemas épico y dramático, serie de incidentes que componen la acción; Mitología: cualquiera de las ficciones de la mitología; Objeto de murmuración; Milesia: Cuento o novela inmoral. Como “Ficción” entiende: acción y efecto de fingir; invención poética; Derecho (for.) la que introduce o autoriza la ley en favor de uno. Como “Alegoría” entiende “ficción en virtud de la cual una cosa representa o significa otra diferente; Obra o composición literaria o artística de sentido alegórico; Pintura y escultura: representación simbólica de ideas abstractas por medio de figuras, grupos de éstas o atributos; Retórica: Figura que consiste en hacer patente en el discurso, por medio de varias metáforas consecutivas, un sentimiento recto y otro figurado, ambos completos, a fin de dar a entender una cosa, expresando otra diferente.

Para terminar nuestra pesquisa filológica, nos queda recurrir a la misma fuente, para observar el significado atribuido a la palabra “símbolo”. El Diccionario entiende por ella: Figura o divisa con que se representa un concepto, por alguna semejanza que el entendimiento percibe entre ambos. Dicho sentencioso. Química. Letra o letras convenidas con que se designa un cuerpo simple. De la fe y de los apóstoles. Credo: oración, y la palabra “abstracto”: que significa alguna cualidad de exclusión del sujeto.

Y por “Abstraer”: considerar aisladamente las cualidades de un objeto o el mismo objeto en su pura esencia o noción. Intr. Con

la preposición “de”, prescindir. U.t.c.r. Enajenarse de los objetos sensibles para entregarse a la consideración de lo que se tiene en el pensamiento.

Tomando de estos elementos filológicos aquellos que nos puedan resultar de alguna utilidad para nuestro posterior análisis; podemos, considerar reuniendo estas distintas acepciones relacionadas con nuestro tema, que por “mito”, podemos considerar tanto la historia de un héroe o dios del paganismo; como una ficción artificiosa con que se oculta una verdad (procedimiento utilizado por Erasmo de Rotterdam en su “Elogio de la locura”)

o por los filósofos árabes, para librarse de las persecuciones de la ortodoxia musulmana (7) y también una acción que permite la caracterización de figuras que representan un concepto en su pura esencia o noción.

Pero, en rigor de verdad, este, análisis filológico sólo nos ha proporcionado resultados mediocres. Por cuanto, si bien en el curso de nuestra ulterior exposición veremos que estas afirmaciones son ciertas, también observaremos la superficialidad de estos conceptos,

Debemos, pues, recurrir a la consideración de la formación del mito, esto es, a su forma de nacimiento y a su evolución. Para comprender bien ello, debemos retroceder y comenzar por definir el pensamiento (8). Por esta actividad mental, entendemos el acto por medio del cual relacionamos conceptos. Pero el concepto no es más que una denominación común, aplicable a un número indefinido de hechos semejantes, sucesivos o coexistentes. Pero no hay que olvidar que, en realidad, no hay dos hechos idénticos. Hay que evitar, además la confusión del concepto con el hecho. Sin duda, el concepto deriva del hecho, pero por abstracción mental; luego, no es el hecho mismo, puesto que a éste lo hemos despojado de sus características singulares, para poder, encontrar la denominación común.

El concepto, al incluir en su vocablo un conjunto de hechos singulares, excluye otros. De ahí que no podamos pensar en concepto sin su opuesto. Estos dualismos fluyen de la estructura lógica de nuestra mente; obligada siempre a concebir mellizos, porque las abstracciones se polarizan en dos términos opuestos, Al crear un concepto, surge espontáneamente su contrario; a la afirmación, sigue la negación.

Por proceder de abstracciones, el conocimiento organizado por medio de conceptos no puede dar nunca sino un esquema de la realidad, nunca una visión exacta de la realidad misma. Pero,

el concepto, es el único instrumento de que disponemos para obtener una noción adecuada del saber empírico. La síntesis del concepto y de la experiencia, constituye la experiencia.

Por ello, el conocimiento obtenido 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, se complementa. El segmento conocido de la realidad, a su vez, varía en extensión. Por todas estas características, es que el conocimiento basado en la experiencia importa, cada vez, un conocimiento nuevo y un nuevo problema. No obstante, es el único conocimiento que puede ser transmitido para ser comprobado y utilizado y, al final de cuentas, el más exacto de todos. Esta ventaja está en función de que deriva, en último análisis, de datos obtenidos por los sentidos, o sea, ubicados en el tiempo y en el espacio. Un saber de otro orden, no es experiencia. Pero la noción de tiempo y de espacio, plantea a su vez la condición de su existencia y de sus límites.

Sólo caben dos contestaciones, ante esta última interrogación. O el espacio y el tiempo son aspectos de la realidad, independientes de su representación, o son formas inherentes a la estructura del pensamiento humano. O son modos del ser o son formas del conocer. Atribuir al espacio y al tiempo una realidad propia, lleva a conclusiones absurdas. Obliga a admitir un espacio infinito o un espacio limitado, uno y otro incomprensibles. Con respecto al tiempo, obliga a admitir la suposición de su comienzo del tiempo o la negación de este comienzo, problema también insoluble.

En cambio, es más plausible la segunda alternativa. El espacio y el tiempo son formas de la representación mental. No son conceptos abstraídos, porque la coexistencia y la sucesión ya presuponen el espacio y el tiempo, como formas de la actividad psíquica, para captar la percepción concreta. Pero al llegar nuestro análisis a este punto, tropezamos con que hemos comprometido gravemente el concepto de la realidad misma. Porque si el espacio y el tiempo son sólo el molde ideal, en el cual vaciamos la realidad, se abre un abismo entre la representación aparente y la realidad misma.

Estos problemas se agudizan cuando es el propio hombre el que cae bajo la lupa inquisitorial del intelecto, porque el estudio empírico del hombre real ha sido siempre del mayor interés para el hombre. Pero este conocimiento, no sólo por las razones gnoseológicas que acabamos de examinar, sino por la propia na-

turalidad del problema, siempre ha sido y será fragmentario; siempre carecemos de respuesta para ciertos interrogantes. La experiencia misma provoca el deseo de superarla. Puede esta situación pasar inadvertida para el hombre, hostigado por el diario trajinar, acosado por compromisos apremiantes. Pero en cuanto puede tomarse una hora de solaz reflexivo, acuden a su mente las preguntas sin solución: “¿Qué somos? ¿Adonde vamos ¿De dónde venimos?”

El hombre así hostigado acudirá, sin darse cuenta de ello, a un maravilloso remedio: la imaginación. Allí, donde el nexo de las cosas le ofrece un espacio en blanco, donde la razón no logra atar los cabos, donde tropieza con un enigma, donde la experiencia se le muestra insuficiente, crea, por su propia responsabilidad, un complemento a su saber. Esto es una hipótesis.

La hipótesis es, pues, un hecho que no está dado en la experiencia. El término griego, en nuestro idioma, equivale a suposición. Pero la hipótesis no es una mera creación de la fantasía, sin una finalidad pragmática. Es una creación racional; se la postula para reemplazar a nuestra ignorancia ante un caso concreto; está condicionada por el material conocido y por las categorías lógicas. Sólo de esta manera justifica su existencia. Por otra parte, no debe ser contradicha por nuevas experiencias y siempre queda sujeta a su comprobación ulterior. Pero sobre todo la hipótesis, como tal, debe mantenerse en los límites de toda experiencia posible, o sea, está condicionada por el tiempo y el espacio.

La hipótesis, si bien se refiere a algo irreal, es un elemento imprescindible de la sistematización científica. A menudo reduce a un factor común datos aislados o materiales dispersos. En ocasiones actúa como un instrumento de trabajo, en la investigación de hechos nuevos o de relaciones desconocidas. Actúa también como guía de la labor mental, estimula la reflexión y mejora la visión intelectual. Su eficacia técnica o teórica, puede ser decisiva y a menudo fecunda. Con todo, la sobrevivencia de las hipótesis es siempre precaria. Sólo se las utiliza mientras sirven, se las reemplaza por otras, cuando un hecho nuevo las desmonetiza.

Pero la imaginación puede ubicarse fuera de la barrera temporo-espacial, solazarse más allá de toda experiencia posible, pretendiendo resolver de esta manera problemas que escapan al tiempo y al espacio.

En estas condiciones, ya no se puede descansar en la experiencia empírica. Además, comprobamos que hemos rebasado los

límites del conocimiento científico. La ciencia se nos muestra impotente para resolver aquello que no podemos encasillarlo en el espacio, en el tiempo, y ahora agregaremos, la causa. Sin estos tres postulados, no efectuamos experiencia. Ante estas dudas, cabe la solución heroica de Kant, proclamando la absoluta imposibilidad de llegar a conocer la esencia de las cosas, limitándonos al estudio de las relaciones existentes entre las manifestaciones de las cosas, en la jerga filosófica, en el mundo de los fenómenos ⁽⁹⁾. Para poner un ejemplo sencillo, pensemos en un color, conforme nos indica Julián Marías ⁽¹⁰⁾, en el verde de la túnica de San Juan del Greco. Esta sensación se puede explicar ópticamente por la longitud de onda de todas las vibraciones cromáticas que lo producen. Se puede explicar igualmente, por las mezclas químicas obtenidas en la paleta del pintor, pero en estas explicaciones científicas escapa la verdadera razón de la tonalidad verde y de la sensación placentera que determina en el observador. No puede, ni podrá nunca, explicar las sensaciones y los pensamientos que despierta el San Juan del Greco. Toda la explicación científica es impotente para aclarar una sensación simple, obtenida por la visión directa del color.

No podemos sino recurrir a otras formas de expresión. Una de ellas interpreta la sensación, por medio de perífrasis, relatos, parábolas, etcétera. Ya estamos en el pensamiento mítico. Es decir, por éste procedimiento abordamos un problema que escapa al conocimiento empírico. Vamos a seguir este rumbo. En la creación del mito, interviene el dato empírico, que le sirve de punto de partida, el concepto general en qué se apoya, la hipótesis que lo justifica, la angustia de la impotencia que lo sanciona. Todas las actividades de la mente, en proporción variable, contribuyen a formarlo. El atavismo, los instintos ancestrales, la percepción sensible; la reflexión lógica, las impetuosas corrientes del subcontinente, la fantasía, realizan una síntesis, de acuerdo con las disposiciones colectivas del grupo étnico en que nace ⁽²⁸⁾

Ante todo, es necesario despejar el concepto de los prejuicios incubados por largos años. Ya hemos aprendido a no ver en el mito un simple entretenimiento o un galimatías. Al contrario de lo afirmado durante el siglo pasado, que sólo alcanzaba a descubrir en los mitos juguetes pasados de moda por pueblos infantiles, cuando no un accesorio cultural para cenáculos ociosos, las ciencias del hombre nos enseñan a reconocer en el mito una expresión auténtica humana, de todos los tiempos; Por otra parte, lejos de ser un accesorio, expresa el mito, con la mayor seriedad,

y a veces con mayor profundidad, que el pensamiento discursivo; el "logos", es algo esencial. Mucho más aún, el mito es la base esencial de orientarse en medio de las cosas contingentes del mundo, buceando una salida, a la dolorosa búsqueda del hombre en pos de sí mismo (22).

Como el estudio de los mitos se vincula tradicionalmente a las fabulosas historias de los dioses y semidioses de las antiguas religiones paganas, otra observación primaria debe ser. aquella formulada por Robertson Smith (11), cuando determina que la mitología no constituía una parte esencial de estas religiones, pues no tenía ninguna sanción sagrada ni ejercía ninguna coerción sobre el feligrés. La creencia, en ciertos mitos, no era obligatoria como una parte de la religión, ni se postulaba que el hombre que creía en su verdad adquiría méritos sagrados, ni se hacía más digno del favor de los dioses. Lo que era obligatorio era la realización de determinados actos sagrados, prescriptos por la tradición religiosa.

Leube (12) señaló también que la mitología era sólo una forma de relacionarse del hombre con lo psíquico y con lo sobrenatural. Si él hombre estaba dominado por la pasión estética, era un creador de formas sagradas, es decir, un artista sacro; si se dejaba ganar por la interpretación lógica, procedía como un filósofo; si se dejaba ganar por la afectividad, penetraba en la senda mítica; pero si procuraba hermanarse en relación vital con esos valores, recién entonces su actividad era religiosa.

Evolucion histórica

Esta curiosa forma del pensamiento ha preocupado siempre la atención del hombre. Por esta razón, a objeto de procurar efectuar una síntesis relativamente completa, tendremos que examinar, con la mayor brevedad, las distintas interpretaciones que se han sucedido del mito, a lo largo del tiempo, antes de exponer cómo se contempla hoy la actividad mítica.

Entre los griegos, los dos métodos más famosos de interpretación mítica fueron el alegórico y el histórico o evhemerismo, y en realidad sólo distintas variantes de éstos forman las sucesivas tentativas. La alegoría, indica Reinach (13), consiste en expresar una verdad moral o física de una manera indirecta o por medio de un rodeo. Emplear la alegoría para explicar un mito, equivale a transformar este mito en un apólogo, cuyo destino es la demostración de alguna cosa. Por el contrario, el mé-

todo histórico o pragmático, parte de la hipótesis de que el mito es una historia verdadera, adornada con oropeles adventicios. Tal método recibe el nombre general de evhemerismo, derivado de Evhemero, autor de una novela semihistórica y semifantástica, en la primera mitad del siglo III a. J. C. Estos dos métodos son inadmisibles, porque no tienen en cuenta para nada las condiciones en las cuales los mitos nacen y se desarrollan y porque olvidan que la peor manera de explicar un mito es eliminar su carácter mítico. La alegoría cambia el mito en ideas abstractas y el evhemerismo en cuentos prosaicos.

Variantes del método alegórico han sido las propuestas por Fontenelle ⁽¹⁴⁾, para quien los mitos griegos absurdos son la herencia de pueblos de mayor atraso cultural. Este autor reconoce en los mitos verdaderas supervivencias de un estado social, más primitivo. Dió origen al método comparativo, iniciado por Freeman ⁽¹⁵⁾, basado esencialmente en buscar afinidades con los pueblos arcaicos, para explicar en las comunidades civilizadas, anacronismos discordantes con la tónica general de su cultura ⁽¹⁶⁾.

En la misma corriente pueden ubicarse Ottfrido Müller, quien consideraba que en el lenguaje mítico el espíritu humano, lejos todavía de la abstracción, expresa sus ideas en forma concreta y poética. Esta misma interpretación fue la brindada por Plutarco (por supuesto, sin caer en el evolucionismo simplista del siglo pasado) cuando decía “el mito que acabo de referirte es la imagen de una cierta verdad que refleja un mismo pensamiento en medios distintos” (Isis y Osiris).

Igualmente Lang ⁽¹⁷⁾, al distinguir en todo mito dos factores, uno racional y otro irracional, imputaba al segundo, desprovisto al parecer de todo sentido, que convertía la mitología en un verdadero enigma, a un estado pretérito del espíritu humano, aún incapaz de abstracción. Pero aún fue más lejos. Intentó demostrar que la psiquis humana habría pasado por un estado totalmente distinto al actual de los hombres civilizados, un estado en el cual determinadas cosas, que hoy nos parecen irracionales y absurdas, le hubieran parecido naturales y racionales. Esta opinión, como veremos, es casi coincidente con la de Taylor, y a su vez, sólo puede explicarse por el auge avallasador del cientificismo evolucionista del siglo pasado, que llegó a producir una verdadera deformación mental. El último defensor de esta manera de pensar fue Levy Brhül, con su “mentalidad prelógica” ⁽¹⁸⁾, hasta su abjuración final ⁽¹⁹⁾.

Entre el método alegórico y el histórico, el siglo pasado brindó también la explicación naturalista de los mitos. El descubrimiento de la literatura sánscrita dió auge a este tipo de explicaciones, considerando que los mitos hindúes reflejaban los fenómenos naturales. Este concepto se bifurcó en dos escuelas, la de Adalberto Kühn y la de Max Müller. Ambas coincidían en considerar los himnos védicos, como la impresión experimentada por el pensamiento humano, ante las fuerzas de la naturaleza. A esta impresión seguían las confusiones en los vocablos y los juegos de palabras. La mitología era casi una enfermedad del lenguaje. Pero si en éstos estaban en total acuerdo, diferían en cuanto a los factores más importantes de su formación. Kühn insistió especialmente en los fenómenos excepcionales y aterradores, como las tempestades, el rayo y el trueno, mientras Max Müller fijó su atención en los fenómenos corrientes, como el curso diurno del sol, la alternancia de las estaciones, etcétera.

De esta concepción sólo quedaba por dar un pequeño paso, para considerar a los astros y sus movimientos como las principales revelaciones de la divinidad. Esta interpretación se llamó la mitología "astral". Todos sus cultores insistieron en que los mitos ⁽²⁰⁾ eran sólo los símbolos de una antigua teosofía oriental. Los sacerdotes pelásgicos de Asia y de Grecia habrían conocido verdades supremas metafísicas, morales y físicas. Las transmitieron en forma de mito o narración alegórica, por considerar al pueblo incapaz de entender la cruda verdad, sin paliativos ni disfraces. Esta enseñanza, mal interpretada, fue el origen de una mitología pueril. La verdadera doctrina, sólo conocida de los sacerdotes y de los "iniciados", se comunicaba a éstos mediante los "misterios", como los de Eleusis. También "astral" fue la explicación brindada por Dupuis ⁽²⁴⁾. Los dioses paganos no eran más que constelaciones y los nombres de las divinidades los de los astros. En conjunto, formaban un sistema de expresión alegórica de la astronomía. Esta interpretación astral alcanzó su mayor auge con la famosísima obra de Volney "Las ruinas de Palmira".

En la segunda mitad del siglo pasado, se formó la escuela, llamada antropológica inglesa, la cual consideraba a los mitos como productos espontáneos del espíritu humano. El primer tratado sistemático de esta corriente se debe a Taylor ⁽²¹⁾. La base de estas especulaciones es el animismo. De los fenómenos de sueño, los pueblos arcaicos infieren la existencia del alma. De allí la creencia de la existencia en el tiempo de los espíritus de los

antiguos y famosos jefes y el culto de los antepasados, y por este camino, los hechos extraños de sus transformaciones y mutaciones. Fustel de Coulanges aceptó estos principios en su conocida obra "La ciudad antigua" (1865), y Spencer, en sus "Principios de Sociología" (1876), los combinó con el evhemerismo y tomó algo de la escuela védica de Max Müller, creando con estos elementos su propia doctrina.

Y llegamos, en esta rápida enumeración, a Wundt. Con él aparecen algunos elementos decisivos en mitología. Establece que los mitos se originan, no en la fantasía individual, sino colectiva. Esclona en la fantasía mítbpoyética, tres elementos: 1º) la objetividad, el vigor de sus imágenes, determinante de su "realidad"; 2º) la libre asociación indefinida de las imágenes míticas, responsable de toda clase de combinaciones, y 3º) la facultad de la conciencia colectiva de escoger y vivificar las impresiones y las imágenes mitológicas.

Con estos factores surge un mito destinado a satisfacer la necesidad de expresión, explicación o normativa, como ser la objetivación de un estado de ánimo, la causa de un hecho natural o de una costumbre humana o la formación de concepto moral. Esto constituye lo que Wundt llama mito simple o elemental, y que otro; autores prefieren llamar mito espontáneo.

Los mitos elementales se construyen con los materiales aportados por los sentidos y con los sentimientos y las asociaciones de ideas, determinadas por estas impresiones. Estos mitos elementales, los agrupa Wundt en tres escalones: 1º) los espíritus de las montañas y los desiertos (ogros, gigantes, espectros, enanos, hadas, etcétera). Son semejantes en algo a lo humano, poseen alma, aunque algunos de ellos no han vivido jamás una vida similar a la del hombre; 2º) los demonios de la enfermedad, la posesión y de los embrujamientos. En nada son parecidos al hombre, pero su aparición es irregular o accidental, y 3º) los "demonios" de la vegetación. Su intervención no es accidental, sino regular, al igual que el curso de los fenómenos naturales, con los cuales están relacionados. Estos "demonios" han sido objeto de ritos periódicos (los de la fecundidad), es decir, de un verdadero culto elemental.

Con el correr de los años, estos mitos elementales, cambian su carácter. De antropomorfos, se elevan a las formas más abstractas. Los entes mitológicos pierden su plasticidad, se vuelven amorfos y terminan en concepciones literarias. Al principio, pre-

dominan los factores emotivos. Es signo de su decadencia el percibir su ficción poética y querer otorgarles un carácter racional. En realidad, se les adjudica una interpretación metafísica.

Pero, aún sin llegar a esta claudicación total, en aras de la literatura, pueden elevarse los mitos elementales, llegando a los que Wundt llamaba "Nathurmythus", los mitos naturales. Ellos explican cómo los diversos pueblos han concebido los fenómenos naturales. Dan origen a verdaderas historias de hechos eslabonados o de acontecimientos relacionados. Estas narraciones míticas, pertenecen casi exclusivamente al dominio de la poesía. Entre ellas se destacan las que Wundt llamaba "Kulturmarken", que se refieren al origen de las artes, de las costumbres del pueblo, las cuales son enseñadas por una persona, el llamado genéricamente "Portador de la cultura"

Es necesario advertir que en la mentalidad mítica, entre los dioses y los demonios, se abre un abismo. Los dioses son trascendentes, moran fuera de la naturaleza, son eternos o por lo menos inmortales, mientras que los demonios son inmanentes, permanecen en el interior de las cosas a las cuales están incorporados y sufren las vicisitudes de los objetos que los alojan, mueren con ellos.

Pero señala muy bien Wundt, que entre los dioses y los demonios se intercala un nuevo personaje mítico, el héroe. Este personaje mítico se origina, según Wundt, por transformación del "Portador de la cultura". Este personaje se hace perenne y se consolida en la leyenda o "Saga". Mientras el personaje central de cualquier mito elemental no posee, nada de individual o característico, desaparece luego de cumplir su misión y los acontecimientos en los que toma parte son imprecisos y vagos; el "héroe" no es el protagonista de su solo hecho sino de toda una serie y su nacimiento y muerte son objeto de creencias semi-históricas. Se pasa de este modo del mito aislado al ciclo mítico. Del héroe mítico se derivan, siempre de acuerdo a Wundt, la narración mítica, la historia y la poesía. En realidad, estos tres elementos siempre coexisten, aunque en proporciones muy variables, determinando tres tipos de leyendas: 1°) tipo mítico (Hércules y los Argonautas); 2°) tipo histórico (Los Nibelungos), y 3°) tipo poético (La Ilíada).

Otra diferencia esencial señalaba Wundt, entre el héroe mítico y el dios. Mientras la misión del héroe se hace sentir en la historia de los hombres y es efímera, el dios desempeña un cierto papel en el curso de la naturaleza y es eterno.

NOTAS

- (1) ARISTOTELES - "Organum" (385 a. J. C. - 322 a. J. C.).
- (2) F. BACON - "Novum Organum" (1620).
- (3) A. SCHOPENHAUER - "El mundo como voluntad y representación" (1819).
- (4) G. WUNDT - "Manual de Psicología Fisiológica" (1908-1911).
- (5) G. WUNDT - "Psicología de los pueblos" (1900-1920).
- (8) Diccionario de la Real Academia Española.
- (7) J. SALIHA - "El simbolismo filosófico y el empleo del mito por los filósofos árabes"; en "Diógenes", N° 10, pág. 103 (1955).
- (8) A. KORN - "Apuntes filosóficos", Buenos Aires (1930).
- (9) E. KANT - "Crítica de la razón pura" (1776).
- (10) J. MARIAS - "Idea de la metafísica", Buenos Aires (1954).
- (11) L. LEUBE - "Estudios religiosos", Nueva York (1912).
- (12) R. SMITH - "Religión de los semitas", Nueva York (1907).
- (13) R. REINACH - "Cultos, mitos y religiones", París (1912).
- (14) A. FONTENELLE - "Ensayo sobre el origen de los mitos", París (1812).
- (15) R. FREEMANN - "Etnografía comparada", Londres (1812).
- (16) El vocablo "cultura" se emplea con concepto etnológico.
- (17) R. LANG - "Mitos, cultos, religiones", París (1896).
- (18) L. LEVY BRUHEL - "La mentalidad primitiva", Lautaro, Bs. As. (1948).
- (19) F. MARQUEZ MIRANDA - Levy Bruhl busca la verdad, en "La Nación", Buenos Aires, 2 de enero de 1949.
- (20) R. CREUZER - "Mitos y símbolos", Leipzig (1843).
- (21) R. TAYLOR - "Culturas primitivas", Londres (1871).
- (22) R. CAILLOIS - "El mito y el hombre", Sur, Buenos Aires (1939).
- (23) R. CAILLOIS - "El hombre y lo sagrado", México (1939).
- (24) C. F. DUPUIS - "Origen de los cultos y de las religiones", París (1895).

Libro de distribución gratuita

En la oficina del BOLETIN 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.

NOTAS PROFESIONALES

NACIONALES

EL MINISTRO DE MARINA AGASAJO A LA COMISION DE HOMENAJE A BROWN

En la Sala de Almirantes del Ministerio de Marina, se realizó el 5 de septiembre el acto de agasajo ofrecido por el titular de la cartera, contraalmirante Teodoro E. Hartung, a los miembros de la Comisión Nacional Ejecutiva de Homenaje al Almirante Guillermo Brown.

En la oportunidad, el contraalmirante Hartung hizo uso de la palabra, y dijo:

“Con motivo de la terminación de las funciones de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Don Guillermo Brown en el primer centenario de su fallecimiento, los he invitado a concurrir hoy al Ministerio de Marina para agradecerles en nombre de la Institución y en el mío propio el eficaz trabajo realizado y el esfuerzo ponderable que ha significado cada una de las comisiones y cada uno de sus miembros.

“La feliz circunstancia de ser presidente de la Comisión nuestro querido almirante don ELEAZAR VIDELA, me permite decir que su actuación, habilidad de manejo y eficiencia características, han contribuido grandemente al éxito de la empresa.

“Los homenajes al Gran Almirante han tenido la magnitud y el esplendor ajustados a las circunstancias, exactamente como lo deseaba la Marina de Guerra, sin excesos y sin defectos, con la gravedad que correspondía a nuestro héroe naval y de acuerdo con la modestia de su vida militar.

“Ello ha permitido que el pueblo aprendiera una parte de la historia naval tan abandonada en nuestra patria, de espíritu mediterráneo, y apreciara la grandeza de un hombre que sin ser argentino de nacimiento era argentino de corazón y de espíritu. Un hombre que cuando el país se desangraba en sus luchas intestinas, conservó la serenidad y se mantuvo incólume ante el embate de las pasiones y los odios entre hermanos. Dió no sólo un ejemplo de valor y capacidad militar, sino un ejemplo de civismo, de discreción y de tolerancia.

“La Comisión de Homenaje ha trabajado intensa y desinteresadamente poniendo de su parte todo esfuerzo y capacidad al servicio de esta causa, lo que motiva el agradecimiento de la Marina de Guerra, que los recordará como benefactores de la Institución.

“Señores, ya ustedes han hablado de Brown muchas horas, no deseo volver a recordar su figura insigne; sólo deseo que su espíritu y su garra se mantenga en nuestra Marina de hoy para bien de la patria y de sus habitantes.

“Muchas gracias en nombre del gobierno y de la Marina de Guerra.”

En nombre de la Comisión de Homenaje, agradeció los conceptos del Ministro de Marina el contraalmirante Eleazar Videla, destacando el apoyo prestado por el titular de la cartera, el Vicepresidente de la República y la Marina de Guerra en general, lo que facilitó las tareas cumplidas.

Al finalizar la ceremonia, fue servido un refrigerio, que se prolongó en amena tertulia.

Estuvieron presentes en la ceremonia: el Vicepresidente de la República, contraalmirante Isaac F. Rojas; el Ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung; el Subsecretario de Marina, capitán' de navío Jorge A. Palma; el presidente de la Comisión Nacional Ejecutiva de Homenaje a Brown, contraalmirante Eleazar Videla, y los siguientes miembros de la misma: Dr. Benjamín Villegas Basavilbaso, Dr. Adolfo Bioy, capitán de navío (C), Humberto F. Burzio, señor Antonio Delfino, Dr. Federico G. Leloir, señor Roberto Levillier, Dr. Ricardo Levene, coronel Augusto G. Rodríguez, Dr. Raúl A. Molina, capitán de navío Agustín R. Ponas, Dr. Luis Cevasco, Dr. José María Canale, profesor Carlos Heras, señor José Marcó del Pont, Dr. Adolfo Holmberg, Dr. Eustaquio Méndez Delfino, Dr. Jorge Casares, señor Felipe Larivieri, Dr. Juan O'Farrell, y los siguientes jefes y oficiales navales: contraalmirante Pedro Favarón, comandante de la Infantería de Marina; capitán de navío Raúl González Vergara, comandante de la Aviación Naval; capitán de navío Mario R. Albieker; capitán de fragata Jorge Rodríguez, capitán de fragata Oscar Danglade, capitán de corbeta Luis Manrique y el teniente de navío Alberto Mangudo Escalada, ayudante secretario de la Comisión.

VISITA DE NAVES BRITANICAS

Luego de haber permanecido durante tres días en Puerto Belgrano, amarraron en la Dársena A del puerto de la Capital Federal, poco después de las 1600 horas del 6 de septiembre pasado, el portaaviones liviano H.M.S. "Warrior" (comodoro R. B. N. Hicks) y las fragatas H.M.S. "Lynx" (capitán de navío J. M. D. Gray) y "Mount Bay" (capitán de fragata E. G. N. Mansfield), unidades integrantes de la División de la Marina de Guerra Británica, al mando del comandante en jefe del Atlántico Sur, vicealmirante Sir Geoffrey Robson, quien enarbolaba su insignia en el "Warrior". Dichas unidades fueron esperadas por representantes del ministro de Marina, Comando de Operaciones Navales, Estado Mayor General Naval, comandante del Grupo Naval Antártico, Prefectura General Marítima y miembros de la embajada británica.

Momentos más tarde el vicealmirante Robson recibió a los periodistas, a quienes les dirigió la palabra para hacer una breve exposición de sus actividades, cediendo, luego la misma al comodoro Hicks, quien manifestó que a comienzos de marzo del co-

rioriente año el “Warrior” había llegado a las islas Navidad, a 1200 millas al sur de Hawai; para intervenir en la primera experiencia británica de armas nucleares.

“Si bien el propósito de estas pruebas —dijo el comodoro Hicks— era el de poner en evidencia ante nosotros mismos y ante el mundo de que nos hallábamos capacitados para desarrollar y hacer explotar armas nucleares, deseo destacar especialmente que nuestro verdadero interés se encuentra en el desarrollo nuclear y su aplicación a los usos pacíficos.”

“En Gran Bretaña hemos desarrollado varias plantas de energía atómica y, según creo, hemos sido el primer país del mundo en transformar la energía atómica para fines industriales. Estoy seguro que proseguiremos aplicando nuestros conocimientos para el aprovechamiento de la energía de la fisión nuclear para propósitos pacíficos.”

Refiriéndose a las pruebas, manifestó: “Uno de los factores más importantes en pruebas de esta naturaleza, lo constituye el tiempo. Por eso es de vital importancia contar con las informaciones meteorológicas, minuto a minuto, incluyendo la fuerza y dirección del viento a grandes alturas.”

“Para esto contábamos en la escuadra Graple con dos fragatas de la Real Escuadra de Nueva Zelandia, que habían sido equipadas especialmente para esta tarea. Además de la importancia del trabajo de las fragatas durante las pruebas, no debe olvidarse el valor del significado de las mismas como contribución de las observaciones para el Año Geofísico internacional”.

Al responder a ciertas preguntas que le fueron hechas, expresó que las explosiones realizadas constituyeron verdaderos triunfos de los trabajos en colaboración realizados por la armada, el ejército, la aviación y los hombres de ciencia civiles de su país.

Durante las explosiones, el personal se hallaba en la cubierta de vuelo, dando la espalda a las mismas, con los ojos cerrados tapándolos con las manos. No obstante encontrarse a 50 millas de distancia, la tripulación pudo sentir el calor de la explosión. Diez segundos después, al darse vuelta, aún podía verse la enorme bola de fuego.

Terminada esta conferencia de prensa, se procedió a la realización de las visitas de protocolo.

Durante su permanencia en esta Capital las tripulaciones de estas naves fueron objeto de distintos agasajos, tanto por las autoridades nacionales como por la colectividad británica.

El día 9 de septiembre, el “Warrior” fue visitado por el vice-

presidente de la República, contraalmirante Isaac F. Rojas, quien recorrió la nave interesándose por las distintas instalaciones de la misma, siendo luego agasajado con un almuerzo por el vicealmirante Robson.

El día 10, el comandante en jefe de la flota británica del Atlántico Sur, acompañado por los comandantes del portaaviones "Warrior" y las fragatas "Lynx" y "Mount Bay", personal superior de dichas unidades y el agregado naval de la embajada británica, capitán de navío B. D. Gallie, depositó una ofrenda floral en el monumento al almirante Brown, y poco después hubo otra ceremonia similar en homenaje a San Martín.

A mediodía de esa misma fecha tuvo lugar el almuerzo ofrecido por el ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung, retribuyendo atenciones a los jefes navales de la Gran Bretaña que en el día anterior ofrecieron una recepción a bordo del portaaviones "Warrior" a las autoridades navales argentinas.

Dando término a su permanencia en esta ciudad, las naves británicas emprendieron viaje para Montevideo en la mañana del 12 de septiembre y al dejar el puerto local su comandante en jefe envió un despacho de salutación y despedida a las autoridades nacionales.

Al llegar a la zona donde se hundió el "Ciudad de Buenos Aires", cuatro helicópteros levantaron vuelo desde la cubierta del "Warrior"; al llegar al lugar donde afloran los mástiles de la nave hundida, aquéllos volaron en círculo alrededor de los mástiles y uno de ellos, donde iba un capellán, descendió verticalmente entre los mástiles, se detuvo sobre el lugar y, bajando por un cable, un marinero depositó casi sobre el nivel de las aguas una corona de flores que llevaba en sus manos.

Cumplido este homenaje, la máquina remontó vuelo nuevamente y junto con las otras regresó al buque insignia, después de 45 minutos de vuelo y de haber cumplido con la misión encomendada.

(Periodística)

**PALABRAS DEL CONTRAALMIRANTE ROJAS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR,
EL DÍA 19 DE SEPTIEMBRE DE 1957**

"Cumplimos hoy con un deber de gratitud hacia los camaradas que entregaron sus vidas hace dos años por la libertad de sus conciudadanos y por la honra mancillada de la Patria.

No podíamos faltar hoy en la ribera del Río de la Plata,

cuyas aguas se tiñeron con la sangre de los oficiales, cadetes, suboficiales y tropa que cayeron, para tributarles el homenaje de nuestro recuerdo.

No podíamos faltar hoy a la Escuela Naval, porque aquí estuve entonces con mis cadetes, mirándolos a estas mismas horas desplegarse en esta plaza de armas, correr hacia sus puestos de combate empuñando el fusil que ayudaría a abatir la tiranía; porque juntos soportamos el fragor del ataque, porque juntos partimos hacia la victoria.

¡Quiera Dios que siempre esta querida Escuela sea seguro bastión donde el pensamiento vuele sólo en pos de ideales de superación profesional y perfeccionamiento intelectual y moral! Que todo lo que aquí aprendan los futuros Oficiales de la Armada sirva para hacer más grande y feliz a la Patria, bajo el signo del respeto a la libertad del pueblo de quien formamos parte indivisible. Que jamás los Oficiales que aquí se forman lleguen a considerarse una casta privilegiada. Que no duden acerca de la función que las Fuerzas Armadas y sus Jefes tienen en la República: prepararse para defender a la Patria y no para gobernarla ni para sostener tiranos. La carrera del Oficial termina en el grado más alto del escalafón militar de cada fuerza y no en el cargo de Presidente de la República.

Por estos ideales y propósitos que forman el fundamento moral de la Marina de Guerra y su ideario democrático, es que el Cuerpo de Cadetes de la Escuela Naval abandonó sus claustros de estudio hace dos años para combatir en cruenta batalla junto a todas las fuerzas navales y a sus camaradas del Ejército y de la Aeronáutica, que ardían con el mismo fuego.

Deseemos que esa vez haya sido la última en que aquí sonó el clarín para ordenar zafarrancho de combate apuntando los cañones contra hermanos, terrible desgracia que fatalmente descargan los tiranos sobre los pueblos que sojuzgan. ¡Ojalá que la Patria jamás vuelva a tener en uno de sus hijos a quien vistió con el glorioso uniforme del soldado, a un tirano que lo deshonre!

El uniforme, el prestigio, las atribuciones, la autoridad y el poder que otorga el estado militar, no son resortes para escalar posiciones políticas ni cargos gubernamentales; no son tampoco llave para beneficiarse directa o indirectamente con los recursos del Estado, ni para obtener la más mínima ventaja personal sobre sus conciudadanos.

El militar es un servidor del Estado, no su beneficiario; es amparo de sus conciudadanos, no su verdugo; es ejemplo de austeridad pública y privada, no ejemplar de vida fastuosa.

Pensemos ahora en los Oficiales y Cadetes que pasaron por esta Escuela y que cayeron heroicamente en la lucha por la libertad de su pueblo y también por la vivencia de los principios castrenses que he recordado. Ellos no han muerto para la Patria. Sus nombres ya han sido recogidos por la historia y vivirán eternamente en el recuerdo agradecido de quienes podemos gozar de la libertad que se obtuvo con sus vidas.

Capitán de corbeta D. EDUARDO A. ESTIVARIZ

Teniente de navío D. ALEJANDRO SAHORES

Teniente, de corbeta D. MIGUEL E. IRIGOIN

Cadete de 4to. año CARLOS A. CEJAS

Cadete de 2do. año EDGARDO L. GUILLOCHON

La Escuela Naval, donde os formasteis, hará un culto de vuestra memoria.

Será custodia de la placa que lleva vuestros nombres venerados, a la espera de que la gratitud nacional haga erigir vuestras figuras”.

HOMENAJE EN MEMORIA DE ESPORA

En la ciudad de La Plata y con motivo de cumplirse el 157º aniversario del nacimiento, del coronel de marina D. Tomás Espora, celebráronse, el 20 de septiembre, destacados actos de homenaje al mismo en la Asociación Cultural Tomás Espora de la citada ciudad, encontrándose presentes el director del Liceo Naval Militar, capitán de navío D. Mario Penzotti; representantes de la Escuela Naval Militar y oficiales de la marina de guerra; comisionado municipal, autoridades, descendientes del coronel Espora y numeroso público. Formaba custodia de honor una delegación de cadetes del Liceo y Escuela Naval Militar, efectivos de la marina, banda de música de la Infantería de Marina, batallón de exploradores de Don Bosco y delegaciones de las escuelas números 5, 33 y 102

También se efectuó un lucido acto en la Escuela N°5, que lleva el nombre del ilustre marino, y al que asistieron representantes de la Escuela Naval Militar.

(Periodística)

FUE BOTADA UNA BARCAZA

En los astilleros de Río Santiago fue botada una barcaza destinada al transporte fluvial de petróleo, totalmente construida en el país; su desplazamiento es de 1.000 toneladas, tiene 70 metros de eslora, 16 de manga y 3 de puntal. Durante la ceremonia hicieron uso de la palabra el administrador de transportes fluviales, capitán de fragata Horacio Howard, y el director del astillero, ingeniero naval Jorge de Lucchi.

(Periodística)

CONDOLENCIAS DEL MINISTRO DE MARINA CON MOTIVO DEL HUNDIMIENTO DEL "PAMIR"

Con motivo del hundimiento del Buque-Escuela de la Marina Mercante Alemana "PAMIR", el Ministro de Marina envió telegramas de condolencias al Ministro de Transportes de la República Federal Alemana, doctor ingeniero Hans Ch. Seebohm, y al embajador de esa nación ante nuestro país, doctor Werner Junker.

El texto común para ambos destinatarios fue el siguiente:

“En conocimiento tragedia ocurrida Buque-Escuela Flota Mercante Alemana «PAMIR», cuya desaparición enluta a todo ese país, hago llegar a Vuestra Excelencia en nombre de la Marina de Guerra Argentina y mío propio las más sinceras expresiones de condolencia”.

(Informativo)

PLACA RECORDATORIA EN LA FRAGATA "PRESIDENTE SARMIENTO"

El 26 de septiembre último, la XVIIª promoción de la Prefectura Nacional Marítima colocó una placa en la fragata "Presidente Sarmiento", en recordación del viaje previo a su graduación.

Hicieron acto de presencia en la ceremonia, el Prefecto Nacional Marítimo, capitán de navío Mario A. Paillas; el capitán de corbeta León Resio, en representación del Subsecretario de Marina; el comandante de la nave, capitán de fragata Efraín Ledesma; la plana mayor y tripulación de la fragata y una delegación de oficiales y cadetes de la Prefectura. Al descubrirse la placa, hizo uso de la palabra el oficial principal Antonio Ferroni, quien dijo que volver a la histórica fragata era una manera de encontrar en las añoranzas a los cadetes de siete años atrás que, en la ofrenda del bronce, materializaban su permanencia espiritual en la nave-escuela.

Agradeció el comandante, quien destacó el hecho de que la Prefectura hubiera vuelto a su verdadero camino: el mar.

Concluida la ceremonia, se sirvió un vino de honor en la cámara del comandante y en la de oficiales.

La placa colocada tiene grabada la siguiente leyenda:

“Homenaje de la promoción XVII⁵ de la Escuela de Prefectura Nacional Marítima, a la Histórica Fragata «Presidente Sarmiento»”.

(Informalivo)

VISITA AL INSTITUTO ANTARTICO ARGENTINO

Con motivo de la próxima zarpada del Grupo Naval Antártico para efectuar la campaña de verano de todos los años, los jefes y oficiales de dicha fuerza se reunieron en el Instituto Antártico Argentino, a efecto de conocer las nuevas instalaciones y laboratorios que se pondrán en funcionamiento próximamente en la sede del instituto, calle Cerrito 1248.

Al mismo tiempo el director del instituto, contraalmirante Rodolfo N. Panzarini, disertó ante ellos para explicarles la parte de investigaciones que efectuará el personal nombrado del instituto para esta Campaña de Verano y los objetivos que desarrolla el mismo instituto en la Antártida para cooperar con los estudios del Año Geofísico Internanacional.

Se aprovechó, asimismo, para mostrarles la Cámara “Todo Cielo”, recientemente adquirida en los Estados Unidos, y que se llevará en el Rompehielos A.R.A. “General San Martín” para ser instalada en la Base General Belgrano, a efectos de tener fotografiadas todas las manifestaciones solares y las auroras australes que se produzcan allí.

(Informativo)

VISITO EL CONTRAALMIRANTE ROJAS DOS NAVES DE LA MARINA DE GUERRA

El comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas, visitó el 2 de octubre pasado, en sus amarraderos de la Dársena Norte, a la fragata “Azopardo” y al buque oceanográfico “Capitán Cánepa”.

Acompañaron al contraalmirante Rojas, el jefe del Estado Mayor General Naval, contraalmirante Jorge E. Perrén; el director general del Servicio de Hidrografía Naval, contraalmirante Agustín R. Penas; el presidente del directorio de A.F.N.E., vicealmirante Abelardo Pantín; los miembros del directorio de esa institución y jefes y oficiales de la Marina de Guerra.

En la fragata “Azopardo” fue recibido por su comandante, capitán de corbeta Jorge E. Lupano, mientras rendía honores una guardia militar.

En la cubierta de la nave tuvo lugar el acto de lectura de la Orden del Comando de Operaciones Navales, por la que la fragata pasa a depender de dicho comando.

Luego el contraalmirante Hojas y acompañantes visitaron diversas dependencias, recibiendo del comandante de la nave explicaciones sobre diversos instrumentos y aparatos incorporados a la misma.

En la cámara del comandante se sirvió un vino de honor, circunstancia en que el comandante de Operaciones Navales dirigió unas palabras, augurando éxito en el primer viaje de la flamante fragata, construida en los Astilleros Navales de Río Santiago, recordando además que lleva el nombre de un ilustre marino, al que descontó harían honor sus tripulantes.

En el buque oceanográfico “Capitán Cánepa” fue recibido por su comandante, capitán de corbeta Jorge Grimaux. Visitó sus dependencias, siendo interiorizado del funcionamiento y detalles de aparatos e instrumentos científicos que, agregados a las provisiones de educación, hacen del “Capitán Cánepa” uno de los buques más modernos del mundo, en su especialidad.

En la sala de oficiales fue servido un refrigerio, en cuyo transcurso el contraalmirante Rojas usó de la palabra. Recordó que él, entre otros de los jefes presentes, añoraban las campañas del Servicio Hidrográfico de la Marina de Guerra; que la especialidad realiza una labor silenciosa y muy importante para la navegación comercial y de la Marina de Guerra, a las que presta seguridad; que esta campaña que va a iniciar la nave reviste especial transcendencia, porque está vinculada a la colaboración de la Marina de Guerra al año Geofísico Internacional. Dijo el contraalmirante que él sabe que los marinos argentinos no precisan exhortaciones, pero que pueden tener la seguridad que las autoridades navales estarán pendientes de las alternativas de este viaje. Manifestó su convicción de que las deficiencias que pudieran aparecer serían superadas por la pericia y dedicación del comandante, oficiales y tripulación en general, recordando finalmente, la parte importante que cupo al A.F.N.E. y a los Astilleros Navales de Río Santiago en la adecuación del buque a sus actuales funciones, brindando por que el éxito corone la campaña que, salvo imprevistos, iniciaría al día siguiente hacia Sud Africa.

(Informativo)

AGREGADOS NAVALES VISITARON AL BUQUE OCEONOGRAFICO "CAPITAN CANEPA"

Los Agregados Navales a las embajadas acreditadas ante el Gobierno Nacional hicieron una visita al moderno buque oceanográfico "Capitán Cánepa", el pasado 3 de octubre. Asistieron el contraalmirante Raúl Gutiérrez Yegros, del Paraguay; el capitán de navío Alfonso Parejas, del Perú; el capitán de navío Roberto Slyg, de Estados Unidos; el capitán de navío Italo Velardo, de Uruguay; el capitán de navío Augusto Díaz Fernández, del Brasil; el teniente coronel Constantin Medkov y su ayudante, el capitán de corbeta León Vtoriguin, de Rusia, y el coronel Nicolás Adrados, de España, quienes fueron acompañados por el capitán de corbeta José León Gómez.

Fueron recibidos por el comandante de la nave, capitán de corbeta Jorge Grimaux, mientras rendía honores la guardia militar de a bordo. El capitán Grimaux los acompañó por las distintas dependencias, explicando las características de las mismas y del instrumental moderno incorporado.

Finalizada la visita, fue servido un refrigerio en la Cámara de Oficiales, antes de cuya iniciación el comandante del buque agradeció la presencia de los visitantes, destacando la preocupación de las autoridades navales argentinas por la investigación científica y su aporte al Año Geofísico Internacional en función del cual la nave recientemente adecuada en los Astilleros Navales era un factor muy importante.

(Informativo)

INAUGURACION DE UN LABORATORIO IONOSFERICO

Como importante aporte al Año Geofísico Internacional inauguróse en Vicente López, el 8 de octubre pasado, un laboratorio ionosférico donde se realizarán observaciones ionosféricas y cuya finalidad práctica es la de facilitar las radiotransmisiones mediante las mediciones de las frecuencias óptimas y también de las tormentas ionosféricas.

Este laboratorio, ubicado en la avenida Libertador General San Martín N° 327, de la localidad ya citada, cuenta con un novísimo equipo automático de sondajes verticales, de construcción norteamericana, y cuyo principio de funcionamiento es similar al del radar. Cuenta, asimismo, con un equipo medidor de absorción en la ionosfera, proyectado íntegramente por la Dirección General del Material Naval y construido por una empresa privada

nacional. Tiene también un magnetógrafo que mide la intensidad del campo magnético (la componente horizontal) y que permite registrar las tormentas magnéticas que regularmente se producen antes que las tormentas ionosféricas, permitiendo esto advertir a las otras estaciones mediante una moderna red radiotelefónica, que permite al laboratorio estar en contacto permanente con la Antártida, lugar éste donde se encuentran dos estaciones: "Belgrano" y "Decepción", ambas con sondas verticales; luego siguen Ushuaia, con sonda vertical y medidor de absorción y donde se tiene proyectado instalar un registrador de silbido atmosférico; Trelew, Buenos Aires, con sonda vertical y medidor de absorción; Tucumán y La Quiaca. Conjuntamente con el National Bureau of Standards, de los Estados Unidos, se procederá a instalar, en Clorinda, un registrador de campo magnético. Este laboratorio, que se designa con las siglas L.I.A.R.A. (Laboratorio Ionosférico Armada República Argentina), depende de la Dirección General del Material de Comunicaciones Navales.

(Periodística)

HOMENAJE A SARMIENTO DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR

El 11 de octubre rindieron homenaje a Don Domingo F. Sarmiento los cadetes de la Escuela Naval Militar y del Colegio Militar de la Nación.

La ceremonia se realizó ante el monumento que recuerda al procer en el Parque 3 de Febrero, en ocasión de cumplirse un nuevo aniversario de la creación del Colegio Militar de la Nación.

En tal oportunidad hizo uso de la palabra, en nombre de la Escuela Naval Militar, el jefe del Cuerpo de Cadetes, capitán de fragata Alberto Antonini, que expresó:

"Ante el magnífico escenario que evidencia a través del tiempo la magnitud de su obra, el Colegio Militar de la Nación y la Escuela Naval Militar, hermanados en un elevado y común propósito de admiración y reconocimiento, rinden en el día de hoy el homenaje de su recuerdo a Don Domingo Faustino Sarmiento.

Su figura cobra animación ante la generación presente que lo aprecia en toda la plenitud de su prestancia y que pronuncia su nombre con la unción del respeto y la gratitud.

Su grandeza vive permanentemente en nuestra memoria no como una figura épica que legara a la posteridad un nombre heroico, sino como el artífice ilustre, cuya vida se hace presente al que contempla la multiplicidad de su obra profundamente humana, eficaz y bienhechora.

La versatilidad de su genio y el impulso idealista que lo alentaron, son de esencia e inspiración argentinas y pertenecen —como patrimonio y gloria— a toda América.

Largo es analizar la portentosa figura de este hombre y su compleja acción de educador, político y estadista, en la que resalta su pasión por la cultura y por la libertad.

Perseguido por la tiranía, muy joven se vió obligado a buscar refugio en Chile, escribiendo en las piedras y con carbón a su paso por la Cordillera, como expresión de su espíritu indomable “Bárbaros, las ideas no se matan”.

El tirano halló en él al enemigo más implacable, cuya pluma se clavó como puñal sobre el régimen y cuya palabra alcanzó acentos apocalípticos de condenación. A mediados del año 1851, toma rumbo hacia el Plata para presenciar su caída y se presenta a Urquiza en Gualeguaychu, con imprenta y tipógrafo, que son las armas por él puestas al servicio de la Libertad.

A Sarmiento debe la República la fundación del Colegio Militar de la Nación y de la Escuela Naval Militar. Al asumir la primera magistratura, quiere para las Fuerzas Armadas una oficialidad cada vez más ilustrada pretendiendo que en adelante las fuerzas tutelares de la seguridad de la Nación estuviesen en manos de hombres más cultos, de vasta ilustración general y moral indeclinable, nutrida en la era gloriosa de la epopeya que nos dió nuestra Independencia y afianzó nuestra libertad.

El 11 de septiembre de 1888, dejó de latir este corazón privilegiado y a partir de entonces su sombra gloriosa y amante de la libertad cubre el cielo todo de la Patria.

Sarmiento, maestro de idealismo y sembrador de cultura, sigue hoy marcando la ruta de la grandeza de la República y la posteridad lo ha consagrado como uno de los más esclarecidos de los guías y mentores de América, que realizó su inmensa labor de reconstrucción nacional viviendo y muriendo en la pobreza, luchando permanentemente contra los intereses creados, contra el odio de sus enemigos, contra la ignorancia de muchos, y contra la hostilidad del medio social e intelectual de su tiempo”.

(Informativo)

SEGUNDO ANIVERSARIO DE LA CREACION DEL REGIMIENTO DE INFANTERIA DE MARINA N° 1

En la mañana del 25 de octubre se llevó a cabo, en la sede del Regimiento de Infantería de Marina N° 1, el acto recordatorio del segundo aniversario de la creación de dicha unidad naval, al que concurrieron autoridades navales e invitados especiales.

Al iniciarse el acto los efectivos de esa unidad formaron en el patio del Regimiento, ante la presencia del comandante general de Infantería de Marina, contraalmirante Pedro Favaron, y del jefe del regimiento mencionado, capitán de navío Enrique H. Green, y otras autoridades navales.

En primer término, el contraalmirante Pedro Favaron saludó a los efectivos de la unidad. De inmediato ofició una Misa de Campaña el teniente de fragata capellán Pablo Sosa. Terminado el oficio religioso, el capitán Green pronunció una alocución recordando la fecha que celebraba esa unidad. Entre otras cosas, dijo: “Conozco como nadie la vida de privaciones, recargos de servicios y guardias que son las características de este regimiento y habiendo apreciado el valor, disciplina y voluntad que ponéis cuando la situación apremia, es que orgulloso me siento de ser infante de marina, porque en vuestro accionar está reflejado el prototipo del hombre de bien que pone al servicio de la Patria su bienestar y su vida”.

Concluyó su alocución dirigida a la oficialidad y tropa, expresándoles: “Para terminar, felicito al personal superior, subalterno y conscriptos por la destacada actuación individual y de conjunto que les cupo durante las oportunidades en que debió salir del cuartel en apoyo de las libertades ciudadanas”.

Luego de esta alocución, la banda del regimiento ejecutó el Himno Nacional, que fue coreado por todos los hombres de la mencionada unidad naval. A continuación desfiló ante autoridades navales, oficialidad y tropa, el abanderado del regimiento con un piquete escolta para que los efectivos saludaran la enseña patria.

Una vez terminado el acto, se sirvió un refrigerio en dependencias de la unidad.

(Informativo)

EL INSTITUTO ANTARTICO ARGENTINO FACILITARA LOS ESTUDIOS DE UNIVERSITARIOS

El Instituto Antártico Argentino, organismo científico y técnico destinado a estudiar la naturaleza del Antártico, ha ofrecido ayuda a los estudiantes universitarios de Ciencias Exactas y Naturales para que puedan preparar su tesis doctoral, sobre temas vinculados con la investigación científica antártica.

A este fin, proveerá los medios y oportunidades para hacer las observaciones sobre el terreno que fuesen necesarias, dando dirección científica y facilitando laboratorios, instrumental, material y demás elementos que se requieran para que el alumno lleve a cabo su trabajo, el que será publicado por el Instituto Antártico Argentino, como resultado de investigación suya, claro está, con la constancia de su carácter y autor.

Con tal motivo, se han cursado notas a la Universidad de Buenos Aires y a la Universidad Nacional de La Plata, quienes han aceptado el ofrecimiento mediante la Resolución N° 859 de fecha 1° de agosto, la primera, y por nota N° 1776 del 26 de febrero, la segunda.

(Informativo)

EXTRANJERAS

EGIPTO

SUBMARINOS EGIPCIOS

El diario “Al Akhbar”, expresa que los submarinos egipcios de construcción soviética se encuentran realizando maniobras en

la costa norte del país y hace notar, como casi toda la prensa de El Cairo, que crece la atmósfera de tensión en el Medio Oriente.

Agrega que las maniobras de los submarinos egipcios proseguirán durante un tiempo, e indicó que se celebró una importante conferencia militar en la sede del comando conjunto sirio-egipcio, en El Cairo.

(Periodística)

ESPAÑA

MARINA MERCANTE

Próximamente, la compañía de navegación Ybarra y Cía. incorporará dos modernas naves, que navegarán entre los puertos de Italia y España y los de la América del Sur.

El primero de ellos —“Cabo San Roque”— partió de Génova el 3 de septiembre, y el segundo —“Cabo San Vicente”— se incorporará al servicio próximamente. Ambas unidades, dotadas de todos los adelantos de la técnica moderna, tanto de navegación como de seguridad, tendrán dos clases de pasaje: única y económica.

Sus principales características son: eslora total, 170 m.; manga máxima, 21; puntal, hasta cubierta A, 14; calado en carga, 8; desplazamiento, 18.000 tt.; potencia de máquinas, 14.500 H.P.; velocidad, 22 nudos; pasajeros, 823 personas; tripulación, 231.

(Periodística)

ESTADOS UNIDOS

PRUEBAS DE PROYECTILES

Conforme a ciertas informaciones, el 20 de septiembre se habría experimentado en Cabo Cañaveral (Florida) con un proyectil teledirigido de alcance intermedio, y que se cree es el “Thor”, con un radio de acción de unos mil kilómetros. Tiene la forma de cigarro, de 20 a 21 metros de largo, y se habría elevado hasta los 32 kilómetros para desviarse luego al Este ascendiendo siempre en un amplio arco, hasta desaparecer de la vista.

En esa misma fecha el señor William Holaday, ayudante especial del secretario de Defensa, manifestó que los Estados Unidos habían lanzado un proyectil de prueba tipo balístico “a miles de millas a través de los espacios”.

El día 25 del mismo mes, y desde el mismo lugar, fue lanzado un proyectil balístico intercontinental "Atlas", que estalló en llamas dos minutos después, mientras enfilaba rumbo al mar abierto. La fuerza aérea se limitó a informar que se "había disparado un proyectil", pero ignorándose si la destrucción del "Atlas" fue intencional o fortuita.

Al día siguiente, la fuerza aérea anunció que había sido un éxito el vuelo de un proyectil guiado "Matador", desde Nueva México hasta Utah, bajo la escolta de cuatro aviones a reacción.

En White Sands, Nueva México, la marina de guerra procedió, el 15 de octubre, al ensayo de un nuevo proyectil guiado pero con éxito negativo. El proyectil fue lanzado contra un aparato B-17 que volaba a 50 kilómetros del lugar y a una altura de 7.000 metros, pero debido a un desperfecto mecánico de aquél, el mismo se desvió de su curso al encontrarse a 1.200 metros de altura, quedando fuera de control. Esto motivó la suspensión de una segunda prueba de un elemento balístico con explosivo convencional. Este proyectil, el "Talos", ha sido transferido al ejército de los Estados Unidos; es apto para llevar una cabeza atómica, es de fuego rápido y es también la primera unidad completa automática. Se cree, asimismo, que es el primer cohete supersónico para su uso en mar y tierra.

Una semana más tarde, el 22, fué disparado desde el Cabo Cañaveral otro proyectil teledirigido que se habría elevado a gran altura para luego caer en el Atlántico, pero en la Base Patrick, de la Fuerza Aérea, se declinó hacer declaraciones al respecto, limitándose a manifestar que no se trataba del "Vanguard".

Al día siguiente, 23 de octubre, y desde el mismo lugar, fue lanzado un proyectil cohete del proyecto "Vanguard", durante una prueba del vehículo destinado a lanzar un satélite terrestre norteamericano. Este cohete, llamado oficialmente "vehículo de prueba N° 2 (VP-2)", habría funcionado con éxito.

El 31 de octubre se procedió al lanzamiento, desde el campo de pruebas en Cabo Cañaveral, de un proyectil teledirigido tipo "Snark", intercontinental y de un alcance de 8.000 kilómetros, que vuela a velocidades subsónicas, pero en su última etapa lo hace a velocidades supersónicas.

También se anunció el lanzamiento de otro proyectil que tuvo fallas en su funcionamiento, habiéndose elevado hasta unos 8.000 metros de altura en 2 ½ minutos. El mismo fue destruido tan pronto se notó anomalías en su funcionamiento. Esta prueba se habría llevado a cabo el día 30.

En la noche del 31, se llevó igualmente a cabo la prueba del "Júpiter", que se elevó a 9.000 metros, siendo su alcance de 320 kilómetros.

(Periodística)

CARGA ATOMICA ANTISUBMARINA

Al regresar de un viaje a Nueva Londres, Connecticut, el secretario de Defensa, señor Neil McElroy, expresó que la marina ha perfeccionado cargas atómicas de profundidad y que algunas de las fuerzas defensivas del Atlántico están equipadas con estas nuevas armas. Manifestó que estos nuevos dispositivos, bautizados con el nombre de "Betty", habían sido objeto de ensayo en el Pacífico desde hace casi dos años. También se supo que se está trabajando en una nueva carga de profundidad y que lleva, extraoficialmente, el nombre de "Lulú". Esta última carga puede ser lanzada desde los buques, mientras que la anterior, "Betty", es lanzada desde aviones.

(Periodística)

EXPLOSIONES ATOMICAS

En Yucca Flat, Nevada, se hizo estallar, el 2 de septiembre, una bomba atómica pequeña pero de elevado poder explosivo. Esta prueba, realizada desde una torre de 300 metros de altura, fue equivalente a la deflagración de casi 10.000 toneladas de T.N.T.

El 16 del mismo mes, a las 0530, en el lugar antes citado, se efectuó una de las más grandes explosiones atómicas del año. Su poder era equivalente al de unas 40.000 toneladas de T.N.T. La característica nube en forma de hongo se elevó hasta unos 4.500 metros y daba la impresión de que sobre su cima se formaba hielo; su tallo era de color púrpura. La explosión tuvo lugar desde un globo que se encontraba a 450 metros de altura sobre el suelo y la misma fue vista desde Los Angeles, a 480 kilómetros de distancia.

Mediante un comunicado conjunto del Departamento de Defensa y de la Comisión de Energía Atómica, se hizo la siguiente declaración: "Los Estados Unidos han manifestado reiteradamente su disposición a suspender las pruebas nucleares como parte de un acuerdo de desarme. Hasta que tal acuerdo se concierte, el constante desarrollo de las armas nucleares será esencial para la defensa de los Estados Unidos y del Mundo Libre".

“La próxima serie de pruebas servirá para avanzar en el desarrollo de las armas nucleares de defensa contra la agresión, provenga ésta por vía aérea, proyectiles o cualquier otro vehículo. La información sobre los efectos de las armas que se obtenga se aplicará a fines de defensa militar y civil”.

Estas pruebas tendrían lugar en el Pacífico, en abril de 1958.

(Periodística)

ATERRIZAJE PELIGROSO

En circunstancias en que un avión transcontinental procedente de Nueva York se disponía a aterrizar en el aeropuerto de Los Angeles, el 31 de octubre, llevando a bordo 11 pasajeros y 5 tripulantes, su piloto constató que su tren de aterrizaje no funcionaba y se dispuso a realizar un aterrizaje de emergencia, con la colaboración del personal del aeródromo. Quince autobombas cubrieron la pista con espuma extintora de incendios durante media hora; el piloto del avión hizo tres corridas sobre la pista antes de decidirse por el aterrizaje, ante un público que observaba en silencio y en tensión. El avión tocó tierra con gran estruendo de fricción y se deslizó unos 300 metros antes de detenerse, entre los aplausos y saludos de los presentes. El aterrizaje se hizo con toda felicidad.

(Periodística)

PERDIDA DE UNA DOCUMENTACION

El diario “Le Monde”, de París, sugiere que los rusos pueden tener en su poder una bolsa de correo diplomático norteamericana que contiene información secreta sobre la política de los Estados Unidos con Siria y Turquía. Expresa que quizás sea debido a esa circunstancia que el señor Nikita Khrushchev afirma tener “pruebas irrefutables” de que los Estados Unidos y Turquía proyectan un ataque contra Siria.

Según el artículo, una bolsa diplomática desapareció en el Bósforo, durante la primera semana de septiembre y también se esfumó el bote que la traía del lado asiático al europeo. “Es de imaginarse —agrega— que en esa bolsa se incluída el informe sobre las conversaciones entre Menderes, primer ministro turco, y el enviado especial norteamericano, señor Loy Henderson, quien visitó recientemente el Cercano Oriente para informar al

presidente Eisenhower sobre la situación imperante en esa zona". Relaciónase esa desaparición con la expulsión de Turquía, en esa oportunidad, del señor Alexandre Maralgine, asistente del agregado naval soviético en ese país.

(Periodística)

GRAN BRETAÑA

SISTEMA DE COMUNICACIONES CON LA CUBIERTA DE VUELO

Por primera vez los portaaviones "Ark Royal" y "Bulwark", mientras participaban en los ejercicios de la N.A.T.O., emplearon operativamente un nuevo método de comunicaciones en la cubierta de vuelo y que se denomina Sistema de Radiodifusión Magnética de Cubierta de Vuelo.

Con el constante aumento del poder de los aviones de retropropulsión en la Marina Real, el elevado ruido en el ambiente de las cubiertas de vuelo de los portaaviones ha dado origen a un serio problema en la transmisión de órdenes desde el Control de Vuelo a la Dotación de la Cubierta de Vuelo.

El nuevo sistema permite que el capitán de corbeta (vuelo) pueda comunicarse directamente con el oficial de la cubierta de vuelo y personal llave de la dotación de la cubierta de vuelo, cada uno de los cuales emplea receptores miniaturas transistorizados de bolsillo, conectados a los auriculares colocados en sus cascos anudadores de ruidos. El oficial de cubierta de vuelo puede también transmitir órdenes a su personal por esta vía. Debido a la característica fundamental del equipo, que es un desarrollo de la "Radiopage Staff Location System", las transmisiones no son irradiadas fuera de la zona inmediata de la cubierta de vuelo. En esta forma, se mantienen intactos todos los requisitos relativos a la seguridad.

El Sistema de Comunicaciones de la Cubierta de Vuelo ha sido ideada por la British Communications Corporation Limited, de Wembley.

("The Admiralty News Summary" - N° 133 - 1° de octubre de 1957)

EXPLOSION DE UNA BOMBA ATOMICA

Noticias provenientes de Adelaida (Australia), hacen saber que Gran Bretaña hizo estallar, con éxito, la segunda bomba atómica de su serie actual de ensayos, la que fue observada por

representantes de la N.A.T.O. y S.E.A.T.O., como asimismo observadores británicos, australianos y otros países del Commonwealth. La misma fue hecha explotar desde una torre metálica y las ondas de choque de la bomba fueron sentidas por el piloto de un avión que volaba a 320 kilómetros del lugar, siendo su aparato repetidamente sacudido.

(Periodística)

PACTO DEFENSIVO BRITANICO MALAYO

Entre Gran Bretaña y la Federación Malaya se ha concertado un pacto defensivo, autorizando el aprovechamiento de las bases de esta última nación en el sudeste asiático por fuerzas militares del Commonwealth.

Por su parte, Gran Bretaña se compromete a crear la fuerza militar de Malasia y defenderla en caso de ataque exterior. Gran Bretaña se compromete, asimismo, a abstenerse de modificar el carácter o distribución de las fuerzas que tiene allí instaladas, sin consulta previa con el gobierno de Malasia, interpretándose esto como un reflejo de las declaraciones hechas por éste, de que en su territorio no se establecerán reservas atómicas.

(Periodística)

ITALIA

PROYECTILES ANTIAEREOS

De acuerdo a lo informado por el Ministerio de Defensa italiano, el mismo habría ensayado con buen éxito un proyectil aéreo perfeccionado por peritos italianos, habiéndose realizado las pruebas en un lugar apartado de la isla de Cerdeña, en el Mediterráneo. No se han dado otros detalles al respecto.

(Periodística)

JAPON

METEOROLOGIA EN EL AÑO GEOFISICO

El Observatorio Meteorológico Nacional, conjuntamente con otros tres observatorios, ha realizado una serie de pruebas como parte de los trabajos del Año Geofísico Internacional. A fines de septiembre lanzó un globo estratosférico de sondaje que se elevó hasta los 36.000 metros; otros cinco llegaron hasta los

27.000 metros. Estos globos son de caucho y pesan algo más de dos kilos, llevando en su interior instrumental para registrar la temperatura, la presión atmosférica, humedad, dirección y velocidad del viento.

(Periodística)

MEDIO ORIENTE

CRITICA SITUACION EN MEDIO ORIENTE

La situación en Medio Oriente, que desde hace tiempo se muestra inestable, adquirió un nuevo cariz cuando tropas egipcias entraron en territorio sirio, el 13 de octubre, para defender a este último país contra cualquier agresión y, según un comunicado conjunto sirio-egipcio, esta medida se habría tomado de conformidad con el pacto de defensa mutua firmado el 11 de septiembre. Según el anuncio egipcio, estas fuerzas, sin especificar cantidades, desembarcaron en el puerto de Latakia, puerto sirio que queda a 17 millas al sur de la frontera turca. Este movimiento de fuerzas sería, evidentemente, para contrarrestar las supuestas actividades militares de los turcos en el norte y de los israelíes en el sur, actividades estas cuya finalidad sería la de socavar la moral de los sirios.

Para los diplomáticos de Occidente, esta actitud de los egipcios tiene más bien una finalidad política tendiente a que el bloque árabe reunido pueda substraerse a la "guerra fría" que se desarrolla entre Oriente y Occidente en el Cercano Oriente y, asimismo, impresionar al pequeño reino de Jordania, cuyo monarca, el rey Hussein, no parece estar muy convencido de los esfuerzos para terminar con las discusiones entre los países árabes.

Dos días más tarde, la Unión Soviética previno a Occidente de que en el Medio Oriente "una amenaza de guerra y una amenaza de agresión apenas disfrazadas, bien podrían tener las más peligrosas consecuencias para toda la vida internacional". Destacó, asimismo, que la primera y segunda guerras mundiales comenzaron como cuestiones locales y que el asunto de Siria va en camino de ser una vasta conflagración.

Con este motivo el señor Nikita Khrushchev se dirigió a los partidos socialistas de Gran Bretaña, Bélgica, Holanda, Dinamarca, Noruega, Francia e Italia, para referirse a las "intrigas imperialistas" que están transformando a la región de Medio Oriente en un barril de pólvora. En su nota acusa a Turquía de querer

ejercer su antiguo dominio sobre los pueblos árabes y a los Estados Unidos de formular declaraciones belicosas contra Siria, mientras la Sexta Flota norteamericana se concentra frente a las costas sirias. En la carta dirigida a los laboristas británicos, expresa que la aventura de Suez causó a Gran Bretaña grave quebranto material, moral y político, y advierte que un nuevo conflicto armado en Medio Oriente perjudicaría a los abastecimientos de Gran Bretaña en petróleo y materias primas. Hace presente, asimismo, que Rusia apoya a Siria y sugiere una declaración conjunta de Gran Bretaña, la Unión Soviética, los Estados Unidos y Francia, condenando el empleo de la fuerza como medio de resolver cuestiones pendientes en el Cercano y Medio Oriente, rechazando la intervención en los asuntos internos de los países de esas regiones y renunciando al envío de armas a esos mismos países.

Recibida esta nota y previa consulta con el Primer Ministro británico, señor Macmillan, el Partido Laborista británico contestó al señor Khrushchev rechazando la imputación de que se esté alentando a Turquía para atacar a Siria; también rechazó la proposición de la unión de los partidos socialistas para colaborar con el partido comunista soviético en procura de asegurar la paz en Medio Oriente y que ésta debía buscarse en la U.N. Esta contestación provisional fue confirmada posteriormente, el 23 de octubre, por unanimidad. El Partido Laborista expresaba en esta nueva nota que confirmaba su anterior del día 15, y consideraba que la cuestión turco-siria debía quedar en manos de las Naciones Unidas. También decía que, de acuerdo con la Constitución británica, un partido opositor como el Laborista no puede negociar directamente con otros gobiernos en asuntos internacionales que afectan a las relaciones y compromisos de Gran Bretaña. Las decisiones en estos asuntos, agregaba, corresponden constitucionalmente al gobierno del momento. La nota soviética de referencia tampoco parece haber tenido mayor éxito con los otros destinatarios.

Mientras tanto Rusia como Siria solicitaron a la Asamblea de las Naciones Unidas que se hiciera una amplia investigación sobre la supuesta amenaza a este último país por Turquía con el asesoramiento de los Estados Unidos, país éste que se apresuró a manifestar que vería con agrado que la U.N. considerara la situación del Cercano Oriente por parte de la Asamblea, tal como lo solicita Siria.

A su vez, el señor Andrei Gromyko, ministro de Relaciones

Exteriores de la Unión Soviética, en una carta dirigida al presidente de la mencionada Asamblea General, manifestaba que “el gobierno ruso declara su intención de intervenir con sus fuerzas en la supresión de la agresión y en castigo de los violadores de la paz”.

Por su parte, el señor Foster Dulles, secretario de Estado de los Estados Unidos, manifestó, en una conferencia de prensa, que si la U.R.S.S, atacaba a Turquía, los Estados Unidos intervendrían no en forma puramente defensiva, manteniendo a la Unión Soviética en la categoría de “santuario privilegiado”. Esta frase “santuario privilegiado” proviene de la época de la guerra de Corea, cuando desde la zona china al norte del río Yalu despegaban los aviones comunistas para atacar a las fuerzas de las Naciones Unidas, sin que dichas bases fueran sometidas a ataques. Con lo expresado, se cree que Dulles ha querido decir que, de ser necesario, los Estados Unidos atacarían al propio territorio ruso en defensa de Turquía.

En la misma conferencia, el señor Dulles manifestó que si bien Rusia podría encontrarse ahora a la vanguardia en cuanto al satélite artificial y proyectiles intercontinentales, no era menos cierto que los Estados Unidos tienen y seguirán teniendo una acentuada superioridad militar sobre Rusia, debido en parte a su ventaja en bombarderos pesados, que son actualmente el arma más decisiva de las fuerzas modernas y que dentro de cinco o diez años, cuando los proyectiles dirigidos podrían ser un arma decisiva, ya entonces los Estados Unidos estarían a la cabeza en ese terreno.

De acuerdo con un noticioso propalado por la radioemisora de Moscú, en el supuesto ataque de Turquía contra Siria deberían emplearse fuerzas iraquesas, jordanas, turcas e israelíes, agresión ésta que contaría con el consentimiento de Gran Bretaña y habría sido preparada durante la visita del enviado especial del presidente Eisenhower, señor Loy Henderson, a Medio Oriente, pero quien habría fracasado en sus gestiones ante el Irak y Jordania, concentrándose entonces el ataque por parte de Turquía. En esta misma propalación, del 18 de octubre, la emisora declaraba que la Unión Soviética no permanecería indiferente ante una guerra en su frontera meridional y que el agresor tendría su merecido castigo por la agresión; acusaba al mismo tiempo a los Estados Unidos de seguir una política de presión y de imposición en el Medio Oriente para que se aceptara la doctrina Dulles-Eisenhower o bien ir a la guerra.

Con deseos de dar solución a esta crisis entre Siria y Turquía, el rey Saud de Arabia Saudita había ofrecido intervenir en la cuestión, ofrecimiento este que fue aceptado por Turquía pero rechazado por Siria, según lo anunció el día 23, porque ello perjudicaría su posición ante las Naciones Unidas, ante cuya Asamblea General ya había presentado su queja.

El día 25, el presidente Eisenhower y el primer ministro británico, señor Harold Macmillan, que se había trasladado urgentemente a Washington el día 23, dieron un comunicado conjunto donde se expresaba la decisión de convocar a la N.A.T.O. para el próximo mes de diciembre, reunión a la cual concurriría, probablemente, el presidente de los Estados Unidos. En las consideraciones del documento respectivo se hacía referencia a las aspiraciones de los pueblos libres, al aprovechamiento del poderío moral, intelectual y material de las dos naciones, y la imperiosa necesidad de que la paz pueda prosperar.

El día 27, por la noche, Jordania clausuró parte de su frontera con Siria para los civiles desde la puesta hasta la salida del sol. En esta misma fecha, un comunicado del Cuartel General de la organización de las fuerzas del sudeste de Europa hace saber que las fuerzas de tierra, mar y aire de la N.A.T.O. realizarán maniobras en la costa sudoeste de Turquía, que durarán tres días y llevará el nombre de "Epoca Roja".

Con motivo de la fiesta nacional turca, hubo una recepción en la embajada de Turquía en Moscú, a la cual asistieron el señor Nikita Khrushchev, el primer ministro Nikolai Bulganin y miembros del Presidium del Partido Comunista. El primero brindó alegremente con los embajadores de Gran Bretaña, Estados Unidos, Canadá, Turquía y Suiza "por la paz y amistad entre todos los pueblos". Al preguntársele si su presencia en la embajada de Turquía significaba una disminución de la tensión de la situación en Medio Oriente, el dirigente comunista respondió enfáticamente: "Sí. Es un gesto de paz".

Casi simultáneamente con esta declaración, es decir el día 30, mientras Siria solicitaba oficialmente a las Naciones Unidas que una comisión se trasladara al Cercano Oriente para estudiar el problema turco-sirio, un vocero de la Cancillería declaró que la situación a lo largo de la frontera con Turquía "ha mejorado".

Si bien no es posible predecir cuál será el final de esta crisis en momentos de cerrar estas líneas, existe un hecho indiscutible y es el acuerdo económico firmado el 23 de octubre entre Siria y la Unión Soviética, por valor de unos cien millones de dólares

en materiales y equipos de la Unión Soviética. Y este hecho aumentará el número de agentes soviéticos que ya se encuentran en Siria, despertando la consiguiente inquietud de los turcos, que ven en esto un nuevo satélite de los rusos y que puede servir como centro de agitación para extender su influencia en otros países limítrofes.

(Periodística)

N. A. T. O.

EJERCICIOS DE OTOÑO

Más de 200 buques de guerra y 75.000 hombres de las marinas de guerra de siete países, participaron en la mayor de las series de ejercicios marítimos combinados realizados desde que el Consejo del Atlántico Norte nombró a sus primeros comandantes supremos aliados hace ocho años. Participaron, además, más de 650 aviones, de los cuales alrededor de 500 pertenecían a los portaaviones.

Entre los buques, había desde unidades tales como el portaaviones norteamericano "Forrestal", de 59.650 toneladas, hasta pequeñas embarcaciones escoltas y submarinos, entre estos últimos el "Nautilus", el primero en el mundo con propulsión nuclear. Entre los aviones se encontraban los más modernos tipos de aparatos de propulsión a chorro, que operaban con la ayuda de los más modernos equipos y sistemas de control instalados a bordo de los portaaviones.

En las series estaban incluidos cinco ejercicios principales y los siete países interesados fueron Canadá, Francia, Holanda, Noruega, Portugal, el Reino Unido y los Estados Unidos.

El ejercicio principal, denominado "Strikeback", terminó a fines de septiembre. Su propósito era el de constatar el poder de represalia de las fuerzas del Atlántico en defensas de las zonas del Atlántico Norte. Involucraba la rápida organización de las fuerzas navales de la N.A.T.O. como resultado de una alerta general.

"Los ejercicios no tienen por finalidad demostrar quién es el vencedor o el vencido, ni tampoco demostrar que un tipo de buque o avión es superior a otro, o el de mostrar que las fuerzas de superficie, aire o submarina son superiores unas a las otras", explicó el contraalmirante Yeager, U.S.N., durante una conferencia de prensa realizada en Londres.

“Bajo ningún concepto son juegos de guerra, sino que se trata de ensayar problemas relativos a la conducción de las maniobras preliminares. Estos incluyen operaciones en las áreas costeras septentrionales, reabastecimiento de las fuerzas de tarea en el mar, defensa antisubmarina y aérea, información meteorológica y de inteligencia, y la coordinación de las fuerzas por la comandancia del grupo de mando.”

Algunos de los buques que participaron en el ejercicio “Strikeback” fueron los siguientes: estadounidenses, portaaviones “Forrestal”, “Saratoga” e “Intrepid”; acorazados “Wisconsin” e “Iowa”; cruceros “Boston”, “Macón” y “Albany”; británicos, portaaviones “Ark Royal”, “Bulward” y “Eagle” y el crucero “Gambia”; y el crucero holandés “Seven Provinces”.

Durante el ejercicio, la flota de ataque se desplegó desde las del Atlántico Norte adyacentes a las Islas Británicas hacia el norte hasta el mar de Noruega, y desde las aguas islándicas hasta la costa noruega.

Con el propósito de darle mayor realidad y simular más acabadamente algunas de las condiciones que se presentan en tiempo de guerra, las fuerzas opuestas bajo el comando del vicealmirante L. S. Sabin, U.S.N., comandante de la Fuerza Anfibia, Flota del Atlántico de los Estados Unidos, hostigó a la flota atacante. Las fuerzas “Orange” eran del Canadá, Francia, Holanda, Noruega, Reino Unido y los Estados Unidos. Esta fuerza opositora fue la más grande que jamás se haya reunido para un ejercicio en gran escala de la N.A.T.O., con más de 8.000 personas tripulando las fuerzas de mar y aire.

El arma ofensiva más importante asignada a la fuerzas “Orange” fue un gran grupo de submarinos provenientes de Francia, Holanda, Noruega, el Reino Unido y los Estados Unidos. El submarino “Nautilus”, de propulsión atómica, encabezaba la fuerza submarina de los Estados Unidos. El contraalmirante W. J. W. Woods, de la Marina Real, era el comandante de la fuerza. La fuerza del almirante Sabin estaba integrada también por cruceros, destructores, destructores escoltas y auxiliares. Si bien carecía de portaaviones dentro de su fuerza, dentro de su comando figuraban aviones de bases terrestres.

El almirante Sabin ejercía el control de las fuerzas “Orange” desde el U.S.S. “Mt. McKinley”, donde enarbolaba su insignia.

A continuación de este ejercicio, tuvo lugar el titulado “Sea Watch”, otra fase de las operaciones destinada a probar y adies-

trar las unidades superficie-aire en la detección, persecución y destrucción de los submarinos y buques corsarios de superficie contra la navegación mercante.

Entre el 26 y el 28 de septiembre, una gran fuerza de submarinos intentó irrumpir a través de una barrera que se prolongaba entre Islandia y las Faroes, que se encontraba protegida por los portaaviones "Albion" (británico) y "Leyte" y "Wasp" (norteamericanos) y sus aviones respectivos. Ambos ejercicios fueron llevados a cabo por los comandantes en jefe del Atlántico Oriental, almirante Sir John Eccles, R.N., y mariscal del aire Sir Bryan V. Reynolds, R.F.A.

En los ejercicios participó un gran número de buques auxiliares.

Las series de ejercicios debían proseguir hasta alrededor del 16 de octubre, cumpliéndose la última fase de las mismas en el Atlántico entre fuerzas británicas y americanas, dado que las unidades de los Estados Unidos regresaban a sus bases metropolitanas. Esta etapa se desarrolló bajo el mando del vicealmirante Pirie, U.S.N.

El comando general de los ejercicios estuvo a cargo del almirante Jerault Wright, U.S.N., comandante supremo aliado del Atlántico.

Conjuntamente con la serie "Strikeback", hubo otro ejercicio importante dentro del comando del Canal de la N.A.T.O. y conocido con el nombre de "Stand Firm", desarrollado por los comandantes en jefe aliados del Canal y Mar del Norte Austral, almirante Sir Guy Grantham, de la Marina Real, y el mariscal del aire Sir Bryan Reynolds, de la Real Fuerza Aérea, quienes operaron desde la sede subterránea del comando establecido en Fort Southwick, Portsmouth.

En este ejercicio participaron los cuatro países del Canal: el Reino Unido, Francia, Bélgica y Holanda, y su propósito era el de poner a prueba el control y protección de la navegación mercante en y alrededor de los principales puertos británicos y del Canal, en condiciones que posiblemente existirían al estallar las hostilidades. Una característica del ejercicio la constituyó la magnitud de la cooperación de las organizaciones civiles con unidades del servicio.

Buques mercantes de Francia, Holanda y el Reino Unido, incluyendo el transatlántico "Queen Elizabeth" de la Cunard, constituyeron "blancos" para los ataques realizados durante el

ejercicio. Enarbolaban una bandera especial para indicar su participación. No se hizo nada que obstaculizara su navegación en cumplimiento de sus tareas normales.

Además, buques guardacostas y pesqueros informaron sobre la actividad naval observada. Estos informes servirían para hacer una apreciación sobre la eficiencia de las distintas formas de protección puestas a prueba.

Por primera vez cooperaron autoridades portuarias, entre ellas las de los puertos británicos de Glasgow, Liverpool, Milford Haven, Southampton, London y Newcastle-On-Tyne. Trabajaron con personal naval local, en la conducción de investigaciones referente a los métodos que mejor se adaptaban para el manejo y organización de los buques en los primeros días de una guerra.

Personal superior y subalterno transitorio de las reservas nacionales abandonaron sus ocupaciones civiles para participar en el ejercicio. El Reino Unido, por ejemplo, facilitó once buques tripulados íntegramente por personal de la Reserva Voluntaria de la Marina Real, alrededor de 300 en total.

Por vez primera participaron fuerzas navales alemanas cooperando con otras potencias, principalmente en la protección de la navegación alrededor de sus propios puertos. Una cantidad de unidades alemanas también realizaron ejercicios en otras zonas.

En los ejercicios de defensa portuaria, los Comandos de la Real Infantería de Marina atacaron un fondeadero defendido; también se recurrió a los submarinos enanos. El Servicio de Observación de Minas de la Marina Real estaba ocupado con el fondeo de minas desde aviones del arma aérea de la flota.

(“The Admiralty News Summary” - N° 133 - 19 de octubre de 1957).

OBSERVACIONES HECHAS CON MOTIVO DE LOS EJERCICIOS DE OTOÑO

Al referirse a las maniobras de la N.A.T.O. realizadas últimamente, a las que nos hemos referido precedentemente, el almirante británico Sir John Eccles, manifestó que las potencias de Occidente tropezarían con dificultades en caso de un ataque enemigo repentino.

El alto jefe naval reunió a representantes de la prensa y les expresó: “Estamos muy lejos de contar con suficientes fuerzas para desarrollar eficientemente nuestra tarea específica en el aire, mar o bajo la superficie. Se hizo un simulacro cuyo fin era el estudio de la mejor forma de responder a un ataque enemigo (los cronistas entendieron que se refería a Rusia). Empero, había

una escasez desesperante de medios para dar esa batalla. En estas condiciones, digo como soldado profesional, que no podría cumplir con el cometido que se me ha encomendado". La conversación versó luego sobre la dedicación de la Unión Soviética por aumentar el poderío de su flota de sumergibles. Sir John expresó: "La amenaza submarina ha aumentado mucho más que nuestra capacidad defensiva. La N.A.T.O. deberá esforzarse para obtener dispositivos de detección acordes con los modernos submarinos, a fin de localizarlos y destruirlos".

Por su parte, el almirante Jerault Wright, de los Estados Unidos, comandante supremo de la N.A.T.O. en el Atlántico, dijo que occidente "correría grave riesgo" en una guerra inmediata con Rusia. Expresó a los periodistas que en las actuales maniobras del Atlántico Oriental se habían revelado deficiencias en las defensas marítimas occidentales. Pero agregó que las fuerzas aliadas lucharían duramente en el caso de que Europa Occidental fuera atacada ahora. Manifestó que se encontraba en un todo de acuerdo con el almirante Eccles respecto a la escasez de materiales para el combate y agregó que la escasez de equipos anti-submarinos, aeronáuticos y de minas era muy grande.

(Periodística)

NORUEGA

RETIRAN RESTOS DEL ACORAZADO "TIRPITZ"

Noticias procedentes de Tromsoe hacen saber que fueron retirados los restos del "Tirpitz", uno de los grandes acorazados de la flota de Hitler y gemelo del "Bismarck". Esa unidad fue trasladada al Tromsoefjord, con el propósito de ser reparada. El 12 de noviembre de 1944, poco después de las 2100 horas, el "Tirpitz" fue atacado por 29 aviones "Lancaster" especialmente equipados de la Real Fuerza Aérea, que dejaron caer bombas de seis toneladas. Careciendo de protección aérea, el "Tirpitz" se protegió con su artillería, pero inútilmente: dos impactos directos, uno en la torre de 15 pulgadas y otro en una santabárbara, aparte de otros muy cercanos, hicieron que la nave se escorara lentamente a estribor hasta desaparecer bajo las aguas, pereciendo con ella su comandante y alrededor de 1.400 hombres de su tripulación.

(Periodística)

PAKISTAN

ENTREGA DE UN CRUCERO

De acuerdo con el tratado de ayuda militar celebrado con Estados Unidos, este país ha entregado al Pakistán un crucero --el "Babur"--, que es el primer buque de este tipo que se incorpora a la marina de guerra de esta nación. Otros dos cruceros se encontrarían en viaje con igual destino.

(Periodística)

PARAGUAY

NECESIDAD DE UNA SALIDA AL MAR

El Paraguay manifestó ante las Naciones Unidas, en la sesión del 21 de Septiembre pasado, que necesitaba contar con una salida al mar, deficiencia ésta que constituye su mayor preocupación, no obstante la destacada ayuda que ha recibido del Brasil para su solución.

El ministro de Relaciones Exteriores, Raúl Sapena Pastor, primer orador en la sesión de la mañana, expresó que "el problema más grave del Paraguay era su posición mediterránea. El gobierno considera que tiene el derecho de plantear esta situación ante las Naciones Unidas y pedirles una solución para la misma".

"Es mi deber destacar ante todo el mundo aquí presente la valiosa cooperación que hemos recibido del Brasil, que ha financiado caminos internacionales que dan acceso al mar, ha cooperado dándonos un puerto libre en la costa del Atlántico y un puente internacional sobre el río Paraná".

El ministro prosiguió diciendo que el Paraguay necesita otras soluciones, que planteará más adelante, como ser un apoyo efectivo para crear una flota mercante y desarrollar su posición como centro natural del transporte aéreo.

Sapena Pastor dijo luego que el Paraguay "aprecia la muy valiosa cooperación que le permite avanzar rápidamente en el camino de la paz y progreso", y que ha alcanzado un grado de bienestar y tranquilidad jamás conocido anteriormente, no obstante su aislamiento debido a la falta de caminos y puertos.

Terminó diciendo que traía “un mensaje de fe en la U.N., optimismo respecto a su futuro, gratitud por la cooperación recibida, esperanza de recibir mayor ayuda que le permitirá algún día devolver los fondos y beneficios que recibimos”.

También mencionó la construcción de plantas de energía hidroeléctrica como parte de la cooperación prestada por el Brasil a su patria.

(Periodística)

PERU

LA MARINA PERUANA ESTARA CONSTITUIDA POR UN 50 % DE SUBMARINOS

Durante una ceremonia llevada a cabo el 1° de octubre en Grotton, Conn., E.E. U.U., con motivo de la incorporación del submarino “Iquique” a la marina de guerra peruana, el embajador de dicho país, señor Fernando Berckemeyer, predijo que el nuevo submarino desempeñará un papel destacado en el sistema de la defensa continental.

“Este buque versátil —dijo él en la ceremonia celebrada en la General Dynamics Corporation— está idealmente adecuado para la tarea vital que debe cumplir, demostrando a cualquier agresor en potencia de que las naciones del hemisferio Occidental están decididas a mantener la paz”.

El primer vicepresidente de la Corporación, señor Carleton Shugg, al manifestar que el “Iquique” “era un importante disuasivo para la agresión”, dijo que el moderno submarino de ataque constituye una prueba de la clarividencia del Perú del poder subacuático moderno y que la república sudamericana debía ser felicitada al asumir toda la responsabilidad que le corresponde en la defensa del hemisferio Occidental. El comodoro Miguel Rotalde, inspector de la construcción durante el último año, se hizo cargo de la nave como comandante. Con ocho submarinos, la flota submarina del Perú equivale ahora a la de superficie.

(Periodística)

UNION SOVIETICA

LANZAMIENTO DEL PRIMER SATELITE ARTIFICIAL SOVIETICO DE LA TIERRA

Poco después de haber anunciado que habían lanzado con todo éxito un cohete internacional, el gobierno soviético, con fecha 4 de octubre, sorprendió al mundo con un anuncio de ma-

yor trascendencia que el anterior: había lanzado el primer satélite artificial de la Tierra y el mismo ya giraba alrededor de ésta. En realidad, lo que sorprendió al mundo no fue el hecho de haberse lanzado el satélite, por cuanto nadie ignoraba que tanto los Estados Unidos como la Unión Soviética estaban intensamente dedicados al desarrollo del mismo, sino por las declaraciones hechas tanto por aquéllos como por ésta. En efecto, en mayo último se manifestó en los Estados Unidos que este país no lanzaría secretamente ningún satélite artificial durante el Año Geofísico, y que confiaba en que Rusia adoptaría la misma política abierta. Por su parte, el señor Evgeni Fedorov, director de la división cohetes de las investigaciones científicas del Año Geofísico Internacional, habría manifestado reiteradamente que Rusia no tenía la intención de competir con los Estados Unidos para ver quién lanzaba el primer satélite. El día 6, el profesor ruso A. A. Blagonravov, especialista en cohetes, que se encontraba en Washington asistiendo a una conferencia, manifestó que Rusia no había anunciado previamente el lanzamiento del cohete inicial por cuanto consideraba al mismo como una prueba y no como parte integrante del programa del A.G.I., explicación ésta coincidente con la expresada por el señor John P. Hagen, director del programa de satélites norteamericano, quien, en una entrevista televisada por la N. B. C., manifestó que probablemente los rusos consideraron a esta primera prueba de la luna artificial como un “vehículo artificial”, “un satélite de prueba”, y agregó que los Estados Unidos tienen proyectado lanzar cuatro de estos vehículos de prueba con esferas metálicas muy pequeñas antes de lanzar un satélite de tamaño regular. Se tiene entendido, asimismo, que los Estados Unidos esperaban, originariamente, lanzar un satélite en septiembre del año en curso, postergándolo luego para la próxima primavera.

Sea como fuere, lo cierto es que Rusia logró con este hecho una resonante victoria en su pugna con los Estados Unidos y que, indudablemente, ha ejercido sus efectos en el resto del mundo, no solamente en lo que respecta a la parte científica, sino también como potencia militar, y, por ende, no es de extrañar si su situación mejorara notablemente bajo todos los aspectos, aumentando su prestigio diplomático y logrando por este medio lo que antes hubiera necesitado una presión armada efectiva.

Las reacciones experimentadas son de la más diversa índole. Enviadas las primeras felicitaciones al gobierno soviético, empezaron a manifestarse las dudas, las críticas y las recriminaciones.

Un comentarista de la National Broadcasting Company expresaba que, de ser cierto el anuncio, ello significaba que los rusos habían ganado lo que fue calificado de “competencia amistosa con los Estados Unidos en el Año Geofísico Internacional”.

Al día siguiente del lanzamiento, el senador demócrata Henry Jackson, jefe de la subcomisión de Aplicaciones Militares de la Comisión Parlamentaria de Energía Atómica, manifestó que este hecho era “un golpe devastador para el prestigio de los Estados Unidos como cabeza del mundo científico y técnico”.

Por su parte, el senador republicano Styles Bridges habría dicho: “Resulta claro que ha llegado el momento que nos preocupemos menos por el espesor de la nueva alfombra «Broadloom» o por la altura de la cola del nuevo modelo de automóvil, y nos dispongamos a derramar «sangre, sudor y lágrimas», si este país y el mundo libre han de sobrevivir”.

Un destacado astrónomo canadiense, el doctor C. S. Beal, dijo que “si bien teníamos noticias de los preparativos rusos, nos sorprendió que se consiguiera el satélite tan pronto”.

El señor Clifford C. Furnas, ex secretario ayudante de Defensa de los Estados Unidos y que tenía a su cargo el programa del lanzamiento del satélite, habría dicho: “Occidente padece un poco en su orgullo al perder la carrera del lanzamiento del satélite, pero el anuncio no tiene consecuencias impresionantes”.

El jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos, contraalmirante Rawson Bennet, expresó por radiodifusión, que era “un pedazo de hierro que podía ser lanzado por cualquiera”.

En las ediciones de los diarios dominicales de Moscú se dedica un espacio nada común a comentar el éxito de la ciencia soviética y dándole el mérito al sistema comunista de haber logrado semejante conquista, pero no se dan mayores detalles ni tampoco fotografías o dibujos de esta nueva creación. Igualmente, se toma especial cuidado en hacer resaltar que esta gigantesca fuerza es, como dice “Izvestia”, “para el progreso pacífico de la humanidad y para que todas las conquistas científicas no sean utilizadas en una carrera armamentista, sino para beneficio de los pueblos y por la causa de la paz mundial”.

No obstante estas aseveraciones, es indudable que el mundo Occidental tiene sus motivos para estar preocupado. Así, vemos al diario “Ta Kung Pao”, de la China comunista, dedicar al hecho un artículo de fondo que fue transmitido por Radio Pekín y donde, entre otras cosas, decía: “Los Estados Unidos se habían jactado hasta ahora de ser el país más poderoso de la Tierra. Pero

desde hoy han quedado atrás de la Unión Soviética, que les lleva una gran ventaja. Ya no podrán seguir ejerciendo presión sobre cualquier parte del mundo que deseen". Por su parte, la prensa egipcia ve en esto algo que promoverá la neutralidad entre las naciones. En Alemania Oriental, el órgano del gobierno comunista, el "Neues Deutschland", considera que esto constituye un motivo poderoso para aliarse con Rusia.

Si bien es cierto que entre los organismos militares de Occidente se estima que un satélite terrestre no puede ser de utilidad como arma militar, hay otras opiniones que sostienen lo contrario, y así vemos al "Sunday Pictorial", de Londres, diciendo: "Rusia pronto estará en condiciones de lanzar satélites mayores y más perfeccionados, que plantarán un espía en los cielos para informar sobre la defensa occidental". Y en el "Journal du Dimanche", diario francés partidario de los Estados Unidos, se decía que el triunfo soviético estaba llamado a tener "repercusiones militares, políticas y psicológicas", sin que por ello se deba subestimar el ingenio científico de la Unión.

El diario soviético "Pravda", en su edición del día 7, expresa que los Estados Unidos deberán, en adelante, revisar algunos puntos de su política exterior, ya que es evidente que algunos senadores norteamericanos demuestran histerismo. Conforme al "New York Times", del martes 8, Nikita Khrushchev afirmó que Rusia está dispuesta a colocar bajo el control internacional al satélite de la tierra y a todos los proyectiles sin piloto. Esto formaría un acuerdo internacional entre los E.E. U.U. y la U.R.S.S. James Reston, el periodista que mantuvo esta conferencia, dice: "Aludiendo pasajeramente al satélite, el jefe soviético expresó que Moscú modifica ahora sus propuestas sobre el desarme porque actualmente es necesario inspeccionar los lugares desde donde se lanzan los cohetes más que los aeropuertos. Los bombarderos están en declinación, y ello se debe a que son vulnerables a los cohetes, observó Khrushchev, y los nuevos aparatos de combate son casi demasiado rápidos para ser efectivos. De esta manera damos importancia al control de las nuevas armas sin pilotos, pero sin definir un sistema total de control".

El señor Foster Dulles, secretario de Estado de los Estados Unidos, declaró que su país estaba dispuesto a conferenciar con Rusia respecto del control internacional de los proyectiles cohetes. "Sin embargo —agregó—, los Estados Unidos exigen que esas conversaciones se efectúen por intermedio de las Naciones Uni-

das”. Este control del espacio, que no forma parte del proyecto total del desarme presentado anteriormente por Occidente, parecería constituir una importante modificación de política.

El presidente Eisenhower, durante una conferencia de prensa del día 9, dijo que Estados Unidos “habría podido producir un satélite que girase en torno del planeta con anterioridad”, pero ello hubiera sido en perjuicio del desarrollo militar en los proyectiles de largo alcance y que no veía nada en el lanzamiento del satélite ruso que pudiera afectar la seguridad del país. Agregó que los Estados Unidos proyectan lanzar los satélites experimentales en diciembre próximo y, en marzo, el satélite con equipo completo. Al preguntársele si desde plataformas instaladas en el satélite se podría lanzar armas, replicó: “No, por ahora”.

Indudablemente, el gobierno de los Estados Unidos es objeto, en su propio país, de las más severas críticas por haber perdido su primacía en el campo científico, ya sea por negligencia o falta de coordinación. Tampoco se libran de estas recriminaciones los servicios de inteligencia, por no haber valorado realmente los progresos realizados por los soviéticos en esta ultramoderna técnica, ni las fuerzas armadas que desde hace años vienen librando entre sí una “pequeña guerra en el dominio de las armas balísticas”.

“L’Osservatore della Domenica” —periódico del Vaticano—, en su edición del día 9, escribe: “Dios quiera que el «bip-bip» que transmite a intervalos de tres décimas de segundo la pequeña esfera no se convierta en un estruendo que anuncie la tempestad.

“Sin embargo, fuera de los frentes psicológicos y políticos de los lunáticos comunistas, uno debe reconocer que el nuevo aparato es un instrumento científico de gran valor, que justifica los millones de rublos”.

Otro periódico del Vaticano, el “Osservatore Romano”, dice que al perder altura el satélite “ha bajado de la esfera del entusiasmo científico a la de la guerra fría” y que “el satélite no ha sido inspirado por la idea de la conquista del espacio interplanetario ni para demostrar que el Este está a la misma altura que el Oeste en progreso científico. Su finalidad es la conquista del espacio terrestre, mostrar que el Este puede lanzar de un continente a otro armas tan terribles como el Oeste”.

Esta preocupación de Occidente se manifiesta asimismo en las declaraciones del coronel Fens, de Holanda, presidente de la comisión de defensa de la Alianza de Europa Occidental (U.E.O.), organización que enlaza las fuerzas de Gran Bretaña, Alemania

Occidental, Francia, Holanda, Bélgica y Luxemburgo, al decir durante una asamblea de la misma: “La Unión, al no haberle sido posible lanzar el proyectil antes que Rusia, ha ayudado a nuestro enemigo. Espero que este golpe de los rusos estimule a los norteamericanos a producir algo igualmente importante. Temo las repercusiones que aquel acontecimiento tenga sobre los países pequeños y los neutrales”.

En cuanto al satélite en sí, a continuación se transcriben algunos de los pasajes más importantes de un artículo de “Pravda”:

“Moscú, 9 de octubre (Bis). — La creación del satélite artificial de la tierra exigió resolver varios problemas científicos y técnicos muy complejos y nuevos por principio, para llevar el satélite a su órbita. Los hombres de ciencia soviéticos cumplieron felizmente esta tarea. Se elaboró un sistema muy exacto y eficaz de dirección automática del cohete, con el fin de asegurar la ley del movimiento necesario para llevar el satélite a su órbita”.

“La solución de estos problemas y otros muchos, muy complicados, ha sido posible gracias al empleo de los modernos adelantos de la ciencia y de la técnica y, en primer término, gracias al elevado nivel de la técnica de construcción de cohetes en la U.R.S.S.”.

“Actualmente, gira en torno a la Tierra el satélite provisto de aparatos y el cohete portador y el cono protector que envolvía al satélite. En el proceso del movimiento se han separado y ahora en un mismo instante pueden encontrarse en un punto completamente diferente de la superficie terrestre. La altura a que vuela el satélite no es constante, sino que cambia periódicamente llegando a 1.000 kilómetros de la Tierra. En la actualidad, el punto más bajo de la órbita se encuentra en el hemisferio norte de la Tierra y el más alto en el hemisferio sur”.

“Con el tiempo, al ser frenado el satélite en las capas altas de la atmósfera, la forma y las dimensiones de la órbita irán cambiando poco a poco. La órbita se irá acercando cada vez más a la circunferencia. Cuando el satélite entre en las capas más densas de la atmósfera, será más fuerte su refrenamiento. El satélite se calentará y arderá como los meteoros que llegan del espacio interplanetario y arden en la atmósfera de la Tierra. Los datos de la densidad de la atmósfera superior que se tienen actualmente y los resultados de las mediciones de trayectorias realizados, permiten afirmar que el satélite girará alrededor de la Tierra largo tiempo. El satélite artificial soviético se puede ob-

servar en todos los continentes y en gran número de latitudes. Esto abre enormes posibilidades para resolver diversos problemas científicos”.

“En la U.R.S.S., se observa regularmente el satélite en 66 estaciones y 26 radio clubs. Además, miles de aficionados de radio, observan individualmente el satélite”.

“Como se ha comunicado ya, el satélite tiene forma esférica, su diámetro es de 58 centímetros y pesa 83,600 kilogramos. El casco hermético del satélite ha sido hecho de aleaciones de aluminio y su superficie ha sido pulida y sometida a una elaboración especial. En el casco se encuentran todos los aparatos del satélite y las pilas eléctricas. Antes de lanzarlo, el cohete fue llenado de un gas semejante al nitrógeno. En la superficie exterior del casco se instalaron antenas que tienen la forma de 4 barras de 2,40 a 2,90 metros”.

“Conviene indicar —continúa «Pravda»— que en el satélite artificial creado en la U.R.S.S., teniendo en cuenta su peso relativamente grande, ha sido posible instalar emisoras de radio de gran potencia. Esto permite captar las señales del satélite a distancias muy grandes y ofrece la posibilidad de participar en la observación del satélite a los más vastos círculos de aficionados a la radio en todas partes del mundo”.

“Para registrar los procesos que se operan en el satélite se han instalado en él elementos sensibles. En caso de modificarse algunos parámetros del satélite, como por ejemplo la temperatura, se modifican las frecuencias de las señales telegráficas y la correlación entre la duración de estas señales. Al sintonizar las señales del satélite son registradas para descifrarlas y analizarlas posteriormente”.

“Al cabo de cierto tiempo, la emisora de radio del satélite dejará de funcionar. Esto puede ocurrir, por ejemplo, si una partícula de meteorito atraviesa el casco del satélite o produce una avería en la antena. Además, el satélite tiene una reserva limitada de energía eléctrica. Cuando deje de funcionar la emisora, las observaciones del satélite se harán por medios ópticos y radiolocalizadores. Tiene gran importancia la observación de la difusión de las ondas transmitidas por el satélite. Esto permite obtener durante un período prolongado radioseñales de regiones de la atmósfera que antes eran inasequibles para las observaciones duraderas”.

“El programa de mediciones científicas en los satélites artificiales de la Tierra es muy amplio y comprende muchas seccio-

nes de la física, de las capas superiores de la atmósfera y el estudio del espacio cósmico cercano a la Tierra. En estas cuestiones figuran el estudio del estado de la ionosfera, su estructura química, las mediciones de la presión y la densidad; mediciones magnéticas, el estado de la naturaleza y la radiación solar y de la composición de los rayos cósmicos, así como de las capas superiores de la atmósfera y de las micro-partículas”.

“El primer satélite facilita ya valiosos datos sobre varias de estas cuestiones. El satélite artificial es el primer paso en la conquista del espacio cósmico”.

“Para pasar a la realización de los vuelos cósmicos con hombres es necesario estudiar la influencia de las condiciones de este vuelo en organismos vivos. En la U.R.S.S, se proyecta lanzar un satélite que lleve animales a bordo. Se verificarán detalladas observaciones de su comportamiento y de los procesos fisiológicos que se operen en sus organismos”.

“Puede decirse con certidumbre —concluye «Pravda»— que el cumplimiento del programa trazado de investigaciones científicas con ayuda del satélite artificial de la Tierra desempeñará un papel revolucionario en muchas cuestiones de la física, de la geofísica y la astrofísica y abrirá amplios caminos para futuros viajes interplanetarios” (1).

Al cerrarse este número del Boletín, el “Sputnik”, que así se llama el satélite artificial de la Tierra, seguía girando en forma normal aunque, aparentemente, sus transmisiones de radioseñales ya habían terminado. Asimismo, el cohete-portador, que se había adelantado al satélite, parecía haber caído.

Tales son, hasta la fecha, las principales noticias dadas a conocer sobre este hecho que ha sorprendido al mundo.

(Periodísticas)

EXPLOSION DE UNA BOMBA H

El 6 de octubre, o sea dos días después del anuncio del lanzamiento del satélite artificial, la Unión Soviética informó que “en relación con los planes de trabajos experimentales para la creación de armas atómicas y de hidrógeno”, se había efectuado la explosión de una poderosísima bomba de hidrógeno, que había detonado a gran altura y con todo éxito. La primera información sobre la explosión provino del Observatorio Meteorológico Central

(1) “Novedades de la Unión Soviética”, N° 160, 19 de octubre de 1957.

del Japón y, según el mismo, su potencia era superior a 10 megatones, equivalente a la fuerza de 10 millones de toneladas de T.N.T., semejante a la norteamericana que explotó en Bikini, y la misma se habría hecho estallar en la Siberia Oriental. Según se cree, esta demora de la U.R.S.S., en anunciar la explosión, sería simplemente para sacar mayor provecho de su proyectil intercontinental y el satélite artificial.

Anteriormente, con fecha 25 de septiembre, la Comisión de Energía Atómica de los Estados Unidos informó que la última de las bombas de hidrógeno soviéticas había tenido un poder explosivo equivalente a un millón de toneladas de T.N.T. Se sabe igualmente que las fuerzas del ejército y la marina realizaron ejercicios de adiestramiento de combate, figurando la explosión de bombas atómicas y de hidrógeno.

(Periodística)

CONSTRUCCION DE BASES EN ALBANIA

Conforme a los estudios realizados por peritos navales occidentales, la Unión Soviética está construyendo una gran base naval y aérea en Albania. El "Daily Express", diario británico, expresa que los rusos habrían transformado en una fortaleza a la isla de Sazan, que se encuentra frente a la costa adriática de Albania, habiendo terminado ya cinco nuevos aeródromos para aviones a chorro y bombarderos. También habrían procedido a la remodelación de las bases para submarinos establecidas por los alemanes en Valona durante la Segunda Guerra Mundial, habiendo evacuado a la población civil.

(Periodística)

FUE RELEVADO EL MARISCAL ZHUKOV

A la crisis del Medio Oriente, la curiosidad y recelo que provoca el lanzamiento del primer satélite artificial, sumóse últimamente la sorprendente noticia dada por la Agencia Tass, que decía: "El Presidium del Soviet Supremo de la U.R.S.S., ha nombrado al mariscal Rodion Y. Malinovsky como ministro de Defensa. El Presidium del Soviet Supremo ha relevado al mariscal G. K. Zhukov del cargo de ministro de Defensa de la U.R.S.S." Así, breve, escuetamente, el mundo se enteró, el 26 do octubre, que el héroe de la Segunda Guerra Mundial en las

batallas de Moscú, Stalingrado y Leningrado, había sido eliminado del cargo para el cual había sido nombrado en 1953, después de la muerte de Stalin.

Inicialmente, se interpretó este hecho como que Zhukov sería nombrado para un cargo más elevado, pero no se tardó en reconocer que ello constituía una verdadera degradación. Ya para fines de octubre, si bien no se conocían los cargos que podrían hacerse contra Zhukov, ciertas declaraciones del Ministerio de Defensa de la Unión Soviética donde se solicitaba al ejército que aceptara lealmente y sin protesta la dirección del Partido Comunista y el artículo publicado en el diario "Estrella Roja", donde decía que "El poderío e invencibilidad del ejército y la marina soviéticos residen en la unidad con el pueblo y en la dirección del partido", hacen suponer que lo que se desea actualmente es el antiguo dominio que ejercían los emisarios del pueblo dentro de las fuerzas armadas, dominio este al que se oponía tenazmente el mariscal Zhukov. Esto, por supuesto, sería tan sólo una de las causas y, probablemente, pero la causa real parece ser una lucha de predominio entre él y Khrushchev.

(Periodística)

YUGOSLAVIA

RECONOCIMIENTO DE ALEMANIA ORIENTAL

En las últimas horas del 14 de octubre se tuvo conocimiento de que el gobierno de Tito habría reconocido oficialmente al gobierno de Alemania Oriental, anuncio éste que fue confirmado oficialmente al día siguiente mediante un comunicado del Ministerio de Relaciones Exteriores yugoslavo expresando el establecimiento de relaciones diplomáticas con el gobierno antes citado y que sus enviados tendrían el rango de ministros. Este acto equivale al reconocimiento formal de la existencia de Alemania Oriental. Por supuesto, esta actitud de Yugoslavia sorprendió y causó preocupación a los países occidentales. Como primera medida, el gobierno de Bonn rompió sus relaciones diplomáticas con Yugoslavia, con fecha 19 del mismo mes. Por su parte, Estados Unidos habría decidido suspender una parte esencial de su ayuda a Yugoslavia, como consecuencia del reconocimiento de Alemania Oriental por aquélla. Esta suspensión afectaría el envío de embarques de armas norteamericanas para las fuerzas de Tito y la realización de ciertas negociaciones de asistencia económica que se tenían proyectadas entre ambos países.

(Periodística)



ALEJANDRO DIAZ

Capitán de Navío Contador

Falleció el 31 de agosto de 1957



ARTURO MONKES

Capitán de Fragata

Falleció el 27 de septiembre de 1957



SERAFIN TORRES GOMEZ

Capitán de Navío Médico

Falleció el 14 de octubre de 1957



ALEJANDRO IZAGUIRRE

Contraalmirante

Falleció el 17 de octubre de 1957

ASUNTOS INTERNOS

ASAMBLEA ORDINARIA

Se informa a los señores asociados 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 Vicepresidente 2º
- 1 Protesorero
- 10 Vocales Titulares por 2 años
- 1 Vocal Titular por 1 año, para completar período
- 6 Vocales Suplentes
- 1 Revisor de Cuentas Titular
- 2 Revisores de Cuentas Suplentes

Miembros que cesan en sus funciones:

- Vicepresidente 2º: Capitán de Navío D. Renato V. J. Ares
- Protesorero: Capitán de Corbeta Contador D. Fernando Esquivel.

Vocales Titulares:

- Capitán de Fragata D. César Goría
- Capitán de Fragata D. Fermín López
- Capitán de Fragata D. Roberto J. Calegari
- Capitán de Fragata D. Carlos Musís
- Capitán de Fragata D. Alfredo O. Sánchez Púppulo
- Capitán de Fragata D. Constantino Fraguio
- Capitán de Navío D. Guillermo Rawson
- Capitán de Corbeta D. Miguel Algañaraz
- Capitán de Corbeta Auditor D. Juan Carlos Frías
- Capitán de Navío D. Cristián R. Beláustegui
- Capitán de Fragata D. Pablo F. Beláustegui

Revisor de Cuentas Titular:

Capitán de Fragata D. Jorge de Tommaso

Al efecto se deberá confeccionar una lista de candidatos que, además de los nombres de quienes 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. (Los reemplazantes de los “Miembros que cesan en sus funciones” deben ser: diez por 2 años y uno por 1 año; este último para completar el período del Vocal Titular Capitán de Fragata D. Héctor Etchebehere, que renunció al cargo para el que fuera electo y que vence en 1959).

La citada 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:

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. 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

Revisor de Cuentas Titular:

Capitán de Corbeta D. Hermes J. Quijada

ACTOS CULTURALES

El 9 de septiembre ppdo., se ofreció en el salón de actos de la Institución un recital de canto que estuvo a cargo de la eximia soprano argentina Elisa Maribó, quien interpretara obras de

Scarlatti, Schubert, Faurés, Vives, Nin y otros, poniendo de manifiesto en cada una de ellas sus relevantes dotes de gran intérprete del canto; las mismas recibieron, además, la aprobación del público en los aplausos que las rubricaron. En el encuadre musical estuvo el maestro Donato O. Colacelli.

Otra vez en la Argentina, a su regreso de una larga y triunfal gira por Europa de la que volvió cargado de éxitos, el notable pianista argentino Jorge Zulueta actuó para el Centro Naval el 20 de septiembre último, en una audición de perfiles altamente artísticos; de su variada paleta musical extrajo composiciones de autores como Scarlatti, Moussorgsky, Chopin, Aguirre y Ravel, a través de las cuales se pudo valorar, en su exacta dimensión, la estilizada técnica y el poderío de su musicalidad.

En la semana del 30 de septiembre al 4 de octubre, tuvo lugar el VI Salón Anual de Marinistas, tradicional muestra de arte sobre motivos marinos, que se reeditó este año con el éxito y el brillo de los anteriores. Setenta y dos obras constituyeron el material expuesto, que hicieron del salón del 2° piso una verdadera galería de arte.

En el día de su clausura y con la presencia de los expositores intervinientes, se procedió a la entrega de los premios, asignándosele el máximo al señor Eduardo Passanante por su trabajo "Lanchones y Chinchorro".

Dicha exposición contó con el favor del numerosísimo público que la visitara.

La destacada cantante Lucía Bordelois ofreció el lunes 7 de octubre un concierto vocal en el que dio lustre a un programa de notable jerarquía. En efecto, confeccionado en base a composiciones de autores franceses y argentinos —Gabriel Fauré, Emmanuel Chabrier, Roberto Caamaño, Roberto Guastavino, Mauricio Ravel, etc.— imprimió en cada una de ellas su exquisita voz y su fino sentido musical haciendo que llegaran al público en plena perfección interpretativa.

El fondo musical lo dio la calidad de Jacqueline Ibels.

La joven y consagrada concertista argentina señorita Olga Kaplán dio un recital de piano en el salón de actos de la Institución el 14 de octubre. Poseedora de una excelente técnica y un temperamento musical destacado, transmitió en esta oportunidad con fidelidad y respeto páginas de Haendel, Mozart, Lorenzo Fernández y otros, las que fueron objeto de coloridas versiones muy celebradas por el público. Por su actuación, afirmamos haber estado en presencia de una pianista de méritos indiscutibles.

Con un espectáculo cultural de jerarquía realizado en el Teatro Ateneo, el viernes 25 de octubre, se dio cima al ciclo de actos que organizara la Subcomisión de Cultura para el corriente año.

Un recital de danzas fue lo que, a la sazón, se representó en el escenario de dicha sala. Ofelia de Témpereley, eximia intérprete del arte de Terpsícore, monologó en sus danzas temas indoamericanos y españoles, siempre con la firmeza, prestancia, sobriedad y donaire que emanan de un talento y una técnica excelentes.

Mauricio Sorin en el piano y Ricardo Niño en guitarra, amén de una voz de soprano, secundaron a la protagonista en este acto que mereció, por parte del concurso, los comentarios más favorables.

ACTIVIDADES DEPORTIVAS

Tiro

El 20 de septiembre pasado tuvo lugar en el Stand del Centro Naval un concurso interno de Tiro, en el que intervinieron tiradores previamente clasificados, utilizándose pistola calibre 22.

Los tres premios, que con tal motivo se instituyeron, correspondieron a:

- 1° Tte. de Navío Miguel A. Muro.
- 2° Tte. de Navío Julio C. García Quiroga.
- 3° Sr. Carlos Palacio.

Esgrima

El 28 del mismo mes se realizó un concurso interno de Espada eléctrica, con la siguiente clasificación:

- 1° Sr. Joaquín Güerri.
- 2° Dr. Eduardo Escribano.
- 3° Tte. de Navío Julio C. García Quiroga.

*

Con fecha 4 de octubre se tiró Sable, por el ranking interno de este Centro, con el siguiente resultado:

- 1° Tte. de Fragata Néstor D. López Ambrosioni.
- 2° Cap. de Fragata Alvaro Gómez Villafañe.
- 3° Cap. de Fragata Agustín Ledesma.

*

El 13 del mismo mes se tiró la segunda prueba de Sable de 1ra. categoría programado por la Federación Argentina de Esgrima, clasificándose como único finalista el señor Capitán de Fragata Alvaro Gómez Villafañe.

*

El 24 del mismo mes se concedió la Sala a la Peña de Armas, a los efectos de realizar un concurso interno de dicha Institución.

*

El 26 del citado mes se realizó la tercera prueba de Sable y Espada, por el ranking interno. Los resultados fueron los siguientes:

Sable:

- 1° Cap. de Fragata Alvaro Gómez Villafañe.
- 2° Tte. de Frag. Néstor D. López Ambrosioni.
- 3° Dr. Eduardo Escribano.
- 4° Tte. de Frag. Jorge Goullu.
- 5° Gma. Víctor Grimaldi.
- 6° Tte. de Frag. Alberto Sarmiento.

Espada:

- 1° Dr. Eduardo Escribano.
- 2° Tte. de Frag. Alberto Leoni.
- 3° Tte. de Navío Julio C. García Quiroga.

*

Defensa Personal

Se designó Profesor de Defensa Personal (Judo) al señor Alberto Brígido Godoy, quien comenzó a dictar clases a partir del 14 de octubre pasado, con el horario de lunes a viernes de 17 a 18.45 horas.

*

PREMIOS "ALMIRANTE BROWN", "DOMINGO F. SARMIENTO" "PIEDRABUENA" Y "RATTO".

De acuerdo con lo propuesto por el jurado designado para discernir los distintos premios anuales, fueron otorgados los siguientes:

"Premio "Sarmiento" - Diploma de Honor: al señor teniente de corbeta Jorge F. Tapper, por su artículo "Conciencia Naval", publicado en el número 628 del Boletín.

Premio "Piedrabuena" - Diploma de Honor: al señor almirante Juan A. Martín, por sus artículos "Demarcación de Límites con Chile en la Región Austral" y "Demarcación de Límites con Chile. Región Patagónica", publicados en los números 629 y 631 del Boletín.

Fueron declarados desiertos los demás premios por no haber temas que respondieran a la reglamentación.

Continuando con la práctica establecida, los diplomas de honor serán entregados el 4 de mayo próximo.

CARGOS QUE SE DESCUENTAN A LOS SEÑORES ASOCIADOS, A EXCEPCION DE CUOTA SOCIAL

En la sesión celebrada el 2 de octubre pasado, la Comisión Directiva resolvió que dichos cargos queden por el tiempo de (3) tres meses en la Tesorería. Vencido dicho plazo, se procederá a la destrucción de los mismos.

RESULTADO DE LA ENCUESTA SOBRE EL ANEXO DEPORTIVO

Se recibieron 1.398 respuestas al cuestionario oportunamente remitido, de las cuales 1.264 se decidieron por la afirmativa, 133 por la negativa y una boleta en blanco.

Luego de procederse a analizar cada una de las boletas, se obtuvo el siguiente resultado:

Por la afirmativa

| | |
|--|-------|
| Pregunta 2 a): ¿Deben realizarse mejoras (pileta de natación, etc.) a cargo del C. N. para aumentar el patrimonio estatal, como compensación por el usufructo de un bien del Estado? | 1.013 |
| Pregunta 2 b): ¿Debe limitarse el C. N. a hacer las erogaciones necesarias para conservar las instalaciones en el estado actual?..... | 160 |
| Contestaron simultáneamente preguntas 2 a) y 2 b) | 91 |
| Total | 1.264 |

INAUGURACION DEL SERVICIO DE BAR EN "CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS"

El 19 de septiembre se inauguró el Servicio de Bar en "Centro Naval - Alojamiento".

Dicho Servicio funciona de 1900 a 0100 horas, rigiendo la misma tarifa que en el Bar de la Institución, y los señores asociados pueden concurrir con sus invitados.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Capitanes de corbeta Walter Piccolo, Félix Federico Fitte y Edmundo E. Lema Molina; teniente de navío Rubén Lucchesi; tenientes de fragata médicos Raúl E. Sánchez Ruiz, Enrique A. Aguirre, Juan Graciano Ocafrain y Luis Nicolás Peycere; teniente de fragata contador Francisco Merello; tenientes de corbeta Juan Carlos Sans y Julio César Tocci; tenientes de corbeta I. M. Raúl Enrique Calzetta y Manuel Tomé; guardiamarina José Luis Pérez.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES

Art. 16 inc. 1° — Teniente 1° auditor Carlos Horacio Cerda; subteniente Enrique Blas Gómez; tenientes coroneles Roberto Guilera, Alejandro Agustín Lanusse y Argentino Marambio Catán; teniente (Aer.) Teófilo Ramírez.

Art. 16 inc. 3° — Arquitecto Ezequiel Alfredo de Bardesi; doctor Eduardo Bernasconi Crámer; señor Horacio A. Coelho; doctores Rafael Ernesto Iglesias, Niceto Santiago de Lóizaga y Jorge T. Otero Monsegur.

Art. 16 inc. 4° — Señores Carlos Gerardo Casale y Jorge Alberto Spirito; doctor José María Luis Cordero; señor Ricardo Joaquín Álvarez de Toledo.

REINGRESO

Capitán de fragata médico Alfonso E. Grianta.

CONFIRMACION DE SOCIO ACTIVO (Art. 13 Inc. 2°)

Ex teniente de navío auditor Roberto Oscar Doglioli.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de navío contador Alejandro Díaz; capitán de navío médico Serafin Torres Gómez; capitán de fragata Arturo Monkes.

Por no cumplimentar lo estatuido en el Art. 13, inc. 2° — Ex teniente de fragata médico Norberto Omar Veloso y ex teniente de corbeta farmacéutico Edilberto Fernández.

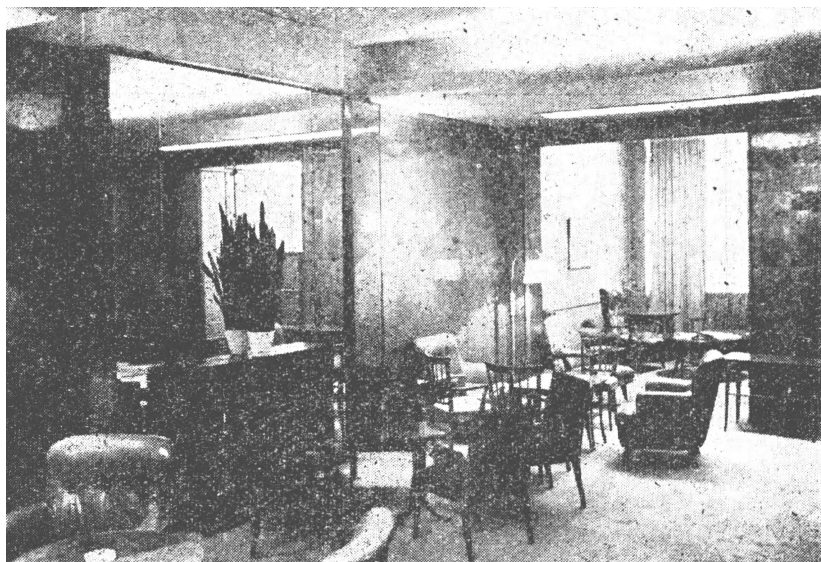
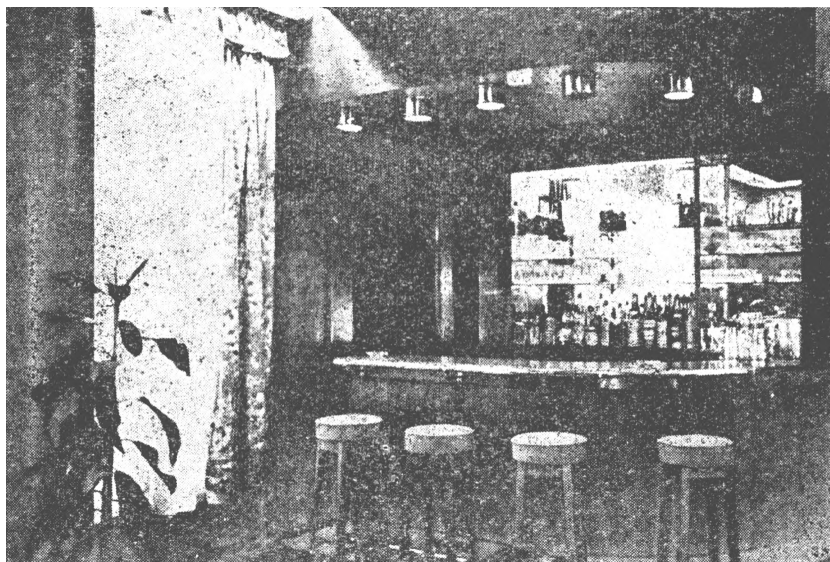
SEPARACION COMO SOCIOS ACTIVOS

Por aplicación del art. 29, inc. 1° — Ex contraalmirante Luis J. Cornes, ex capitán de corbeta (T) Ifgenio L. Sanz y contraalmirante Guillermo Brown.



CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS

INAUGURACION DEL SERVICIO DE BAR

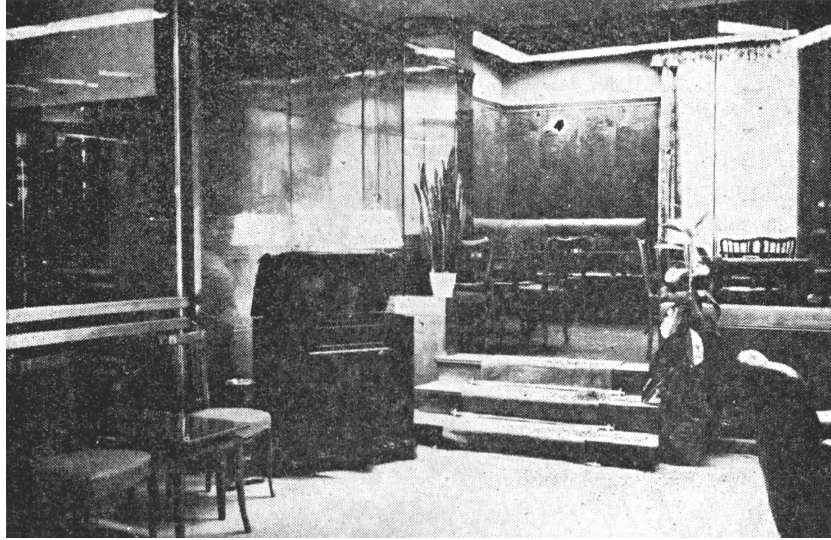


CONCURRENCIA: Señores Socios y sus invitados.

HORARIO: De 2000 horas a 0100 horas.

TARIFA: La misma del Bar del Centro Naval.

EL SALON CUENTA CON SERVICIO DE REFRIGERACION



DEPENDENCIAS DEL NUEVO BAR INAUGURADO



CIRCULO MILITAR

PUBLICACION DEL TOMO 488 DE LA
"BIBLIOTECA DEL OFICIAL"

"GENERAL DIETL"

Un tomo de 394 páginas de texto y un tomo anexo,
con 7 croquis y 105 fotografías

La "Biblioteca del Oficial" del Círculo Militar ha editado la traducción de esta obra, publicada por la señora GERDA LUISA DIETL y el Coronel (R.) KURT HERRMANN.

Los interesados pueden realizar su adquisición ya sea por pedido conjunto o individual, por intermedio del Centro Naval o en forma directa en la Dirección de Publicaciones del Círculo Militar (calle Charcas 745, 1er. piso derecha, de 14 a 20 horas).

El precio de la obra es de \$ 20.— m/n. el ejemplar (los dos tomos), para personal militar, para pedidos hechos por intermedio del Centro Naval.

Esta obra puede ser consultada en la BIBLIOTECA RECREATIVA de este Centro, donde se halla a disposición de los interesados.

LA SECRETARIA

Centro Naval - Alojamiento

Permiso de Estacionamiento de Vehículos

Para conocimiento de los señores consocios, se transcribe a continuación el decreto del Intendente Municipal, recaído en expediente 39672/57, por el cual este Centro solicitó reserva de dos espacios en la calzada de la calle Córdoba, frente al edificio social y al de Centro Naval - Alojamiento (Nros. 547 y 350, respectivamente), para estacionamiento de vehículos de los señores miembros de esta Institución y los afectados al servicio de esta entidad, que dice así:

"Art. 1º — Concédese con carácter de
"excepción la reserva de un espacio de do-
"ce (12) metros de longitud, junto al cordón
"de la acera sud (números pares) de la Ave-
"nida Córdoba, seis (6) metros a cada lado
"del N° 350, para el estacionamiento de
"dos (2) vehículos por vez, afectados al ser-
"vicio del Centro Naval - Alojamiento."

"Art. 2º — Dése al Registro Municipi-
"pal, etc."

RECIBOS DE CARGOS

Los recibos de cargos de los señores socios originados en este Centro (cuota social, de préstamos, anticipos, taquillas, abono peluquería, bar, alojamiento, etc.) que se descuentan de los haberes mensuales según codificación de la liquidación mecanizada Nos. 335 y 257, permanecerán a disposición de los interesados en nuestra Tesorería social, donde se reservarán por un plazo de tres meses, procediéndose a la destrucción de los que corresponden a los meses anteriores y que no hubieran sido retirados oportunamente.

LA TESORERIA

CENTRO NAVAL ALOJAMIENTOS

TARIFA

HABITACIONES

- Solo, con baño privado \$ 45.— diarios ⁽¹⁾ ⁽²⁾
- Acompañado, con baño privado .. \$ 35.— diarios ⁽²⁾

(1) Transcurrido un lapso corrido de 30 días la tarifa pasará a ser de \$ 40.— diarios.

(2) La tarifa incluye desayuno en la habitación.

LAVADO DE ROPA

- | | | | |
|-------------------|--------|-----------------|---------|
| — Camisas | \$ 5.— | — Medias | \$ 1.— |
| — Calzoncillos .. | \$ 2.— | — Pañuelo | \$ 1.— |
| — Camisetas ... | \$ 2.— | — Pijama | \$ 10.— |

La ropa será retirada por los Camareros y entregada por los mismos.

La tarifa incluye reposición de botones y repaso general de la ropa.

SASTRERIA

- Planchado de trajes \$ 10.—

BAR

- Regirán las mismas tarifas que en el Bar del Centro Naval, con un recargo de \$ 1.— por cada servicio solicitado en los dormitorios.

El horario será de 1900 horas a 0100 horas, pudiendo concurrir los Señores Socios con sus invitados.

LUSTRADO DE CALZADO

- Zapatos
 - Botas
- \$ 1.—
..... \$ 3.—

El calzado se entregará al camarero o será colocado en la puerta de los dormitorios, por la noche.

NOTA: Estas tarifas han sido aprobadas por la C. Directiva y podrán ser modificadas cuando la misma lo estime conveniente.

LA COMISION DIRECTIVA



BOLETIN

DEL

CENTRO NAVAL

BUENOS AIRES

Vol. LXXV

NOVIEMBRE - DICIEMBRE

Núm. 637

SUMARIO

| | |
|---|-----|
| La Marina de Guerra Alemana de postguerra y su misión — Ruge | 439 |
| Nuestra marina al iniciarse la segunda presidencia del General Julio A. Roca (1898) — Martín .. | 453 |
| La política nacional y las Fuerzas Armadas — Tapper | 471 |
| El derecho militar: su concepto y sus fuentes — Escola | 479 |
| Problemas de la enseñanza — Olmos | 493 |
| Notas profesionales | 503 |
| Necrología | 539 |
| Asuntos internos | 549 |

Servicios y Horarios de la Casa

BOLETIN: Lunes a viernes, de 15 a 19.

SECRETARIA: Lunes a viernes, de 14 a 20; sábados, de 9 a 12.

CONTADURIA: 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.

ODONTOLOGO: Lunes a viernes, de 8 a 12.

ENFERMERIA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

PEDICURO: Viernes, de 18,30 a 20,30.

SALA DE ARMAS. Prof. de Esgrima: Martes a viernes, de 18 a 20, y lunes, de 9 a 11.
Profesor de Defensa Personal: Lunes a viernes, de 17 a 18,45.

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.

PELUQUERIA: 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: Todos los días, de 12,30 a 14,30 y 20,30 a 22,30.

DEPOSITO DE BULTOS (Subintendente): Lunes a viernes, de 8 a 11 y de 14 a 18
sábados, de 8 a 11.

"CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS": La reserva de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento.

BUZON: 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 EFECTUAN 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

NOVIEMBRE - DICIEMBRE



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

COMISION DIRECTIVA

| | | |
|--------------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| Presidente | Contraalmirante | Adolfo B. Estévez |
| Vicepresidente 1° | Contraalmirante | Arturo H. Rial |
| Vicepresidente 2° | Capitán de Navío | Renato V. J. Ares |
| Secretario (Int.) | Teniente de Navío | Miguel A. Muro |
| Tesorero | Cap. de Navío Cont. | Francisco N. Castro |
| Protesorero | Cap. de Corbeta Cont. | Fernando Esquivel |
| Vocales titulares | Capitán de Fragata | César Goría |
| | Capitán de Fragata | Fermín López |
| | Capitán de Fragata | Roberto J. Calegari |
| | Capitán de Fragata | Carlos Musís Blanca |
| | Capitán de Fragata | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
| | Capitán de Fragata | Constantino Fraguio |
| | Capitán de Navío | Guillermo Rawson |
| | Cap. de Fragata Médico | Mario A. Pessagno Espora |
| | Capitán de Fragata | Rodolfo Elizalde Pietranera |
| | Capitán de Fragata (T) | Jorge A. Marguery |
| | Capitán de Corbeta (T) | Omar R. Pagani |
| | Teniente de Navío | Miguel A. Muro |
| | Capitán de Navío | Héctor Padilla |
| | Capitán de Fragata | Carlos Gozzi |
| | Capitán de Corbeta | José G. Gómez Ortega |
| | Capitán de Navío | Carlos M. Bruzzone |
| | Capitán de Corbeta | Miguel R. Algañaraz |
| Cap. de Corbeta Auditor | Juan Carlos Frías | |
| Capitán de Fragata | Pablo F. Beláustegui | |
| Capitán de Navío | Cristian R. Beláustegui | |
| Vocales suplentes | Cap. de Corb. Ing. Espec. | Martin Arana |
| | Capitán de Corbeta | Carlos Delfín Rojo |

Comisión Revisora de Cuentas

| | | |
|------------------|------------------------|--------------------------|
| Titulares | Capitán de Fragata | Jorge de Tommaso |
| | Capitán de Corbeta | Hermes J. Quijada |
| Suplentes | Tte. de Frag. Contador | Julio A. Loyola |
| | Cap. de Corb. Dentista | Luis A. Bachini |

SUMARIO

| | |
|--|-----|
| LA MARINA DE GUERRA ALEMANA DE POSTGUERRA Y SU MISION | 439 |
| Por el Vicealmirante Friedrich Ruge, de la Marina de la República Federal Alemana. | |
| NUESTRA MARINA AL INICIARSE LA SEGUNDA PRESIDENCIA DEL GENERAL JULIO A. ROCA (1898)..... | 453 |
| Por el Almirante Juan A. Martin. | |
| LA POLITICA NACIONAL Y LAS FUERZAS ARMADAS | 471 |
| Por el Teniente de Corbeta Jorge F. Tapper. | |
| EL DERECHO MILITAR: SU CONCEPTO Y SUS FUENTES | 479 |
| Por el Teniente de Navío Auditor Héctor Jorge Escola. | |
| PROBLEMAS DE LA ENSEÑANZA | 493 |
| Por el Teniente de Navío Mario Olmos. | |
| NOTAS PROFESIONALES | 503 |
| NECROLOGIA | 539 |
| ASUNTOS INTERNOS | 549 |

SUBCOMISIONES

INTERIOR:

| | | |
|-------------------|------------------------|-----------------------------------|
| Presidente | Capitán de Navío | Renato V. J. Ares |
| Vocales | Capitán de Fragata | César A. Goría |
| | Capitán de Fragata | Fermín López |
| | Capitán de Fragata | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
| | Capitán de Navío | Héctor Padilla |
| | Capitán de Corbeta | José C. Gómez Ortega |
| | Capitán de Corbeta (T) | Omar R. Pagani |
| | Capitán de Navío | Carlos M. Bruzzone |
| | Capitán de Corbeta | Miguel R. Algañaraz |
| | Capitán de Fragata | Mariano I. Queirel (ads.) |

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES:

| | | |
|-------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Presidente | Contraalmirante | Arturo H. Rial |
| Vocales | Cap. de Fragata Médico | Mario A. Pessagno Espora |
| | Capitán de Fragata | Roberto J. Calegari |
| | Capitán de Fragata | Constantino Fraguio |
| | Capitán de Fragata (T) | Jorge A. Marguery |
| | Capitán de Navío | Guillermo Rawson |
| | Capitán de Fragata | Carlos Gozzi |
| | Cap. de Corbeta Auditor | Juan C. Frías |

HACIENDA:

| | | |
|-------------------|-------------------------|------------------------------------|
| Presidente | Cap. de Navío Contador. | Francisco Castro |
| Vocales | Cap. de Corb. Contador. | Fernando Esquivel |
| | Capitán de Fragata | Fermín López |
| | Capitán de Fragata | Rodolfo Elizalde Pietranera |

DEPORTES (en formación):

| | |
|--------------------|----------------------------|
| Capitán de Corbeta | Miguel R. Algañaraz |
| Teniente de Navío | Miguel A. Muro |

DELEGACION TIGRE:

| | | |
|-------------------|----------------------|------------------------------|
| Presidente | Cap. de Navío Médico | Julio R. Mendilaharzu |
|-------------------|----------------------|------------------------------|

DELEGACION PUERTO BELGRANO:

| | | |
|-------------------|--------------------|-----------------------------------|
| Presidente | Capitán de Fragata | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
|-------------------|--------------------|-----------------------------------|

DELEGACION MAR DEL PLATA:

| | | |
|----------------------|--------------------|------------------------------|
| Presidente | Capitán de Fragata | César Goría |
| Colaboradores | Teniente de Navío | Oscar Osvaldo Gigirey |
| | Teniente de Navío | Mariano A. Torre |

ar. te

INMOBILIARIA CONSTRUCTORA FINANCIERA
PROPIEDAD HORIZONTAL
LAVALLE 1844 — 5º "32" — BUENOS AIRES



PARA JEFES Y OFICIALES DE LAS FUERZAS ARMADAS

Veintidós pisos residenciales en lo mejor de Belgrano, VIRREY LORETO esq. AMENABAR, de características únicas en torre ultramoderna de cuatro frentes, al verdadero costo controlado por los copropietarios, compuestos de gran recepción, tres dormitorios principales, amplios placards, baño principal y de servicio, office, cocina (ambos con roperos), piletas, etc., lavadero individual. Planta baja jardines, dos ascensores (principal y de servicio), calefacción, agua caliente e incinerador de residuos centrales, antenas para radio y T.V. y demás detalles de confort.

PRECIO ESTIMADO \$ 340.855, AL CONTADO \$ 13.110 Y FACILIDADES

Dado el número limitado de unidades disponibles, agradecemos se sirva visitarnos sin tardanza, a fin de poder elegir el piso de su agrado.



Libro de distribución gratuita

En la oficina del BOLETIN DEL CENTRO NAVAL se halla a disposición de los señores socios, el libro titulado "Espora", del cual es autor el Capitán de Fragata Héctor R. Ratto.

Colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval”

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

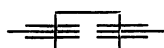
Los dibujos se presentarán en tinta china, sobre papel blanco, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura.

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

Las colaboraciones deben venir firmadas, con la aclaración de firma y grado, si es personal militar, y domicilio.

LA DIRECCION.

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 LXXVI

Noviembre - Diciembre 1957

Núm. 637

La Marina de Guerra Alemana de Postguerra y su Misión (*)

Por el Vicealmirante FRIEDRICH RUGE, de la Marina de la República Federal Alemana

Alemania fue derrotada en ambas Guerras Mundiales. Una importante causa contribuyente fue que sus doctrinas la colocaron en abierta oposición con las grandes potencias marítimas del mundo, y Alemania carecía de una clara comprensión de la fuerza y posibilidades del poder naval. De aquí que Alemania no solamente haya sido derrotada, sino que, de acuerdo con los términos de los tratados de paz, fue totalmente desarmada.

Pero el ataque contra Corea del Sur en el verano de 1952, fomentado por los Soviets, dio lugar a que las Potencias del Atlántico reconsideraran el problema de una Alemania desarmada. Los soviéticos ya habían iniciado el rearme de su zona bajo el disfraz de una "Policía del Pueblo", incluyendo fuerzas navales ligeras. Como consecuencia de esto, Alemania fue admitida como miembro de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (N.A.T.O.), y la República Federal Alemana se alineó con las potencias marítimas de Occidente. Conforme a los Acuerdos de París, Alemania se comprometía a rearmarse y reconstruir una marina de guerra. En Alemania se afirma frecuentemente que el gran poder naval de los Estados Unidos y de Gran Bretaña

(*) De un anexo al libro "Der Seekrieg, the German Navy's Story, 1939 - 1945", por el vicealmirante Friederich Ruge, Marina Alemana, jefe de Operaciones Navales de la nueva Marina de la República Federal Alemana Occidental. La primera edición completa alemana será publicada por el U.S. Naval Institute, el 1º de noviembre de 1957.

(De "United States Naval Institute Proceedings" - N° 10 - Octubre de 1957).

hacen que sea innecesaria una marina de guerra alemana. Un examen más detenido pone en evidencia que esta tesis carece de fundamento.

El objetivo del gobierno alemán consiste en reunir y proteger a un pueblo alemán libre, sin tener que recurrir a otra guerra efectiva. Este objetivo requiere fuerza, porque la fuerza es lo único que los comunistas comprenden y respetan. Pero Alemania no es una nación grande y, además, ocupa una posición geográfica expuesta. Por sí sola no puede reunir un imponente poderío militar y naval. Sin embargo, dada su posición estratégica y geográfica, ella puede materialmente consolidar las fuerzas de las naciones de Occidente, tanto terrestres como marítimas.

Las costas y puertos del oeste de Alemania se encuentran en el mar del Norte y en la parte occidental del Báltico. El mar del Norte constituye la ruta vital para el transporte y refuerzos desde ultramar para el noroeste de Alemania y el oeste de Dinamarca. El mar Báltico —cuyos estados costeros son la Rusia Soviética (incluyendo los estados bálticos ocupados y los satélites, Polonia y la zona soviética de Alemania Oriental), Finlandia, Suecia, Dinamarca y Alemania Occidental— es considerado por Rusia como su propio mar vedado. Los aliados occidentales facilitaron esta actitud de Rusia cuando abandonaron el Báltico, después de la desaparición de la marina de guerra alemana en 1945.

Los estrechos de Dinamarca constituyen la primordial posición estratégica en el noroeste de Europa (los estrechos de Turquía en el sudeste de Europa constituyen su equivalente). Los estrechos de Dinamarca conectan el mar Báltico cercado por tierra a través de los Belts y Sund con el Kattegat y el Skagerrak, y finalmente vía mar del Norte con el Océano Atlántico. Mientras estos estrechos queden en poder de los occidentales, ningún submarino ruso del Báltico puede amenazar las comunicaciones marítimas del Atlántico, y 600 millas de costas dominadas por los comunistas quedarán sometidas a la presión de las potencias navales de occidente. Los Soviets jamás podrán saber cuándo y dónde podrá aparecer una gran fuerza de desembarco en el Báltico. En caso de un conflicto, sus refuerzos y abastecimientos quedarán expuestos al ataque y captura por las unidades de las flotas de Occidente.

La navegación en el Báltico es de suma importancia para los comunistas, por cuanto Rusia debe depender de la misma

para el apoyo de sus ejércitos en el caso de que avanzaran hacia el oeste. Rusia cuenta solamente con seis ferrocarriles que van al oeste, cinco de los cuales pasan por Polonia y territorio de guerrillas. Esto no es gran cosa para apoyar a un gran ejército terrestre. Si estos ferrocarriles sufren graves daños —lo que indudablemente sucederá— Rusia dispondrá únicamente de las rutas marítimas para el apoyo logístico. Aparentemente, ella se está alistando para esta contingencia mediante la construcción de grandes cantidades de pequeñas embarcaciones. Las probabilidades de los comunistas para cumplir con este apoyo logístico depende del control de los estrechos de Dinamarca.

Esta situación determina la misión y carácter de la tarea de la marina de guerra alemana. El mar del Norte y el mar Báltico —un mar fronterizo y un mar cerrado— son las zonas de sus operaciones.

Las tareas navales en el mar del Norte consisten esencialmente en defender el apoyo logístico para las fuerzas terrestres y la población civil; asimismo la de asegurar amplios aprovisionamientos de víveres y materias primas. La amenaza proveniente de submarinos, minas y aviones contra el tipo de buques que se requiere para estas tareas no es irresistible, pero está siempre presente. Sólo la preparación militar en tiempo de paz puede impedir las sorpresas. Más difícil es la tarea en el Báltico occidental. Si bien allí no se recurrirá a los grandes transportes, las rutas marítimas deben mantenerse libres de minas. Esto puede cumplirse mediante la propuesta fuerza naval alemana en cooperación con la marina dinamarquesa. No obstante el continuo minado británico desde el aire durante la última guerra, la navegación alemana en el Báltico occidental y sus entradas siguió hasta el final de las hostilidades con pérdidas relativamente escasas.

De capital importancia es la prevención para evitar posibles tentativas enemigas para desembarcar en las islas dinamarquesas o a retaguardia de los flancos de los ejércitos terrestres. Durante la Segunda Guerra Mundial los rusos realizaron una cantidad de desembarcos de esta índole, sobre todo en el mar Negro. La mayoría de estos desembarcos se realizaron en forma primitiva; algunos de ellos tuvieron mucho éxito; otros lo fueron mucho menos. Puede esperarse que en el futuro se intentarán operaciones similares en la zona que ahora consi-

deramos. Teniendo en cuenta la importancia estratégica de Dinamarca, su defensa debe necesariamente preocupar a todo el sector de la N.A.T.O.

Sigue en importancia la íntima colaboración del ejército, la fuerza aérea y la marina de guerra a lo largo de las costas. Solamente así es posible explotar ampliamente las ventajas inherentes a las operaciones costeras. Las medidas de cooperación dentro de esta zona podrían incluir operaciones tales como la protección de los flancos del ejército, como así también el apoyo de las fuerzas armadas que operan en la costa mediante desembarcos, o presión detrás de los flancos del enemigo, y hasta comprender el distraer al enemigo mediante ataques sorpresivos o acciones de comandos. Aquí, las operaciones bajo la conducción móvil de las tres fuerzas prometen grandes éxitos. Además, los refuerzos y apoyo logístico de los comunistas por el Báltico constituyen blancos provechosos e inevitables para los aviones, lanchas torpederas, pequeños submarinos y minas.

El tipo especial de marina que necesita Alemania para cumplir sus obligaciones, tanto con el pueblo alemán como con sus aliados de la N.A.T.O. se encuentra en gran parte determinado por las aguas en que dicha marina tendrá que actuar. Esencialmente, todas estas aguas —el Báltico, los estrechos dinamarqueses, las aguas costeras del Canal y el mar del Norte— son poco profundas y cuentan con abundancia de nieblas, tormentas, corrientes y azares de la navegación. Son aguas ideales para la guerra de minas —si se tiene éxito en fondear las minas donde se desea— y difíciles para los rastreadores. Ofrecen ciertas restricciones para el empleo de submarinos, pero esto está compensado hasta cierto punto por la estratificación del agua y el cambio de salinidad por el influjo de los grandes ríos. En ambas guerras mundiales la marina de guerra alemana ganó considerable experiencia en los problemas de esta zona y en el estudio de los rusos como adversarios en el mar.

Las primeras negociaciones mantenidas en Alemania Occidental respecto al cambio de política en la reconstrucción de la marina alemana, fueron llevadas a cabo por el canciller Adenauer y el general Eisenhower (entonces comandante supremo de las fuerzas de la N.A.T.O.) en enero de 1951, en el Petersberg, cerca de Bonn. Pero tres meses antes de esto, un grupo de ex oficiales (entre ellos el autor) trazó un programa de ensayo para las tres fuerzas armadas de Alemania, lejos del público y de la prensa, en un lugar elegido a unas cincuenta millas de Bonn. Debido a

las vicisitudes y eventual derrumbe de la Comunidad Europea de Defensa y otras dificultades políticas, el rearme de Alemania Occidental apenas había empezado cinco años más tarde.

Es así como, para fines de 1955, no había en servicio más que unos ochenta oficiales y suboficiales de marina, y ni un solo marinero alistado. Un año más tarde, la marina alemana contaba con ocho mil hombres entre personal superior y subalterno, y alrededor de setenta buques; para fines de 1957, las cantidades proyectadas eran de 15.000 y 100, respectivamente. Esta cantidad era igual, en personal, a la de la marina alemana entre 1920 y 1933, pero los buques de la nueva marina serían más pequeños, aunque más numerosos.

Las tareas de estos buques serán las de defender y proteger las islas dinamarquesas y los estrechos, cooperando con las fuerzas terrestres y aéreas en la costa, escoltando el tráfico de abastecimientos, sobre todo en el mar del Norte, y hostigando al tráfico de abastecimientos soviético en el Báltico. Esta última zona ha adquirido mayor importancia debido al cambio de actitud de Polonia, que hace que los empalmes ferroviarios entre la metrópoli rusa y sus divisiones en Alemania Oriental sean más inciertos que nunca.

Exceptuando un buque de adiestramiento, no se ha proyectado nada más grande que un destructor para la nueva marina de guerra alemana. Destruyores con excelente armamento anti-aéreo, cañones capaces de disparar contra blancos en el mar y en tierra, buen equipo bélico antisubmarino, facilidades para minado, y algún armamento para torpedos, constituirán, como unidades completas de combate, la columna vertebral de la nueva flota alemana. Los requisitos tácticos enunciados más arriba tenderán a aumentar el tamaño de los buques, pero seguirán estando bien por debajo de las 3.000 toneladas standard de desplazamiento. También se están considerando el reemplazo de la artillería principal de 5 pulgadas por instalaciones para el lanzamiento de proyectiles teledirigidos. Como portadores de torpedos y minas, los destructores contarán con la ayuda de lanchas torpederas y pequeños submarinos de no más de 300 toneladas. Se contará, asimismo, con buques escoltas, algunos minadores, una gran cantidad de rastreadores (rastreadores de costa de la N.A.T.O., buques de vigilancia de puertos similares a los rastreadores "inshore", y lanchas rastreadoras pequeñas y veloces de diseño alemán especialmente adaptadas para el Báltico), algunas

embarcaciones de desembarco, buques de vigilancia, y una pequeña arma aérea para reconocimiento y guerra antisubmarina.

En la relación que sigue, se indican los tipos y números de buques tal como se proyectó en un principio. Es posible que existan algunas ligeras modificaciones, debido a que las cosas van progresando. Los números entre paréntesis indican los buques, etcétera, para los cuales ya se han votado los fondos correspondientes.

| | Proyectados | Fondos aprobados para |
|------------------------------------|--------------------|------------------------------|
| Destructores | 18 | (8) |
| Minadores | 2 | (2) |
| Buques escoltas..... | 10 | (6) |
| Lanchas torpederas | 40 | (40) |
| Rastreadores costeros | 24 | (24) |
| Rastreadores veloces | 30 | (30) - |
| Submarinos | 12 | (12) |
| Embarcaciones de desembarco | 36 | (12) |
| Buques vigilancia de puertos | 10 | (10) |
| Aviones..... | 58 | (58) (*) |

Para los programas de adiestramiento ya establecidos, se proyectan dos buques, además de la embarcación más vieja: uno de vapor, no muy veloz, de 4.000 a 5.000 toneladas, y una fragata del mismo tipo que el ex alemán "Eagle", actualmente en el servicio de guardacostas de los Estados Unidos.

Una cantidad considerable de buques de abastecimientos, buques talleres, buques madres, etcétera, servirán para que las escuadrillas de la flota alemana sean tan móviles e independientes de las instalaciones fijas portuarias como sea posible.

Esto en lo que se refiere a los planes sobre el papel; parecen adecuados, pero existe una falla importante que podría haber resultado fatal. Después de la guerra, la industria alemana de armamentos fue totalmente desmantelada, incluyendo todas las instalaciones para la construcción de buques de guerra. Algunos de los más grandes astilleros desaparecieron totalmente, otros quedaron notablemente reducidos; ninguno de ellos posee el personal necesario para el trazado de buques de guerra. No habrá astilleros gubernamentales; todas las construcciones serán hechas por la industria privada. Pero todos estos astilleros particulares

(*) Más los de adiestramiento, helicópteros y reservas.

ya se encuentran comprometidos para la construcción de buques mercantes por varios años. Esto, felizmente, no es tan malo como parece; las gradas para los buques relativamente pequeños de la nueva marina de guerra pueden encontrarse en cualquier momento, tal como lo demuestra la experiencia. Pero el trazado de los buques y de sus máquinas, encontrar las armas adecuadas en el extranjero y conseguir los fondos necesarios y divisas correspondientes, todo ello requiere tiempo y no se ve facilitado por algunas de las inevitables fricciones que se producirán al reiniciarse la construcción después de un alejamiento de diez años. En 1920, cuando empezamos la reconstrucción de la marina de guerra alemana después de la Primera Guerra Mundial, pudimos recurrir a una organización y administración que habían sobrevivido tanto al amotinamiento como a la revolución, y que aún se desempeñaban eficientemente. Hoy existe un ministerio de Defensa organizado sobre líneas enteramente nuevas y en gran parte manejado por hombres de gran habilidad, pero cuya experiencia administrativa ha sido adquirida íntegramente fuera del ambiente militar.

Es evidente, sin embargo, que los funcionarios de la administración civil y los militares han ido aprendiendo unos de otros, y que ya se ha logrado un notable progreso en el camino hacia la eficiencia de las fuerzas armadas de Alemania. No obstante esto, el adiestramiento naval se hubiera visto irremediamente demorado si se hubiera visto obligado a esperar que se alistaran las nuevas construcciones para el servicio. La mayoría de los contratos han sido adjudicados, y las quillas de una cantidad de rastreadores costeros y lanchas torpederas fueron colocadas en los últimos meses de 1956. En la primavera y verano de 1957, fueron botados cinco rastreadores costeros, dos lanchas torpederas y un buque de guardia de puertos. Ninguna de estas unidades podrá estar lista antes del otoño de 1957.

Por lo tanto, fue sumamente afortunado que la nueva marina recibiera ayuda sumamente valiosa de sus aliados de la N.A.T.O. en la forma de buques, y hasta de unidades adiestradas con tripulaciones alemanas. En 1950, la marina de guerra de los Estados Unidos se posesionó de lo que quedaba del servicio de rastreadores alemán, que hasta ese momento había actuado bajo las órdenes de los británicos, eliminando las minas frente a las costas alemanas. En Bremerhaven, en la Base Naval Avanzada de los Estados Unidos, se procedió a la formación de una Unidad de Trabajo integrada por una escuadrilla de seis grandes

ex rastreadores alemanes de 600 toneladas, otra escuadrilla de ex rastreadores de motor alemanes de 140 toneladas, más instalaciones de adiestramiento y un excelente Departamento de Reparaciones de Buques, especialmente equipado para responder a las necesidades de éstos y otros buques que no están en actividad. Entre estos últimos se encontraban otros catorce rastreadores de motor.

La Unidad de Trabajo de la Armada fue recibida durante el verano de 1956, conjuntamente con algunos de los cuarteles de Bremerhaven, que eran muy adecuados para fines de adiestramiento. Desgraciadamente, parte de las bien adiestradas dotaciones —sobre todo suboficiales y especialistas electrónicos— no se incorporó a la nueva marina, dado que sus sueldos eran muy inferiores a los abonados en la industria civil. Sin embargo, la situación relativa a los sueldos es objeto de mejoras, como así también las condiciones de los suboficiales en general. Desgraciadamente, la marina de guerra ya ha perdido una gran cantidad de hombres buenos, no solamente de la Unidad de Trabajo de la Armada, sino también de la **Seegrenzschutz** (Policía de la Frontera Marítima). Esta última era una institución federal, una especie de pequeño servicio de guardacostas destinado al patrullado de las aguas costeras alemanas. De los aproximadamente 1.000 hombres que lo integraban, alrededor de 850 se incorporaron a la nueva marina de guerra, trayendo consigo 26 pequeños buques (dos ex corbetas canadienses transformadas en buques de adiestramiento, algunos patrulleros veloces y lentos, y algunos buques auxiliares). Conjuntamente con éstos, la marina de guerra también adquirió una cantidad de cuarteles e instalaciones portuarias en Kiel y Cuxhaven, y en Neustadt, Holstein, a escasas millas de la Cortina de Hierro. Los británicos contribuyeron con una escuadrilla de lanchas torpederas construidas en Alemania y con tripulaciones alemanas, y los franceses entregaron una escuadrilla de cinco grandes ex rastreadores alemanes.

Estas embarcaciones constituirán el equipo mínimo necesario para el adiestramiento en el mar, aunque una parte considerable de los reclutas tendrá que concurrir a cursos especiales, como ser señales, principios de máquinas, etcétera, inmediatamente después de su adiestramiento en tierra y sin prestación previa de servicios en el mar. Este es uno de los motivos por los cuales la marina de guerra alemana espera ansiosamente el préstamo de algunos destructores estadounidenses. Los cuatro solicitados para el año fiscal 1957 de los Estados Unidos, aumentarían las

comodidades para el personal embarcado en un cincuenta por ciento, además de proveer facilidades generales para el adiestramiento, y otorgando a la marina de guerra cierto poder combativo que no puede ser provisto actualmente por las pequeñas unidades en servicio. La construcción efectiva de destructores en los astilleros alemanes demorará varios años. Y la adquisición de siete fragatas británicas de las clases "Hunt" y "Swan", todas botadas durante la guerra, ha sido desgraciadamente demorada debido a no haberse terminado todavía la parte financiera de la transacción, no obstante el hecho de que los buques fueron inspeccionados y seleccionados hace ya varios meses. La idea es aprovechar estas fragatas para fines de adiestramiento en las distintas escuelas.

Habrá que buscar ingenieros para el trazado de submarinos. Por lo tanto, con el fin de no demorar el adiestramiento, hubo que recurrir a otra fuente para la obtención de estas unidades. En los últimos días de la guerra, una gran cantidad de submarinos alemanes fueron hundidos por ataques aéreos del enemigo o bien echados deliberadamente a pique por sus dotaciones, muchos de ellos en aguas poco profundas. Desde la guerra, firmas de salvataje han rescatado a un buen número de éstos y los han vendido como hierro viejo. La mayoría de ellos hubieran sido demasiado grandes para nuestros propósitos. Hay un tipo, sin embargo, el conocido como XXIII, de 250 toneladas, con una velocidad en inmersión de 12 nudos, que respondería perfectamente a nuestras necesidades. Tan sólo algunos pocos de éstos se encontraban listos para incorporarse al servicio antes del final de la guerra. Dos de ellos fueron sacados del agua en 1956, y se constató que se encontraban en condiciones sorprendentemente buenas. El primero de ellos estuvo listo para el adiestramiento durante el verano de 1957. Un tercero será sacado durante este verano u otoño. Estas embarcaciones serán aprovechadas para el adiestramiento de las dotaciones para los submarinos, como asimismo para servir como blancos en la Escuela de Guerra Anti-Submarina.

El primer núcleo de aviones ya ha sido pedido en Inglaterra, debiendo iniciarse pronto su entrega. Los pilotos son adiestrados en el Centro de Adiestramiento de Aviación Naval de los Estados Unidos, en Pensacola, Florida. Esto es una gran ayuda, por cuanto se necesitará un tiempo considerable antes de poder alistarse las instalaciones pertinentes en Alemania. Más adelante, todo el adiestramiento aéreo básico estará a cargo de la Fuerza

Aérea alemana. Para las especialidades navales, como ser caza submarinos, aterrizaje en portaaviones, etcétera, tendremos que depender de nuestros aliados. Esto constituye un buen ejemplo de lógica coordinación dentro de la N.A.T.O.

También habrá de procederse a la coordinación de la producción de las armas. Actualmente, las pistolas son las únicas armas que se fabrican en Alemania. No hay fábrica alguna para la producción de torpedos, equipos para control de tiro, o de proyectiles dirigidos, para citar tan sólo algunas actividades restringidas. (Conforme a un acuerdo especial, Alemania no puede producir minas). Por otra parte, algunas firmas alemanas se han dedicado a la fabricación de equipos para el barrido de minas, radar, instalaciones para la neutralización magnética, etcétera. En general, resultará sumamente laborioso hallar el mejor modo para una máxima colaboración dentro de la zona de la N.A.T.O. para evitar duplicaciones, sin anular la competencia sana.

Pero estas son preocupaciones para el futuro; lo que interesa en estos momentos es la obtención de hombres y buques, para proceder a su adiestramiento. Todo aquello que flota y pueda hacer girar una hélice, es bien recibido. Hasta ahora se han ido cumpliendo los planes originales para conseguir el funcionamiento de los establecimientos de adiestramiento y escuelas de armas durante el primer año, y las bases costeras en el segundo. Este arreglo se ha visto facilitado por el hecho de que la organización de la marina es muy sencilla y bien definida. En el ministerio de Defensa, el departamento de Marina es uno de los doce departamentos, a saber:

Cuatro militares: Ejército, Fuerza Aérea, Marina de Guerra y Organización Territorial.

Ocho civiles o mixtos: Administración, Finanzas, Personal, Legislación y Justicia, Alojamiento, Organización, Adquisiciones e Investigaciones y desarrollo.

Hay alrededor de ochenta oficiales y cuarenta suboficiales en la jefatura del departamento de Marina. El número de los mismos queda limitado a un máximo de 100 oficiales, cuarenta suboficiales y alrededor de cuarenta funcionarios civiles, secretarios, etcétera. Esto es posible debido al hecho de que ciertas tareas esenciales son atendidas por otros departamentos, y por la estricta concentración de las necesidades esenciales.

De conformidad con la organización del departamento de Marina, existen tres "columnas" principales: **Kommando der**

Seestreitkräfte (Comando, fuerzas Navales) en Wilhemshaven; **Kommando der Flottenbasis** (Comando, Bases de la Flota), también en Wilhemshaven; y **Kommando der Marine-Ausbildung** (Comando, Adiestramiento Naval) en Kiel. Existe otra sola unidad, que se encuentra directamente a las órdenes del Departamento de Marina: el **Schiffs-Erprobungs-Kommando** (Comando de Pruebas de Buques), en Kiel. Hay, además, un pequeño grupo de oficiales que trabaja con el departamento de la Marina Mercante del ministerio de Transporte, en Hamburgo.

Bajo el Comando de las Fuerzas Navales, estarán los comandantes para destructores, lanchas torpederas, rastreadores y submarinos. Tendrán el comando de unas veinte escuadrillas en total. El arma aérea de la flota estará integrada por unas cinco escuadrillas. Desde el punto de vista táctico, las unidades del mar del Norte estarán a las órdenes del **Befehlshaber der Seestreitkräfte der Nordsee** (BSN), o Comandante de las Fuerzas Navales del Mar del Norte, con sede en Cuxhaven, que será tanto el comandante nacional como de la N.A.T.O, en esa zona. En el Báltico se encontrará el **Befehlshaber der Seestreitkräfte der Ostsee** (BSO) o Comandante de las Fuerzas Navales del Este, con sede en Kiel. Los **Marine-Abschnittkommandos** (Comandos de los Distritos Navales) para el mar del Norte y Báltico corresponderán, en líneas generales, a la U.S. Navy's Sea Frontiers (Fronteras Marítimas de la Marina de Guerra de los Estados Unidos).

Personal

La mayoría de los oficiales y suboficiales regresaron a la marina de guerra de la vida civil, muchos de ellos abandonando posiciones excelentes al hacerlo así. Ellos constituyen una notable sección de las diversas ramas de la antigua marina de guerra. Es significativo que entre los ocho oficiales más altamente condecorados de la nueva marina (Cruz de Caballero con hojas de roble, o más), tres son ex submarinistas (entre ellos Kretschmer, con 300.000 toneladas hundidas, el rey del tonelaje), dos oficiales superiores de las flotillas de lanchas torpederas, uno para cada uno de los destructores (Hoffman, que atacó la flota de invasión frente a Normandía con cuatro viejos destructores del Havre), caza submarinos, y rastreadores (este oficial había sido personalmente el segundo comandante de un corsario).

Los oficiales superiores, de capitán de navío para arriba, tienen que presentarse ante una comisión seleccionadora constituida por civiles y oficiales retirados de renombre. Oficiales de grado inferior al de capitán de navío se presentan a una comisión más reducida, constituida por oficiales solamente. Esto no siempre resulta fácil para las dos partes, pero, en general, los resultados son satisfactorios y mucho mejores de lo que podría suponerse después de los acontecimientos del pasado reciente. De cualquier modo, no hay duda alguna de que bajo las circunstancias resulta indispensable la existencia de un cuerpo selectivo, aunque más no sea para ofrecer cierta protección a los que han sido elegidos en este ambiente político algo caldeado.

Todo el mundo, desde el oficial almirante hasta el voluntario bisoño, tiene que servir un período inicial de prueba de cuatro meses. En el caso de los oficiales y suboficiales resulta imposible, por lo tanto, aprovechar el total de este tiempo para volver a colocarlos en contacto con sus tareas. Sin embargo, por lo general, ellos concurren a cursos de adoctrinamiento de algunas semanas solamente, y luego se hacen cargo de sus funciones. Pero después de un intervalo de diez años, no resulta tarea fácil construir una unidad de adiestramiento en un cuartel todavía parcialmente ocupado por refugiados y pequeñas firmas industriales, con la mayor parte de los oficiales y suboficiales que recién se inician en estas nuevas actividades. Ni tampoco resulta más fácil el adiestramiento de jóvenes voluntarios con suficiente voluntad, pero que, sin embargo, después de una derrota y la resultante reacción pública, desconfían de todo aquello que sea militar. Además, este retorno a las tareas navales se realiza bajo la mirada crítica de la prensa y de los partidos políticos, y de otros jóvenes que, por un motivo u otro, no se han presentado voluntariamente al servicio naval.

Pero, considerado todo en general, los resultados han sido mejores que los esperados. Salvo contadas excepciones, todos se han dedicado a sus tareas con un ardor y alacridad ejemplares. Hasta ahora, los verdaderos fracasos han sido muy pocos. La tradicional adhesión a Standards elevados para la marina de guerra se está justificando actualmente. Otro factor de gran valor es que en la marina siempre ha existido un elevado espíritu de compañerismo, y que los oficiales y suboficiales no se perdieron de vista en los turbulentos días que siguieron a la guerra. La Liga Naval, restablecida en 1953, ha contribuido grandemente al

logro de este resultado; esta organización cuenta hoy casi con 400 filiales en las ciudades de Alemania Occidental, con un total de aproximadamente 25.000 miembros.

Normalmente, los oficiales y suboficiales se reincorporan a la marina con sus antiguos grados, y frecuentemente son ascendidos al grado inmediato superior después de los cuatro meses de prueba. En numerosos casos la experiencia adquirida por los mismos en las distintas actividades civiles, constituye una verdadera ventaja. Por supuesto, la mayoría de ellos son ya algo demasiado viejos para los puestos que ocupan, y no existe remedio inmediato para la falta casi absoluta de oficiales subalternos y suboficiales jóvenes (entre 20 y 30 años de edad). Este vacío debe ser llenado lentamente mediante el adiestramiento. Desgraciadamente, en 1956, no fue posible llenar la cuota de guardiamarinas. No se presentaron voluntarios suficientes, a consecuencia de la influencia antimilitarista de los últimos diez años. Pero ahora que las cosas se están normalizando nuevamente, existe una probabilidad bastante buena de conseguir un número adecuado de guardiamarinas. La cantidad de otros voluntarios es ya satisfactoria. Para Navidad, un número considerable de hombres vistiendo sus uniformes partieron para sus hogares en uso de licencia por primera vez, con el gratísimo resultado que las solicitudes para ingresar a la marina de guerra aumentaron repentinamente en forma notable.

Adiestramiento y Contactos con el Exterior.

Las relaciones con las marinas de guerra aliadas son muy buenas. Los integrantes de la marina de guerra alemana han concurrido ya, o concurren, a los distintos cursos de instrucción que se desarrollan en los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Holanda e Italia. Los Estados Unidos ofrecen excelente ayuda para el adiestramiento en Alemania mediante el Grupo Asesor de Ayuda Militar. Como idioma común se recurre al inglés, y al francés en segundo término. Las dotaciones que constituirán los núcleos para el primer préstamo de destructores ya se han concentrado en Bremerhaven, donde se les imparte diariamente lecciones de inglés (inclusive al personal alistado). Hasta en los centros de adiestramiento se cuenta con facilidades para aprender el inglés. El propósito es que todo oficial y suboficial sea hábil en este idioma; se espera igualmente que los oficiales hablen correctamente el francés y por lo menos otro idioma más.

Las visitas de adoctrinamiento a la Sexta Flota de los Estados Unidos destacada en el Mediterráneo y a las instalaciones navales en los Estados Unidos por oficiales superiores, incluyendo algunos del ejército y de la fuerza aérea, y por destacadas figuras políticas, han resultado sumamente beneficiosas para promover el conocimiento de las modernas flotas y del poder naval. Las visitas de almirantes de los Estados Unidos a Alemania han ejercido notable influencia para alcanzar una comprensión mutua más amplia de las tareas y problemas. En diversos estados mayores combinados, los oficiales alemanes han sido admitidos en forma sumamente amistosa, y la cooperación en todas las actividades ha sido muy satisfactoria.

Porvenir.

En octubre de 1956, el ministro de Defensa Blanck fue relevado por el ministro Strauss. Esto significó pasar de los planes teóricos, que ya habían dejado de ser factibles por dificultades varias, a los objetivos realistas. En consecuencia, la formación de las fuerzas armadas fue demorada un poco. Pero la marina de guerra fue la menos afectada de las tres fuerzas por esta medida. En el verano de 1957, algunas escuadrillas de rastreadores participaron, por primera vez, en las maniobras de la N.A.T.O., y todas las unidades alemanas realizaron maniobras nacionales. En esta forma, la nueva marina de guerra irá aumentando su eficiencia paso a paso. Si juzgamos por lo logrado hasta el presente, puede afirmarse que una parte pequeña pero capaz de las fuerzas navales de la N.A.T.O, que dará buena cuenta de sí misma en caso de emergencia, está surgiendo en el mar del Norte y en la costa del Báltico.



Nuestra Marina al Iniciarse la Segunda Presidencia del General Julio A. Roca (1898)

Por el Almirante JUAN A. MARTIN

La reforma de la Constitución creando el Ministerio de Marina dio autonomía a nuestra armada, simplificando su organización y manejo; con su designación como primer ministro de marina, el Comodoro Martín Rivadavia, que hasta entonces actuaba como Jefe del Estado Mayor General, pudo constituir las reparticiones del Ministerio cambiando el nombre de Divisiones que tenían en el Estado Mayor por la de “Direcciones” y designándoles nuevos Jefes, teniendo él, como Jefe Superior, en sus manos, el estudio y ejecución de todo lo que se refería a la marina de guerra. Las diversas oficinas estaban ubicadas en la planta baja de la Casa de Gobierno, en toda la extensión que da sobre Balcarce, y el Ministro instaló su despacho en la que era oficina de la Subsecretaría, en la esquina de Rivadavia, debajo de las de la Presidencia, que estaban en el primer piso.

En pocas reuniones con jefes y oficiales superiores quedaron concertadas algunas modificaciones necesarias y designados los jefes que colaborarían al frente de las direcciones; fue nombrado Secretario General del Ministerio el capitán de navío Atilio Barilari, cargo que reemplazaba a la antigua Subsecretaría; el capitán de fragata O. Betbeder, presunto candidato a secretario general, navegaba ya en la fragata “Presidente Sarmiento” y yo había sido designado Comandante del crucero “Buenos Aires”.

Durante su actuación como Jefe de Estado Mayor, el comodoro Rivadavia había agrupado los buques de mar en dos divisiones: una llamada de Bahía Blanca, compuesta por los cuatro cruceros acorazados, a la que se agregó el crucero “Buenos Aires”, y otra con los otros dos cruceros: “9 de Julio” y “25 de Mayo”,

y los guardacostas “Independencia” y “Libertad”, tripulados y equipados como en estado de guerra, que estaban listos para hacerse a la mar para recorrer los puertos de nuestra costa sur y que, en conjunto o separadas, pudieran ser vistas por el Presidente de la República durante el viaje que haría hasta el Estrecho de Magallanes, para realizar la proyectada entrevista con el Presidente de Chile.

La **división Bahía Blanca**, cuyo jefe era el capitán de navío Manuel José García Mansilla, estaba compuesta por los siguientes buques: crucero acorazado “San Martín” —buque jefe—, Comandante capitán de fragata Manuel Barraza, a la vez Jefe de Estado Mayor de la División; 2do. Comandante, capitán de fragata Francisco G. Torres; crucero acorazado “Belgrano”, capitán de fragata Emilio Barilari; 2do. Comandante, capitán de fragata Tomás D. Peña; crucero acorazado “Pueyrredón”, capitán de fragata Luis Maurette, 2do. Comandante capitán de fragata Belisario P. Quiroga; crucero “Buenos Aires”, capitán de fragata Juan A. Martín, 2do. Comandante capitán de fragata Mariano L. Saracho (en reemplazo del crucero acorazado “Garibaldi”, en reparaciones).

División Río de la Plata: Jefe capitán de navío Manuel Domecq García; buque insignia crucero “9 de Julio”, Comandante capitán de fragata Gregorio C. Aguerriberry, a la vez Jefe de Estado Mayor de la División; 2do. Comandante teniente de navío Emilio A. Bárcena; crucero “25 de Mayo”, Comandante capitán de fragata Lorenzo M. Irigaray, 2do. Comandante teniente de navío Antonio L. Mathé; guardacostas acorazados “Independencia”, Comandante capitán de fragata Adolfo M. Díaz, 2do. Comandante teniente de navío Diógenes Aguirre; “Libertad”, Comandante capitán de fragata Vicente E. Montes; 2do. Comandante teniente de navío José Quiroga Furque.

Procedencia y selección del personal de Comando.

En la División Bahía Blanca, el jefe y el comandante del “Pueyrredón” habían cursado estudios en la Escuela Naval Francesa; por su edad y antigüedad podrían considerarse como si fueran de las dos primeras promociones de nuestra escuela. El Comandante del “Belgrano” era de la promoción Ila.; el del “San Martín” de la IVa. y su 2do. de la VIIIa.; en el “Buenos Aires” el Comandante era de la VIIIa, y el 2do. Comandante de la VIa.

En la División Río de la Plata, el Comandante del crucero “9 de Julio” era de la IVa. promoción, el 2do. Comandante de la VIIIa.; crucero “25 de Mayo”, el Comandante y el 2do. provenían de promociones de oficiales formadas en el acorazado “Almirante Brown” (así como el 2do. del “Belgrano”); guardacosta “Independencia”: el Comandante era de la VIIIa, y el 2do. de la VIIa.; “Libertad”: el Comandante era de la VIIIa, y el 2do. de la IXa.; entre los Comandantes había uno solo de las primeras promociones. Esta selección y los nombramientos correspondientes habían sido realizados antes del 12 de octubre por el Jefe de Estado Mayor, comodoro Rivadavia, y el ayudante general, capitán de fragata Luis Maurette (que reemplazara en ese cargo a capitanes de navío de la época anterior), eran acertados y ponían de manifiesto la calidad que se atribuía a los Comandantes, adelantando a los de algunas promociones sobre los de otras que quedaban en segundo lugar, apareciendo con más designaciones los de la VIIIa, con tres de los Comandantes y un 2do. Los que no eran de nuestra Escuela Naval, provenientes del acorazado “Almirante Brown”, figuraban todavía en los comandos con un Comandante y tres segundos Comandantes.

El crucero “Buenos Aires” -

Alistamiento e incorporación a la División Bahía Blanca.

Este buque, que era el tercero y el de mayor porte (cerca de 5.000 toneladas) de los adquiridos en Inglaterra (Armstrongs - Michels), constituía una buena solución de ingeniería dentro de su desplazamiento, por su velocidad, armamento, radio de acción y comodidades generales de alojamiento y distribución. Artillería en la cubierta principal, corrida de popa a proa con algún casillaje en el centro; en la segunda cubierta, alojamientos generales que le daban gran comodidad; casco de buenas líneas con forro de madera teack, muy útil, por cuanto aún no teníamos diques de carena.

Desde el año anterior era el buque jefe de la primera división de instrucción, con un capitán de navío antiguo como Jefe; al hacerme cargo del comando constaté que, como consecuencia de la reorganización de la escuadra hecha por el Estado Mayor, tanto el segundo como la oficialidad —todos de nuestra Escuela Naval— recién se incorporaban al buque.

Tenía la impresión que, por las actividades que había tenido el buque, necesitaba alguna revisión y solicité y obtuve del ministro autorización para hacerlo en el Puerto de La Plata,

donde debía recibir aprovisionamiento y combustible, antes de ir a incorporarme a la división. En ese puerto se encontraban alisándose varios buques de la otra división y fui a amarrar a continuación de ellos en el Dock Central, que en esos momentos tenía poco movimiento comercial. La Administración del Puerto me permitió utilizar dos galpones vacíos para alojamiento de la tripulación y depósito de materiales, mientras se hacía el recorrido y limpieza del buque, operaciones en que se trabajó intensamente y a mi entera satisfacción, gracias a la buena voluntad y dedicación de todo el personal.

Mejoras en el aprovisionamiento.

Allí me enteré por los otros Comandantes que, con motivo del próximo viaje al sur, habían llegado a un acuerdo con los comerciantes locales para cambiar algunos víveres de racionamiento recibidos o de sobrante que tenían a bordo, por otros más adecuados al clima y dada la falta de recursos de nuestra Patagonia. Sin consultar el asunto con la Dirección Administrativa del Ministerio ni la Intendencia General de Marina, autoridad superior en ese renglón, lo que hubiera requerido largos trámites, imité esa actitud, a pesar de la opinión contraria del Contador de mi buque, y en la orden del día correspondiente dispuse que esa operación la realizara una comisión compuesta por el 2do. Comandante, un ingeniero maquinista y el Contador del buque.

La misma se fundaba en la experiencia que había tenido poco antes en los cuatro años de vida en las regiones patagónica y fueguina, en el trabajo de la Comisión de Límites, en la que tuve buques a mis órdenes resolviendo todos los casos por mí mismo, porque no había allá medios para comunicarme con la Administración Central, y en el transcurso del viaje se pudo comprobar los beneficios obtenidos.

Salida para Bahía Blanca.

El 30 de diciembre dejé el puerto de La Plata con el buque completamente listo; camino a Punta de Indio se hizo la provisión de agua dulce en todas las calderas y doble fondos, calando el buque 22 pies, y hubo que esperar marea para pasar el Banco Punta de Indio, navegando después sin novedad; avistamos los faros San Antonio, Médanos y Mogotes y después hacia El Rincón, por las líneas de sonda de 8 a 12 brazas, dando resguardo

prudente a los bajos de Punta Asunción, como recomendaba el derrotero. El tiempo era bueno, se avistó el pontón faro de Bahía Blanca a su debido tiempo y tomamos el canal de las boyas, verificando su posición.

En Puerto Belgrano se vieron las construcciones de las nuevas baterías y las de las obras de Puerto Militar en Punta Alta. Entraba con marea creciente; en el fondeadero se encontraban los tres cruceros acorazados de la división y el crucero italiano “Carlos Alberto”, con la insignia del contraalmirante Candiani, el primero que encontré, y cuya insignia saludé al pasar. Entré a la línea de nuestros buques saludando la insignia del “San Martín”, haciendo las señales reglamentarias de incorporación, y fui a virar por la popa de los barcos para volver con proa a la corriente a ocupar el fondeadero que me ordenara el buque jefe, que venía a quedar a poca distancia de la entrada del canal que se estaba dragando para el acceso a las obras del nuevo puerto militar.

La división se hace a la mar.

Permanecemos reunidos en división hasta el 18, en que el “San Martín” y el “Pueyrredón” salieron para Madryn y San José, respectivamente; el “Buenos Aires” quedaba a la espera del “Espora”, que se pondría a mis órdenes, llevando a bordo a una comisión de técnicos con sus equipos que eran trasladados a San Antonio a hacer perforaciones de pozos para agua dulce. El día 20, el Presidente de la República y su comitiva se embarcaron en el “Belgrano”, siendo recibidos a bordo con los honores reglamentarios.

A la tarde el ministro me llamó a bordo, dándome instrucciones sobre la comisión de técnicos poceros que iban a trabajar en San Antonio en previsión de utilizar ese puerto para los trabajos del proyectado ferrocarril por el valle del Río Negro hasta Bariloche; me dio copia de las instrucciones que llevaba el jefe de mi división y sobre el viaje que haría él en el “Belgrano” al sud, para la entrevista de los presidentes en el Estrecho, examinando conmigo la carta marina de la región fueguina y Estrecho de Magallanes, en la misma forma en que en los viajes de la corbeta “La Argentina” de 1888 al 1890, en que yo era su oficial de derrota, examinábamos los detalles de la navegación que se debía hacer, interesándose en escuchar mi información sobre la entrada al Paso de Brecknock, que yo había realizado varias

veces durante mis servicios en la Comisión de Límites y que él pensaba hacer con el "Belgrano" para ir de Ushuaia a Punta Arenas.

Quedó satisfecho al saber que ese pasaje para entrar al Brecknock era más simple que los que había realizado él con "La Argentina" en el Paso de Murray, en 1890, y el otro de la Angostura Inglesa, en 1889, en los canales occidentales, cuando fuimos a Chile con corrientes fuertes y este último en forma de una S, en el que se debía esperar ciertas condiciones de marea. También me dio orden de estar listo para el caso que me fuera ordenado ir a acompañar al "Belgrano", si la fragata "Presidente Sarmiento", que debía estar en el Estrecho de Magallanes para esa época, hubiera tenido algún inconveniente.

El Presidente inicia su viaje.

El 20, el "Belgrano", seguido por el "Patria", emprendió su viaje al sur con escala en Puerto Madryn, donde el Presidente pensaba hacer viaje a la Colonia Galense del Chubut y en cuyo puerto esperarían la llegada del Ministro de Relaciones Exteriores.

El 24 llegó el material esperado de los poceros, embarcándolo inmediatamente en el "Espora"; el personal se embarcó en el "Buenos Aires" y con ellos a bordo zarpé con el "Espora"; navegamos a 12 millas de velocidad y al día siguiente fondeamos frente a la entrada del puerto de San Antonio; se traspardaron los ingenieros al "Espora", que como era buque de muy poco calado pudo cruzar el banco de la costa y entrar al puerto. Cuando desapareció éste detrás de Punta Villarino, emprendí mi viaje hacia puerto Madryn; el 26 entré al Golfo, avistando a poca distancia al "Belgrano" y al "Patria", que venían de Madryn para seguir al sur. A las preguntas del Ministro di los informes del caso sobre los poceros y su llegada a San Antonio, ordenándome en seguida seguir viaje, haciéndolo ellos también. Poco más tarde me incorporé al buque jefe, a cuyo bordo fui a dar cuenta de mis movimientos. Aquí recibí orden de zarpar al día siguiente para el Golfo de San Matías, llevando instrucciones para el "Pueyrredón", que se encontraría en el Puerto de San José, y volver a San Antonio procurando entrar al puerto con mi buque, tanto para hacer un reconocimiento general del lugar como para verificar el trabajo de los poceros.

El 27 de enero por la mañana levé anclas y navegué sin novedad hasta Puerto San José, donde encontré al “Pueyrredón” en la caleta del S.E. Entregadas las comunicaciones, volví a salir pasando a mediodía en calma completa los remolinos habituales de la boca de ese puerto. En la navegación durante ese día fueron reconociéndose puntos notables de la costa: Monte Dirección, Sierras de San Antonio, etcétera, y a las 17 hs. di fondo frente a la entrada de San Antonio, a poca distancia del veril del banco de la costa, para esperar la marea conveniente del día siguiente.

En estas navegaciones los oficiales hacían buena práctica del arte de navegar en parajes sin balizamiento, guiándose por los accidentes del terreno marcados en las cartas y confrontados con lo que se veía para reconocer los parajes y tener situaciones buenas del buque para navegar; yo había elegido como oficial de derrota a uno de los oficiales más jóvenes del buque y también uno de los menos clasificados de su promoción, para ayudarlo a que mejorara de posición en su carrera, lo que me hacía recordar mi anterior vida de oficial de derrota, actividades que también beneficiaba a los demás oficiales del buque.

Puerto San Antonio.

El Puerto de San Antonio no había sido frecuentado por buques mayores; el cuarterón que se usaba a bordo era del tiempo de Fitz Roy, no muy detallado, pero dicho lugar había sido visitado años antes por nuestra cañonera “Uruguay”, cuyo Comandante, el teniente de navío Cándido Eyroa, había informado no haber encontrado cambios de importancia en el cuarterón. Hasta el momento de llegar yo no tenía un programa fijo sobre lo que haría; había fondeado con el “Buenos Aires” al final de la marea bajante, cercano al veril del banco de la costa, al sur de Punta Villarino, en seis brazas de agua, un poquito al oeste de lo que se representaba como la salida del canal que cruzaba el banco, que era la entrada indicada por los derroteros; había tiempo bueno y claro, con vientos flojos del oeste. Pude observar desde la cofa la posición del canal, que a media distancia mostraba un bajo fondo dividiéndolo en dos canales en su medianía y comprobé que desde el fondeadero que tenía hasta Punta Villarino no existía ningún banco en seco.

Resolví inspeccionar personalmente ese pasaje embarcándome en la lancha a vapor; navegué recorriendo el banco hasta cierta altura, volviendo al canal que encontraba fácilmente y en

un par de horas verifiqué la parte de entrada y algo más hacia adentro de Punta Villarino, con lo que regresé a bordo y ordené levar anclas. La marea había crecido 4 brazas, más que el calado del buque, de manera que estaba seguro que no corría peligro al entrar y poco antes de mediodía fondeaba con el “Buenos Aires” en el puerto interior, un poco más al norte del pozo de mayor braceaje que indicaba el cuarterón, con lo que el buque quedaba al abrigo por la costa de Punta Villarino, en caso que soplaran vientos de afuera. Rápidamente hice recorrer con la lancha a vapor el resto del fondeadero, verificando que los datos del cuarterón y las informaciones del teniente Eyroa eran buenas.

Pude comprobar que el puerto podía ser utilizado como fondeadero por buques de mayor porte y desde los cuales se trasbordaría la carga en chatas o embarcaciones menores hasta San Antonio Oeste; en él había buena pesca, pero su costa inmediata de médanos vivos no ofrecía recursos ni agua dulce, elementos que podrían venir más adelante de San Antonio Oeste y comunicaciones con el valle de Río Negro —la tierra de promisión de esa región—. Los poceros a quienes debíamos ayudar operaban ya en San Antonio Oeste, independientes de mi jurisdicción, por lo que el “Buenos Aires” ocupó su tiempo en el reconocimiento del puerto y en la instrucción de su personal; diariamente se hacían ejercicios generales, realizándose dos operaciones de desembarco de infantería y artillería en la playa local.

Permanecí allí 10 días a la espera del “Espora”, que vendría en mi lugar a continuar los trabajos, si fuera necesario a mi juicio dejarlo allí. Al 10° día llegó ese buque, pero como no era ya necesario dejarlo, emprendí con él viaje de regreso a Puerto Madryn, donde me incorporé de nuevo a la división y por varios días y en conjunto se hicieron ejercicios generales y una completa operación de desembarco de personal de infantería y artillería.

Navegación hacia el Sur.

El 18 de febrero la división zarpó para el sur; a la altura de Cabo Blanco cruzamos con el “Belgrano”, que venía acompañado por el buque chileno “Ministro Zenteno” y el “Patria”, en viaje de regreso a Buenos Aires después de la entrevista del Estrecho. Nuestro Presidente pudo contemplar este grupo de nuestra flota de mar cumpliendo su misión de estudio y preparación naval y militar, después de su contacto con ella en Madryn, y de haber visto en Ushuaia los buques de la otra división. Pudo así el Ge-

neral Roca ver la diferencia que había en nuestra marina entre la que él conoció en Patagones en el año 1879 y la de este momento, 20 años después, con que su primer ministro de marina le ofrecía el espectáculo del progreso realizado.

Viaje presidencial al sur y ejercicios de la División Río de la Plata.

Al llegar a Ushuaia, el 21 de febrero, supimos del viaje del Presidente en el “Belgrano”, que habiendo zarpado de “Bahía Blanca el 20 de enero, visitara varios puertos de nuestra costa sud: Madryn, donde encontró al “San Martín” y desde donde se dirigió a la Colonia Galense del Chubut, enterándose de su estado y necesidades; después Santa Cruz, Gallegos, Puerto Haberton y Ushuaia, donde encontró a la División Río de la Plata que efectuaba ejercicios generales, incluso de desembarco, como parte de una operación de guerra. Llegado allí el 11, en un par de días la comitiva visitó en los buques de la División el establecimiento del señor Bridges y el aserradero de Lapataia. El 12 el “Belgrano” y “Patria” siguieron la navegación del Canal Beagle, pasando a la vista de los grandes glaciers de la Cordillera de Darwin, para ir por el paso de Brecknock a entrar al Estrecho de Magallanes por el Canal Magdalena, reuniéndose el día 15 con el Presidente de Chile, de acuerdo con lo previamente convenido.

Estadía en Ushuaia.

Nuestra División permaneció 10 días en este puerto efectuando ejercicios generales, un desembarco de las compañías de todos los buques, y visitando la zona de los ventisqueros con los avisos de la gobernación.

Hubo una curiosa novedad; un día se vio aparecer a lo lejos por el Canal Beagle un grupo de ballenas, que se acercaron hasta la Bahía de Ushuaia cerca de los buques, saliendo después hacia el sur por el Paso Grande de los Eclaires; venían persiguiendo a cardúmenes de sardinas que se refugiaron en la bahía y puerto interior llenándolos y quedando gran cantidad de éstos en las playas, que sirvieron de alimentación a la población y para conserva; en los buques y embarcaciones menores se podía recoger sardinas a baldes.

Zarpamos de Ushuaia el 28 de febrero, fondeando en puerto Almanza a mediodía, disponiendo el jefe que el “Pueyrredón” hiciera un levantamiento del banco Herradura y el “Buenos Aires” el del banco que despide al S.O. de la Isla Gable, que aunque conocidos por los peligros que presentaban y la manera de evi-

tarlos que daban los derroteros, en nuestra marina no se había hecho hasta entonces un balizamiento especial. Como yo conocía bien ese paraje, fui a fondear con el buque casi en el extremo del banco en seis brazas de agua (fondo blanquecino de fango y conchilla, visible a través de las cristalinas aguas del canal) y en pocas horas de trabajo con las lanchas del buque la obra quedó realizada. El banco era una prolongación submarina de la isla en forma casi triangular, como si la superficie hubiera desaparecido en el extremo S.O. de un cuadrilátero; el fondo iba en declive gradualmente hasta siete u ocho brazas, donde descendía bruscamente dejando canal libre entre la Isla Gable y la Navarino del lado sud y entre la Isla Gable y su banco hasta el Banco Herradura, que se extendía de la Isla Navarino hacia el norte, en casi dos tercios del Canal Beagle. Terminado nuestro trabajo a la tarde, al día siguiente la división pasó a fondear en Bahía de la Caza, inmediata a Puerto Haberton, donde se visitó la casa y colonia del señor Bridges.

Otra comisión para el crucero “Buenos Aires”.

Esa tarde el jefe de la división llamó a los Comandantes de buques a una reunión en el “San Martín”; las instrucciones disponían que se hiciera un reconocimiento del canal que queda entre la Isla Picton y la Isla Navarino. En general, en nuestra marina se navegaba siempre por el brazo de mar del norte entre Picton y la Isla Grande de Tierra del Fuego; el conjunto de ambos, que figuraba en las cartas inglesas con nombre de Bahía Moat, iba estrechándose y hacia el oeste, bien definido, seguía el Canal Beagle. Los derroteros españoles de esa época describían que el Canal Beagle pasaba entre la Isla Navarino y la Isla Grande de Tierra del Fuego, por ambos lados de la Isla Picton.

El jefe de la división informó a los Comandantes sobre la necesidad de hacer el trabajo de reconocimiento ordenado por las instrucciones, en un plazo breve antes de partir para visitar otros puertos de la Patagonia y agregó que, como el “San Martín” y el “Pueyrredón” eran buques de mucho desplazamiento y calado, esta tarea debía realizarla el “Buenos Aires”, situación que yo acepté de inmediato. Al respecto, el capitán de navío García me hizo saber que había pensado desde el primer momento que yo aceptaría y había redactado ya un oficio dándome las instrucciones para realizar la obra, preguntándome cuánto tiempo creía que podía emplear en ella.

Como en el oficio preparado por el Estado Mayor de la División se expresaba que para entrar el buque a ese canal, debería hacerlo manteniendo por la proa una lancha a vapor, por el peligro que podía existir de arrecifes no visibles ni marcados en las cartas marinas, le hice notar que con esa recomendación se necesitaría por lo menos 8 ó 10 días, plazo que expresó no se podía dar, porque había fechas de llegada a otros puertos y no había tiempo disponible para ello. En vista de ello, le manifesté que, suprimiendo ese párrafo en las instrucciones y dejándome libertad de maniobra para proceder, podría reducir el tiempo considerablemente. Aceptó la indicación y me agradeció la colaboración que prestaría para el mejor cumplimiento de las instrucciones y a mi pedido dispuso se rehicieran las instrucciones, dejando la solución en mis manos.

Regresado a bordo, hice levantar presión en más calderas y preparar los elementos de trabajo para operar con el buque y con las dos lanchas a vapor. Al aclarar dejé el fondeadero navegando a 14 millas; esa navegación me era conocida, por haber estado allí en varias oportunidades antes y en la época de la demarcación. Arrié una lancha en el extremo N.O. de Picton para que sondaran una línea paralela a la costa de la isla, aproximadamente en las 8 ó 10 brazas de profundidad y con mayor detención en las puntas o donde hubiera bajo fondo y seguí con el "Buenos Aires" cruzando oblicuamente el canal hasta el otro extremo, ya practicando sondajes, y comenzando mi trabajo de sur a norte cruzando en zig-zag de una costa a la otra. Había noticia de un bajo fondo marcado en algunas cartas aproximadamente en el centro del canal y a media distancia entre sus extremos, cuya situación y características se pudo verificar más tarde.

No hubo inconveniente alguno en el trabajo, verificando la exactitud de los sondajes del cuarterón y aumentándolos con los que realizábamos; para mediodía había verificado el trabajo de la mitad sud del canal, parte que yo conocía un poco menos que la otra; por la tarde el del arrecife central y la mitad norte del canal, y poco antes de la puesta del sol emprendí viaje de regreso hacia el fondeadero de La Caza, donde di fondo a las 21 horas, habiendo tenido en la última hora de navegación bastante visibilidad, por la prolongación de la duración del día en esa latitud. Al fondear comuniqué por señales al Jefe que había dado cumplimiento a la comisión recibida, contestando en seguida el buque jefe con un mensaje de felicitación por la operación realizada.

La División continúa su viaje.

Al día siguiente zarpó la División y navegamos hacia el sur hasta el Cabo de Hornos con algunas lluvias, pero que permitían a intervalos reconocer algunas islas en el extremo del continente, región histórica, peligrosa para los antiguos veleros; el Cabo de Hornos se pudo ver claro y al pasarlo el buque jefe hizo una salva de 21 cañonazos como demostración de acto de soberanía. Regresando hacia el norte otra vez, pasamos por el Estrecho de Lemaire, dirigiéndonos hacia el Puerto de Santa Cruz, en cuyas cercanías avistamos los cruceros “9 de Julio” y “25 de Mayo” que navegaban con rumbo al norte; entramos al puerto a tres cuartos de marea creciente por el Canal del Norte, sirviéndonos de las balizas que erigiera la corbeta “La Argentina” en el año 1890, y largando anclas en el fondeadero de Monte Entrance.

Puerto Santa Cruz.

Allí habían estado varios buques de la División Río de la Plata y ahora lo visitábamos los de la División Bahía Blanca, que éramos los primeros buques de ese porte que llegaban al puerto; al día siguiente sopló viento huracanado del oeste que hizo garrear a dos de nuestros barcos sin mayor inconveniente ni peligro, los que ocuparon poco después su posición en el fondeadero. Hubo visita al puerto interior y reaprovisionamiento de víveres frescos. El Subprefecto nos dio la noticia que el crucero “9 de Julio”, entrando al puerto por el Canal Sud, había tocado en un arrecife no marcado en la carta, sufriendo averías en un doble fondo, que pudo mantenerse aislado.

Regreso hacia el Norte.

Dejamos el Puerto Santa Cruz en viaje sin escalas hasta Bahía Blanca, llegando al Rincón el día 21, donde fondeamos cercano al pontón faro para esperar marea.

Una vez fondeados, los cruceros acorazados quedaron presentando rumbo a la corriente, o sea al norte; el “Buenos Aires”, de más eslora y menos calado, presentaba proa al viento del oeste que sin ser violento producía efecto y levantaba marejadilla.

Hubo una novedad: el “Pueyrredón”, último de los cruceros acorazados incorporados, tenía calderas tubulares Bellville, que consumían más carbón que las cilíndricas del “San Martín” y estaba quedando ya casi sin combustible para seguir hasta el fondeadero interior. Poco después de fondear el buque-jefe dio orden al crucero “Buenos Aires” de proveerle carbón; dicté a

bordo todas las disposiciones necesarias para la operación: preparación de lanchas, incluso la de vapor, embolsar carbón e izarlo a cubierta; pedí al “Pueyrredón” que prepara las suyas y me enviara bolsas vacías y considerando la posición en que presentaban la proa los barcos llevé mi buque a fondear por estribor del “Pueyrredón”, a no mucha distancia de la del más al norte, de manera que los dos buques formaron un sector como de 70°, con sotaventos y aguas tranquilas, permitiéndonos trabajar cómodamente durante el resto de la tarde, con lo que se dejó cumplida la orden recibida. Volví a mi fondeadero y al día siguiente, marzo 22, después de media marea creciente, entramos a la ría, ocupando nuestros fondeaderos acostumbrados.

La escuadra íntegra había realizado dos meses de navegación, visitando casi todos los puertos de nuestra costa sud; durante ese tiempo se realizó el viaje presidencial al sur, que iniciaba una época de mejores relaciones con Chile, empezando por una invitación de la marina chilena para que nuestra fragata “Presidente Sarmiento” los acompañara en el viaje de regreso a Valparaíso, donde se le dispensara grandes agasajos. En cambio, con el “Belgrano” vino a Puerto Belgrano el crucero chileno “Ministro Zenteno”, conduciendo a su bordo a los representantes de ese país ante el tribunal arbitral que debía terminar la divergencia sobre los límites de la Puna de Atacama.

Al llegar la División a puerto incorporó al “Belgrano”, y en los primeros días de abril fue destacado de ella el “Buenos Aires”, por orden del Ministerio, para realizar un nuevo viaje al sur. Originada en noticias de algunos accidentes de navegación y por los pedidos formulados en esos puertos al Presidente de la República en su viaje, el Ministro de Marina necesitaba recoger nuevas informaciones, eligiendo mi buque para el desempeño de esa comisión.

La instrucción general en la Armada.

En mis últimos artículos he detallado parte de las mejoras realizadas en la instrucción del personal de la escuadra, desde el punto de vista de la formación eficiente de oficiales de comando para la organización general y la capacidad de los oficiales en la rama de la ciencia y arte para navegar en nuestra región patagónica y fueguina, aún sin faros ni balizamientos adecuados, renglones estos dos que conjuntamente con la construcción del puerto militar y del telégrafo hasta el extremo de nuestro territorio se estaba realizando.

Conjuntamente con el personal militar se había ido formando el de la administración naval, oficiales conductores de máquinas y de electricidad, llamados entonces cuerpos auxiliares. Para la Administración, desde la creación de la Junta Consultiva, se inició la incorporación en ese servicio de peritos mercantiles, al principio en las oficinas en tierra, con embarques progresivos, que con la creación de la Intendencia General de Marina se convirtió en el Cuerpo de Contadores. La mayoría de los conductores de máquinas que trajeron de Europa nuestros primeros buques, radicados en el país, se naturalizó y varios de sus descendientes adoptaron la profesión de sus padres, iniciando su carrera como ayudantes de máquinas; a la vez, el desarrollo de nuestros ferrocarriles, de talleres de reparación y en la industria privada, jóvenes nativos se iniciaban en esas actividades y juntamente con los otros se formó un grupo enviado a Inglaterra, que constituyó la base de la Escuela de Maquinistas Navales.

Ese personal con práctica en los grandes talleres, estudios técnicos y embarques periódicos en buques mercantes, alcanzó esa instrucción completa y ya el año 1898 la totalidad de los buques de la escuadra tenía ese personal formado por profesionales argentinos; algo análogo pasó con el personal de electricidad, todo lo cual no desmerecía ni la calidad de los ingenieros extranjeros primitivos ni del que se formó después en nuestras escuelas posteriormente creadas.

El personal subalterno, voluntarios y contratados en épocas anteriores con muchos extranjeros, era ya todo argentino voluntario, mucho proveniente de escuelas cuya creación iba en aumento. En 1899 la marina tuvo un principio de ley de servicio militar obligatorio (Ley N° 3948), que desapareció con la del servicio militar de todo el país. Con esos elementos, nuestra marina estaba equipada y a la altura de las marinas europeas existentes.

Los buques, homogéneos en su tipo y construcción, modernos, construidos para marinas europeas, estaban equipados con los últimos modelos de artillería y torpedos y su utilización era igual a la reglamentada en las marinas de donde provenía su construcción. Cabe mencionar, empero, que en la artillería aún no había sido creado en Europa el sistema de dirección central del tiro que se realizó años después, pero ya en nuestra marina se seguían las directivas de tiro que iniciaba en Inglaterra el capitán Percy Scott.

El viaje de instrucción que realizaba la fragata "Presidente Sarmiento", que en esos momentos llevaba 32 guardiamarinas en

visita a puertos de las principales marinas del mundo para conocer sus adelantos —y los viajes posteriores—, contribuyeron a formar en la marina un alto nivel de preparación y conocimientos profesionales que le daban carácter, solidez y mejora en la instrucción, escuela inmejorable que seguía nuestra marina desde el primer viaje de instrucción por Europa, en el año 1884, con buenos resultados visibles en el camino que venía siguiendo desde que tuvo autonomía en su régimen, por la creación de reparticiones sucesivas y ministerio propio.

La entrevista de los Presidentes en el Estrecho.

En mis narraciones sobre estos dos meses de navegación con la escuadra por el sur, he mencionado en alguna circunstancia noticias obtenidas sobre el viaje del Presidente General Roca, en encuentros ocasionales de los buques de nuestra división con el “Belgrano” o versiones recogidas en los puertos a nuestro arribo; varios meses después llegaron a nuestras manos algunas publicaciones de la prensa de Buenos Aires sobre las ceremonias que tuvieron lugar. En una publicación reciente (“La Lanza Rota”, por el Dr. Dionisio Schoo Lastra, páginas 187 a 213 - Edición Peuser), se dan detalles completos sobre ese viaje, de la que tomo la lista del personal que componía la comitiva oficial argentina: acompañaban al General Roca el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Amancio Alcorta; el de Marina, comodoro Martín Rivadavia; los diputados Mariano de Vedia, Eleazar Garzón y Benito Carrasco; los edecanes coronel Gramajo y mayor Constantino Raybaud; el barón Antonio de Marchi y los señores Enrique Bollini y E. Duchesnois. Además, periodistas representantes de “La Nación”, “La Prensa”, “Deutsche La Plata Zeitung”, “La Patria degli Italiani”, “Argentinische Tageblatt” y otros diarios, que se embarcaron en el crucero acorazado “Belgrano” y en el “Patria”. El itinerario que siguieron estos buques fue: Puerto Belgrano, Madryn, Rada Tilly, Puerto Santa Cruz, Río Gallegos, Ushuaia, Bahía Ballena, Puerto Hambre y Punta Arenas; en todos ellos desembarcó el Presidente y comitiva, para conocer sus necesidades. Era el primer viaje presidencial hasta nuestro extremo sud, recogiendo noticias de su estado y actividades, de las que resultaron numerosas medidas de gobierno.

Conocieron el progreso de la Colonia Galense del Chubut, la falta de población en la costa de la árida Patagonia y los bosques, montañas y glaciares de los canales fueguinos; se menciona la reunión al “Belgrano” y “Patria” de la “Sarmiento”, en

Puerto del Hambre, y su navegación hacia Punta Arenas, donde llegaron el día combinado —15 de febrero— para encontrarse con los buques chilenos que los esperaban con cierta ansiedad, mirando hacia el este del lado de la boca del Atlántico.

La División Argentina venía del sur y una crónica refiere que los buques argentinos, navegando en línea de fila, llegaron hasta frente a los buques chilenos, cambiaron rumbo 90° dirigiéndose hacia la línea de los buques chilenos y a distancia apropiada fondearon los tres a un tiempo, maniobra simple pero precisa que causó buena impresión. Al aproximarse la División de buques argentinos, la División chilena izó engalanado con bandera argentina, haciendo salva de 21 cañonazos, a lo que nuestros buques al fondear izaron el suyo con bandera chilena, efectuando su salva reglamentaria. En ambas Divisiones las tripulaciones formaron en las bordas, dando vivas mientras que las bandas de música tocaban los himnos de los dos países.

Al cambiarse los primeros saludos, el General Roca hizo comunicar al Presidente Errázuriz que iría en seguida a hacerle su visita, la que se realizó a pesar de que el Presidente Errázuriz había tenido la intención de hacerlo él primero; en las entrevistas a bordo del “O’Higgins” y del “Belgrano”, los Presidentes iniciaron sus conversaciones sobre los asuntos de interés para ambas naciones, con principio de acuerdo para resolver las divergencias que existían, que se ampliaron en las entrevistas posteriores que tuvieron lugar y con las conferencias de los ministros de relaciones exteriores. Hubo banquetes oficiales en los buques jefes los días 16 y 17 y gran recepción en el palacio de la gobernación. El General Roca se alojó en tierra en la casa del señor José Menéndez, nuestro antiguo cónsul allí desde la época que fuera desde Buenos Aires con su familia por haber adquirido la casa de negocio, propiedades y concesiones que pertenecieron a nuestro marino Luis Piedrabuena.

Con el “Abrazo del Estrecho”, como se llamó a esa entrevista de los Presidentes, los gobiernos iniciaron una era de buen entendimiento beneficioso en extremo para los dos países, y el día 18 el Presidente Roca y su comitiva emprendió en el “Belgrano” su regreso a nuestro país.

Sin embargo, no hubo una amplia comprensión en el transcurso del tiempo en todos los asuntos y se llegó alguna vez a un punto muerto en las negociaciones, en el que peligró la paz. En su obra, Schoo Lastra describe la situación que reinaba en

Buenos Aires, bajo el epígrafe: “Minutos Memorables”, cuando al terminar el tiempo señalado para recibir la contestación que permitiera concertar la paz, el ministro de Chile, Carlos Concha Subercasaux, llevó a la casa del General Roca la contestación afirmativa de su país aceptando la proposición argentina, cuya contestación se esperaba. De no haber sido así, en esos minutos hubiera salido de nuestro gobierno la orden de iniciar las operaciones de guerra. Cuando esto ocurría —diciembre de 1901—, yo me encontraba con la fragata “Presidente Sarmiento” en su segundo viaje de instrucción, navegando a máquina al máximo de velocidad en el Mediterráneo, en viaje de Alejandría a Gibraltar, cumpliendo una orden de nuestro gobierno de cortar el viaje que se realizaba y en el puerto señalado embarcar en el paquete italiano “Cirio”, que se encontraría allí en fecha determinada, a los guardiamarinas y parte de la tripulación para que vinieran a incorporarse a la escuadra que iba a entrar en guerra. La operación se realizó puntualmente, y de acuerdo con las mismas instrucción, volví con la “Sarmiento” hasta Spezzia, en Italia, para recibir un cargamento de munición para los cruceros acorazados.

Al partir de Alejandría había comunicado por cable a nuestro ministro en Londres ese cambio de itinerario y le pedía comunicarme a Gibraltar si tenía alguna novedad al respecto; a mi llegada allí encontré su respuesta, que expresaba “que la cuestión con Chile estaba arreglándose” y en La Spezzia tuve la comunicación especial del ministro de marina que la tirantez de relaciones había pasado, pero que recibiera la munición pedida y regresara con ella a Buenos Aires.

En los veinte meses transcurridos desde la entrevista en el Estrecho, se presentaron algunos inconveniente nuevos o renovados. Chile continuaba con su misión militar alemana en servicio y había ordenado la construcción de dos acorazados de 11.000 toneladas (se murmuraba como causa las dificultades políticas en el Pacífico, como agregado a las que tenía con nosotros) y en nuestro país se mantuvo también la preparación militar. Para la armada se contrató en Italia la construcción de dos cruceros acorazados tipo “San Martín”, mejorado en velocidad, armamento y calidad de coraza, aumentando su desplazamiento en 3.000 toneladas y que recibirían los nombres de “Rivadavia” y “Moreno”.

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 DIAS 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 Política Nacional y las Fuerzas Armadas

Por el Teniente de Corbeta JORGE F. TAPPER

Un estado marcha a través del tiempo dejando a su paso una estela recta y clara, o zigzagueante, traducción de la mayor o menor pericia de los pilotos que la conducen. Esa marcha reconoce objetivos; no es un andar sin razón y sin causa. ¿De dónde surgen esos objetivos? ¿En qué términos se considera su expresión? ¿Qué imperativos nacen de ellos?

Sostenemos que no se puede marchar sin saber adonde se quiera ir. Saber cuál es el puerto de destino implica, además, determinar por qué y para qué aspiramos llegar a él.

Mal se puede hablar de patria y de los mil factores que reconocen esa realidad como síntesis, sin detenernos primero a aclarar cuál es la premisa en que basaremos todo nuestro pensamiento y, desde que la idea induce al acto, nuestro actuar en este breve lapso que integra la vida.

Formamos parte de las Fuerzas Armadas de la Nación. Queremos levantar la Bandera de nuestro credo en cuanto a ella, desde que somos parte activa de su ser. Pero hallamos necesario encuadrar primero a las Fuerzas Armadas dentro del marco augusto de la Patria.

Tal el objeto de este trabajo, en cuanto trata de fijar las relaciones entre las fuerzas armadas y la política nacional.

* * *

Un conjunto de hombres, sobre un territorio determinado, unidos bajo un status jurídico especial que conduce a lograr el bien común, configuran el estado.

Ese conjunto de hombres reconoce la existencia de un común denominador en materia de raza, religión e idioma.

El territorio es el carácter estable externo que, influyendo además sobre la esencia del estado, lo individualiza en el tablero geográfico del orbe.

El status jurídico, oral o escrito, basado en creencias, costumbres, leyes o el conjunto de todas ellas, da forma orgánica al ente así creado.

El estado nace así para cumplir un objeto. Tal objetivo es la felicidad de todos y cada uno de sus miembros. Interpretese tal felicidad en cualquier sentido: como felicidad moral, como principio hedónico, como división del trabajo, como simple defensa. Estoicos, epicúreos, idealistas, nacionalistas, románticos, comunistas, individualistas, interpretarán la felicidad según su punto de vista y, por ende, nos darán distintas concepciones del estado y sus fines, que responderán a otros tantos conceptos de la felicidad humana. Incluso algunos de ellos llegarán a concebir el estado como fin, tesis que no aceptamos bajo ningún concepto.

Es necesario aclarar que el estado que hemos descrito no nace, como pretendió sostenerlo esa interesante e ingeniosa lucubración teórica del contrato o pacto, que reconociera como paladín propagandístico a Rousseau, y que es históricamente falsa. Es un fenómeno progresivo que va teniendo lugar con el transcurso del tiempo, hasta llegar por sucesivas transformaciones a la forma que hoy nos toca vivir y que por cierto no es definitivo. De modo que nuestra definición inicial es sólo una abstracción necesaria para discurrir, pero no implica que un día dado surgiera el estado así definido, sin otro antecedente.

Ahora bien. Para lograr ese objetivo en primer lugar se establece el gobierno de ese estado, unipersonal o colegiado. Tal gobierno va desde el Jefe de familia, clan, tribu, hasta la sociedad, donde podrá revestir las tres formas clásicas: monarquía, aristocracia, república, y sus correlativas desvirtuadas: tiranía, oligarquía, demagogia.

Todas las épocas son distintas, y el objetivo fundamental debe sufrir variaciones en su expresión práctica, o sea, en los modos de acción, en la forma de lograr ese fin. Estado, gobierno, objetivo a cumplir. ¿Cómo se materializa ese objetivo? En la enunciación de la **Política Nacional**, que desarrollará el **gobierno** para alcanzar el **fin** para el cual reconoce su existencia el estado.

¿Puede un estado existir sin política nacional? Careciendo de ella, ¿puede el gobierno actuar? Sí, puede, pero magros son sus resultados. Si no sabemos adonde vamos, decíamos al principio, no vamos a ninguna parte.

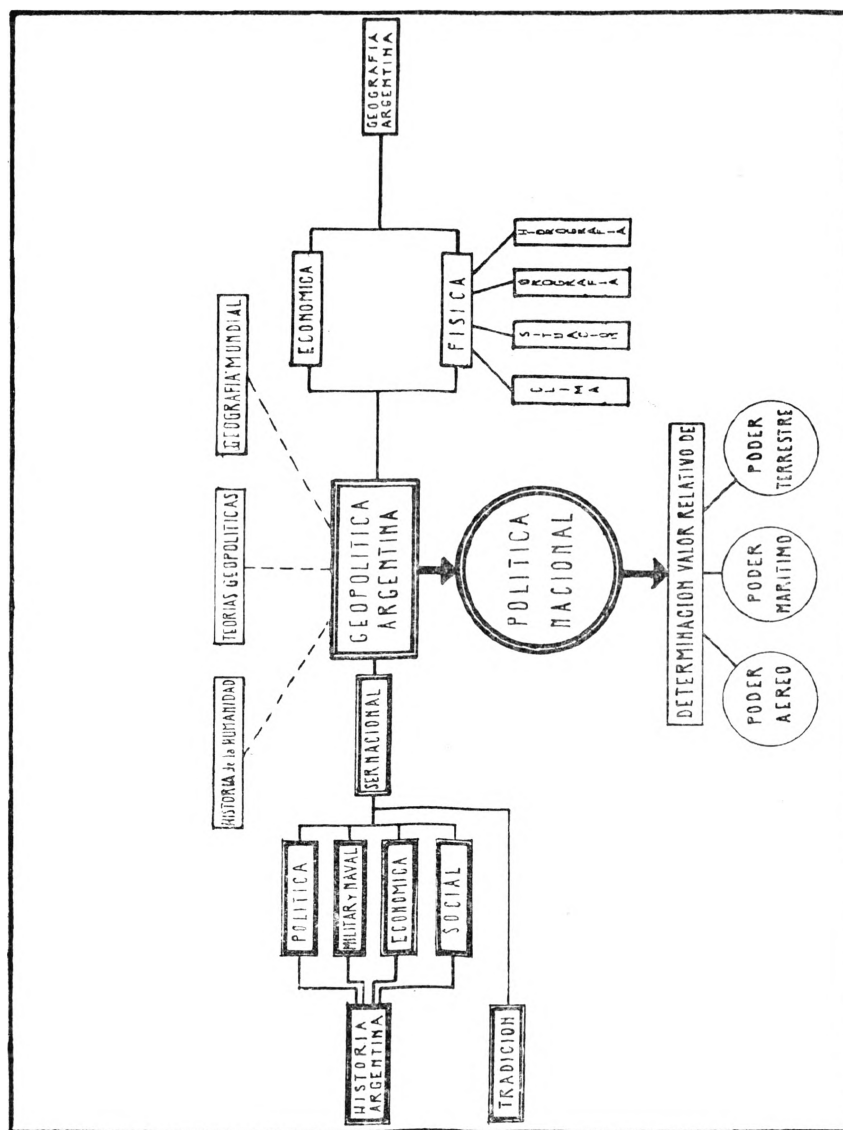
Afirmamos, como premisa fundamental, que la nación debe tener una Política Nacional.

* * *

Esa Política Nacional debe determinarse en base a un profundo estudio del país, sus antecedentes, su presente y su futuro.

Para ello, debemos basarnos en la geopolítica. Esta ciencia, avanzada en la ciencia política, coordina y resume el estudio parcial que la sociología, la historia y la geografía llevan a cabo para dar una real visión del complejo panorama que deben enfrentar los hombres de gobierno.

La geopolítica llegó a tener una orientación netamente imperialista, al derivarse el cauce normal de su campo de acción



en la búsqueda del camino a recorrer para dominar el mundo. No es ello causa para desecharla, muy por el contrario. La efectividad del estudio que por su método se encare es muy alta, y sólo debemos procurar conservar serenamente el objetivo cabal de ella, que es cumplir eficientemente los fines del estado, fines que, en nuestro criterio y nuestro sentir, no pueden ser imperialistas.

En la integración de la geopolítica argentina, forman parte esencial:

- a) La geografía argentina.
- b) La historia patria, que en gran medida configura el ser nacional.
- c) La geografía del mundo, del cual somos parte.
- d) La historia de la humanidad, en la que nos encontramos como actores parciales.
- e) Las teorías y enunciados geopolíticos.

Todo ello es el antecedente, el paso previo para analizar el momento actual y, tratando de vislumbrar las posibilidades del futuro, poder entonces determinar la derrota a navegar. Esto es, enunciar la política nacional.

Como corolario lógico de tal enunciado, teniendo presente la necesidad de las fuerzas armadas, se efectuaría la determinación del valor relativo del poder aéreo, poder terrestre y poder marítimo.

* * *

La geografía debe considerarse en sus diversos aspectos: económica y física. Dentro de esta última incluiremos el clima, la situación, la orografía e hidrografía. El análisis de ello debe hacerse con criterio dinámico, es decir, en forma diametralmente opuesta al tipo descripto a que estamos acostumbrados.

Así, por ejemplo, al considerar la geografía económica, no es el problema reducirse a una enunciación de lo que produce actualmente nuestro suelo en materias primas de todo orden, sino, teniendo ello como panorama básico, analizar las posibilidades que el país presenta. Es decir, su riqueza potencial, apreciada con criterio amplio y procedimientos exhaustivos.

Al considerar su hidrografía, no concluir el análisis en la simple enumeración de sus vías fluviales, sino desentrañar los probables beneficios que directa o indirectamente podremos lograr mediante su correcta utilización para cumplir el fin del estado. Lo mismo al estudiar su orografía y la climatología general.

Un aspecto muy importante es aquel que se refiere a la situación geográfica del país. Sólo tendremos una visión clara de ella cuando la estudiemos en base a una proyección mundial con centro en el punto medio de nuestro territorio. De esa forma veremos cuán distinta se nos presenta la tierra, cómo estamos acostumbrados a una visión defectuosa del orbe. Miramos el mundo desde afuera, en lugar de hacerlo desde nuestro territorio, hacia lo que nos rodea. Si lo hacemos de esta última forma, comprenderemos muchos problemas relacionados con nuestra posición eminentemente marítima que de otra forma resulta, sino difícil, al menos no tan evidente vislumbrar.

* * *

El estudio de la historia argentina es punto obligado, imprescindible, para poder enunciar una política nacional. Esto, desde dos puntos de vista.

Por una parte, porque el conocimiento de nuestra historia, juntamente con la tradición, nos permitirán descubrir el ser nacional que es necesario conocer, pues sobre él hay que forjar el futuro.

Por otra parte, porque al analizar los diversos aspectos de nuestra historia política, militar y naval, económica y social, podemos hallar las consecuencias que los múltiples factores de esos órdenes nacidos, produjeron en la marcha de la nacionalidad. Las conclusiones que de allí emanen, serán valiosas experiencias, ricas enseñanzas para no volver a cometer errores.

Todo esto, por cierto, sólo se logrará si la historia la estudiamos y consideramos como verdadera ciencia histórica y no como simple crónica, error este último tan frecuente entre nosotros.

* * *

Hemos dicho que en el estudio de la geopolítica argentina es preciso tener en cuenta las teorías geopolíticas enunciadas por los diversos pensadores que a ella le han dedicado sus horas de trabajo y vigilia.

Lo mismo hacemos cuando lucubramos en torno a las teorías estratégicas, al derecho constitucional, a los problemas sociales, a la educación, en fin, a cualquier rama del quehacer nacional. Pero es necesario no caer en el pésimo error que nuestra historia señala, y aquí aplicamos ya lo mencionado en el párrafo anterior. Hemos sido siempre afectos los argentinos a copiar textualmente y pretender aplicar teorías extrañas, desarro-

liadas para otras épocas, otros hombres, otros países. En general, es un mal nuestro no saber aplicar, interpretar, justipreciar doctrinas ajenas. Gran parte de nuestros males reconocen eso por origen.

Cuando estudiemos un Kjóllen, a Haushofer, a Mackinder, a Spykman, debemos hacerlo no con el ánimo de elegir uno de ellos, afirmar que tienen razón, pues así nos hemos convencido, y aplicar a lo nuestro lisa y llanamente la lección aprendida y recitada como niño de escuela primaria.

La inteligencia tiene una etapa receptiva: escucha y aprende; una etapa crítica: analiza y juzga; y una etapa activa: aplica, actúa, deviene en función creadora.

No debemos quedarnos en la primera etapa y aplicar lo escuchado; hay que llegar al tercer estrado y, realmente, crear. Crear nuestra propia doctrina, nuestra propia teoría, para desarrollarla en una sabia y argentina política nacional, de caracteres netamente diferenciados y adecuados a nuestra idiosincrasia, a nuestro potencial humano y material, a nuestros ideales y esperanzas.

Cuando tengamos una auténtica política nacional, debemos determinar el camino por el cual llevarla adelante hasta la meta del triunfo. Aquí también, en los métodos y directivas subsidiarias, podemos caer en el error de copiar textualmente. En las fuerzas armadas, que especialmente tratamos, ello puede darse muy fácilmente. Es que está la experiencia recogida en las guerras, de las cuales gracias a Dios estuvimos alejados, y en base a ella otros países desarrollan su política militar. Es cierto que es mucho lo que de ellos tenemos que aprender, pero aprender tiene un significado muy distinto que copiar.

La política a desarrollar por las fuerzas armadas debe ser netamente de cuño argentino. Esto no quiere decir que nos consideremos aislados del mundo. Nuestra política nacional ya debe haber aclarado indubitablemente nuestra posición internacional, nuestras relaciones con las hermanas de sangre y cultura, con el universo todo. En base a ella se hace la política a seguir con las fuerzas armadas, pero el sentido de lo que afirmamos es que su esencia debe ser típicamente nuestra, que los problemas deben verse y las soluciones buscarse con ojos argentinos, centrados en nuestro propio problema.

* * *

La geopolítica debe darnos la visión del futuro. Lo hará con caracteres más nítidos cuando más cercano al presente sea el período analizado. Pero sus alcances en el tiempo por venir deben ser muy vastos. Por ello es que el geopolítico requiere un espíritu en gran medida imaginativo, que pueda jugar con las posibilidades del futuro, medidas en función del presente y del recuerdo de lo que fue, pero haciéndolo con sólido criterio e inteligencia clara.

De ese comprender lo que vendrá, con el porcentaje de probabilidad que estará dado por la precisión de los datos apreciados y la capacidad de extrapolarlos, surgirán las bases de la política nacional.

Sabiendo así qué se pretende, y volviendo a analizar con más detalle nuestra historia militar y naval, y el potencial presente, se podrá fijar claramente la política naval, la política militar, la política aérea. Es decir, podremos determinar el valor relativo que hemos de asignar al poder aéreo, al poder marítimo y al poder terrestre.

Resumiendo en pocas palabras, el procedimiento debe ser el siguiente:

- a) Análisis geográfico.
- b) Estudio de la historia.
- c) Determinación de posibilidades en virtud de la geopolítica.
- d) Enunciación de la política nacional.
- e) Determinación del poder relativo de aire, mar y tierra.

Hemos desarrollado nuestro pensamiento acerca de la forma orgánica con que debemos proceder, para llegar al punto último del resumen que antecede.

Un estudio como el que exponemos en orden, requiere ingentes esfuerzos. Pero es indudable que sólo así tendremos claro el camino, en este mundo de sorpresas, desengaños, y la mayoría de las veces, oscuro horizonte. Para realizar con éxito una tarea, es condición previa el orden. La tarea de nuestra generación es

inmensa; es noble y bella: lograr la felicidad de los argentinos. Si la alcanzamos, por el ejemplo, o el contagio, se irá dando la felicidad de la humanidad.

La polémica siempre es útil; y la gran polémica que se inicia al tratar de poder relativo de las tres fuerzas armadas, debe, entre militares más propiamente que nunca, alumbrar su principio con el orden y el método. Para nosotros, este que queda expuesto es el camino a tomar.

GUERRA DE PORTAAVIONES

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

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

Precio del ejemplar: \$ 4.—

EN VENTA EN LA OFICINA DEL BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

El Derecho Militar: su Concepto y sus Fuentes

Por el Teniente de Navío Auditor HECTOR JORGE ESCOLA

I. — Prescindiendo de toda consideración sobre la posición optimista o pesimista que puede adoptarse respecto del problema de la guerra —definida generalmente como el conjunto de actos que se ponen en juego por un Estado para tratar de someter a un adversario—, sobre la normalidad o anormalidad de la guerra en el complejo de las relaciones humanas, o sobre su posible abolición como práctica internacional en el futuro, lo cierto es que en el estado actual de las sociedades, la guerra es un hecho cuya existencia no puede desconocerse y siempre posible de acaecer.

Existente en los hechos, como forma la más grave y costosa para dirimir conflictos y supremacías interestadales, la realidad de la guerra ha sido también reconocida por el Derecho, que ha tratado de regularla normativamente, estableciendo preceptos que determinan derechos, deberes y relaciones de diversa índole, aunque tales normas en su mayor parte están sujetas, en cuanto a su efectivo cumplimiento y observancia, a la voluntaria adhesión de aquellos a quienes se dirigen.

Frente a tal situación y ante el riesgo siempre posible de la guerra, es natural que los distintos Estados arbitren, previsora-mente, los elementos y medios necesarios para sobrellevar en cualquier momento y en condiciones ventajosas, las contingencias de un conflicto armado, salvaguardando así sus más preciados intereses.

Con tal criterio y para tal fin, se constituyen y organizan las Fuerzas Armadas, en base a principios técnico-científicos, las cuales, integradas en nuestro país por el Ejército, la Marina de Guerra y la Aeronáutica, ejercitándose en la paz, desarrollarán su máximo esfuerzo durante la guerra, tanto en el aspecto de la conducción táctica, como encauzando y asimilando el potencial total de la Nación.

Dentro del moderno Estado de derecho, como es sabido, toda la actividad política y administrativa se halla jurídicamente regulada (Derecho Público) al igual que el conjunto de las relaciones interindividuales (Derecho Privado), incluyéndose dentro de tal regulación, que comprende tanto la actividad discrecional como la reglada, el servicio de defensa nacional, cumplido por las Fuerzas Armadas.

En este último aspecto, la elaboración normativa da lugar a la existencia de un orden jurídico especial y claramente diferenciado: el orden jurídico militar, el cual puede definirse como “el conjunto de todas las normas jurídicas dirigidas a asegurar, mediante una adecuada regulación, el logro de los fines específicos y propios de las Fuerzas Armadas”.

El orden jurídico militar es, pues, aquel complejo de normas que regulan, delimitan y configuran a las Fuerzas Armadas, tanto en su faz orgánica, como en el orden dinámico, es decir, en su faz funcional. Este orden jurídico militar, así integrado, constituye el llamado “DERECHO MILITAR”.

La diferenciación entre el orden jurídico militar y el orden jurídico civil o común, es de tipo puramente técnico y formal, basada en el objeto propio de cada una de las normas jurídicas que los integran, puesto que, substancialmente, tanto unas como otras son constitucionalmente idénticas, respondiendo por sus caracteres al concepto general de “norma jurídica”.

Sin embargo, esta diferenciación resulta útil en la práctica, y está científicamente fundada, puesto que es evidente que el orden jurídico militar define, con caracteres propios, una actividad perfectamente diferenciada y que se desarrolla de acuerdo con modalidades diversas de las que son comunes a las actividades y relaciones civiles.

Debe destacarse especialmente que el Derecho Militar regula tan sólo las actividades que las Fuerzas Armadas realizan en cuanto tales, es decir, aquellas que son inherentes al servicio militar, entendido este concepto en sentido general y amplio, puesto que las actividades de orden común que las distintas Fuerzas Armadas pueden cumplir, se hallan reguladas por el orden jurídico civil, al cual deben someterse.

Así, por ejemplo, las normas que regulan los servicios de transporte comercial que puede prestar la Marina de Guerra a favor de terceros, no integran el orden jurídico militar, sino el orden jurídico civil, y deben por tanto considerarse e interpre-

tarse como formando parte de este último orden jurídico y de acuerdo con sus principios generales. (Véase lo dispuesto en el art. 902 del Reglamento General de Administración).

Se crea así una zona de contacto entre ambos órdenes jurídicos, dentro de la cual se agrupan una serie de formas de acción, las que en su mayor parte son de orden contractual.

Dentro de tal orden jurídico —el Derecho Militar—, se destaca especialmente el Derecho Penal Militar, que es aquella rama del orden jurídico militar que contiene y agrupa las normas jurídicas que son impuestas bajo la compulsión de una sanción retributiva, es decir, que se realizan indirectamente (véase al respecto nuestro trabajo: “La autonomía del Derecho Penal Militar”).

II. — ¿Cuáles son las fuentes del Derecho Militar?

Las normas constitutivas del Derecho Militar, de igual modo que las que integran cualquier otro orden o rama jurídica, se establecen por distintos medios o modos, denominados “fuentes”.

Conforme con una clasificación usual, las fuentes se dividen en dos grandes grupos: a) fuentes directas; y b) fuentes indirectas.

Son fuentes directas: la ley, el reglamento y la costumbre.

Son fuentes indirectas: la jurisprudencia y la doctrina científica.

Cabe analizar ahora la importancia que, dentro del Derecho Militar, revisten estos distintos medios o modos de producción del derecho.

A) FUENTES DIRECTAS

1) La ley:

Según CAPITANT (“Introduction a l’étude du droit civil”), la ley es la regla dictada por el poder social que ordena, prohíbe o permite, y a la cual todos deben obediencia.

La ley, con sus caracteres especiales de obligatoriedad, generalidad, igualdad, irretroactividad, duración indeterminada e imperio, presenta como fuente normativa las grandes ventajas de conformar un derecho fijo, preciso, provisto de unidad y certeza, requisitos indispensables para que exista la seguridad jurídica necesaria para el desarrollo progresivo de las actividades humanas.

La importancia de la ley como fuente del Derecho Militar radica especialmente en el hecho de que por ella se determinan y fijan los principios orgánicos fundamentales del orden jurídico militar.

Si bien es cierto que existen otras fuentes importantes del Derecho Militar, debe recordarse que dentro de nuestra organización jurídica ninguna de esas fuentes pueden establecer normas con absoluta libertad, sino que siempre deben atenerse y conformarse a la ley o actuar dentro de los límites fijados por la ley (*secundum legem*), pero nunca pueden contrariar válidamente el precepto de la ley (*contra legem*).

Por encima del precepto de la ley sólo se halla el precepto constitucional, más general, que se impone al legislador, determinando especialmente el conjunto de los fines políticos del Estado, que se actuarán por medio de la gestión administrativa.

Las leyes que constituyen el Derecho Militar son, en general, de los tipos siguientes:

- a) Leyes orgánicas, que son aquellas que determinan funcionalmente una institución determinada; ejemplo: la Ley Orgánica para el Personal Militar.
- b) Leyes especiales, que son las que el Congreso Nacional dicta en uso de facultades propias, respecto de determinados asuntos; ejemplo: el Código de Justicia Militar.
- c) Leyes de orden público, que son aquellas que no pueden renunciarse ni pueden dejarse sin efecto por mutuo acuerdo entre partes, por fundarse en motivos de interés general; ejemplo: la Ley de Servicio Militar Obligatorio.

Además, y con menor trascendencia, se hallan las leyes administrativas, que son aquellas que regulan materias propias del Derecho Administrativo.

2) El Reglamento:

Una de las fuentes más importantes del Derecho Militar es el reglamento.

La ley, por su propia naturaleza, y por necesidades de técnica legislativa, posee un carácter general, amplio, estableciendo principios fundamentales, sin entrar a determinar cuestiones de detalle, o considerar circunstancias especiales.

De otro modo, descendiendo la ley a un excesivo casuismo, perdería su flexibilidad, que es necesaria por su adecuación a las múltiples circunstancias de hecho que pueden presentarse y para su adaptación a las nuevas situaciones derivadas del progreso y desarrollo natural de las instituciones.

Siendo, pues, la ley general en sus determinaciones, es necesario complementar sus disposiciones por medio de preceptos orgánicos que contemplen las situaciones de detalle, establezcan las necesarias distinciones y provean lo necesario para el mejor cumplimiento de la ley.

Ese conjunto de preceptos orgánicos constituye, como se sabe, el reglamento.

Estos reglamentos son dictados únicamente por el Poder Ejecutivo Nacional (Presidente de la Nación Argentina), en uso de una facultad propia acordada por la Constitución Nacional: la potestad reglamentaria.

Esta potestad reglamentaria comprende dos formas diversas, de caracteres muy distintos: la potestad reglada y la potestad discrecional.

La potestad reglamentaria es reglada cuando el Poder Administrador debe, en el ejercicio de las mismas, someterse a normas previas que delimitan su acción, circunscribiéndose de tal modo a precisar la forma cómo será cumplida una ley.

En uso de esta potestad reglada, el Poder Ejecutivo dicta los llamados "reglamentos de ejecución", de los cuales, como ejemplo, citaremos la Reglamentación de las Leyes de Justicia Militar para la Armada, la cual determina la forma como será aplicado y cumplido el Código de Justicia Militar, es decir, la ley.

Al dictar estos reglamentos, el Poder Administrador no puede contrariar los principios consagrados por la ley que se reglamenta, ni desnaturalizarlos por medio de excepciones de cualquier clase.

Los reglamentos de ejecución, si bien son fuente del Derecho Militar, no constituyen la más importante dentro de este grupo.

La potestad reglamentaria es discrecional cuando el Poder Administrador, al ejercerla, no reconoce sino dos límites: 1º) No contrariar ningún precepto constitucional; 2º) No invadir la esfera de acción propia del Poder Legislativo.

En uso de esta potestad reglamentaria discrecional el Poder Administrador dicta los llamados "reglamentos autónomos" o

independientes, incorporando por tal medio al derecho positivo un elemento variable, fácilmente adaptable a las necesidades del interés público y del servicio administrativo.

Los reglamentos autónomos, dictados por el Poder Ejecutivo preferentemente para reglar determinados servicios, constituyen tal vez la más importante fuente del Derecho Militar, cuyos preceptos son, en su mayor parte, reglamentarios.

Ejemplo de reglamentos discrecionales son: el Reglamento General de Administración, el Reglamento General de Servicio Naval, el Reglamento de Infantería, el Reglamento de Ceremonial Marítimo, el Reglamento de Uniformes, etcétera.

Una cuestión interesante se plantea con respecto a los reglamentos: ¿Los funcionarios públicos —entre ellos los militares—, pueden cuestionar en el ejercicio de sus funciones, la validez o invalidez de los reglamentos dictados por el Poder Ejecutivo?

Cabe considerar, al respecto, que la Administración Pública, organizada jerárquicamente, reconoce como Jefe único de todos sus servicios al Presidente de la Nación, que ejerce el Poder Ejecutivo Nacional.

Todos los funcionarios públicos, y entre ellos los militares, dependen jerárquicamente del Presidente de la Nación, teniendo los funcionarios militares en realidad una doble dependencia, puesto que el Presidente de la Nación es, a la vez, el Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, es decir, superior jerárquico de todos los funcionarios y empleados militares.

Admitida esta dependencia jerárquica, es natural concluir que ningún funcionario público, en el ejercicio de su cargo, podrá objetar o cuestionar la validez o invalidez de un reglamento dictado por el Poder Ejecutivo, lo cual implicaría, de ocurrir, una violación o transgresión del orden jerárquico establecido, desde que importaría el control de los actos y decisiones del superior por el inferior.

Este principio —cuya validez es incuestionable en el orden jurídico militar—, permite concluir que ningún funcionario militar puede cuestionar los reglamentos vigentes, en el ejercicio de su cargo, debiéndose limitar a cumplirlos y hacerlos cumplir en todos los casos, sin objeciones, por constituir para ellos verdaderas órdenes a las cuales deben someterse.

3) La costumbre:

En su acepción corriente, se entiende por costumbre la práctica muy usada que ha llegado a adquirir fuerza de precepto.

Dentro de un concepto técnico-jurídico, la costumbre es un conjunto de normas que han sido conservadas en el transcurso del tiempo y que han sido voluntariamente aceptadas por la conciencia pública.

De los elementos esenciales que permiten diferenciar la costumbre de las restantes fuentes del derecho dos son constitutivos; uno, material, es el largo uso, es decir, el hecho real de haberse observado una determinada forma de conducta (normativa) durante un largo tiempo. Las antiguas legislaciones —entre ellas las célebres Partidas españolas—, exigían plazos determinados que oscilaban entre diez y veinte años, requisito que no se exige en los modernos sistemas de derecho vigentes.

El otro elemento, de orden psicológico, es la conciencia de la obligatoriedad, es decir, el íntimo convencimiento de los individuos de que se trata de una regla obligatoria, configurándose de tal modo una especial forma de coacción. Esta coacción —diversa de la que caracteriza a la norma jurídica—, puede revestir distintas modalidades, entre ellas la coacción moral o social.

El problema más importante que debe ocuparnos con relación a la costumbre es el siguiente: ¿Qué valor tiene la costumbre como fuente del Derecho Militar?

Existe un principio general en esta materia, propio del Derecho Civil y consagrado por el artículo 17 del Código Civil, que dispone: “Las leyes no pueden ser derogadas en todo o en parte, sino por otras leyes. El uso, la costumbre o práctica, no pueden crear derechos sino cuando las leyes se refieren a ellos”.

Como se ve, el artículo 17 del Código Civil establece de manera rigurosa el principio de la supremacía de la ley, puesto que la costumbre, el uso o la práctica, sean cuales fueren, sólo podrán valer jurídicamente en tanto y en cuanto la misma ley se refiera a ellos, dándoles así por tal medio validez legal y relevancia jurídica.

Este criterio de la supremacía de la ley es esencial para el mantenimiento del orden jurídico, dado que de otro modo la ley, como norma jurídica obligatoria, carecería de toda eficacia al poder ser contrariada por la costumbre o el uso.

La defensa de la preeminencia de la ley, y la observancia de este principio, es ya cuestión fuera de debate y aceptada como una necesidad social incuestionable.

En consecuencia, de acuerdo con el principio del artículo 17 del Código Civil, cabe concluir que la costumbre, el uso o la práctica no pueden sustituir ni contradecir el derecho positivo

vigente (desuetudo). La costumbre, el uso o la práctica tampoco pueden originar deberes ni acordar derechos no establecidos ni reconocidos por la ley, puesto que los mismos, además, no pueden ser judicialmente exigidos.

Es precepto fundamental, consagrado por el artículo 19 de la Constitución Nacional el de que “ningún habitante de la Nación será obligado a hacer lo que no manda la ley, ni privado de lo que ella no prohíbe”, agregando el artículo 17 que “ningún servicio personal es exigible sino en virtud de ley o de sentencia fundada en ley”. Es siempre el mismo principio de la supremacía de la ley. Queda así aclarado que la costumbre, el uso o la práctica no pueden crear, sustituir o modificar el derecho vigente, cuya predominancia es siempre exigible.

¿Cuál es, pues, el valor de la costumbre como fuente del Derecho Militar?

Como fuente del Derecho Militar, la costumbre —uso o práctica—, tendrá por objeto adaptar la ley a las necesidades reales de la vida, dando lugar a la formación de normas que permitan la aplicación efectiva del precepto consagrado por la ley.

Ocurre, como sabemos, que las leyes establecen principios de contenido indeterminado, preceptuando, con carácter hipotético, que en el supuesto por ellas previsto ocurrirá determinado efecto.

Así, por ejemplo, el artículo 27, inciso 5° de la Ley Orgánica para el Personal Militar, establece que los condenados por los tribunales comunes o federales a penas equivalentes a las que en el orden militar llevan como accesoria la destitución, serán dados de baja.

He aquí un precepto legal que, para un supuesto dado, precisa un efecto determinado. Pero la Ley —en el caso de la norma citada—, establecida en forma general, debe aplicarse a casos concretos y actuarse de una manera efectiva en la realidad cotidiana.

La aplicación de la ley, debe tener lugar de acuerdo con un procedimiento dirigido a tal fin. Este procedimiento, casi nunca establecido por la misma ley, puede ser a veces regulado en sus formas esenciales por las reglamentaciones, pero éstas en ningún caso llegan a prever todos los supuestos y todas las posibilidades o cuestiones que pueden suscitarse al aplicar la ley.

Y es aquí, entonces, donde la costumbre, el uso o la práctica se manifiestan como verdaderas fuentes del Derecho Militar, regulando adecuadamente todos aquellos aspectos no contemplados naturalmente por la ley y la reglamentación.

Limitada a esta especial esfera de acción, y sin contrariar el precepto legal o reglamentario, la costumbre establece normas que, conservadas en el transcurso del tiempo, son voluntariamente aceptadas llegando a adquirir forma de precepto.

Con respecto a esta fuente del Derecho Militar, formularemos las siguientes conclusiones, que deben ser tenidas en cuenta:

- 1) La costumbre, cuando sigue o coincide con la ley vigente, llega a confundirse con ella, y su observancia no ofrece por ello ningún inconveniente.
- 2) La costumbre, cuando sin contrariar la ley vigente, se refiere a situaciones que aquélla no contempla y los regula de una manera coincidente con la intención general de la ley, merece ser tenida en cuenta y puede llegar a constituirse en ley, si es aceptada por el legislador (costumbre introductiva).
- 3) La costumbre, cuando está en contra de la ley vigente, debe rechazarse porque como tal es inadmisibles.

El uso o la práctica, por más antiguo y fundado que sea, no puede en modo alguno autorizar la violación o derogación de la ley, y en tales casos no debe trepidarse en desechar la costumbre imperante, para ceñirse al fiel y exacto cumplimiento de la ley.

Sin embargo, debe destacarse que esta contradicción entre la ley y la costumbre debe constituir una advertencia para el legislador, puesto que evidencia una situación anómala, de modo que cabe reconsiderar el caso planteado, a fin de identificar el derecho vigente y la realidad jurídica. Pero, como hemos dicho, mientras la ley no se modifique o derogue, su aplicación y observancia es obligatoria y debe ser exigida.

Omitiremos en este punto referirnos a la rutina administrativa o burocrática, forma diversa de la costumbre, por cuanto la limitada extensión de este trabajo no nos permite abordar este interesante tema.

B) FUENTES INDIRECTAS

1) La jurisprudencia:

El Derecho Militar tiene, también, como fuente a la jurisprudencia.

La jurisprudencia se halla formada por la interpretación uniforme que de las leyes y reglamentos constitutivos del Derecho Militar hacen los Tribunales competentes —es decir, los distintos

Consejos de Guerra, y excepcionalmente la Corte Suprema de Justicia de la Nación, y sus Tribunales inferiores—, y además, especialmente en el orden administrativo, los órganos jurisdiccionales con facultades decisorias, como ser el Presidente de la Nación —Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas—, los Ministros Militares, etcétera.

La jurisprudencia es una fuente en cierto modo secundaria, siendo en realidad un complemento virtual y necesario que la práctica agrega a la ley y al reglamento (BIELSA, Rafael: “Derecho Administrativo”, t. I, pág. 61), y que se manifiesta en forma de sentencias, resoluciones, instrucciones, órdenes, circulares, etcétera.

El valor que reviste la jurisprudencia como Fuente del Derecho Militar reside, prácticamente, en la importancia o relevancia que tenga en cada caso el órgano jurisdiccional que la ha originado.

Así, por ejemplo, la jurisprudencia del H. Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas reviste una autoridad tan grande que es, moralmente, obligatoria para los tribunales y funcionarios inferiores.

Igualmente, las Resoluciones Ministeriales, dado su origen, tienen mayor autoridad y prestigio que las originadas en las Direcciones Generales, Comandos independientes, etcétera, en cuanto deciden un punto de Derecho Militar.

Sin embargo, debe destacarse que la autoridad de esa jurisprudencia es, como se ha dicho, de índole moral. Esta situación es, a nuestro entender, inconveniente y sería de desear que se unificara la jurisprudencia y se le diera carácter obligatorio mediante la instauración de sistemas de casación. De este modo se lograría la unidad práctica del Derecho Militar y la certeza del alcance y contenido de sus preceptos.

La jurisprudencia ha cumplido y cumple, respecto del Derecho Militar, una importante función de adaptación y de verdadera creación normativa. Ha adecuado las normas del derecho vigente, fijando su verdadero sentido, y al ir evidenciando, también, sus fallas, ha posibilitado su progresivo y continuo perfeccionamiento.

Sin embargo, esta proficua labor jurisprudencial, cumplida a través de largos años, no es suficientemente conocida, por falta de órganos de difusión adecuados.

En este sentido es digna de todo elogio la tarea cumplida en el “Boletín Jurídico Militar”, al publicar en forma sucinta las principales decisiones de los distintos Consejos de Guerra y las Auditorías.

No obstante ello, sería de desear la aparición de una publicación periódica especializada que publicara las sentencias de los Tribunales Militares, de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, y las resoluciones de los Ministerios Militares, de las Auditorías, etcétera, en cuanto resuelvan cuestiones de Derecho Militar, publicadas “in extenso”, y debidamente analizadas y comentadas.

Los beneficios de una publicación semejante serían de efecto inmediato, y es innecesario, por evidentes destacarlos.

2) La doctrina científica:

La ciencia del derecho en general, con su parte racional y teórica, cultivada por los juristas que se dedican a las disciplinas jurídicas, no es sólo un medio de interpretar la legislación, sino que también provee de elementos para la construcción teórica de las instituciones, además de influir en la jurisprudencia y en la legislación, en cuyo caso se estima como crítica doctrinaria (BIELSA, Rafael: “Derecho Administrativo”, t. I, pág. 66).

La labor doctrinaria de los tratadistas es, sin duda alguna, una importante fuente del derecho, aunque sea indirecta. Si bien debe recordarse que, como ya lo destacara SAVIGNY, puede existir un cierto divorcio entre el derecho técnico y la realidad objetiva, lo evidente es que la doctrina ha tenido, como fuente mediata del derecho, una trascendental importancia.

Basta abrir las páginas de nuestro Código Civil, para convencerse de ello, al advertir cómo la ley ha consagrado, a cada paso, la opinión de los juristas, adoptando sus soluciones, o realizando las modificaciones por ellos propuestas.

Además, la doctrina científica influye directamente sobre la jurisprudencia, orientando a veces sus decisiones o fundándolas, aunque su autoridad es únicamente moral.

Sin embargo, es frecuente observar que la doctrina, y la jurisprudencia disientan en sus conclusiones. Ello se debe, principalmente, al hecho de que la jurisprudencia evoluciona y progresa bajo la presión de los hechos, de la realidad, mientras que la doctrina se enquistaba, a veces, en una rigurosa labor exegética, enredándose en discusiones escolásticas o bizantinas.

Afortunadamente, este período está ya en vías de franca superación. En la actualidad, la labor doctrinaria, sin perder su originalidad y su fuerza, efectúa una libre investigación científica, sistematizando y guiando a la jurisprudencia, con un claro concepto de la realidad vigente y de sus necesidades. Su labor es también creativa, constructiva, y además, crítica, complementándose su acción en estos múltiples aspectos.

De este modo, cumple la doctrina científica su verdadera misión y adquiere una creciente importancia que debe ser avaluada en su verdadero valor.

Lo esencial, como lo reconoce el eminente jurista francés LUIS JOSSERAND, es no trabajar en el vacío o por el sólo placer de construir axiomas o teoremas jurídicos.

Contrariamente a lo que ocurre en las otras ramas del derecho, la labor doctrinaria cumplida con respecto al Derecho Militar es relativamente escasa. Las normas del Derecho Militar no han sido objeto de crítica científica, ni se ha sistematizado en torno a ellas, salvo en casos aislados.

Frente a esta situación, cabe preguntar si tal labor es posible y si es necesaria.

La respuesta es inmediata.

Como conjunto orgánico de normas jurídicas, como derecho positivo, cabe respecto del Derecho Militar una elaboración doctrinaria, una teoría propia y especial. Frente al texto escueto de las leyes y reglamentos, frente a la ley Militar, cabe la ciencia del Derecho Militar, del mismo modo en que frente a la ley civil o comercial se ha formalizado el Derecho Civil o el Derecho Comercial, disciplinas científicas.

La elaboración doctrinaria del Derecho Militar es, pues, posible desde este punto de vista. Sus normas pueden ser sistematizadas, expuestas en sus principios generales, agrupadas por instituciones, dentro de un cuadro armónico y general.

Además, es necesario el ordenamiento lógico jurídico del Derecho Militar, y la determinación de su propia metodología.

Si en tales términos, sintéticamente expuestos, es posible una doctrina del Derecho Militar, la necesidad de su existencia se deriva de su propia finalidad.

El Derecho Militar, por su propia jerarquía, merece una consideración científica, un ordenado conocimiento, para adquirir verdadera autonomía, y ganar una personalidad claramente definida.

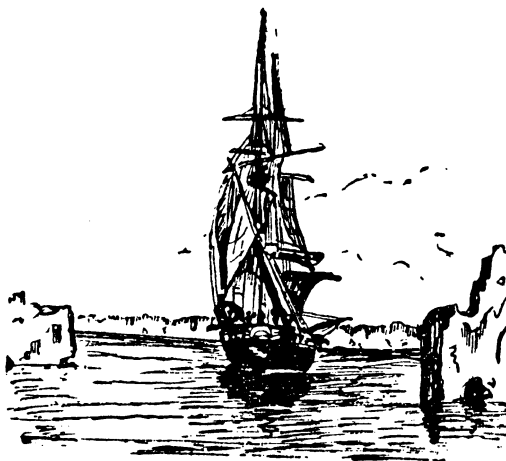
Ello no obstaculizará el desarrollo práctico de las actividades militares, regidas por el Derecho Militar, sino que facilitará tal objeto, al presentar un conjunto claro y armónico de disposiciones, determinadas en su alcance y verdadero sentido.

Pero para que así ocurra, es necesario que la doctrina científica del Derecho Militar se elabore en forma integral y total, y en base a principios propios, por medio de fórmulas creadas al efecto. Es necesario que tal tarea no se cumpla en base a una mera recopilación de los principios propios de otras ciencias jurídicas. Por el contrario, debe ser original en sus fundamentos, original en su desarrollo, y original en sus conclusiones.

Sólo así tendrá jerarquía e individualidad, y sólo así será verdaderamente útil.

Queda, de tal modo, abierto a la labor de los juristas un campo nuevo, fértil y prácticamente inexplorado. Es de esperar que esa interesantísima labor sea llevada adelante, y dé los resultados que de ella se aguardan, con todo fundamento.

A nuestro juicio, no caben dudas al respecto. El camino está abierto y señalado: sólo cabe, pues, seguirlo.



Biblioteca del Oficial de Marina

VOLUMENES EN EXISTENCIA

(LOS DEMAS VOLUMENES ESTAN AGOTADOS)

-
- XXIII. *Guerra de Portaviones* \$ 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.

Problemas de la Enseñanza

Por el Teniente de Navío MARIO OLMOS

En su paso por los diversos establecimientos de enseñanza de la Institución, los oficiales suelen encontrarse con problemas que se hacen extensivos aun a los niveles de estudio más elevados.

Es interesante plantearlos en forma clara y con prioridad desde la iniciación de un curso, pues de su correcta solución depende en gran parte el éxito del mismo.

Al hacerse cargo de una Materia o Curso, no siempre voluntariamente y con frecuencia avisados con poca anticipación, los oficiales se ven obligados a improvisar, y en el transcurso de la enseñanza van descubriendo normas cuyo conocimiento previo hubieran ahorrado tiempo y esfuerzos.

No pretendo con estas breves consideraciones reemplazar a un Curso sobre Didáctica, sino sólo presentar las más importantes de algunas cuestiones corrientes con que me he encontrado, tratando de hallar soluciones dentro de principios de validez general.

* * *

La enseñanza debe ser enfocada hacia cuatro puntos fundamentales:

- 1°) **El sujeto:** a quién se enseña.
- 2°) **El objeto:** qué se enseña.
- 3°) **Los medios:** cómo se enseña.
- 4°) **Los fines:** para qué se enseña.

En Marina se halla encaminada la divulgación del tercer punto. Los cursillos que se dictan al respecto han tenido un efecto saludable sobre la eficacia de la instrucción, particularmente en el personal subalterno.

Prescindiendo, pues, de este punto, podemos decir que la enseñanza es una tarea de información, o, lo que es lo mismo,

de formación ⁽¹⁾, esto es, enseñar es informar al sujeto (**a quién se enseña**), enterándolo de lo que necesita saber (**qué se enseña**), para obrar acertadamente en la misión que le corresponde desempeñar (**para qué se enseña**).

Esta definición se aplica tanto al oficial superior que cursa la Escuela Nacional de Guerra, como al aprendiz recién tomado de la vida civil que es preparado para sentarlo ante un mecanismo. Ambos deben decidir correctamente en el momento oportuno y sus decisiones, consideradas factor aparte las condiciones personales, dependerán de su información o formación previa.

Planteados los aspectos fundamentales, veamos algunos particulares.

1 — UNIVERSALIDAD Y CONCISION

Non multa, sed multum.
(No muchas cosas, sólo algunas de importancia).

Plinio el Joven

El primer problema que se presenta al planear un curso es qué se debe enseñar y lo más corriente es que en el afán de lograr la máxima eficiencia se peque por exceso.

Si bien un viejo aforismo dice que los conocimientos no ocupan lugar, el proceso de adquirirlos significa un esfuerzo grande para el educando y para el educador, que se debe reducir al mínimo.

Al terminar el plan de estudios y compararlo con el tiempo disponible, se llega casi siempre a la misma conclusión a la que arribaba hace ya algún tiempo el autor de unas Consideraciones sobre los programas de estudios de nuestra Escuela Naval ⁽²⁾:

“... son en tal cantidad —dice— (que) ... se hace necesario reducir los conocimientos en cada materia a los estrictos que de ella se deban saber..” Y cabría agregar: para evitar que los programas se conviertan en verdaderos libros de texto, como en oportunidades suele ocurrir.

(1) Se usan información y formación como sinónimos para notar que toda vez que se informa a alguien se lo forma (o deforma), según la calidad y oportunidad de la información. Ubicar a alguien dentro de un panorama informativo determinado es ponerle en un molde, darle forma o formarle. La acepción antigua y figurada de informar es: “formar a uno por la instrucción y buena enseñanza”.

(2) Teniente de fragata Juan Sancassani. “Consideraciones sobre los programas de estudio de la Escuela Naval Militar y Escuelas Superiores para Oficiales de la Armada”. B.C.N., agosto 1905. Tomo XXIII.

La verdad es que muchas veces es imposible excluir materias ni parte de las mismas y tampoco es posible disponer de más tiempo. Es útil recordar a propósito, una norma que los antiguos latinos expresaban así con su acostumbrada concisión: “Multum in parvo”, **decir mucho en pocas palabras.**

Es evidente que para llegar a esto hay que contar con dos cosas: buenos profesores y buenos textos.

2 — UNIVERSALIDAD Y ESPECIALIZACION

De omni re scibile.

(Sé)... acerca de todo lo que puede conocerse.

Pico de la Mirándola.

La técnica moderna y el enorme caudal de conocimientos actuales, en constante y vertiginoso aumento, nos llevan a la especialización, sobre cuyos peligros siempre es oportuno advertir⁽³⁾.

Para contrarrestar esta tendencia actual tan evidente, debemos tratar de que la enseñanza sea universal. Pero ¿es aplicable este criterio a toda la escala jerárquica? ¿Es evitable la especialización? ¿En qué medida?

Vivimos en una sociedad de especializados. El militar es un especializado, pero debe tratar de no serlo a medida que va alcanzando los niveles superiores de sus respectivos escalafones. Las personas y los medios que se colocan bajo su mando le obligan a resolver situaciones y tomar decisiones para las que es necesario contar con un amplio panorama general.

De allí que el saber de un individuo debe ser tanto más universal cuanto más elevada sea su posición en la escala, sus conocimientos deben ser generales, extensos⁽⁴⁾. E, inversamente, en los estratos bajos, deben perder extensión para ganar comprensión.

(3) “La especialización es el rasgo común de los esquimales y los nómadas, los osmanlíes y los espartanos. En estas sociedades los seres humanos se degradan por su especialización como canoeros, jinetes o guerreros hasta un nivel subhumano en comparación con los hombres completos —el ideal de la oración fúnebre de Pericles— que son los únicos capaces de alcanzar crecimientos en la civilización. Estas sociedades determinadas se asemejan a las sociedades de abejas y hormigas que han quedado detenidas desde antes de la aurora de la vida humana en la Tierra”. Toynbee. “Estudio de la Historia”. Compendio de los Tomos I a VI. Página 569.

(4) Al preguntársele al general Liautey cuáles eran sus funciones, respondió: “Soy el técnico de las ideas generales”. No se deben confundir ideas generales o universales, que son el resultado de un proceso de síntesis de muchos conocimientos, con ideas superficiales, nacidas de un estudio poco profundo y que implican, por lo tanto, desconocimiento.

Ambos extremos de la escala pueden considerarse unidos, precisamente, por una curva continua similar a la que en Lógica vincula a las ideas de comprensión y extensión (5).

Quizá esta imagen sirva para representar también el camino continuo y ascendente a seguir en la enseñanza, partiendo de lo particular y llegando a lo general a través de sucesivas elaboraciones y síntesis.

Partiendo de tales supuestos, es evidente que para alcanzar la rama ascendente de la curva es inevitable comenzar "desde abajo". El tiempo que se tome para pasar de un extremo al otro dependerá de las capacidades particulares, pero aun siendo éstas un factor diferenciador, salvo raras excepciones, no eximen a nadie de recorrerla.

El problema de qué debe saber el militar acerca de lo que está estrictamente fuera de la órbita de su profesión ha sido siempre motivo de polémica. En realidad, entra en el problema general de qué es lo que debe saber un profesional cualquiera de lo que no pertenece a su propia profesión, para evitar caer en la especialización extrema de que antes se habló.

En la imposibilidad de alcanzar o hacer alcanzar la pretenciosa posición de Pico de la Mirándola que decía poseer todo el conocimiento de su época, deben dosificarse equilibradamente los conocimientos a impartir en cada uno de los cursos a aprobar a través de su carrera.

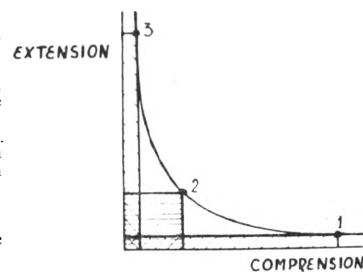
Resulta interesante, como ejemplo, la naturaleza de los temas y cómo son tratados en el Curso de Estado Mayor (para

(5) Recurriendo a una representación geométrica se suelen considerar las ideas de comprensión y extensión ligadas por una función hiperbólica. Cualquier punto de la curva representa un concepto. Sabemos que un concepto tiende a particularizarse, a aumentar su comprensión, cuanto mayor sea la cantidad de notas que del objeto se den, e inversamente.

Tomemos como ejemplo el objeto "ballena". La podemos definir como: 1) un cetáceo, 2) un mamífero, o 3) un animal, sin incurrir en error. La primera definición tiene comprensión, pero es poco extensa; la última es extensa, pero tiene poca comprensión.

La superficie, cualquiera sea el punto de la curva, es constante; lo que equivale a decir: el objeto, cualquiera sea su denominación, es el mismo.

Puede ensayarse un ejemplo parecido con el objeto "eficiencia en las comunicaciones radioeléctricas", definido en los distintos niveles de nuestro medio de las siguientes maneras: 1) Para obtener una buena ligazón con este transmisor a la distancia D, en condiciones normales de propagación, la carga en antena debe ser de X amperes (gran comprensión); 2) Para alcanzar un alto rendimiento en las comunicaciones radioeléctricas hay que lograr que el personal conozca perfectamente el material y que éste se halle en correcto estado de funcionamiento (mediana extensión); 3) La mejor manera de resolver eficientemente el problema de las comunicaciones radioeléctricas es volcar la mayor cantidad de medios en la preparación del personal y en el desarrollo del material (gran extensión).



Comandantes y Tenientes Coronales) en la Universidad del Aire establecida en la Base Aérea de Maxwell (Estado de Alabama) (6).

Ante todo, “al empezar el Curso se reparte a los alumnos un folleto con la ficha bibliográfica de 250 libros de «cultura de fondo» cuyo conocimiento se da por supuesto, de modo que cuando un Oficial ha llegado a Comandante o Teniente Coronel, se habrá ya preocupado por sí mismo de consolidar y mejorar su formación dándosele esta lista para que particularmente trate de colmar alguna laguna si es que la tiene”. Comprende: “Biografías de famosos militares y políticos, problemas del Artico, economía, novelas de guerra, política, actualidad internacional, historia militar, derecho militar, doctrina militar, mando y dirección de efectivos humanos, psicología, filosofía, estrategia, astronáutica, física atómica, etc.”. Además, “durante el curso, en el término de dos semanas, se imparten ideas fundamentales sobre religión, economía, política, psicología y sociología; se estudian por grupos temas tales como «el manifiesto comunista de Carlos Marx» y la «Constitución de los Estados Unidos», para luego discutirlos y comentarlos en conjunto”.

Aparte de esto se tratan, naturalmente, materias específicas de la profesión.

De aquí se deduce, en primer lugar, que se presupone, al iniciar el Curso, que el alumno cuenta con una cierta cultura. En segundo lugar, durante el Curso, se sigue insistiendo en extender el horizonte con conferencias sobre temas dirigidos a ampliar el cuadro informativo del futuro Oficial de Estado Mayor.

Volviendo un poco atrás en el tiempo, leemos en las Consideraciones sobre los programas de Estudio de la Escuela Naval ya citados, que el autor divide a las materias a impartirse en abstractas, profesionales y ornamentales. Incluye entre estas últimas, entre otras, “...literatura y estilo militar, lectura de libros clásicos...”

Asimismo, el capitán de navío Mariano Beascochea, también en un artículo sobre nuestra Escuela (7), propone en su época “... aumentar las materias literarias, de modo que un Guardiamarina no ignore lo que sabe un alumno de 5º Año del Colegio Nacional, y deben darse con frecuencia conferencias sobre moral, filosofía, economía, legislación y artes...”

(6) “Un Curso de Estado Mayor en los Estados Unidos”, por el Teniente Coronel de Aviación Fernando Querol Müller. Revista General de Marina, julio, 1956.

(7) “La Escuela Naval - Sus Programas y Métodos de Enseñanza”. B.C.N., marzo - abril, 1915. Tomo XXXII.

No quiero propiciar con estos argumentos la transformación de nuestros Institutos en Escuela de Humanidades, sino únicamente recalcar la importancia que como complemento tienen tales materias, aspecto que, por otra parte, en nuestro medio no se descuida.

Difícil es precisar la “utilidad” de las materias “ornamentales”. Lo más probable es que no se lleguen a aplicar nunca en forma directa; no obstante, actuarán “por presencia” en el momento oportuno, contribuyendo a alcanzar una de las “tres veces tres condiciones que no deben olvidarse: **ser claro en la visión**” (8).

3 — TEORIA Y PRACTICA

Luego el cálculo conduce a la victoria; la falta de él, a la derrota. Es en atención a este punto que puedo pronosticar quién será el ganador y quién el perdedor.

Quien sabe estas cosas y en la lucha pone sus conocimientos en práctica, ganará sus batallas.
Quien no las conoce, ni las practica, será seguramente derrotado.

Sun Tzu: “El Arte de la Guerra”.

Teoría (de **thcoreo**, contemplar) y práctica (de **praktikos**, poner en acción, ejecutar).

Contemplar (meditar, razonar) y ejecutar son dos actos que necesariamente se suceden y complementan en el proceso de las realizaciones. A menudo se dan casi simultáneamente.

Es evidente que desde el punto de vista objetivo de los resultados, inútil será todo lo que se diga sobre el **saber razonar** si no existe un **saber ejecutar**, ya que sin ejecución no hay resultados.

De aquí, que en el campo de la enseñanza, no resulta raro que ante un primer análisis se decida hacerla eminentemente práctica, olvidando que el **saber razonar bien** lleva a **saber ejecutar bien**.

La enseñanza debe ser eminentemente práctica, pero debe cumplirse también el requisito de enseñarse a razonar.

Tuve oportunidad de presenciar en la Escuela un hecho que es ilustrativo al respecto. Un conocido profesor deducía mediante cálculo diferencial, la resistencia que ofrecía un cabo a correrse en la bita en función del número de vueltas que se habían tomado a la misma. De pronto un cadete, no alcanzando a ver el objeto de una explicación tan larga y compleja para una cosa tan sencilla y pensando quizá, “con buena lógica”, que en trance de tener

(8) Confucio. “Analectos”.

que amarrar un buque jamás se le ocurriría tomar papel y lápiz para repetir el cálculo, preguntó “para qué servía todo eso”. Como consecuencia, el profesor debió dedicar los treinta minutos de clase restantes para hablar sobre la “utilidad de las cosas inútiles”.

Un apreciado profesor de la Escuela, ya desaparecido, educador de varias generaciones de cadetes, y hasta hace poco también de oficiales en la Escuela de Aplicación, aconsejaba “no aplicar jamás una fórmula que no hubiera sido interpretada término por término” y prefería enseñar bien cinco bolillas antes de pasar a la ligera las veinte del programa que se le imponía. De más está decir que se le recusaba de un “exceso de teoría”.

Muy distinto criterio expone el capitán de navío Beascochea en su artículo ya citado, con conceptos que tienen perfecta actualidad: “Se ha dicho y se repite —expresa— que la enseñanza “ de las Matemáticas en la forma que se enseña en la Escuela “ Naval tiene por fin habituar el espíritu al razonamiento y a la “ reflexión, pero igual cosa puede asegurarse de todas las otras “ materias y además está probado que esta reflexión y este razo- “ namiento de construcciones lógicas las más exactas, sólo al- “ canza a los menos, de modo que insistir sobre ello es recargar “ a los más, con perjuicio evidente de la instrucción”. Más ade- “ lante dice: “Hay libros de Mecánica y de Cálculo Diferencial e “ Integral, cuyos autores, profundos conocedores de la materia, “ saben presentar al estudiante todos los asuntos en forma clara “ y fácil, llevándolos como de la mano, con sólo conocimientos de “ álgebra elemental, a la comprensión y resolución de los proble- “ mas que la mayoría de los autores han presentado siempre bajo “ un aspecto dificultoso y serio...”

Pero hay que distinguir dos aspectos en la enseñanza de las Ciencias Exactas. Por un lado, el de aplicación; por el otro, el de gimnasia lógica.

Desde el punto de vista de la aplicación, para realizar un tiro, determinar la posición del buque en el mar, o conducir una planta propulsora, no se necesitan las Matemáticas Superiores. En general, todos estos problemas han quedado reducidos a la utilización de tablas, para cuyo correcto empleo sólo basta un intenso adiestramiento. Si se quiere, son trabajos que tienden a hacerse en forma mecánica y se hallan en vías de ser totalmente reemplazados por máquinas.

¿Cuál es la razón, entonces, de la enseñanza de materias como Mecánica Racional tan cuestionada y “resistida”, sobre todo por parte de los alumnos?

Dejando de lado la ventaja que le confiere a la meditación el sentido aristotélico de “progreso hacia sí mismo” (9), estas materias “inútiles” tienen la virtud de significar un sistema o disciplina de razonamiento que permite y obliga a hablar un lenguaje preciso y conciso, al que arribó el género humano después de un lento y laborioso proceso especulativo. No siempre se llega a tener conciencia de este hecho aparentemente sencillo, a pesar de disfrutarse de sus beneficios.

No se debe interpretar por lo expuesto que se propende a una enseñanza totalmente teórica; muy por el contrario, no se puede concebir logrado el objetivo si todo lo teorizado no es llevado a la práctica, en lo posible, en las mismas condiciones en que se aplicará en la realidad.

La siguiente síntesis resume con acierto la importancia del **pensar** y el **hacer**: “Aun cuando las cualidades prácticas son más importantes en un soldado que el conocimiento teórico, esta verdad no debe tomarse como excusa para la indolencia, la cual destruye la eficiencia práctica. El soldado cuya mente se mantiene alerta mediante ejercicios intelectuales será el hombre práctico más fuerte”. (Elihu Root)(10).

* * *

He recurrido de exprofeso a algunas citas que tienen sabor antiguo. Quizá se opine que algo de lo expuesto también lo tiene.

Los tiempos que corren nos están mostrando cambios sin precedentes tanto en intensidad como en rapidez, en todos los órdenes.

Un abismo separa al arquero que arrojaba flechas del combatiente actual que disparando electrones pone en movimiento complejos ingenios. El guerrero moderno se ve arrastrado a veces por sus máquinas, que se orientan automáticamente anticipándose a su cerebro.

Los hombres de ciencia que se entretienen fabricando “robots” afirman que “nadie puede decir con racional certeza que nunca una máquina compondrá un soneto digno de ser incluido en una buena antología para uso escolar” (11).

(9) Aristóteles. “Tratado del Alma”.

(10) En M. R. de mayo, 1954. “El sistema de educación del Ejército de los Estados Unidos”, por George Reinhardt.

(11) Wladyslaw Sluckin. “La Cibernética”.

Estos fríos juglares electrónicos anunciados son hermanos de los integradores que al recibir profusa y dispar información, “aprecian la situación” y “ordenan el ataque”.

No obstante todo ello, hay leyes que trascienden a las épocas pues están radicadas en la misma naturaleza humana. Una de ellas dice que siempre será necesaria la decisión del hombre para pulsar un botón, mover una nave o una flota, o todos los recursos de una nación.

Y esa decisión dependerá de cómo haya sido formado, es decir, informado del mundo exterior.

De allí la importancia que en el terreno de lo práctico tiene el hallar un esquema formativo adecuado para cada tipo de individuo y condición, para cada jerarquía y tipo de función, balanceando adecuadamente los conocimientos, presentándolos con claridad y concisión y ejercitándolos en el razonamiento y en la aplicación de modo de llegar a resultados concretos y correctos.

BIBLIOGRAFIA

La citada y publicaciones varias.



NOTAS PROFESIONALES

NACIONALES

ASCENSOS DE OFICIALES SUPERIORES

Por decreto del Gobierno Provisional de la Nación, han sido ascendidos al grado de contraalmirantes, los siguientes capitanes de navío:

En el Cuerpo de Comando, Escalafón General: Helvio Nicolás Guozden, Alberto Patrón Laplacette, Leandro Mateo Beltrán Maloberti, Mario Adolfo Robbio y Benjamín Moritán Colman.

A capitanes de navío, los capitanes de fragata: Aldo Abelardo Pantín, Benigno Ignacio M. Varela, Carlos López, Enrique Luis Sánchez Moreno, Alfredo Oscar Sánchez Púppulo, Julio Ques, Francisco Luis Domingo Morell, César Eduardo Goría, Francisco Guillermo Manrique y Pedro Alberto José Gnavi.

En el Cuerpo Profesional, Escalafón Medicina: a capitanes de navío los capitanes de fragata: Julio Maceira y Luis Alfonso Di Yorio.

En el Cuerpo Profesional, Escalafón Ingenieros, a capitán de navío el capitán de fragata Franklin I. Williams.

En el Cuerpo Profesional, Escalafón Odontología, a capitán de navío el capitán de fragata Angel P. Binaghi.

(Informativo)

NUEVOS GUARDIAMARINAS.

En un acto que alcanzó brillantes aspectos realizóse, el 16 de diciembre, la tradicional ceremonia de la entrega de despachos a los nuevos guardiamarinas que regresaron recientemente del viaje de instrucción realizado a bordo del buque escuela "Bahía Thetis", como así también a los suboficiales promovidos a ese grado y que integrarán el escalafón complementario.

Asistieron a la ceremonia, que tuvo lugar en la Escuela Naval Militar de Río Santiago, el presidente provisional de la Nación, general Pedro Eugenio Aramburu; los ministros de Guerra y Marina, general Víctor A. Majó, y contraalmirante Teodoro E. Hartung, respectivamente; los embajadores de Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Francia y Estados Unidos; el encargado de negocios de Italia; los agregados navales de dichos países y el de la Unión Soviética; el comandante del Area Superior del Plata, contraalmirante Arturo H. Rial; el jefe del Estado Mayor General Naval, contraalmirante Jorge Perren; el comandante de la 2a. División de Ejército, general Julián García; el comandante general de Infantería de Marina, contraalmirante Pedro Favaron; el interventor nacional de la provincia de Buenos Aires, coronel Emilio A. Bonnacarrère, y los ministros de Hacienda, Obras Públicas, Gobierno, Asuntos Agrarios y Salud Pública; el Dr. Víctor Fernández, en representación del presidente de la Suprema Corte de la provincia; el director del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown, jefes y oficiales de las fuerzas armadas, dignidades de la Iglesia e invitados especiales.

Al descender el general Aramburu y sus acompañantes del helicóptero QXXW en que viajaron desde la Capital Federal, fueron recibidos por el director del instituto, capitán de navío Leandro N. Maloberti, el subdirector capitán de fragata Pedro A. Gnavi, el interventor federal, y otras altas autoridades, rindiéndosele los honores del ceremonial.

Ubicadas las autoridades e invitados especiales en el estrado del patio cubierto de la Escuela Naval, se inició el acto con la ejecución del Himno Nacional, que fue seguido por la lectura del decreto de promoción. Inmediatamente después el director de la Escuela pronunció un discurso alusivo a la ceremonia que se desarrollaba, refiriéndose a la trascendencia del acto, la misión de la Escuela Naval, las responsabilidades que ahora recaían sobre los nuevos oficiales al pasar de conducidos a conductores. Se refirió igualmente a la adhesión de las marinas hermanas del Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Francia e Italia a dicha fiesta, como así también a los señores ministros de Ejército, Aeronáutica y Educación, y calificadas instituciones privadas al asignar premios a las distintas virtudes de los nuevos guardiamarinas.

Cerró su alocución con las siguientes palabras:

“Guardiamarinas: Al despediros de los claustros que en gran parte contribuyeron a formar vuestra personalidad, os deseo en

nombre de la Escuela Naval Militar y en el mío propio, los mejores éxitos y venturas personales, para que mantengáis dignamente el honroso nombre y las tradiciones puras de nuestra armada nacional.

“Que Dios y la Patria guíen vuestros pasos”.

A continuación, el presidente Aramburu hizo entrega al primero de los graduados de cada escalafón del despacho correspondiente. Prosiguieron con esta tarea el ministro de Marina y el director de la Escuela Naval hasta completar con los 11 primeros, y los demás despachos por el contraalmirante Rial, interventor federal, y otras autoridades. También se procedió a la entrega de los premios instituidos a los mejores graduados de la promoción y después el presidente Aramburu, los ministros y otras autoridades fueron invitados juntamente con el público presente a participar de un refrigerio que se sirvió en los salones principales del instituto.

Al día siguiente, 17, a bordo de la “Fragata Sarmiento” se llevó a cabo la ceremonia de la entrega de las espadas a los nuevos guardiamarinas. Esta ceremonia fue presidida por el Comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas, hallándose presente asimismo el subsecretario del Ministerio de Marina, capitán de navío Jorge A. Palma; el director general del Personal Naval, contraalmirante Luis Miguel García; el director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío Leandro N. Maloberti; el jefe del Estado Mayor General Naval, contraalmirante Jorge E. Perren; el jefe de la Fuerza Naval de Instrucción, capitán de navío Rafael A. Palomeque; el comandante de la Flota de Mar, contraalmirante Adolfo B. Estévez; el jefe del Servicio de Hidrografía Naval, contraalmirante Agustín R. Penas; ayudante secretario del ministro de Marina, capitán de fragata Antonio H. Rivolta, jefes y oficiales de la marina de guerra y agregados navales de las representaciones diplomáticas de diversos países.

Habiéndosele rendido honores al subir a bordo al contraalmirante Rojas, se procedió a la ejecución del Himno Nacional y seguidamente se ofició una misa que estuvo a cargo del teniente de fragata capellán Razzónico. Dirigió la palabra a los nuevos guardiamarinas el capitán de corbeta capellán Ratcliff, pidiéndoles que no olvidaran jamás la ceremonia en que iban a ser bendecidas sus armas.

Terminado el oficio religioso se procedió a la entrega de las espadas a los recién egresados.

Por su parte el Centro Naval ofreció una recepción a los nuevos guardiamarinas el día 19, a las 1900, en los salones de la institución.

A continuación, damos la nómina de los egresados y de los guardiamarinas que recibieron premios:

Cuerpo Comando, Escalafón General:

Troitiño Jorge Osvaldo; Dambolena Ismael Gerardo (T.); Campoamor Héctor Alfredo (T.); Gaffoglio Adolfo Aurelio; Pirra Raúl Oscar; Groube Miguel Angel (T.); Zabalúa Ramiro Fernando; Robaccio Héctor Alfredo; Sala Carlos María; De Pierro Héctor; Joy Marcelo Marino; Toso Alberto Eduardo; Salas Julio Enrique; Manfrino Alberto Ricardo; Barquín Oscar Julio; Dupeyron Luis; Teliá Domingo (T.); Raimondi Ricardo C.; Tourne Julio Alberto; López Fausto Juan Carlos; Ruiz Carlos Alberto; Bigliardi Juan Bautista; Sosa Agustín Humberto; Anselmi Luis Félix del Carmen; Bossi Ariel Horacio; Pieretti Julio Alberto; Gamen Juan Pedro (T.); Vigier Eduardo Galván; Lund Enrique Cristóbal; González José Luis; Pichiello Rafael Alberto; Tomasín Jorge Luis; D'Amico Salvador Fortunato; Borzone Osvaldo Hugo; Díaz Carlos Rolando; Fernández Manuel José; Espoz Milcíades Leoncio.

Cuerpo Comando, Escalafón I. M.:

Carlino Augusto Mario; Ciudad Carlos Sixto; Welsh Horacio Enrique; Colucci Juan Carlos; Berdiñas Abelardo B.; Bello Augusto José; Areta Fermín E.; Limardo Carlos Alberto.

Cuerpo Profesional, Escalafón Intendencia:

Maresini Juan Carlos; Rodríguez Jorge; Trabuco Enrique J.; Oliver Alberto C.; Allievi Ramón A.; Incicco Domingo M.; Wilcke Jorge; Fernández Omar B.; Cornejo Juan J.; Tejero Carlos M.

Cuerpo Profesional, Escalafón Complementario:

Tamburelli Enrique Remo; Janiot Manuel Lucio y Binner Ricardo Luis Hugo.

NOMINA DE PREMIOS DISTRIBUIDOS

1) **Premio Almirante Brown:** Consistente en una medalla de oro. Al cadete de cada Cuerpo de Comando que egrese con el primer puesto:

De Esc. General: Troitiño Jorge Osvaldo.
De Esc. Técnico: Dambolena Ismael Gerardo.
De Esc. I. Marina: Carlino Augusto Mario

2) **Premio “Armada Argentina”:** Consistente en una medalla de oro. Al cadete del Cuerpo de Comando que ha obtenido el mejor promedio de Aptitud Militar Profesional durante los cinco últimos años cursados, aplicando los coeficientes que para cada año escolar establece la Escuela Naval Militar. Correspondió al cadete de Esc. General Troitiño Jorge Osvaldo.

3) **Premio “Coronel de Marina Goyena”:** Consistente en una medalla de oro. Al cadete de Intendencia que en su promoción a Oficial haya obtenido la más alta calificación. Correspondió al cadete de Esc. Intendencia Varesini Juan Carlos.

4) **Premio “Ejército Argentino”:** Consistente en una medalla de oro. Al cadete del Cuerpo de Comando, que a su egreso como Oficial de la Marina de Guerra, haya obtenido el más alto promedio en “Aptitudes Militares”, durante el ciclo total de estudios realizados. Correspondió al cadete de Esc. General Troitiño Jorge Osvaldo.

5) **Premio “Ministerio de Aeronáutica”:** Consistente en una medalla de oro. Al cadete de Cuerpo de Comando que egrese con el más alto promedio en las materias de Navegación y Meteorología. Correspondió al Cadete de Esc. General Troitiño Jorge Osvaldo.

6) **Premio “Ministerio de Educación y Justicia”:** Consistente en una medalla de oro. Al cadete de Cuerpo Comando que egrese con los más altos promedios en asignaturas de carácter cultural complementario durante el ciclo total de estudios realizados. Correspondió al cadete de Esc. Técnico Dambolena Ismael Gerardo.

7) **“Condecoración Abdón Calderón de Tercera Clase”:** Consistente en una condecoración. Al cadete de Cuerpo de Comando que haya obtenido el mayor promedio de calificación en el Viaje de Aplicación. Correspondió al cadete de Esc. General Troitiño Jorge Osvaldo.

8) **Premio “Escuela Naval República de Chile”:** Consistente en una medalla de oro y diploma. Al cadete de Cuerpo de Comando que obtenga la más alta calificación promediando las notas finales de los últimos cinco años de estudio. Correspondió al cadete de Esc. General Troitiño Jorge Osvaldo.

9) **Premio “Liga Naval Argentina”:** Consistente en una medalla de oro. Al cadete de Cuerpo de Comando que en los últimos tres años, incluido el Viaje de Aplicación, haya obtenido el más alto promedio en Aptitud Marinera. Correspondió al cadete de Esc. Técnico Dambolena Ismael Gerardo.

10) **Premio “Pro-Patria”:** Consistente en una medalla de oro. Al cadete de Cuerpo de Comando que egrese con el más alto promedio. Correspondió al Cadete de Esc. General Troitiño Jorge Osvaldo.

11) **Premio “Asesores Navales de los Estados Unidos”:** Consistente en un par de prismáticos binoculares de 7 x 50 mark 44. Al cadete de Cuerpo Comando Escalafón General que haya obtenido el mayor promedio durante el Viaje de Aplicación. Correspondió al cadete Troitiño Jorge Osvaldo.

12) **Premio “Marine Instruments”:** Consistente en un Sextante. Al cadete Cuerpo Comando escalafón General que haya obtenido durante su permanencia en la Escuela y Viaje de Aplicación el mejor promedio de Navegación, Astronomía, Hidrografía y Meteorología considerando los coeficientes de cada materia. Correspondió al cadete Troitiño Jorge Osvaldo.

13) **Premio “Asociación de Oficiales Retirados de las Fuerzas Armadas”:** Consistente en una medalla de oro. Al cadete de 5° año, Cuerpo de Comando que durante el Viaje de Aplicación, resulte elegido como “el mejor compañero de la promoción”. Correspondió al cadete de Esc. de Infantería de Marina Bello Augusto José.

14) **Premio “Asociación Sarmientina”:** Consistente en una medalla de oro y diploma. A la mejor oración patriótica que recuerde a Sarmiento. Correspondió al cadete de Esc. General Troitiño Jorge Osvaldo.

15) **Premio “Marinha do Brasil”:** Consistente en una medalla de oro. Al cadete que haya obtenido las mejores calificaciones al finalizar el 5° Año. Correspondió al cadete de Escalafón General Troitiño Jorge Osvaldo.

16) **Premio “Instituto Antártico Argentino”:** Consistente en un objeto artístico. Al cadete de cada promoción que haya obtenido la más alta calificación durante su paso por la Escuela Naval Militar en materias de estudio afines a las Ciencias Geográficas. Correspondió al cadete de Esc. General Troitiño Jorge Osvaldo.

17) **Premio “República de Colombia”:** Consistente en una condecoración. Medalla Militar “Francisco José de Caldas”. Al cadete que obtenga el primer puesto en su promoción a Oficial. Corresponde al cadete de Esc. General Troitino Jorge Osvaldo.

(Informativo)

MANIOBRAS DE LA FUERZA NAVAL

Entre el 1° y el 9 de noviembre, se llevó a cabo el operativo “FOCA”, con efectivos de la flota de mar, la aviación naval, la fuerza de infantería N° 2 y una agrupación de paracaidistas del ejército.

La fuerza estaba integrada por los cruceros “La Argentina”, “Nueve de Julio” y “Belgrano”; los destructores “Buenos Aires”, “Entre Ríos”, “San Juan”, “San Luis”, “Misiones” y “Santa Cruz”; el transporte “Les Eclaireurs”; las fragatas “Heroína”, “Hércules” y “Sarandí”; los patrulleros “King” y “Murature”; el buque taller “Ingeniero Iribas”; los buques de desembarco “Uno”, “Tres” y “Seis”; la corbeta “República” y los remolcadores “Diaguita”, “Charrúa” y “Mataco”.

El operativo se desarrolló en las proximidades de la isla Ballena. El comandante de las fuerzas expedicionarias fue el contraalmirante Adolfo B. Estévez. Se hallaban también presentes altos jefes del Ejército y de la Fuerza Aérea, que actuaron en carácter de observadores de dichas fuerzas. Actuaron, asimismo, los asesores de la Escuela de Guerra Naval pertenecientes a las armadas de los Estados Unidos, coronel Warner T. Brigger, capitán de navío Charles S. Hart y capitán de fragata Daniel G. Bailey.

El día 4 llegaron a la nave insignia en helicóptero los señores comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas; jefe de la base naval de Puerto Belgrano, contraalmirante Alberto Vago, y el comandante general de infantería de marina, contraalmirante Pedro Favaron.

(Periodística)

NUEVA CAMPAÑA DE VERANO EN LA ANTARTIDA.

Con motivo de la partida de la Fuerza Naval Antártica para cumplir su plan de tareas correspondiente al verano 1957-58, en la mañana del 8 de noviembre se realizó la tradicional Misa de campaña impetratoria por el éxito de la próxima Campaña Antártica. El servicio religioso se llevó a cabo en el muelle de

la Dársena "A" de Puerto Nuevo, donde se encontraban amarradas las naves que integran el Grupo Naval Antártico y que participan en dicha campaña. La ceremonia fue presidida por el jefe del Grupo, capitán de navío Alberto Patrón Laplacette, asistiendo a la misma las tripulaciones de las naves con sus familiares. Terminada la Misa de campaña, se leyeron las órdenes del Comando despidiendo a las dotaciones del Grupo, como asimismo a los hombres de ciencia que realizarán tareas técnico-científicas en nuestros mares del Sur.

Anteriormente, el 4 de noviembre, el Director del Instituto Antártico Argentino, contraalmirante Rodolfo N. Panzarini, despidió con un refrigerio en la sede del organismo a los jefes y oficiales del Grupo Naval Antártico y al personal del mencionado Instituto que participa en la nueva campaña.

A las 1000 horas del 11 de noviembre zarpó el transporte "Bahía Aguirre" para cumplir, con otras naves de la marina de guerra, con las tareas propias de la campaña. A bordo de esta nave se embarcaron tres grupos de científicos pertenecientes al Instituto Antártico, que realizarán diversos estudios en aquella zona.

Los grupos de referencia están integrados en la siguiente forma: Geología: señores Osvaldo C. Schauer, Jorge Scholten, Néstor Fourcade y el Dr. Antonio Moscoso Boedo. Biología: Dr. Ricardo Mauri, y los señores Alfredo Corte, Santiago Comerci y Juan M. Ageitos. Geomagnetismo: Dr. Leónidas Slaucitjs y sus ayudantes Héctor L. Moroni y Rodolfo Viscarra Yopez. Estos grupos llevan todos los elementos necesarios para sus estudios y subsistencia, los que serán desembarcados en los puestos respectivos.

A las 1100 del 17 de noviembre partió el rompehielos A. R. A. "General San Martín" con destino a la Antártida Argentina, llevando a su bordo el personal de las dotaciones de relevo, provisiones y elementos diversos.

Poco después de las 1100 horas del 3 de diciembre, abandonaba el puerto de la capital el buque hidrográfico "Chiriguano", para incorporarse a las unidades que operan en las regiones antárticas, a fin de cumplir con las tareas que le son propias y colaborar en las investigaciones que se realizan en adhesión al Año Geofísico Internacional.

Ya para el 12 de diciembre, el "Bahía Aguirre" se hallaba en plena actividad en el Sector Antártico Argentino, donde había procedido a relevar el personal y reaprovisionar los destacamen-

tos Melchior y Almirante Brown. También ocupó los refugios “Primavera” y “Yubany” con personal que actuará solamente durante la estación; puso término a los trabajos de revisión y reaprovisionamiento en el Faro “1° de Mayo”.

El buque hidrográfico “Sanaviron” inspeccionó balizas en Punta Piedras y Teniente Cámara, y desembarcó grupos científicos del Instituto Antártico Argentino, en cabo Primavera y caleta Primotter, presididos por los doctores Mauri y Schaver.

En cuanto al Rompehielos “General San Martín”, procedió, el 12 de diciembre, al relevo del personal que prestaba servicios en la base Esperanza de nuestro Ejército y reaprovisionarla. Al día siguiente ocupó el Refugio Petrel. El día 14, el comodoro Gustavo Luis Cáceres, comandante de la Flotilla Chilena, agasajó con un almuerzo servido en el transporte “Angamos”, al comandante del Grupo Naval Antártico y a los comandantes de las distintas unidades de la Marina de Guerra Argentina.

El día 15 del mismo mes, el guardiamarina Juan Carlos Carosella realizó una arriesgada experiencia de buceo autónomo, con singular éxito, en Decepción, donde permaneció 33 minutos en el agua, que tenía una temperatura de 0,6 grados, con el fin de investigar las reacciones del organismo.

El día 16 de diciembre, el buque hidrográfico “Chiriguano” se dirigió a Ushuaia, con el fin de iniciar los trabajos de su especialidad en la zona de operaciones, procediendo a fondear en San Julián el boyón de amarre para los hidroaviones que cumplen la tarea de Correo Naval Antártico. En la misma fecha, a las 1800 horas, el “Bahía Aguirre” partió de Esperanza con destino a Buenos Aires, con las dotaciones de científicos que fueron relevadas y que finalizaron los trabajos que les había encomendado el Instituto Antártico sobre geomagnetismo.

El día 16, a las 1800, el rompehielos “General San Martín” zarpó de Esperanza, a fin de proceder al relevo y reaprovisionar a la dotación de las Orcadas. A bordo de esta nave fue servida, el día 19, una cena en Decepción en honor del comodoro de la flotilla chilena que se encontraba en la zona y de los demás comandantes de los buques que la integran.

El día 22, el rompehielos ocupó el refugio “Groussac” y el guardiamarina Rusho efectuó la penetración del mar de Bellugoshausen, llegando hasta la isla Víctor Hugo, donde se había formado una gruesa capa consolidada. Al día siguiente, fue ocupado el refugio “Gurruchaga” por el guardiamarina Hartung, y el 24, el teniente de navío I. M. Fernández ocupó el refugio

“Ardley”. El “Chiriguano” procedió al cambio de los botellones del faro Patagonia y de las balizas King, Yacaré, Chiriguano y Despedida.

Con el objeto de que sus tripulantes celebraran dignamente la Nochebuena y Navidad, el “General San Martín” y el “Chiriguano” hicieron un breve paréntesis en sus tareas, y el 24 fondearon en la isla Decepción.

(Informativo)

ANIVERSARIO DEL ARSENAL NAVAL BUENOS AIRES.

Con motivo de cumplir un nuevo aniversario de su creación, se realizó, en la mañana del 11 de noviembre, en el Arsenal Naval Buenos Aires, una ceremonia recordatoria que fue presidida por el Director del establecimiento, capitán de navío Jorge María Guzmán, y a la que asistieron el Director del Servicio de Hidrografía Naval, contraalmirante Agustín R. Penas, Jefes y Oficiales de la Marina de Guerra y ex directores del Arsenal.

Ante el personal formado en el Patio de Armas fue oficiada, en primer término, una Misa de Campaña, y finalizada la misma, pronunció un discurso para referirse al acontecimiento, el Director de los Talleres Generales, capitán de fragata (T.) Enrique Robert. Por último, en el despacho del director se sirvió un refrigerio a la concurrencia.

CELEBROSE EL 78° ANIVERSARIO DE LA CREACION DE LA INFANTERIA DE MARINA

El 19 de noviembre fue celebrado el 78° aniversario de la creación de la Infantería de Marina, realizándose diversos actos recordatorios tanto en esta Capital como en las distintas unidades del mencionado cuerpo destacadas en el interior del país.

En esta Capital, la ceremonia principal tuvo lugar en el Regimiento 1 de Infantería de Marina, con asiento en Dársena Norte, siendo la misma presidida por el Comandante de Operaciones Navales, contraalmirante Isaac F. Rojas, y el Comandante General del Arma, contraalmirante Pedro Favaron, asistiendo asimismo altas autoridades navales.

Reseña histórica de la Infantería de Marina.

Nació este cuerpo en los días iniciales de la nacionalidad y en momentos de histórico dramatismo. Luego del Combate de San Nicolás y ante el inconveniente que significó para nuestra primera Escuadrilla la presencia a bordo de tropas de tierra,

BOUCHARD, en una nota de fecha 28 de agosto de 1811 elevada al Gobierno, preconiza la imprescindible necesidad de crear una Compañía de Marina. El Gran Almirante Guillermo Brown en su comunicado sobre el Combate de Martín García y en el histórico parte de Montevideo deja sentado que a bordo de sus naves llevó un tipo especial de tropas que en Martín García las denominó “Tropas de Desembarco” y en Montevideo “Infantería de Marina”. En ambos documentos destaca el heroico comportamiento de estas tropas. Nacieron así estos efectivos junto con la Patria y desde el alba de la nacionalidad ya tuvieron su bautismo de sangre. Actúan estos cuerpos más tarde a bordo de la célebre nave corsaria “La Argentina” y se conocen decretos creando compañías de esta naturaleza en 1816, 1827, 1830 y 1834.

Existe en 1854 una Compañía de Infantería de Marina con la misión de proveer destacamentos de esta índole a varias unidades de la Escuadra Argentina. Este cuerpo, para el que no hubo comprensión en muchas circunstancias de nuestra historia, ni se valoró la importancia de su misión, cuenta a Sarmiento como uno de sus apoyos. El genial sanjuanino comprende la importancia de que un cuerpo especializado de Marina defendiera nuestras dilatadas costas. Corresponderá a Avellaneda el galardón de crear definitivamente este cuerpo. Bajo su presidencia, el 19 de noviembre de 1879 emite un decreto creando un “Batallón de Artillería de la Armada”. Y es ésta la fecha que se ha adoptado oficialmente como la del nacimiento de la Infantería de Marina. Uno de las más gloriosas y meritorias acciones de este cuerpo, prestando su apoyo al progreso del país, fue la de realizar, el mismo año de creado, un estudio de la Costa Patagónica entre Río Negro y Ushuaia, para instalar la red telegráfica. Durante 14 meses, oficiales y tropas del flamante batallón recorrieron a pie la costa patagónica de un extremo a otro, atravesando desiertos y padeciendo los rigores del clima. En 1880, ante la imperiosa necesidad de guarnecer nuestras costas del Río Uruguay, se dispuso crear el Primer Batallón de Infantería de Marina, con asiento en Paraná. Con el correr del tiempo esta unidad aumenta sus efectivos y se convierte en el Regimiento de Infantería de Marina. Ocupa el Batallón de Infantería de Marina, además, la línea militar del Bermejo y del Fuerte Belgrano y actúa dos años en la Campaña del Chaco, en la Guerra contra el Paraguay.

El 26 de junio de 1890 cabe el honor al ex Batallón de Artillería, con asiento en Zárate, de sostener el gobierno del Presi-

dente Juárez Celman ante un intento subversivo, en 1905, ante una sublevación de dos cuerpos militares en Bahía Blanca, el Batallón de Artillería de Costas con asiento en Baterías también tiene una exitosa actuación persiguiendo a las fuerzas sublevadas. Por tal motivo este batallón es trasladado a la Capital Federal a fin de desempeñarse como custodia de la Presidencia. Recién en 1934 se da fisonomía propia a esta importante arma, ya que hasta ese momento su organización estuvo librada a improvisaciones. Se reglamentó ese año el Servicio para el Personal Subalterno y por decreto del 6 de diciembre de 1934 se reglamenta que los oficiales de ese cuerpo serían formados hasta 1938 inclusive con Oficiales de la Armada y el Ejército, y, desde el 1° de enero de 1939, provendrían únicamente de la Escuela Naval. El 31 de julio de 1936 se crea la Dirección General de Defensa de Costas y el 8 de noviembre de 1946 el Congreso de la Nación sanciona con fuerza de ley el decreto creación de la Infantería de Marina, disponiendo que el cuerpo de Defensa de Costas debe denominarse Infantería de Marina. Se crean además el Comando General de Infantería de Marina. Una actuación destacada cabe a este cuerpo en episodios revolucionarios recientes, que ya son históricos. El 16 de junio de 1955, el Batallón de Infantería de Marina N° 4 se lanzó solo a la lucha en las calles de Buenos Aires, apoyado por la Compañía I.M. N° 1 y la Compañía I.M. N° 5, que ocuparon el aeropuerto de Ezeiza. Y el 16 de septiembre del mismo año, otros cuerpos de esta unidad naval tienen destacada actuación en sucesos revolucionarios que derriban la tiranía. El 25 de octubre de ese año es creado el Regimiento de Infantería de Marina N° 1 y el 9 de junio de 1956, el Batallón 3 de Infantería de Marina cierra este historial con un meritorio y heroico comportamiento en salvaguarda del orden público: reprime un alzamiento contrarrevolucionario en un combate nocturno librado en las calles de la Ciudad de La Plata. A partir de septiembre de 1955, por segunda vez en la historia, las tropas de Infantería de Marina, por su honrosa actuación son designadas para custodia del Presidente de la Nación, y a tal efecto se crea la Compañía de Infantería N° 9.

(Informativo)

LA NAVEGACION EN LA ANTARTIDA.

Con fecha 25 de noviembre fue renovada la declaración conjunta sobre la no navegación de buques de guerra al sur de los 60° y que se firmara por primera vez en noviembre de 1949,

conjuntamente con Chile y la Gran Bretaña. La declaración dice: "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 (Chile) que, en las actuales circunstancias, no prevé la necesidad de enviar barcos de guerra al sur de los 60° de latitud sur durante la temporada antártica 1957/58, con excepción, naturalmente, de los movimientos que han sido habituales durante algunos años.

(Periodística)

FUE CELEBRADO UN NUEVO ANIVERSARIO DE LA CREACION DE LA BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO.

El 30 de noviembre fue celebrado con diversos actos el 61° aniversario de la creación de la Base Naval de Puerto Belgrano, habiéndose organizado un programa de festejos que alcanzó singular brillo, el que se desarrolló en dicha base, con asistencia de las altas autoridades de la misma, personal y familiares.

Antecedentes de la Base de Puerto Belgrano

La incorporación de modernas unidades a la escuadra argentina durante la Presidencia de Sarmiento, hizo sentir la necesidad de contar con un puerto militar de aguas más profundas que aquellas de los ríos. Además, la acción de la Armada en el sur, a partir de la expedición de Py a Santa Cruz en 1878, llevó a pensar en una ubicación más meridional de la futura base naval del país. Así fue que después de largos estudios se eligió un puerto denominado Puerto Militar, en la ría de Bahía Blanca, como el más indicado por su posición estratégica y condiciones hidrográficas. Posteriormente, en 1896, se le encomendó al ingeniero Luis Luiggi la preparación del proyecto de todas las obras necesarias para la construcción de un puerto que debía servir de Base de Operaciones y Reparaciones para los buques de la escuadra. El proyecto incluía todo lo relativo al Arsenal marítimo para su defensa y sistema de comunicaciones, sancionándose el 30 de noviembre de 1896, la Ley 3450, que dispuso la construcción, comenzando las obras en 1897.

Iniciadas las mismas, se procedió por etapas a la ejecución de una dársena principal y a principios de 1901 estaba ya instalado el Cuerpo de Artillería de Costas. La Ley de Construcciones de Acorazados, en 1910, impulsó notablemente las obras del Puerto Militar, ampliándose la dársena a su estado actual, constru-

yéndose, luego, un nuevo dique de carena con sus instalaciones de bombeo. Pocos años después, el incremento de la Aviación Naval determinó la construcción de varios grandes hangares y también de diversos edificios destinados a la Escuela de Aviación, situada en la zona del puerto. Paralelamente a los aumentos de los buques de la flota, fueron perfeccionándose los talleres del Arsenal con la construcción de edificios más amplios y la incorporación de maquinarias más modernas. El mayor número de personal, tanto militar como civil, hizo surgir en la zona Militar de la Base, una serie de casas-habitación, un Hospital Naval, una subintendencia y otras construcciones imprescindibles para la vida de la población. A expensas de la Base Naval se levantó, en los límites de la zona militar, la localidad de Punta Alta, donde se concentra la vida de muchos operarios y empleados civiles que trabajan en los talleres y oficinas de la Base.

En estos últimos años se ha terminado la construcción de los nuevos cuarteles para las tropas del Cuerpo de Infantería de Marina y numerosas casas para oficiales y personal subalterno. Además, se han abierto numerosas calles y pavimentado otras de las existentes y con la inauguración del Pabellón de Cirugía se mejoró notablemente el servicio médico del Hospital Naval. Existe, también un barrio para el personal de suboficiales y la iglesia Stella Maris, símbolo de amparo espiritual de los marinos, viene a completar la lista de las edificaciones.

(Informativo)

VISITA DE NAVES FRANCESAS.

Dos buques de la marina de guerra francesa, el buque escuela "Jeanne D'Arc", comandante capitán de navío Pierre Dartigues, y el buque escolta "La Grandiere", comandante capitán de fragata Rudellec Du Porzic, amarraron en la Dársena "A" de Puerto Nuevo en la mañana del 10 de diciembre, habiendo zarpado de Brest, en viaje de instrucción, el 29 de octubre, y hecho luego escalas en Dakar, Río de Janeiro y Montevideo.

A su llegada, los comandantes fueron saludados por los representantes de la Marina Argentina, de la Embajada y colectividad francesa y, previa conferencia de prensa a bordo del "Jeanne D'Arc", aquéllos procedieron a realizar las visitas oficiales a las autoridades nacionales.

Al día siguiente, rindieron homenaje al almirante Brown y al general San Martín, colocando ofrendas florales al pie de sus

respectivos monumentos, y el comandante del "Jeanne D'Arc" descubrió una placa en el monumento del almirante Brown como homenaje en el año centenario de su fallecimiento.

Durante su permanencia fueron objeto de múltiples agasajos, tanto por las autoridades nacionales como por la colectividad francesa, destacándose entre ellos el "garden party" ofrecido por S. E. el señor Embajador en su residencia; recepción danzante ofrecida en el Centro Naval por el señor comandante de Operaciones Navales en honor de los comandantes, oficiales y guardiamarinas de ambas naves; visitas al Centro de Sondajes Ionosféricos, Centro Nacional de Energía Atómica, Instituto Antártico Argentino, Astillero Naval Astarsa, Servicio de Hidrografía y Observatorio Naval, Hospital Naval y S.A.D.O.S.

El día 16, los buques zarparon con destino a la ciudad del Cabo.

(Periodística)

EL "BAHIA BLANCA" Y EL "VEMA", BUQUE DE LOS ESTADOS UNIDOS, REALIZARON INVESTIGACIONES EN AGUAS ARGENTINAS.

Conforme se recordará, la goleta de tres palos "VEMA", puesta al servicio por el Observatorio Geológico Lamont, de Columbia, conduciendo a su bordo a hombres de ciencia de la Universidad de Columbia, Estados Unidos, viene realizando con la colaboración del buque oceanográfico de la Marina de Guerra Argentina, "BAHIA BLANCA", estudios en la plataforma continental y en las aguas profundas próximas a las costas argentinas. La Universidad de Columbia ha dado a publicidad los resultados de esas investigaciones señalando que entre estos buques se intercambió personal científico, trabajando conjuntamente por espacio de seis semanas. Durante un rastreo en la hoya argentina se recogieron más de 400 organismos a una profundidad de 4.500 metros, entre ellos, crustáceos, almejas, caracoles, estrellas de mar, arañas marinas, gusanos, esponjas y crinoideos (organismos de forma de lirios) siendo uno de los más ricos que se realizó en aguas profundas. Trece redadas se recogieron en el Atlántico Sur, las que constituyen el 50 por ciento de todos los efectuados en esa zona desde 1873, siendo uno de los aspectos más notables, expresó el doctor Maurice Ewing, director del Observatorio Lamont, la colaboración científica entre los gobiernos de la Argentina y el de Estados Unidos. Posteriormente, el "VEMA" atravesó el Atlántico Sur en dirección a Ciudad de Cabo, en la Unión Sudafricana, donde se le incorporó

el teniente de fragata Néstor Granelli, del Servicio Hidrográfico Argentino, quien se contó entre los principales científicos que participaron en la labor desarrollada en la costa africana. A su regreso del Africa, al "VEMA" se le unió nuevamente el "BAHIA BLANCA", en la Bahía del Guantánamo, Cuba, y ambas unidades realizaron conjuntamente investigaciones sobre la refracción sísmica en las Indias Occidentales y durante el viaje a Nueva York, donde la unidad argentina permaneció 10 días en los astilleros navales de Brooklyn. La goleta de la Universidad de Columbia y el buque argentino tocaron juntos Buenos Aires, Puerto España, Guantánamo, en el Mar del Caribe, Puerto Everglades, en el Atlántico y Nueva York.

Las investigaciones realizadas por el "VEMA" en las proximidades de la costa del Africa Occidental, en cumplimiento de los fines del Año Geofísico Internacional, llevaron a la extracción de aguas profundas de una diminuta mosca de la arena y su larva. Dichos microorganismos fueron sacados vivos del lecho del océano a profundidades de 4.023 y 4.938 metros, respectivamente, y el anuncio del hallazgo lo hizo el doctor Ewing. La mosca de la arena es en realidad un marisco semejante a una pequeña langosta, de 3.175 mm. de largo, y pertenece al grupo anfípodo de los crustáceos. Fue desalojada de su habitáculo en el Cañón Submarino del Congo a la lat. 5° S, Long. 8° E. Al ser elevada hasta la cubierta del buque pasó de una temperatura de 1°l a la de 16°l y experimentó un cambio de presión de cerca de 3.000 Kg. por pulgada cuadrada, sin ningún efecto perjudicial manifiesto. La larva, de 6.350 mm. de largo fue recogida en un rastreo en aguas profundas efectuado en la hoya del Cabo, cerca de la costa sudafricana. Fue arrancada a una latitud de 28° S y 8° E. de longitud; sobrellevó el mismo cambio de temperatura que la mosca y se vio sometida a un cambio de presión de unos 3.700 Kg. por pulgada cuadrada, sin daño visible.

El examen de estos especímenes puede arrojar luz sobre ciertos aspectos de la vida de los peces y otras formas de vida de las profundidades submarinas, pues los hombres de ciencia saben muy poco de los organismos que viven a profundidades superiores a los 900 metros y, además, el doctor Ewing declaró que es la primera vez que se obtienen microorganismos vivos en las aguas profundas mediante procedimientos de rastreo, ya que según Robert J. Menzies, Director de Biología y adjunto de Investigaciones Geológicas en Lamont, por lo general, los organismos recogidos a grandes profundidades llegan muertos a la su-

perficie. Los científicos se hallan asombrados de encontrar vivos a estos especímenes. En el Observatorio de Lamont se estudiará su distribución, origen, forma de agrupación, estructura, desarrollo y métodos de alimentación, con lo que la ciencia recibirá un gran aporte.

(Informativo)

DECIMO ANIVERSARIO DEL CRUCE DEL CIRCULO POLAR ANTARTICO.

En el Ministerio de Marina celebróse el 13 de diciembre un sencillo acto, recordando el décimo aniversario del cruce del Círculo Polar Antártico, hecho ocurrido el 13 de diciembre de 1947, en un cuadrimotor Douglas DC-4 preparado especialmente para esa expedición y que llevaba el siguiente personal: contraalmirante Gregorio Portillo, jefe; capitán de corbeta Gregorio Lloret, piloto; capitán de corbeta Mario de Ugarriza, piloto; teniente de navío Jorge A. Bassi, piloto; capitán de corbeta médico Alfredo Walker, jefe de equipos, personal y supervivencia; suboficial segundo Luis A. Muño, jefe de mecánicos; cabo principal Mario Pape, mecánico; cabo principal José Lezama, radiotelegrafista; cabo principal Emilio Ferraris, radiotelegrafista, y el señor A. Puchulu, operador cinematográfico.

La expedición partió a las 0445 del aeródromo Comandante Luis Piedrabuena (Santa Cruz) y su desarrollo comprendió cuatro etapas: desde el punto de partida hasta la isla Decepción; reconocimiento de la parte norte de la Tierra de Graham, estrecho de Guerlache, isla Lieja y Brabante y archipiélago Melchior; cruce del Círculo Polar y, finalmente, regreso al punto de partida, donde se aterrizó a las 2015 horas.

(Informalivo)

CORREO NAVAL CON LA ANTARTIDA ARGENTINA.

Un éxito extraordinario alcanzó el vuelo del avión Martin Mariner PBM 2-P-22 de la Marina de Guerra, que reinició el Correo Naval a la Antártida y, en viaje de regreso, unió Decepción con el hidropuerto de Buenos Aires, en un vuelo sin etapas, empleando solamente 13 horas 45 minutos.

El aparato de referencia había partido el miércoles, 18 de diciembre, a las 0430 horas de Puerto Belgrano con destino a Ushuaia, y de allí partió para la Isla Decepción, donde llegó a las 1530 del día siguiente. Luego de reabastecerse y recoger la correspondencia, levantó vuelo a las 1955 del mismo día con

destino a Buenos Aires, acuatizando en el hidropuerto a las 0940 del día 20 y dando término así a un vuelo sin precedentes entre Buenos Aires y la Antártida Argentina, que abre grandes perspectivas para un futuro no muy lejano.

Integraban la tripulación del aparato el capitán de corbeta Justiniano Martínez Achával, comandante; teniente de navío Eduardo Acuña, copiloto; teniente de corbeta Luis Pozzo, radarista; guardiamarina Alfonso Racedo, navegante; suboficial Santiago Míguez, jefe de mecánicos; suboficial Gerardo Carcedo, radiooperador; suboficial Héctor Pugliese, mecánico; cabo Dino Ravani, radiooperador; cabo Vknud Nuksen, mecánico, y el marinero Ricardo Guajardo, ayudante.

El primer correo naval a la Antártida se remonta al 13 de diciembre de 1947, cuando un cuatrimotor Douglas DC-4 dejó caer sobre el destacamento Naval Melchior un tubo mensaje con correspondencia, diarios y revistas.

(Informativo)

BUQUE OCEANOGRAFICO "CAPITAN CANEPA".

Después de haber cumplido una campaña oceanográfica de tres meses en el Atlántico Sur, el buque oceanográfico "Capitán Cánepa" (comandante capitán de corbeta Jorge Grimaux) amarró en la Dársena "A" de Puerto Nuevo, el 26 de diciembre. Esta nave, que cumplió con éxito la misión encomendada de acuerdo con los compromisos contraídos por el gobierno para el Año Geofísico Internacional, fue visitada por el vicepresidente de la Nación, contraalmirante D. Isaac F. Rojas, quien llegó acompañado por el director del Servicio de Hidrografía Naval, contraalmirante Agustín E. Penas, siendo recibidos por el comandante de la nave, su plana mayor y el doctor Zaharías Popovici, jefe del grupo científico que tan eficazmente actuó en las investigaciones.

Luego de recorrer las distintas instalaciones del buque, y explicando las funciones de las mismas, el capitán Grimaux hizo un relato de los trabajos cumplidos e inconvenientes que tuvieron que vencer.

Con el equipo y el instrumental científico se realizó tareas de medición horaria de temperatura en superficie; 734 mediciones de temperatura entre la superficie y 5300 metros de profundidad simultáneas con extracciones de muestras de agua de esas profundidades; 250 registros batimográficos de la temperatura hasta 270 metros; 1541 determinaciones de salinidad; 1500

determinaciones de oxígeno; 732 de nitritos, alcalinidad, silicatos Ph.; 734 determinaciones de fosfatos; 320 muestras de agua para determinación de isótopo deuterio; 350 observaciones visuales de las especies de aves; se sacaron 140 muestras de "plac-ton" de superficie y de la columna de agua de 0 a 200 metros; se obtuvo el registro completo del relieve de la dorsal central atlántica, así como también de toda la cuenca argentina, juntamente con el zócalo continental y borde de la plataforma argentina.

Luego de referirse el Dr. Popovici a la importancia de la campaña realizada, el contraalmirante Rojas se refirió a las próximas actividades en los mares australes, que responderán a los planes comprendidos en el Año Geofísico Internacional.

Poco después se retiraba, con los honores del ceremonial.

(Periodística)

EXTRANJERAS

CONTINENTE ANTARTICO

NETA CARBONIFERA.

Dos geólogos neocelandeses —B. Gunn y G. Warren, miembros de la expedición antártica del Año Geofísico Internacional— informaron hoy por radio que han hallado seis vetas de carbón bituminoso que se extienden unos tres kilómetros a lo largo de un glaciar en la Antártida.

En el mensaje radial que dirigieron a su base de Scott, indican que esas vetas se hallan en la ladera helada que da al sur del glaciar superior de Mawson, a una altura de alrededor de 2000 metros, y que el carbón contiene fósiles y tallos de helecho de medio metro de diámetro.

(Periodística)

ACTIVIDAD SOVIETICA.

El centro científico ruso de la Antártida ha notificado a los funcionarios norteamericanos que se proponen llevar a efecto amplias investigaciones a lo largo de la costa de un sector antártico que no ha sido reclamado por ninguna potencia.

También la base soviética de Mirny, en el lado opuesto del continente, desde la Pequeña América, ha notificado a las autoridades del Año Geofísico Internacional, que el rompehielos ruso

“Ob” efectuará una investigación extensa por la zona costera no reclamada. Los rusos anunciaron que lanzarán desde el “Ob” cohetes meteorológicos entre la zona de Mirny y la península de Palmar, incluso en la zona entre McMurdo y el mar de Wedell.

(Periodística)

EXPEDICION FRANCESA.

La corteza de hielo en la posesión francesa antártica de Terre Adélie tiene una profundidad de alrededor de 3000 metros, según informaciones llegadas a esta capital. La expedición francesa al Polo Sur, que realizó sondeos, comprobó que la capa de hielo descansa sobre una base rocosa que está en su mayor parte al nivel del mar, pero en algunos lugares se halla a centenares de metros bajo la superficie del agua.

(Periodística)

EXPEDICIONES AL POLO SUR.

Al terminar el año 1957, tres expediciones distintas se encontraban en marcha para llegar al Polo Sur. Eran ellas: la neocelandesa de Sir Edmund Hillary, que recurrió al empleo de tractores y avanzaba de cuarenta a cincuenta millas por día. La otra era la británica encabezada por el Dr. Fuchs, cuyas probabilidades no parecían tan excelentes. Y la tercera sería una expedición rusa, cuya partida no se esperaba hasta el próximo mes de enero.

(Periodística)

CHILE

RUPTURA DE RELACIONES CON VENEZUELA.

Con motivo del arresto, incomunicación y expulsión del agregado civil de su embajada en Caracas, señor Jorge Basulto, acusado de haber hablado en una recepción diplomática criticando a las autoridades venezolanas, Chile rompió sus relaciones diplomáticas con Venezuela, disponiendo que su embajador y miembros de la embajada salieran de Caracas en el término de 48 horas, quedando en funciones los consulados.

Es éste el cuarto país que rompe relaciones con Venezuela, siendo los otros tres: Costa Rica, Uruguay y la Argentina.

Según otra versión, el señor Basulto se habría visto comprometido con un cable diplomático enviado a Ottavva, según el diario “Canadian Press”, por el embajador Bower. Según dicha

agencia, Basuto habría expresado al citado embajador que tenía conocimiento de una inminente revolución en Venezuela, información que había sido enviada en código al Canadá, hecho que no se habría conocido si el citado despacho no hubiese sido descifrado por la policía de seguridad de Venezuela. La cancillería canadiense estudia la posibilidad de que sus códigos hayan sido descifrados.

(Periodística)

ESPAÑA

EL CASO DE IFNI.

Durante una sesión plenaria de las Cortes para informar a los diputados sobre la marcha de los ataques marroquíes sobre Ifni y el Sahara español, iniciados el 23 de noviembre último por fuerzas irregulares de Marruecos, el ministro de Guerra, teniente general Antonio Barroso dijo, el 21 de diciembre, que las fuerzas que atacaron a la colonia española estaban fiscalizadas por los comunistas. Que los acontecimientos de referencia eran episodios fragmentarios de la lucha estratégica que desde tiempo atrás viene desarrollándose en todo el mundo para la conquista de puntos favorables para ganar la próxima guerra y que “la firme y tenaz política del comunismo internacional sabe cómo manejárselas en las formas más variadas, a fin de lograr sus designios”. Agregó el general Barroso que este interés soviético por Marruecos y el Noroeste de Africa se originó en el momento en que los Estados Unidos establecieron allí su cadena de bases aéreas. Que la seguridad de las Canarias, a poco más de 160 kilómetros de la costa africana, dependía del puesto de Ifni y del Sahara Español.

Luego de otras consideraciones, agregó: “La política tenaz, perseverante y firme de la Internacional comunista sabe cubrirse de las más variadas pieles para disimular sus propósitos y, con gran penetración psicológica, atiza en los pueblos las precisas pasiones para que, sin darse cuenta, cooperen en el juego que más conviene a sus designios. En la etapa estratégica que ahora está desarrollando el comunismo internacional, les ha llegado el turno de padecer su primordial atención a los países retrasados y a las antiguas colonias europeas”.

Este ataque de los irregulares marroquíes resultaba tanto más peligroso por cuanto los integrantes de dichas fuerzas eran, en su mayor parte, el detritus social de los bajos fondos suburbanos, aventureros hambrientos con esperanzas de mejoras, desertores, fanáticos y por agentes extremistas del Istikal.

“Todo ello y mucho más”, agregó, “está exigiendo un cambio radical de conducta de los rectores de la política del país marroquí para que vuelva a renacer la confianza tan justificadamente perdida en los últimos tiempos”.

(Periodística)

ESTADOS UNIDOS

EL SATELITE ARTIFICIAL.

Como ya sabemos, la Unión Soviética ya ha lanzado con éxito dos satélites artificiales al espacio y que todavía siguen recorriendo sus respectivas órbitas (véase “Notas Profesionales” —Unión Soviética— de los Boletines del Centro Naval Nos. 636 y el actual). Estos dos lanzamientos causaron un profundo desencanto en todos aquellos que veían en los Estados Unidos al artífice máximo en la ciencia tecnológica y, más aún, es muy posible que dichos éxitos hayan fortalecido la posición soviética en esta guerra fría que desde tiempo atrás viene desarrollándose entre Occidente y Oriente.

Pero no es menos cierto que el lanzamiento de los Sputniks I y II ha servido para acicatear al pueblo norteamericano y sacarlo del letargo en que había caído como consecuencia de la creencia de propia superioridad sin igual en los campos de la técnica y de la ciencia.

Las palabras del presidente Eisenhower y las disposiciones adoptadas para acelerar los trabajos relacionados con el lanzamiento del satélite artificial, como asimismo ciertas referencias veladas a ciertos armamentos aún no dadas a publicidad, han causado agrado en el Mundo Libre, pero Moscú, por su parte, afirma que la superioridad militar de los Estados Unidos ya no existe y que el discurso de Eisenhower “difícilmente consolidará la confianza en el poderío norteamericano”.

Al lanzarse el primero de los Sputniks, se sabía ya que los Estados Unidos estaban preparando un satélite para ser lanzado al espacio en el año próximo venidero, pero el hecho mencionado hizo que se aceleraran los trabajos del satélite “Vanguard”, satélite de 6 pulgadas que, de acuerdo con lo expresado por un vocero de la Grand Rocket Co., de Mentone, sería lanzado desde Florida el 1° de diciembre y no el 8, como se dijo inicialmente, pero sin darse razón de esta anticipación.

No obstante esta declaración, el “Vanguard” fue alistado para ser lanzado a las 0500 horas del día miércoles, 4 de diciembre, pero a último momento sobrevino un inconveniente

consistente en una carga estática en el sistema electrónico que, de no subsanarse, causaría la destrucción del cohete. Fueron postergándose así las distintas horas y fechas del lanzamiento, hasta que se decidió que el mismo tendría lugar el día 6 de diciembre. Los preparativos se iniciaron a las 0600 horas y a las 1146, al procederse a su lanzamiento, el cohete Vanguard cayó al agua, hacia el Este, y allí explotó a 100 yardas del refugio donde se encontraban los observadores sin que, felizmente, éstos hayan sufrido daño alguno.

Así terminó una semana de esfuerzos para lanzar al espacio al "Gamma 1957", como debía llamarse la pequeña esfera de 16 cms. de diámetro y 1815 gramos de peso, una vez que hubiese entrado en su órbita. Es decir, que era el tercer satélite artificial que hubiera girado en el espacio. Si los soviéticos lograran lanzar otro satélite antes que los norteamericanos, entonces éstos tendrían que llamar al suyo "Delta", y así sucesivamente.

Como secuela de este fracaso, cabe destacar que la prensa soviética, por lo menos en los primeros días, no intentó hacer propaganda propia alguna de este hecho; le bastó con reproducir los artículos publicados por la prensa de Occidente.

Otra consecuencia de este fracaso, quizás saludable, es que el pueblo norteamericano empieza a meditar si no son peligrosos y excesivos los datos que se dan a publicidad.

(Periodística)

LANZAMIENTO DE PROYECTILES.

Durante los meses de noviembre y diciembre, en los Estados Unidos se habrían realizado varios lanzamientos de proyectiles dirigidos. El 13 de noviembre, en Cabo Cañaveral, técnicos norteamericanos procedieron al lanzamiento de un proyectil que se cree es el Navajo, de las Fuerzas Aéreas. Se trata de un proyectil teledirigido tierra-tierra desarrollado por la North American Aviation, que había sido cancelado en julio último después de haberse invertido en el mismo varios millones de dólares. En esta oportunidad fue dado observar su trayectoria desde Cabo Cañaveral durante un minuto, después del cual tomó rumbo al sudeste, hacia el Atlántico.

De acuerdo con un comunicado dado por el departamento de Marina, ésta habría procedido al lanzamiento del proyectil teleguiado Regulus II, destinado a ser empleado desde los submarinos, como el Halibut de propulsión atómica y que todavía está en construcción. El Regulus II fue lanzado el 13 de noviembre

desde la base aérea de Edward (California), tiene un radio de acción de 1.000 millas a una velocidad de 1.300 millas por hora. El mismo habría realizado varias maniobras antes de ser traído nuevamente a tierra y durante ellas fue seguido por un avión F 80 Crusader, considerado como el caza más veloz de la Marina. El Regulus II es supersónico, a diferencia del Regulus I que es subsónico; pesa 11 toneladas y mide unos 60 pies de largo.

El 17 de diciembre, el departamento de defensa dio un breve comunicado que decía: "El proyectil balístico intercontinental Atlas fue probado en el centro experimental de Cabo Cañaveral. El lanzamiento se llevó a efecto con todo éxito aproximadamente a las 1238".

Ya anteriormente se habían efectuado otros dos ensayos por la fuerza aérea y fracasaron. El proyectil que ahora se ha lanzado tiene un peso total de cien toneladas con combustible y un alcance de 8.000 kilómetros. Es decir, teniendo en cuenta la dirección en que fue lanzado el Atlas, el mismo podría cruzar las Lias Occidentales, pasar la línea del Ecuador entre Africa y América del Sur y hacer impacto en el blanco en la región de las islas Ascensión. Pero de acuerdo con lo manifestado por el Departamento de Defensa, el proyectil, en esta oportunidad, habría sido preparado para recorrer tan sólo unos centenares de kilómetros y luego de describir la curva preestablecida, aterrizó en la zona de impacto elegida. No Licias posteriores informaron que el Atlas había recorrido cerca de mil kilómetros sobre el Atlántico en su primer vuelo de ensayo, y que alcanzó una altura de por lo menos 130 kilómetros. El mismo no fue recuperado ni se intentará recuperarlo. Este éxito de la Fuerza Aérea sirvió grandemente para aplacar el descontento que existía desde el fracaso del cohete Vanguard, de la Marina.

En la noche del 18 de diciembre, el Ejército disparó un gran proyectil al espacio desde la base de lanzamientos de Cabo Cañaveral y sus llamas iluminaron una superficie de varios kilómetros cuadrados del lugar. Inicialmente su vuelo fue lento, pero luego ganó velocidad y las luces de los motores del cohete pudieron verse durante más de cuatro minutos.

El Departamento de Defensa no dio ninguna información al respecto.

Siempre desde el Cabo Cañaveral, la Fuerza Aérea procedió, a las 1457 horas del 19 de diciembre, al lanzamiento de un proyectil cohete de alcance intermedio Thor, con resultado satisfactorio. Durante varios segundos el proyectil ascendió perpen-

dicularmente para luego trazar una suave curva hacia el Sudeste, desapareciendo de la vista después de unos tres minutos de vuelo. Se trataba de la octava prueba del Thor y, según el Departamento de Defensa, su resultado había sido exitoso, cumpliendo el curso previsto y aterrizando en la zona de impacto señalada. Con respecto a los otros siete, tres fueron satisfactorios.

(Periodística)

FRANCIA

CONSTRUCCION DE UN PORTAAVIONES.

En Brest, el 21 de diciembre, fue botado el portaaviones "Clemenceau", unidad que puede desempeñarse como portaaviones de escolta o para un grupo de caza contra submarinos, y como portaaviones ligero de caza, permitiendo asegurar una poderosa protección aérea de caza a una fuerza de intervención francesa que participe en una fuerza interaliada.

Este portaavión podrá, asimismo, apoyar una maniobra anfibia mediante el envío de aviones de ataque.

El "Clemenceau" contará con el siguiente armamento:

- 1 Escuadrilla de interceptores a reacción.
- 1 Escuadrilla de ataque.
- 1 Escuadrilla antisubmarina.

En total, unos sesenta aparatos. Los aviones previstos son los "Etendard 4" y los "Breguet Alize".

Principales características:

- Eslora máxima, 257 metros.
- Manga máxima, 46 metros.
- Desplazamiento medio, 27.000 toneladas.
- Capacidad 60 aviones (30 en cubierta de vuelo y 30 en el hangar).
- Hangar 152 x 24,5 metros.
- Pista oblicua con inclinación de 8°.
- Dos catapultas de vapor.
- Espejo de aterrizaje en cubierta.
- Dos ascensores (7 axial a proa - 1 lateral a popa).
- Dos máquinas 2 x 60.000 HP = 120.000 — 32 nudos.
- 8 cañones de 100 disparando 1 tiro por segundo.
- Puede batir simultáneamente a cuatro objetivos distintos.
- Dotación: alrededor de 2.000 hombres.

Alojamientos con aire refrigerado.

Seguridad muy desarrollada. Posibilidad de actuar en aire contaminado.

Armamento radar. Organización del comando muy perfeccionado.

(“Bulletin d’Information de la Marine Nationale” - N° 48 - 10 al 19 de diciembre de 1957).

GRAN BRETAÑA

EL PODER MARITIMO, FACTOR DECISIVO.

DISCURSO DEL MARISCAL MONTGOMERY EN EL ANIVERSARIO DE TRAFALGAR.

“Es evidente que en la guerra futura el poder marítimo constituirá un factor decisivo.”

Esta declaración del mariscal de campo Vizconde Montgomery de Alamein, fue la parte medular de un comentario sobre la marina de guerra hecho durante el almuerzo ofrecido por la Liga Naval en celebración del día de Trafalgar.

El mariscal de campo, en un discurso cordialmente escuchado y aprobado, amplió su declaración agregando que por poder marítimo él se refería a los buques y aviones navales que operaban desde los portaaviones “por cuanto el uno sin el otro no tiene valor”.

A continuación, damos un resumen del discurso del Vizconde Montgomery:

Es interesante observar cuán próximas se encuentran las fechas de Trafalgar (21 de octubre) y de Alamein (23 de octubre). Sin embargo, hay algo más en común que ésto. Ambas fechas marcan el punto decisivo en una larga guerra contra un enemigo continental. Y si bien la batalla de Alamein se desarrolló en tierra, la misma señaló la culminación de una prolongada lucha marítima y aérea que llevaba ya tres años de duración.

De no haber podido acumular nuestras provisiones y tropas más rápidamente que Rommel, el resultado se hubiera perdido y con ello Egipto, el Canal, y, posiblemente, todo el Medio Oriente. Porque ejercíamos el dominio del mar, Alamein fue peleada y ganada. La coordinación no crece fácilmente. Florece durante la guerra, pero corre el riesgo de desmoronarse durante la paz si no estamos atentos.

Es probable que esto me traiga algún disgusto, pero me resulta más fácil hablar cuando el Parlamento no está en sesión.

En años recientes ha habido cierta escuela de pensamiento que sostenía que la marina de guerra británica carecería de todo papel en una guerra futura. Jamás hubo error tan grande.

¿Cuáles son los hechos?

Somos un pueblo isleño. Hacemos nuestras guerras en los territorios de otros pueblos: Francia, Holanda, Alemania, las Américas, Crimea, Africa, India, el Pacífico, etcétera. Preferimos que sea así. Resulta inconveniente, cuando hay que combatir en el propio país. El ejército debe ser llevado a esos lugares por mar, y alimentados por mar. Cuando lucha, uno de sus flancos se encuentra normalmente sobre el mar, como sucedió en Africa del Norte y en el noroeste de Europa. El día en que un ejército pueda ser abastecido enteramente desde el aire, se encuentra aún muy lejos.

Centro Mundial.

Hay otro hecho más, uno que es vital para las naciones de la Europa Occidental. Es el siguiente. Europa Occidental —incluyendo al Reino Unido— es el centro de un sistema económico de carácter mundial. En dicho sistema, no existen grandes aprovisionamientos de materias primas, salvo, quizás, carbón. Hay que importar grandes cantidades de víveres para alimentar a las poblaciones. Pero las fuentes de materias primas que se encuentran en ultramar, sobre todo las de petróleo, y las fuentes de aprovisionamiento de víveres, y las zonas de tránsito por las cuales deben pasar para llegar, se encuentran todas sujetas a la presión y amenazas de naturaleza de la “guerra fría”. Deben ser protegidas, conjuntamente con las bases y comunicaciones marítimas desde donde son controladas. Fracasar en su protección daría lugar al derrumbe de todo el sistema económico, y la entrega final de la Europa Libre al comunismo internacional. Rusia luchará por el éxito en esta dirección recurriendo al ataque indirecto, con preferencia a la agresión directa contra el frente de la NATO en Europa, por cuanto el método indirecto es mucho menos costoso y ofrece muchas más probabilidades de éxito.

Esos son los hechos y no los podemos cambiar. Nuestra política y acción deben estar fundadas en los mismos. Dondequiera que se mire, la Alianza Occidental debe estar en condiciones de recurrir a los principales mares y océanos. Hoy, el control de los mares es un asunto que corresponde a los buques y aviones, operando todos ellos bajo el control y dirección navales. Para cumplir eficientemente con esta tarea, la marina debe contar

con su aviación propia. Además, el portaaviones de la marina de guerra constituye el campo de aviación móvil indispensable para las modernas fuerzas armadas. Estos campos de aviación móviles son altamente apreciados por el ejército. Consideremos, por ejemplo, las operaciones de Suez en noviembre del año próximo pasado. En dichas operaciones, el grueso del apoyo aéreo provino de la aviación naval que operaba desde los portaaviones. Y en el futuro, bien podría ser que el apoyo proveniente de estos campos de aviación móviles en el mar sea el único apoyo que recibirá el ejército en las primeras etapas de aquellas operaciones llevadas a cabo a cierta distancia del grupo normal de campos de aviación. En el ejército existe, pues, la necesidad del portaaviones naval, necesidad ésta que nosotros los soldados sentimos agudamente.

Es indudable que en la guerra futura el poder naval será un factor decisivo. Y por poder naval me refiero a los buques y aviones navales operando desde portaaviones, por cuanto el uno sin el otro no tiene valor.

En el arte de la guerra naval se está produciendo ciertamente un adelanto revolucionario, originado por el poder nuclear. Es alentador saber que el gobierno británico está ampliamente al corriente de este hecho. La marina de guerra debe recurrir rápidamente al poder nuclear; oportunamente la marina mercante hará lo mismo, y con un costo de construcción mucho menor que el actual. El buque mercante del futuro navegará bajo el mar; los japoneses ya están construyendo un submarino de 65.000 toneladas para el transporte de carga.

Las marinas de guerra de la Alianza Occidental deben, colectivamente, asegurar el control de los principales mares y océanos en cualquier contienda entre Oriente y Occidente. El peligro de una agresión en la región de la NATO es remoto, en virtud de lo que ya se ha logrado en la formación del poder militar dentro de la Alianza Occidental. En realidad, el disuasivo amplio contra una guerra general, con armas nucleares, es muy fuerte. Las zonas peligrosas se encuentran actualmente en el Mediano y Lejano Oriente, mucho más el primero. No podemos ser fuertes en todos lados. Debemos pesar los riesgos que deben correrse. Debemos encarar de inmediato las guerras de carácter local y guerrillas, antes que se desarrollen y se extiendan.

Me parece a mí que es una cuestión de sentido común que los Estados Unidos, con sus poderosas flotas, deben ser los principales responsables de una guerra en el Atlántico, con la partí-

cipación de Gran Bretaña. El poder naval británico podría desplegarse entonces con todo su poder en otros océanos y mares, y vigilar los aproches marítimos a nuestra isla. Pienso en el día en que veremos a una poderosa flota británica, buques y aviones, operando en los principales mares y océanos al este de Suez, enarbolando el pabellón y desembarcando a la infantería de marina si fuera necesario, apoyando al ejército en regiones turbulentas, y mediante una acción combinada entre las fuerzas armadas resolviendo rápidamente situaciones que, de no ser encaradas firmemente y de inmediato, podrían convertirse en conflagraciones desagradables.

(“The Admiralty News Summary” - N° 134 - 1° de noviembre de 1957).

OFICIALES QUE CELEBRAN UN INCIDENTE DEL AFRICA DEL NORTE.

El almirante Jerauld Wright, de la marina de guerra de los Estados Unidos, Supremo Comandante Aliado de las Fuerzas de la N.A.T.O, en el Atlántico, y el capitán de navío N.L.A. (Bill) Jewell, M.B.E., D.S.C., de la Real Marina Británica, celebraron recientemente el décimo quinto aniversario de uno de los más raros incidentes de la Segunda Guerra Mundial. Ello consistió en una visita a un submarino, el U.S.S. “Barbero”, el primer submarino de la flota del Atlántico de los Estados Unidos armado con proyectiles teledirigidos.

Hace quince años, el almirante Wright y el capitán Jewell se encontraban a bordo del submarino británico “Seraph”, que se cree es el primero y único buque que navegara bajo dos pabellones teniendo simultáneamente dos comandantes. El almirante Wright, entonces capitán de navío, y el capitán de navío Jewell, entonces teniente, eran los co-comandantes del “Seraph”.

Mientras recorrían las cubiertas del “Barbero” e inspeccionaban su proyectil dirigido, el REGULUS, ellos recordaban la operación Kingpin, el rescate del general francés Henri Giraud de la Francia meridional, que se hallaba en poder de los nazis. En la noche del 5 de noviembre de 1942, el capitán de navío Jewell y el almirante Wright —este último se desempeñaba como oficial de ligazón en el estado mayor del general Eisenhower— estaban embarcados en el “Seraph”, que se encontraba frente a la costa francesa enarbolando el pabellón de los Estados Unidos. El general Eisenhower había llegado a la conclusión de que solamente el general Giraud podía convencer a las tropas francesas del Africa del Norte que no ofrecieran resistencia a los desem-

barcados aliados trazados para el 8 de noviembre de 1942. Los planes fueron elaborados para que el general francés huyera con la ayuda de la Resistencia Francesa, pero el general declaró que solamente saldría a bordo de un submarino de los Estados Unidos. Como no había submarino de esta nacionalidad disponible, eligióse al “Seraph” para que enarbolara el pabellón estadounidense, con el almirante Wright y el capitán Jewell ejerciendo el comando de la nave.

El “Seraph” se encontraba a profundidad de periscopio, cuando el general Giraud escapó de los nazis y llegó a La Fosette. Hubo lo que parecía una demora interminable en recibir una contestación de la señal de reconocimiento, la letra “S” hecha a destellos con una tenue luz azul, pero finalmente llegó. Una lancha pesquera puso a bordo del submarino al general Giraud, su hijo, y dos oficiales de estado mayor. Después de esto, el “Seraph” se deslizó silenciosamente hasta el lugar de reunión —horas más tarde— con un hidroavión que llevó a Giraud y a Wright hasta Gibraltar para celebrar una conferencia con el general Eisenhower.

Posteriormente, en reconocimiento de sus trabajos, al almirante Wright se le concedió la Medalla de Servicios Distinguidos y al capitán Jewell la Orden del Imperio Británico.

El capitán Jewell prosiguió realizando muchas operaciones peligrosas durante la guerra. Otra de sus hazañas lo llevó con el “Seraph” hasta frente a las costas españolas, en 1943, dejando en tierra el cuerpo de “El hombre que jamás existió”. Este hombre, vestido con el uniforme de un oficial de la Infantería de Marina, y con documentos falsos, engañó a los nazis haciéndoles creer que los aliados contaban con otros planes, además de aquel sobre el desembarco en Italia.

Posteriormente se le concedió al capitán Jewell la Legión del Mérito de los Estados Unidos, por haber llevado al “Seraph” muy cerca a la costa de Sicilia y, bajo fuego, dirigiendo a las tropas del general Patton hasta las playas de invasión. Posteriormente a ésto, el “Seraph” fue enviado al Mediterráneo Oriental, donde sus acciones hicieron que su comandante recibiera la Cruz de Servicio Distinguido.

(“The Admiralty News Summary” - N° 135 - 1° de diciembre de 1957).

PRUEBA ATOMICA.

El Ministerio de Defensa anunció, en la noche del 8 de noviembre, que se había hecho estallar un arma nuclear —la primera de una nueva serie de pruebas británicas— en la región

de la Isla Navidad, a unas 2.850 millas del Japón, cuyo pedido para que la prueba no se llevara a efecto había sido rechazado por el gobierno británico. La bomba fue lanzada por un bombardero a reacción "Valiant", que voló aguas afuera de Navidad. Se tiene entendido que esta prueba fue del orden del megatón, es decir, de un poder equivalente a un millón de toneladas de TNT. Varios aviones penetraron en la nube atómica para recoger muestras radiactivas.

(Periodística)

LANZAMIENTO DEL PROYECTIL "SKYLARK".

El ministro de Abastecimientos de Australia, señor Howard Beale, anunció que Gran Bretaña había lanzado el 13 de noviembre, desde el campo de pruebas de Woomera (Australia), un proyectil "Skylark" que llegó hasta una altura de 13 kilómetros, disparo éste que se había efectuado para controlar los instrumentos utilizados por las universidades británicas en el Año Geofísico Internacional. Su velocidad sería de 3.307 millas y era el cuarto proyectil de esta serie que se lanzaba. Este lanzamiento fue demorado durante un mes debido al mal tiempo y una falla técnica.

(Periodística)

ACCIDENTE AL "SHACKLETON".

El 20 de noviembre, mientras se hallaba navegando al norte de la isla Coronation, el buque "Shackleton" chocó contra un pequeño témpano que le produjo un rumbo bajo la línea de flotación.

Para salvarlo del hundimiento debieron arrojar parte de la carga al mar, consiguiendo así mantenerse a flote y dirigirse a las Georgias del Sur, para efectuarle las reparaciones necesarias, escoltado por el ballenero "Lily Austral" y el "Protector".

El día 19 de diciembre zarpó de Georgias del Sur rumbo a las Malvinas, donde arribó el 22 de ese mes, volviendo a zarpar rumbo al sur el 2 de enero.

(Periodística)

PARAGUAY

HALLAZGO DE PETROLEO.

En Nueva Asunción, Chaco Paraguayo, a más de cien kilómetros de la frontera con Bolivia, por Villazón, personal del fortín del lugar, antiguamente llamado Picuída, habría encontrado

petróleo mientras procedía a la realización de perforaciones en busca de agua potable. El actual hallazgo habría tenido lugar dentro de la misma región que había sido objeto de perforaciones por la empresa norteamericana Union Oil Company.

(Periodística)

UNION SOVIETICA

OTRO SATELITE EN EL ESPACIO.

Casi un mes después del lanzamiento del Sputnik I (4 de octubre), Moscú asombra nuevamente al mundo, el 3 de noviembre, con el lanzamiento de un segundo satélite artificial de la Tierra, de 508,300 kilogramos de peso, que viaja a una altura de 1480 kilómetros y a una velocidad de 8.000 metros por segundo y que, además, lleva un ser vivo, Malyshka, una perrita que se encuentra instalada en una cámara, que es alimentada artificialmente y lleva ajustados sobre su cuerpo instrumentos que registran y transmiten por radio su respiración, los latidos de su corazón y la presión sanguínea. Lleva, asimismo, instrumentos para el estudio de la radiación solar en las regiones del espacio correspondiente a la onda corta, rayos X y ultravioleta, y también para el estudio de la temperatura y de la presión. Envía señales a la Tierra por radio en 20.005 megaciclos, de tipo telegráfico de 0,3 segundos de duración con una pausa de igual duración entre cada una. Otro transmisor, que opera en 40.002 megaciclos, emite una señal continua.

Para el lanzamiento del Sputnik II, de algo más de media tonelada, se habría empleado un cohete portador de ocho etapas y una fuente de energía especial. Su paso por sobre Buenos Aires y La Plata habría sido observado el día 4 a las 0438 horas y el observatorio astronómico de La Plata habría sacado algunas fotografías del mismo.

Este lanzamiento del Sputnik II fue interpretado también como un triunfo científico soviético sobre los Estados Unidos, hecho que ha sido reconocido por estos últimos y que ha dado origen a múltiples recriminaciones contra el actual gobierno de Eisenhower. Como primera medida, el presidente Eisenhower se dirigió por radiodifusión al pueblo anunciando la reorganización de la defensa científica de la nación, designándose jefe de la misma al profesor James Killian, rector del Instituto Tecnológico de Massachusetts, quien tendrá además el título de asesor especial de la Presidencia en materias de Ciencia y Tecnología. Agregó,

asimismo, que si bien el lanzamiento de dos satélites constituía un éxito de primera importancia, “los satélites en sí no tienen efecto directo ahora respecto a la seguridad del país”.

Por su parte, el ministro de Defensa de Gran Bretaña expresó que los satélites soviéticos no realizan una misión exclusivamente pacífica. Que las informaciones transmitidas por aquéllos a Rusia “tienen un elevadísimo valor militar en el desarrollo de los proyectiles balísticos intercontinentales”.

El segundo satélite de inedia tonelada, agregó, “prueba fuera de toda duda de que los rusos han desarrollado con éxito la energía propulsora necesaria para el proyectil intercontinental”.

Bajo el aspecto de la defensa, el ministro declaró en la Cámara de los Comunes, los Sputniks habían ciertamente apresurado una colaboración más íntima con los Estados Unidos.

Este nuevo impulso hacia la colaboración entre la Gran Bretaña y América y con otros amigos y aliados en el Mundo Libre, abren nuevas perspectivas que ni hubiéramos osado esperar hace algunos meses.

Este Sputnik II dejó de transmitir el 10 de noviembre y con ello la Unión Soviética manifestó haber terminado el experimento científico con el mismo, habiendo obtenido informaciones de suma importancia. Asimismo, la perrita Malyska habría muerto en su alojamiento.

En cuanto al Sputnik I, si bien los hombres de ciencia de Occidente opinan que el cohete que lo impulsó se habría desintegrado al entrar en contacto con la atmósfera terrestre, radio Moscú, en su transmisión en idioma finlandés, pero no en la del inglés, expresa que éste habría realizado 900 revoluciones alrededor de la tierra a las 0700 del 2 de diciembre. Pero, por otra parte, el jefe del Partido Comunista ruso habría expresado que parte del cohete portador del Sputnik I habría caído en territorio de Estados Unidos el 1º de diciembre y que los norteamericanos se negaban a devolverlo. Por su parte, éstos expresan desconocer la caída de referencia. El 9 de diciembre Moscú dio un comunicado diciendo que el Sputnik I entraría en las capas más densas de la atmósfera en el mes de enero próximo y se desintegrará.

Finalmente, dando término a estas informaciones sobre los satélites artificiales, mientras el director de la revista norteamericana “Proyectiles y Cohetes”, Erik Bergaust, manifestó por radio, el 21 de diciembre, de que los rusos habían intentado lanzar un tercer satélite pero que fracasaron, sin mencionar cuál

era su fuente informativa, los sabios soviéticos, según informó la agencia Tass el 29 del mismo mes, anunciaron que pronto aparecerán nuevos Sputniks, seguidos muy de cerca de los primeros cohetes que trazarán sendas luminosas a la Luna y otros planetas.

(Periodística)

GRAN DESFILE MILITAR EN MOSCU.

Con motivo de celebrarse el cuadragésimo aniversario de la revolución rusa, la Unión Soviética realizó, el 7 de noviembre, un gran desfile a través de la Plaza Roja, donde se hizo un despliegue de su poderío militar ante representantes de 60 países de todo el mundo. Entre las armas vistas figuraban dos cohetes que parecían cohetes gigantes V-2 de primera etapa y que medían de 21 a 22 metros.

Entre otras armas vistas por primera vez se encontraban:

Un tanque T-54, quizás antiguo pero no visto anteriormente; un tanque pesado que parece ser un modelo más grande del Josef Stalin; un vehículo anfibio de asalto; un nuevo vehículo antiaéreo bimotor autopropulsado con un cañón calculado de calibre 57 mm.; un cañón muy pesado de capacidad atómica y que probablemente puede lanzar una granada de 12 pulgadas; un lanzacohetes convencional de 12 tubos, pero montado sobre un vehículo oruga en lugar del chasis de camión; un proyectil teleguiado tierra-aire con cuatro aletas, comparable en general con el "Nike" norteamericano. Debido al tiempo desfavorable no tuvo lugar la demostración aérea.

Si bien a juicio de los occidentales este desfile no fue tan impresionante como se esperaba, también parece que existe la opinión de que las fuerzas soviéticas cuentan con mayor movilidad y mayor poder de impacto.

(Periodística)

UN BUQUE ATOMICO.

En los astilleros de Leningrado fue botado, el 5 de diciembre, el primer buque atómico de superficie del mundo, el rompehielos "Lenin", de 16.000 toneladas, que podrá abrirse camino en hielos hasta de dos metros de espesor. Su consumo de combustible es de algunos gramos cada 24 horas y podrá navegar durante varios meses sin reabastecerse. Tiene comodidades para mil pasajeros y tripulantes.

(Periodística)

EL MARISCAL ZHUKOV.

Sigue rodeada de misterio la suerte del mariscal Zhukov. Una semana después de su destitución como ministro de Defensa, el comité central dio a conocer, el 2 de noviembre, una resolución destituyéndolo del comité central del Partido Comunista y del Presidium, debido a sus esfuerzos por eliminar el control político en las fuerzas armadas soviéticas; pero como se le sigue llamando “camarada”, se supone que el mismo sigue siendo miembro del partido. Según “Pravda”, Zhukov habría admitido sus errores y votado por su propia expulsión de los altos cargos que ocupaba dentro del partido.

Esta desaparición de Zhukov es considerada en Occidente como una venganza de Khrushchev y es también motivo de alarma por cuanto es indudable que el poder de éste va adquiriendo igual volumen que el de Stalin y nadie sabe hasta dónde puede llegar aquél en sus ansias de poder.

Las últimas noticias del mariscal Zhukov provienen de su sucesor en el Ministerio de Defensa, Rodion Malinovsky, que al ser preguntado sobre su antecesor respondió que aquél estaba disfrutando de tres meses de vacaciones y que a su término el gobierno decidiría el destino que se le daría.

(Periodística)



LUIS ROBERTO CHEVALIER

Capitán de Fragata

Falleció el 10 de noviembre de 1957



CARLOS G. DAIREAUX

Vicealmirante

Falleció el 14 de noviembre de 1957



JORGE F. V. HERZOVICH MASSONI

Guardiamarina

Falleció el 27 de noviembre de 1957



GAUDENCIO J. O. FONTANETTO

Teniente de Corbeta

Falleció el 8 de diciembre de 1957



JORGE CAMPOS URQUIZA

Contraalmirante

Falleció el 9 de diciembre de 1957.

ASUNTOS INTERNOS

ASAMBLEA ORDINARIA.

Se informa a los señores asociados 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 Vicepresidente 2°
- 1 Protesorero
- 10 Vocales Titulares por 2 años
- 1 Vocal Titular por 1 año, para completar período
- 6 Vocales Suplentes
- 1 Revisor de Cuentas Titular
- 2 Revisores de Cuentas Suplentes

Miembros que cesan en sus funciones:

Vicepresidente 2°: capitán de navío D. Renato V. J. Ares.

Protesorero: capitán de corbeta contador D. Fernando Esquivel.

Vocales Titulares:

- Capitán de fragata D. César Goría
- Capitán de fragata D. Fermín López
- Capitán de fragata D. Roberto J. Calegari
- Capitán de fragata D. Carlos Musís
- Capitán de fragata D. Alfredo O. Sánchez Púppulo
- Capitán de fragata D. Constantino Fraguío
- Capitán de navío D. Guillermo Rawson
- Capitán de corbeta D. Miguel Algañaraz
- Capitán de corbeta auditor D. Juan Carlos Frías
- Capitán de navío D. Cristián R. Beláustegui
- Capitán de fragata D. Pablo F. Beláustegui

Revisor de Cuentas Titular:

- Capitán de fragata D. Jorge de Tommaso

Al efecto se deberá confeccionar una lista de candidatos que, además de los nombres de quienes 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. (Los reemplazantes de los “Miembros que cesan en sus funciones” deben ser: diez por 2 años y uno por 1 año; este último para completar el período del Vocal Titular capitán de fragata D. Héctor Etchebehere, que renunció al cargo para el que fuera electo y que vence en 1959).

La citada 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 1º 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:

Presidente: Contraalmirante D. Adolfo B. Estévez

Vicepresidente 1º: 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. 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

Revisor de Cuentas Titular:

Capitán de corbeta D. Hermes J. Quijada

ANEXO DEPORTIVO.

Sobre este particular, la Comisión Directiva resolvió remitir la siguiente nota al señor Subsecretario de Marina:

“Con referencia a la nota del 8 de agosto ppdo. con la
 “ que ese Ministerio solicita la opinión de esta Institución
 “ con relación a la posibilidad de cedérsele con carácter pre-
 “ cario el usufructo de la fracción lindante con el Círculo
 “ Militar de Olivos, tengo el agrado de informarle que con-
 “ sultada la opinión de los asociados, por medio de una en-
 “ cuesta realizada por la Comisión Directiva, la gran mayoría
 “ se ha mostrado de acuerdo con la iniciativa.

“En consecuencia, esta Comisión Directiva acepta la cesión del citado bien con la intención de dar cumplimiento a los considerandos del Decreto N° 18.272, sin producir ninguna erogación al Estado. Por el contrario, de acuerdo el espíritu emanado de la mencionada encuesta, es propósito realizar inversiones para mejorar el bien como una compensación del usufructo del mismo.”

COMEDOR.

Se resuelve hacer extensiva a los señores asociados de los Círculos Militar y Aeronáutico y sus invitados su admisión al comedor de la Institución en las siguientes condiciones:

- 1° — Podrán concurrir los socios, para lo cual sólo deberán exhibir la credencial que los acredite como tales en el respectivo Círculo.
- 2° — Cada socio tendrá derecho a concurrir acompañado hasta por cinco personas.
- 3° — Las tarifas serán las correspondientes a invitados.

DISPOSICIONES SOBRE ALOJAMIENTO PROVISORIO CON SEÑORAS.

(Agregado al Reglamento Provisorio).

Se autoriza a los señores socios a alojar con sus señoras en las instalaciones del Anexo-Alojamiento. A este fin se dará cumplimiento a las siguientes normas:

- Art. 1° — Habilitar tentativamente los pisos 1° y 2°, sin que ello signifique que esta habilitación sea de carácter exclusivo para socios con sus señoras.
- Art. 2° — Respetar el siguiente orden de prioridad:
 - 1 — Socios Activos.
 - 2 — Socios Concurrentes.
 - 3 — Socios Activos con sus señoras.
 - 4 — Socios de los Círculos Militar y de Aeronáutica con carácter precario.
- Art. 3° — A los efectos de desalojo por necesidad de alojamiento se procederá en el orden inverso de la prioridad precedente y por mayor permanencia, el que se efectuará en un plazo no mayor de 24 horas a partir de la comunicación respectiva.

TARIFAS

Art. 4° — Se establecen las siguientes tarifas diarias:

Habitación a la calle

- | | |
|------------------|----------|
| a) Socios..... | \$ 45.00 |
| b) Señoras | \$ 65.00 |

Habitación Interna

- | | |
|------------------|----------|
| a) Socios..... | \$ 45.00 |
| b) Señoras | \$ 55.00 |

Las tarifas arriba indicadas incluyen el desayuno.

Art. 5° — En lo referente a visitas, se hace extensivo a los familiares lo ya dispuesto en la Reglamentación para socios.

Art. 6° — A los efectos del control de gerencia deberá exhibirse el carnet familiar.

Art. 7° — Las transgresiones al Reglamento Provisorio o a las presentes disposiciones ocasionadas por los familiares, hacen directamente responsable de las mismas al socio correspondiente.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de corbeta médico Armando Manuel Forneris, capitán de corbeta Rubén Alberto Iglesias, teniente de fragata dentista Oscar Santiago Campi, teniente de corbeta I. M. Néstor Rogelio Nieto, tenientes de corbeta Ernesto Celestino Boano, Eloy Soneyra y José Antonio Luvelo; guardiamarinas: Oscar Julio Barquin, Abelardo Berdiñas, Juan Bautista Bigliardi, Ariel Horacio Bossi, Augusto Mario Carlino, Carlos S. Ciudad, Carlos Rolando Díaz, Manuel José Fernández, Adolfo Gaffoglio, Juan Gamen, Agustín Gómez, (I. M.) Carlos Alberto Limardo, Germán Norberto López, Julio Alberto Pieretti, Carlos Alberto Ruiz, Carlos María Sala, Julio Enrique Salas, Domingo Tella, Julio Alberto Tourne, (T.) Ramón Manuel Ward, Horacio Enrique Wells, Ramiro Fernando Zabalúa y (C.) Ricardo Luis Hugo Binner.

REINGRESOS (Art. 14 del Estatuto).

Capitán de corbeta Neldo A. Baldacci y teniente de navío Ingeniero Especialista Julio César Caballero.

CONFIRMACION COMO SOCIO ACTIVO.

Ex-teniente de navío Ingeniero Especialista Juan Carlos Escudé.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS.

Por fallecimiento: Vicealmirante Carlos G. Daireaux, capitán de fragata Luis Roberto Chevalier y contraalmirante Jorge Campos Urquiza.

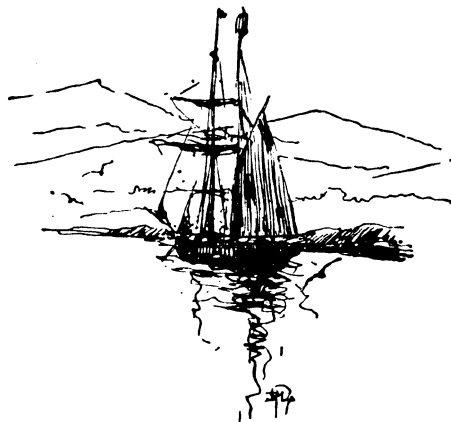
BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por fallecimiento: Contraalmirante Alejandro M. Izaguirre, guardiamarina Jorge F. V. Herzovich Massoni y teniente de corbeta Gaudencio J. O. Fontanetto.

Por renuncia: Capitán de corbeta I. M. (R.E.) Isidoro Pablo Salieses y comodoro Ernesto López Enríquez.

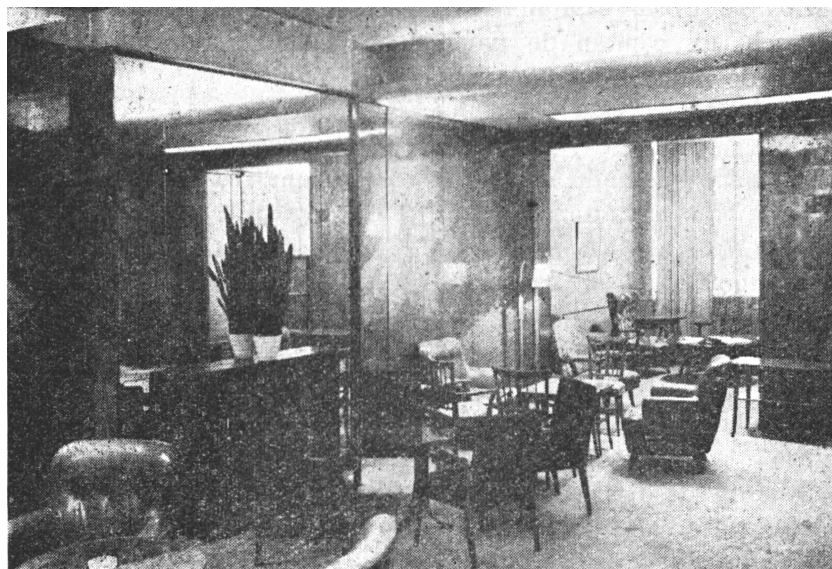
SEPARACION COMO SOCIO ACTIVO.

Por aplicación del Art. 29, inc. 1º: Capitán de corbeta (R.E.) Carlos A. Sosa, capitán de navío (R.E.) Bernardo Francisco Benesch, ex capitán de navío I.M. Dionisio Fernández y teniente de navío Dentista (R.E.) Julio Yuli.



CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS

INAUGURACION DEL SERVICIO DE BAR

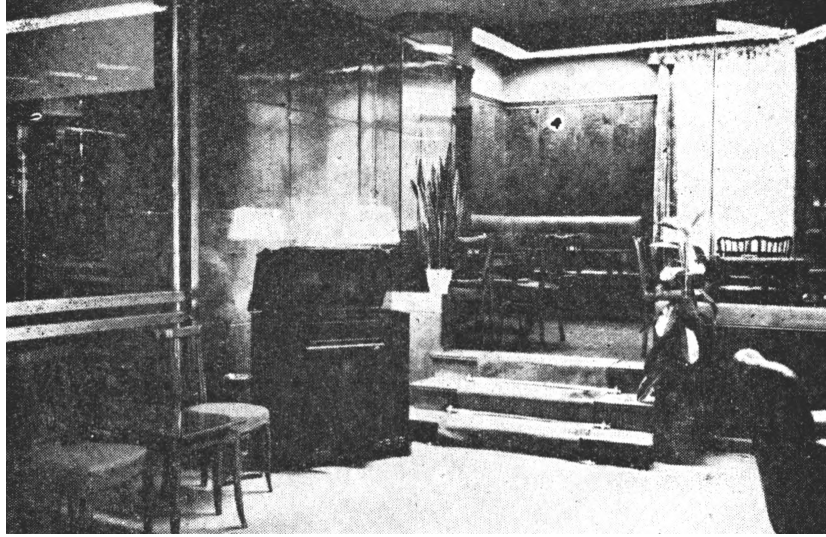


CONCURRENCIA: Señores Socios y sus invitados.

HORARIO: De 2000 horas a 0100 horas.

TARIFA: La misma del Bar del Centro Naval.

EL SALON CUENTA CON SERVICIO DE REFRIGERACION



DEPENDENCIAS DEL NUEVO BAR INAUGURADO





BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL
BUENOS AIRES

Vol. LXXV

ENERO-ABRIL 1958

Núm. 638

SUMARIO

| | |
|---|-----|
| <i>Aspectos del pronóstico del tiempo en la Antártida. — Boudgouste</i> | 557 |
| <i>Variaciones estacionales, del nivel medio del mar argentino. — Balay</i> | 599 |
| <i>Otra velocidad económica. — Varela</i> | 631 |
| <i>Operación "Bodyline". — Capitán "M"</i> | 643 |
| <i>Modernas concepciones de la cavitación. — Chingotto</i> | 649 |
| <i>Notas profesionales</i> | 663 |
| <i>Necrología</i> | 703 |
| <i>Asuntos internos</i> | 715 |

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.

ENFERMERÍA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

PEDICURO: Viernes, de 18,30 a 20,30.

SALA DE ARMAS: Prof. de Esgrima: Martes a viernes, de 18 a 20, y lunes de 9 a 11. Profesor de Defensa Personal: Lunes a viernes, de 17 a 18,45.

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: Todos los días, de 12,30 a 14,30 y 20,30 a 22,30.

DEPÓSITO DE BULTOS (Subintendente): Lunes a viernes, de 8 a 11 y de 14 a 16; sábados, de 8 a 11.

“CENTRO NAVAL - ALOJAMIENTOS”: La reserva de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento.

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 (4° 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 Ó N

HORARIO DE VISITAS

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

Domingos y feriados, de 8 a 12.

Feriados nacionales, clausurado.

BOLETIN
DEL
CENTRO NAVAL

DIRECTOR :
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL Nº 580.406

ENERO-ABRIL 1958



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 (Int.). | <i>Capitán de Corbeta</i> | Miguel A. Muro |
| Tesorero | <i>Capitán de Fragata</i> | Pablo F. Beláustegui |
| Protesorero | <i>Capitán de Corbeta</i> | Carlos Delfín Rojo |
| Vocales titulares | <i>Capitán de Navío</i> | César A. Goría |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Fermín López |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Roberto J. Calegari |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Carlos Musís Blanca |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Constantino Fraguio |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Guillermo Rawson |
| | <i>Cap. de Fragata Médico</i> | Mario A. Pessagno Espora |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Rodolfo Elizalde Pietranera |
| | <i>Capitán de Fragata (T)</i> | Jorge A. Marguery |
| | <i>Capitán de Corbeta</i> | Miguel A. Muro |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Héctor Padilla |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Carlos Gozzi |
| | <i>Capitán de Corbeta</i> | José G. Gómez Ortega |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Carlos M. Bruzzzone |
| | <i>Capitán de Corbeta</i> | Miguel R. Algañaraz |
| <i>Cap. de Corbeta Auditor</i> | Juan Carlos Frías | |
| <i>Capitán de Navío</i> | Cristián R. Beláustegui | |
| <i>Cap. de Frag. Ing. Espec.</i> | Martín Arana | |

Comisión Revisora de Cuentas

| | | |
|-----------|-------------------------------|-------------------|
| Titulares | <i>Capitán de Fragata</i> | Jorge de Tommaso |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Hermes J. Quijada |
| Suplente | <i>Cap. de Corb. Dentista</i> | Luis A. Bachini |

SUMARIO

| | |
|--|-----|
| ASPECTOS DEL PRONÓSTICO DEL TIEMPO EN LA ANTÁRTIDA | 557 |
| <i>Por el Capitán de Corbeta Ingeniero Especialista Meteorólogo Jorge L. Boudgouste.</i> | |
| VARIACIONES ESTACIONALES, DEL NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO | 599 |
| <i>Por Marciano A. Balay.</i> | |
| OTRA VELOCIDAD ECONÓMICA | 631 |
| <i>Por el Capitán de Fragata Benigno Ignacio Varela.</i> | |
| OPERACIÓN "BODYLINE" | 643 |
| <i>Por el Capitán "M".</i> | |
| MODERNAS CONCEPCIONES DE LA CAVITACIÓN | 649 |
| <i>Por el Capitán de Corbeta Mario R. Chingotto.</i> | |
| NOTAS PROFESIONALES | 663 |
| NECROLOGÍA | 703 |
| ASUNTOS INTERNOS | 715 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 721 |

Los autores son responsables del contenido de sus artículos

SUBCOMISIONES

Interior:

| | | |
|------------|----------------------------------|------------------------------------|
| Presidente | <i>Capitán de Navío</i> | Renato V. Ares |
| Vocales | <i>Capitán de Navío</i> | César A. Goría |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Fermín López |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Héctor Padilla |
| | <i>Capitán de Corbeta</i> | José G. Gómez Ortega |
| | <i>Cap. de Frag. Ing. Espec.</i> | Martín Arana |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Carlos M. Bruzzone |
| | <i>Capitán de Corbeta</i> | Miguel R. Algañaraz |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Mariano I. Queirel (<i>ads.</i>) |

Estudios y Publicaciones:

| | | |
|------------|--------------------------------|--------------------------|
| Presidente | <i>Contraalmirante</i> | Arturo H. Rial |
| Vocales | <i>Cap. de Fragata Médico</i> | Mario A. Pessagno Espora |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Roberto J. Calegari |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Constantino Fraguio |
| | <i>Capitán de Fragata (T)</i> | Jorge A. Marguery |
| | <i>Capitán de Navío</i> | Guillermo Rawson |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Carlos Gozzi |
| | <i>Cap. de Corbeta Auditor</i> | Juan C. Frías |

Hacienda:

| | | |
|------------|---------------------------|-----------------------------|
| Presidente | <i>Capitán de Fragata</i> | Pablo F. Beláustegui |
| Vocales | <i>Capitán de Corbeta</i> | Carlos Delfín Rojo |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Fermín López |
| | <i>Capitán de Fragata</i> | Rodolfo Elizalde Pietranera |

Deportes (en formación) :

| | |
|---------------------------|---------------------|
| <i>Capitán de Corbeta</i> | Miguel R. Algañaraz |
| <i>Capitán de Corbeta</i> | Miguel A. Muro |

Delegación Tigre:

| | | |
|------------|-----------------------------|-----------------------|
| Presidente | <i>Cap. de Navío Médico</i> | Julio R. Mendilaharzu |
|------------|-----------------------------|-----------------------|

Delegación Puerto Belgrano:

| | | |
|------------|-------------------------|----------------------------|
| Presidente | <i>Capitán de Navío</i> | Alfredo O. Sánchez Púppulo |
|------------|-------------------------|----------------------------|

Delegación Mar del Plata:

| | | |
|----------------|--------------------------|-----------------------|
| Presidente | <i>Capitán de Navío</i> | César Goría |
| Colaboradores. | <i>Teniente de Navío</i> | Oscar Osvaldo Gigirey |
| | <i>Teniente de Navío</i> | Mariano A. Torre |

ar. te

INMOBILIARIA
CONSTRUCTORA FINANCIERA
PROPIEDAD HORIZONTAL
Lavalle 1844 - 5º. '32' - Buenos Aires



PARA JEFES Y OFICIALES DE LAS FUERZAS ARMADAS

Veintidós pisos residenciales en lo mejor de Belgrano, VIRREY LORETO esq. AMENABAR, de características únicas en torre ultramoderna de cuatro frentes, al verdadero costo controlado por los copropietarios, compuestos de gran recepción, tres dormitorios principales, amplios placards, baño principal y de servicio, office, cocina (ambos con roperos), piletas, etc., lavadero individual. Planta baja jardines, dos ascensores (principal y de servicio), calefacción, agua caliente e incinerador de residuos centrales, antenas para radio y T. V. y demás detalles de confort.

PRECIO ESTIMADO \$ 340.865, AL CONTADO \$ 13.110 Y FACILIDADES

Dado el número limitado de unidades disponibles, agradecemos se sirva visitarnos sin tardanza, a fin de poder elegir el piso de su agrado.



Mir, Chaubell

SARMIENTO 1155

y Cia S.R.L.

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

*

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

VOL. LXXV

ENERO-ABRIL 1958

NÚM. 638

Aspectos del pronóstico del tiempo en la Antártida (*)

Por el Capitán de Corbeta Ingeniero Especialista Meteorólogo
JORGE L. BOUDGOUSTE

INTRODUCCIÓN

La atmósfera que nos rodea.

La existencia de todos los seres humanos depende del aire que rodea nuestro planeta.

En verdad, sin la atmósfera, ningún animal, pájaro o pez, planta u otro ser vivo podría existir.

Todos los que trabajan bajo el cambiante cielo —el agricultor, como el aviador o el hombre de mar— saben bien que sus vidas dependen de los elementos atmosféricos. Pero muchos otros hombres, especialmente los que viven en las grandes ciudades o cerca de ellas, no se dan cuenta en qué forma los cambios meteorológicos pueden provocar la vida o la muerte, la prosperidad o la miseria, de millones de personas en el mundo entero.

Los relatos de desastres repentinos que abaten a individuos o ciudades, provocados por tormentas o inundaciones, son rápidamente registrados por la prensa local. Pero la verdad que se esconde detrás de los desastres que van generando paulatinamente los cambios graduales en los elementos atmosféricos, sólo es conocida por los meteorólogos.

(*) Contribución del Instituto Antártico Argentino, N° 15.
Conferencia pronunciada por el autor en el Instituto Antártico Argentino, el día 24 de octubre de 1956.

Pérdidas de vidas humanas, cosechas destruidas, incendios de bosques, un avión abatido, un buque hundido; he aquí algunos ejemplos de calamidades de origen atmosférico.

Prevenir, advertir y aconsejar a los hombres para ayudarles a combatir los azotes del tiempo y adaptarse a las condiciones climatológicas, son los objetivos de una ciencia en pleno desarrollo: la Meteorología,

He aquí la necesidad de los Servicios Meteorológicos, que llevan a la práctica los objetivos enunciados.

¿En qué consiste un Servicio Meteorológico?

Es el organismo oficial de un país, que tiene por tarea esencial observar, registrar y pronosticar el tiempo.

Para esta tarea los elementos fundamentales son: una red de estaciones meteorológicas, centros climatológicos que preparen tablas y gráficos estadísticos y centros de predicción que formulen pronósticos y previsiones sobre el estado del tiempo a corto y largo plazo.

La observación del tiempo.

La tarea primaria de un Servicio Meteorológico es la de realizar observaciones meteorológicas en puntos escogidos en todo el país. Diariamente y a horas establecidas, se efectúan observaciones visuales con la ayuda de instrumentos para lograr datos representativos de todos los elementos meteorológicos y fenómenos atmosféricos.

Los pronósticos.

Los informes de estas observaciones diarias se transmiten inmediatamente al centro de predicción, y se intercambian con otros países mediante el telégrafo, el teleimpresor, el teléfono o la radio. Estos datos se utilizan para el trazado de mapas del tiempo.

Analizando estos mapas, los técnicos meteorólogos pueden predecir el tiempo, emitir avisos sobre posibles tempestades, inundaciones, heladas y otros cambios peligrosos.

La información climatológica.

Los registros diarios originales de las estaciones meteorológicas se envían a los centros climatológicos donde son rigurosamente comprobados, siendo clasificados y tabulados en forma adecuada.

Las empresas oficiales y privadas de obras públicas y de construcción, procuran informarse sobre las condiciones climatológicas antes de realizar los grandes proyectos de centrales hidroeléctricas, o de llevar a cabo los planes de urbanismo ; los agricultores desean conocer la mejor época para la siembra, la distribución de cultivos, la recolección, así como las especies vegetales y tipos de cultivos mejor adaptados al clima, etc.; las autoridades judiciales y las compañías de seguros solicitan frecuentemente informes detallados y de carácter oficial sobre las condiciones meteorológicas correspondientes a ciertas fechas importantes para los asuntos que ocupan su atención; y otros muchos ejemplos podrían citarse todavía a propósito de las aplicaciones prácticas de la Meteorología a problemas de sanidad, de fabricaciones, de empresas comerciales, de navegación aérea y marítima, etc.

Me he apartado brevemente del tema fundamental que he de encarar, a efectos de situarme, aunque en términos muy generales, dentro de la complejidad de los problemas que trata de resolver la Meteorología, problemas que adquieren importancia inconmensurable en la región que nos ocupa: el Antártico.

Las regiones polares, que constituyen de por sí las zonas del globo más inaccesibles al hombre, han despertado siempre el interés de éste, como lo han hecho todas las zonas desconocidas y alejadas del mundo civilizado; y su fuerza de atracción ha sido tal, que ha hecho que numerosos exploradores hayan sobrellevado los más grandes sacrificios y esfuerzos para develar los misterios encerrados en ellas.

El Antártico no ha escapado, ni escapa, a esta gran atracción, y así hemos visto exploradores que lo han visitado una y otra vez, con la resolución de vencer la intensidad incomparable de los elementos naturales, entre ellos el *tiempo*, que conspiran en contra de su penetración.

Ante tema de tan singular atracción y complejidad, esta exposición no pretende más que enfocar uno de los aspectos de la exploración del Antártico, que como ya hemos dicho, adquiere una magnitud capital: el tiempo y su pronóstico. Creo que en este sentido estarán contestes con la afirmación muchos jefes y oficiales de la Marina de Guerra, con quienes he tenido la satisfacción de colaborar en largas y arduas jornadas de labor y muchos otros hombres de ciencia con los que he tenido el honor de compartirlas, a todos los que por su cariño y dedicación al trabajo y al estudio en la zona, quisiera abarcarlos en la simple pero significativa denominación de *amigos del Antártico*.

EL ANTÁRTICO DESDE EL PUNTO DE VISTA METEOROLÓGICO

Es un hecho reconocido la influencia que el clima y la meteorología del Antártico tienen sobre el clima de los continentes del Hemisferio Sur, y en ello están de acuerdo la mayoría de los autores, pero en lo que existen discrepancias es en el modelo de circulación imperante, comenzando por el tan discutido anticiclón coexistente con el continente. Se puede decir que hasta tanto no se disponga de un mayor número de observaciones, especialmente del interior del continente antártico, no se podrá tener una visión más amplia del problema.

No entraré a discutir las distintas teorías o modelos de circulación atmosférica, pero sí daré una breve reseña de la misma en el Hemisferio Sur y en especial en el Antártico, que mejor se ajusta a lo que indica la experiencia en el análisis diario de las cartas del tiempo.

Si analizamos una carta de presiones medias del Hemisferio Sur (figura 1) podremos observar las siguientes características principales:

La presencia de tres células anticiclónicas semipermanentes:

- a) El anticiclón subtropical del Pacífico, que se extiende aproximadamente desde una longitud de 140° W. hasta la costa oeste sudamericana;
- b) El anticiclón subtropical del Atlántico, cubriendo casi completamente el océano Atlántico Sur, desde la costa este de Sudamérica hasta la costa Oeste de África;
- c) El anticiclón subtropical del Índico, más o menos centrado en el océano del mismo nombre.

Los ejes principales de estos anticiclones corren aproximadamente en una dirección Este-Oeste.

Al sur del cinturón de altas o anticiclones subtropicales, la presión decrece hacia el Sur y las isobaras medias corren casi paralelas a los círculos de latitud; este decrecimiento de la presión continúa hasta alrededor de los 65° de latitud, donde encontramos, en condiciones medias, una vaguada continua circundando el continente antártico. Al Sur de esta zona de baja presión, la presión crece nuevamente, encontrándonos en presencia del anticiclón antártico, coexistente con dicho continente.

Al Norte del cinturón de altas subtropicales, la presión decrece hacia el Ecuador, en la vecindad del cual encontramos la vaguada ecuatorial que separa los cinturones de altas subtropicales de ambos hemisferios.

Es necesario destacar que esta distribución anual de la presión, ofrece mucho menos variaciones estacionales que la del Hemisferio Norte, y la mayor variación está dada por el movimiento N.-S. de los ejes de las altas subtropicales, también de menor amplitud que en dicho hemisferio. Ahora, comparando esta distribución media de presión con las cartas sinópticas diarias, se observa que las tres altas subtropicales tienen una gran permanencia en estas últimas, pero las regiones que en la carta de presión media anual aparecen como collados, están ocupadas por un tren de anticiclones calientes migratorios, que parecen ser más desarrollados en la región de Australia y el Pacífico Sur, pero que también aparecen en las cartas sinópticas diarias de Sudamérica y Sudáfrica.

Otro punto digno de destacar en el análisis inóptico de Sudamérica, es que las vaguadas que existen entre esos anticiclones migratorios son la porción norte de sistemas ciclónicos cerrados que pasan por latitudes más altas y que se mueven de Oeste a Este, a lo largo del cinturón de baja presión que rodea el continente antártico alrededor de los 65° de latitud Sur.

En lo que respecta a la posición media de los frentes polares, encontramos que el primero se extiende desde una posición aproximada de 25° S. y 150° W. (en la vecindad de Tahití) hasta la parte superior de la costa chilena, corriendo a lo largo del borde Sur del anticiclón del Pacífico; el segundo al Sur del anticiclón subtropical del Atlántico y desde la región del Río de la Plata, hasta el Sur de África; y finalmente, el tercero, al Sudeste, desde el Sur de África en el lado polar del anticiclón subtropical del Índico. Los tres frentes polares mencionados están sujetos a perturbaciones en forma de ondas, las cuales son detectadas en las cartas sinópticas diarias.

Teniendo siempre presente el cuadro descrito anteriormente, podemos decir que las depresiones que continuamente castigan las regiones del pasaje Drake y de la península Antártica tienen dos orígenes, pudiendo catalogarse en dos grupos: las del primero provienen de una onda inestable que se forma en el frente polar del Pacífico, la cual se va intensificando en su trayectoria hacia el Sudeste, hasta llegar la mayoría de las veces al Sur de la costa de Chile, convertida en un intenso ciclón con un frente ocluido. Algu-

nas veces, este frente ni siquiera existe en superficie debido al rápido proceso de oclusión que convierte al ciclón en un intenso vórtice que sigue su trayectoria hacia el Sudeste por el pasaje Drake, en dirección al mar de Weddell, donde es común que se estacione y vaya perdiendo gradualmente intensidad.

Los mejores indicios de la aproximación de estas intensas depresiones son las tendencias negativas que pueden observarse en Evangelistas y luego, con algún retardo, en las estaciones de la península Antártica.

El otro grupo de depresiones es el que proviene directamente del Oeste, a lo largo del cinturón de baja presión del Antártico entre los 60° y 65° S. Éstas están acompañadas en su mayoría por una depresión en V sobre la que se ubica un frente frío, llamado por algunos autores *frente meridional*, puesto que toma una forma de arco en el sentido de los meridianos.

Estas depresiones son más difíciles de pronosticar, pues Evangelistas no acusa siempre el trazo característico en la tendencia barométrica, pero es posible que pudieran ser más fácilmente detectables por estaciones más australes como la de bahía Margarita.

La velocidad de desplazamiento de ambos grupos de depresiones es muy grande, pudiendo darse como valor medio una velocidad de 35 nudos, aunque en el pasaje Drake ésta suele disminuir debido a la barrera natural que ofrecen la cordillera de los Andes y la península Antártica.

¿Qué es una depresión o ciclón?

Un ciclón es un sistema migratorio de vientos que en el hemisferio Sur giran en el sentido de las agujas de un reloj, alrededor de un centro de baja presión atmosférica.

En el ciclo de vida de un ciclón podemos distinguir tres etapas:

- 1) formación,
- 2) oclusión,
- 3) disolución,

etapas que describiremos por medio de una serie de figuras.

La figura 2 nos muestra el frente polar separando el aire frío de las regiones polares del aire más caliente de latitudes medias, además de los vientos opuestos que prevalecen en ambas regiones.

En la figura 3 vemos que, debido a la presión ejercida por el aire frío, el frente polar comienza a formar una bolsa y una por-

ción del mismo se mueve hacia la región de los vientos *Oeste*, como un frente frío.

La figura 4 nos muestra un *primer plano* de la figura anterior, en la cual el frente frío se ha desplazado más al Norte y el cambio de los vientos *Oeste* a *Noroeste* ha causado la formación de un frente caliente, con un centro de baja presión en la unión de ambos frentes.

La figura 5 nos muestra que el sector caliente se ha hecho más pronunciado y la actividad ciclónica aumenta. Nótese la dirección de los vientos en el aire frío y caliente y se observará la rotación de los mismos en el sentido de las agujas de un reloj.

La figura 6 nos muestra que el frente frío ha alcanzado al frente caliente, y el sector caliente comienza a hacerse más estrecho. La actividad del ciclón está alcanzando su máximo.

La figura 7 nos muestra que el frente frío ha dado alcance al frente caliente dando lugar a una oclusión. A medida que el ciclón envejece, el sector caliente entre ambos frentes desaparece y volvemos entonces a la situación inicial del frente polar que nos enseña la figura.

En las figuras 8 y 9 podemos apreciar un corte vertical según las secciones AA' y BB' indicadas en la figura 7. Estas figuras nos muestran la pendiente de ambos frentes, frío y caliente, el desarrollo nuboso correspondiente a cada uno de ellos, la faja de precipitación y la dirección del movimiento, en dos etapas del proceso de oclusión; la primera al comienzo y la segunda en pleno desarrollo.

En este caso, la oclusión se denomina del *tipo caliente*, desde que el aire más frío y denso está detrás del frente caliente y por consiguiente es el que permanecerá en superficie, mientras que el frente frío se encuentra en altura. Si ocurriera a la inversa, la oclusión se denominaría del *tipo frío*.

Qué es y para qué sirve el pronóstico del tiempo.

En general, podemos decir que estas depresiones o ciclones son los responsables principales del mal tiempo imperante en distintas zonas del globo, y muy especialmente en el Antártico, no sólo por la intensidad incomparable de los vientos, sino también por la nubosidad, precipitaciones y mala visibilidad. Puede decirse que sólo encontraremos períodos de relativo buen tiempo entre el pasaje de dos ciclones.

Como dato ilustrativo, en las figuras 10 a 12 he graficado la

trayectoria de los ciclones que han azotado la zona que nos ocupa durante una de las campañas antárticas en que me ha tocado actuar: la campaña 1952/53.

Estas trayectorias comprenden el período que abarca desde el 1° de enero al 5 de abril de 1953; es decir, 95 días.

Las trayectorias en línea llena corresponden a ciclones intensos, con vientos de fuerza superior a los 80 km/h, y las de línea punteada a ciclones menos intensos.

La posición del centro del ciclón a 1200 hrs. T.M.G., se ha indicado con un círculo y la fecha, y con una X la posición del mismo centro a 1800 y 2245 hrs. T.M.G.

Como podrá apreciarse, en el período de 95 días que abarca esta estadística, han circulado por la zona 27 ciclones, el 60 % de los cuales han sido catalogados como intensos (fuerza del viento superior a 80 km/h), lo que en promedio nos da un ciclón cada 3,5 días en la zona de operaciones, cifra que nos demuestra en forma contundente que estamos en presencia de una de las regiones más tempestuosas del globo.

A fin de dar una idea más objetiva de los efectos que tienen los vientos de la citada intensidad en tierra y en el mar, transcribiré el término descriptivo y especificaciones que da la Organización Meteorológica Mundial:

Término descriptivo: Temporal fuerte.

Especificaciones en tierra: Ocurren daños en estructuras livianas (el viento arranca chimeneas y tejados). Impide el avance.

Especificaciones en el mar: Olas altas; denso reguero de espuma en la dirección del viento; las crestas de las olas comienzan a volcarse, caer y enrollarse; la espuma puede afectar la visibilidad. La altura media probable de las olas es de 7 m. y la altura máxima probable de las mismas de 10 m.

A este respecto, relataré un hecho ocurrido en la Campaña Antártica de la Marina de Guerra 1950-1951. La Fuerza de Tareas había cumplido su cometido en la zona y todo estaba dispuesto para el retorno; la fecha, decidida. Pero como ya podemos ir apreciando, la última palabra en el Antártico la tiene el tiempo.

El día anterior al fijado, las cartas del tiempo nos dan indicaciones de la aproximación de un ciclón intenso, que inevitablemente nos maltrataría en el pasaje Drake; se resolvió entonces no salir y esperar que pasara. El ciclón, tal como estaba previsto pasó, pero detrás de él pasaron uno y otro más, de parecida o mayor intensidad. El refugio que nos brindaban las Shetland, y por qué

no, la impaciencia por el regreso, hacía hasta dudar de lo que inexorablemente nos indicaban las cartas del tiempo; usando un método para cálculo de olas en aguas profundas, se calculó la altura de ola que tendríamos en el pasaje Drake. Fue entonces cuando al Comandante de la Fuerza se le ocurrió hacer un gráfico muy sencillo pero tanto más convincente, que reproduzco en la figura 13. En él vemos que un remolcador tipo “*Sanavirón*”, de los que actuaban en la campaña, queda oculto hasta la galleta de su palo en el seno de una ola, cuya altura alcanza a 20 metros. Pero como sabrán todos los que han actuado en el Antártico, una de las virtudes principales es la paciencia, es decir, saber esperar las condiciones meteorológicas favorables que muchas veces suelen resultar esquivas durante muchos días y aun semanas; en aquella oportunidad la tuvimos y nuestro regreso se postergó varios días.

Retomando el tema, podemos decir que el pronóstico consiste en aplicar un cierto número de leyes o reglas que rigen la evolución del tiempo y que nos permite prever las condiciones que reinarán en un futuro más o menos cercano (24 ó 36 horas en nuestro caso), con una probabilidad de acierto muy razonable. El hecho primario en el pronóstico del tiempo y que quisiera se tuviera muy en cuenta, es el siguiente: el tiempo se traslada, y su traslado en la zona que estamos considerando, es de Oeste a Este.

La necesidad de prever las condiciones futuras del tiempo, como hemos dicho al comienzo, es un hecho reconocido para las más diversas actividades humanas. ¿Qué beneficios nos reporta el pronóstico del tiempo en las operaciones antárticas? Innumerales, pero sólo quiero destacar un hecho: las condiciones naturales del Antártico permiten la operación con buques en la zona, tan sólo en la corta temporada favorable del verano. Generalmente, la tarea a realizar es muy grande. Los períodos de mal tiempo suelen ser prolongados, los de buen tiempo han demostrado ser cortos; no hay que desperdiciarlos, sino por el contrario aprovecharlos al máximo; una oportunidad desaprovechada es una oportunidad perdida. En la lucha contra el tiempo es como en la guerra: hay que ganar, llegar segundo es ser derrotado.

Ese es, a mi entender, el mayor beneficio que obtenemos del pronóstico: prever el buen tiempo para ganarlo y el malo para refugiarnos y evitar que nos aniquile.

Cómo se hace el pronóstico del tiempo.

Trataré ahora de dar una idea general del proceso que nos lleva al pronóstico del tiempo, particularizando en cuanto a la or-

ganización de ese servicio en las campañas antárticas en que me ha tocado actuar.

Los datos observacionales básicos utilizados en el pronóstico, son los datos de estaciones de observación terrestres y buques en navegación, además de los datos obtenidos por observación con globos pilotos que nos dan la dirección y velocidad del viento a distintas alturas. Las observaciones utilizadas por la Central de Pronósticos de la Fuerza eran las correspondientes a las 0900, 1500 y 1945 horas huso + 3.

Estas informaciones, que se transmiten por radiotelegrafía a horas establecidas y en forma de mensajes codificados, eran recibidas por la citada Central de Pronósticos, cuyo personal de acuerdo a un sistema gráfico convencional, las transcribía sobre un mapa que abarca la parte sur de América del Sur, las aguas adyacentes del Atlántico y Pacífico, el pasaje Drake y la Antártida. En este mapa están representadas con un círculo y un número todas las estaciones meteorológicas del Sur del Brasil, Chile, Uruguay, Argentina y Antártida, y en él se vuelcan las observaciones meteorológicas correspondientes. De manera que este mapa, al cual podemos llamar ahora la *carta del tiempo*, nos muestra para cada estación los datos actuales de presión atmosférica, temperatura, dirección y velocidad del viento, humedad, nubosidad, clases de nubes, variación de la presión y estado del tiempo.

En la figura 14 puede verse un modelo de estación, que muestra la forma en que se disponen alrededor de la misma los datos observados.

Asentados estos datos, efectuado el trazado de isobaras, localizados los centros de acción (ciclones y anticiclones), determinados los frentes y masas de aire, podemos decir que la *carta del tiempo* nos da un panorama general del estado del tiempo a la hora de observación y en la vasta zona de la superficie terrestre cubierta por el mapa; en otras palabras, tenemos una *diagnosis* del tiempo.

El paso siguiente es estimar el movimiento futuro y los cambios de intensidad de los sistemas de presión y los frentes. Para esto es necesario tener presente no sólo las leyes o reglas que rigen la evolución del tiempo, sino también numerosos preceptos prácticos, producto de la experiencia, para estimar variaciones respecto del comportamiento normal. Esto es lo que constituye la *prognosis* o pronóstico del tiempo. Por eso en la Central de Pronósticos de la Fuerza Antártica, se efectuaba un estudio exhaus-

tivo de cada situación antes de redactar y emitir el pronóstico del tiempo para la zona o las zonas donde se operaba o el Comando planeaba hacer operar a los buques y aviones de la Fuerza.

Dificultades para el pronóstico en la zona.

El asesoramiento que el pronosticador pueda proporcionar depende de sus propios conocimientos meteorológicos, generales y particulares, sobre la zona donde deba pronosticar y, además, del mayor o menor grado de información meteorológica que posea. Es obvio que cuanto mayor sea esta información y mejor el conocimiento meteorológico de la zona, mayor será el grado de confianza de la información a proporcionar.

La región del globo a la que nos estamos refiriendo, no posee la densidad de estaciones de observación deseable, ni la ubicación de las existentes es la más favorable para el pronóstico.

Quisiera que recordáramos la premisa que habíamos apuntado anteriormente: el tiempo se traslada y su traslado es de Oeste a Este.

Las primeras manifestaciones de un ciclón que se aproxima al pasaje Drake desde el Oeste, debíamos buscarlas precisamente en la zona ocupada por una inmensa soledad oceánica, al Oeste de las costas chilenas y de la península Antártica, en la cual no contamos con estaciones meteorológicas.

A esta gran dificultad, podríamos agregar que la climatología y evolución del tiempo en el Antártico no es bien conocida, siendo por el contrario un campo abierto a la investigación.

Resultados obtenidos.

En este sentido, no quisiera más que repetir las palabras que pronunciara el Comandante de la Fuerza Antártica ante un periodista de una revista científica argentina, en un reportaje que se le hiciera al regreso de la campaña 1950-1951.

Dice el Comandante:

“... Pero, pese a todos estos inconvenientes, gracias al empeñoso esfuerzo y minucioso estudio que se realizó en cada situación, se pudo alcanzar un acierto en los pronósticos mayor del 80 por ciento.”

Y luego concluye el periodista:

“Como podemos apreciar por las palabras del capitán de fragata Rodolfo N. M. Panzarini, sin este resultado no hubiese

“ sido posible llevar a cabo todas las tareas que se cumplieron ni
“ realizar una campaña sin averías, accidentes, pérdidas o con-
“ sumo inútil de combustible, durante cuatro meses, con la inter-
“ vención de unos 460 hombres, cinco buques y un avión que pudo
“ volar 6000 millas marinas en condiciones de seguridad, en una
“ zona donde los elementos naturales se presentan con una moda-
“ lidad particularmente hostil.”

Algunos casos ejemplos de la confección y utilidad de los pronós- ticos del tiempo en el Antártico.

A los efectos de ilustrar mejor lo que hasta aquí hemos dicho, presentaré algunos casos ejemplos de la confección y utilidad de los pronósticos del tiempo en el Antártico.

1. — Caso del cruce del pasaje Drake por el “Santa Micaela”.

Hacia fines de febrero del año 1951, arribó a las proximidades del cabo de Hornos el “*Santa Micaela*”, buque a cuyo bordo viajaba la expedición del Instituto Antártico Argentino, rumbo a bahía Margarita, donde habría de instalarse la base General San Martín.

En esta campaña se contaba con dos centrales; una embarcada y otra en tierra, las cuales actuaban coordinadamente.

A la sazón, durante este primer período de la campaña antártica, me encontraba compartiendo las responsabilidades de la Central de Pronósticos destacada en Ushuaia con el actual capitán de corbeta Guillermo Mackinlay, mientras que la central embarcada estaba a cargo de capitán de corbeta Juan José Brignone. En la oportunidad, había que asegurar tres días de buen tiempo para efectuar el cruce desde cabo de Hornos hasta las Shetland del Sur.

Luego de un minucioso estudio del tiempo, ambas centrales estuvieron de acuerdo en que el momento propicio era a partir del mapa sinóptico o carta del tiempo del día 27 de febrero a 1945 hs., que reproduzco parcialmente para la zona de nuestro interés, en la figura 15. En ella observamos que un ciclón de regular intensidad ya se ha desplazado hacia el Este y se encuentra sobre Jas Georgias del Sur, al mismo tiempo que otro ciclón no muy intenso está atravesando la península Antártica también hacia el Este. Luego del pasaje de estos dos ciclones y sin ninguna indicación en las estaciones del Sur de Chile y Argentina, sobre la aproximación de otra nueva perturbación, podíamos esperar por lo menos dos días de buen tiempo.

En la figura siguiente, 16, que es reproducción de la carta

del tiempo del día 2 de marzo a 0900 horas, habiéndose cumplido las previsiones, observamos al “*Santa Micaela*”, al remolcador “*Chiriguano*” y al transporte “*Bahía Buen Suceso*”, navegando en el pasaje Drake con buenas condiciones de tiempo; los dos primeros rumbo a la península Antártica y el tercero rumbo a las islas Orcadas. Los buques registran una intensidad de viento de 25, 18 y 50 km/h., respectivamente. La navegación finalizará poco después sin ningún inconveniente.

2. — Caso del pronóstico de invasión de hielos en bahía Esperanza.

Este caso puede ser considerado como un ejemplo de la aplicación del pronóstico del tiempo al desarrollo de una técnica para el pronóstico del movimiento de los hielos en bahía Esperanza.

La bahía Esperanza se encuentra en el extremo de la península Trinidad y se abre al Sur de punta Sheppard; tiene 3 millas de fondo por 1½ de ancho. En el fondo hay un ventisquero muy característico, alimentado por los hielos que descienden de las altas montañas interiores. Al Oeste la limita una cresta de 146 metros, estribación del monte Whitten, que tiene 440 m. de altura y que domina toda la bahía. Al Este del ventisquero y algo dentro de la costa, se eleva el monte Flora, de 530 m. de altura.

Sobre la costa se levantan el destacamento naval y militar Esperanza y a unos cientos de metros un destacamento inglés.

El estrecho Antarctic separa la península de Trinidad del grupo de islas Joinville. Tiene un ancho general de unas 10 millas y un largo de 30 millas, con eje orientado NNW. a SSE.

Durante la campaña antártica 1952/1953, el transporte “*Bahía Buen Suceso*” se encontraba navegando en el mar de la Flota,, rumbo a la bahía Esperanza, cuando comenzó a entrar en un campo de hielos situado en la posición que se indica sombreada en la carta reproducida en la figura 17. En ese momento se estaba terminando de confeccionar la carta del tiempo correspondiente a las 1500 horas. Instantes después, redactado el pronóstico, éste predecía vientos del NE.

El Derrotero Antártico nos decía que los hielos que provienen del mar de Weddell y del estrecho Antarctic entran en la bahía con vientos NE.

La decisión del Comando fue dirigirnos a caleta Potter, a la espera de condiciones favorables.

Días después, encontrándose ya el “*Buen Suceso*” en bahía Esperanza, se hicieron observaciones detalladas sobre las peculia-

rídades del movimiento de hielos en la bahía, demostrando éstas que no respondían, por un lado, a la situación general, y por otro, a la situación local, siendo por lo tanto de difícil explicación.

Una tarde, encontrándose el "*Buen Suceso*" en la tarea de descarga, con vientos suaves del Sur, sobreviene una rápida invasión de hielos bastante densos y pesados. Uno de los bandejones, de aproximadamente 300 m. de extensión y avanzando a una velocidad de 2½ nudos, comienza a arrastrar el buque hacia la costa, el que ya rodeado por los hielos, a duras penas y con la potencia de sus máquinas al máximo, con la ayuda de un helicóptero lanzado desde el "*Punta Ninfas*", que se hallaba en las cercanías, consiguió encontrar una vía de agua más o menos navegable que lo condujo a media noche a aguas libres, luego de 7 horas de ardua tarea en una situación muy peligrosa.

Del análisis de la situación surgía la conclusión de que los conocimientos que se tenían y las condiciones naturales de la zona no permitirían operar a los buques en la bahía con cierto margen de seguridad.

De esto surgió la necesidad del desarrollo de una técnica para la predicción del movimiento de hielos en bahía Esperanza, la que esbozaremos a continuación.

En primera instancia, se consideró que luego del pasaje de un ciclón a través de la península Antártica, al Sur de la península de Trinidad, se establece en el Weddell Oeste (Erebus y Terror) una circulación del Sudoeste, y que dicha circulación determina el éxodo hacia el Norte de los hielos desprendidos del borde del campo de hielo del Weddell.

De tal manera, conociendo la distancia a la cual se encontraba el borde del campo de hielo en Erebus y Terror, sería factible el pronóstico del movimiento de los hielos hacia el Antarctic y bahía Esperanza. Para determinar la velocidad de desplazamiento de los hielos, se utilizó la fórmula de EKMAN para la velocidad de la corriente pura del viento:

$$V = \frac{0,0127 U}{\sin \phi}$$

donde V es la velocidad de desplazamiento, U la velocidad del viento y ϕ la latitud. La dirección del movimiento puede considerarse 30° a la izquierda de la dirección hacia donde va el viento.

Como podemos apreciar, sentando la hipótesis de que partimos

de una posición conocida del campo de hielo, el cálculo de la velocidad de desplazamiento quedaría reducida al pronóstico, a más o menos largo plazo, del viento que reinará en Erebus y Terror, en el Antarctic y bahía Esperanza.

Este procedimiento, esbozado así en términos muy generales, se aplicó durante los meses de enero, febrero y marzo, en un período que abarca 74 días.

Una primera conclusión que se sacó de este estudio, es que no solamente con vientos del Nordeste se produce la entrada de hielos en bahía Esperanza, como lo indicaba el Derrotero Antártico, sino que *la entrada de hielos en Esperanza se produce luego de una circulación del SW. o SSW. en Erebus y Terror*, cuando:

- 1) En la bahía se registra calma o vientos débiles (menores de 5 m/s. de cualquier dirección) ;
- 2) En la bahía se registran vientos del Sur;
- 3) Los hielos en su avance al Norte por el estrecho Antarctic hayan rebasado la latitud de bahía Esperanza y reinen vientos del sector comprendido entre el SE. y ENE.

Una segunda conclusión nos indica que los vientos fuertes (mayores de 7,5 m/s.) del sector Oeste en bahía Esperanza, impedirán la entrada de hielos, condición que se ha verificado en todos los casos.

En base a este estudio, como hemos dicho anteriormente, se intentaron pronósticos del movimiento de los hielos, llegándose a la conclusión de que los mismos debían ser redactados en los siguientes términos:

“El hielo no entrará a Esperanza antes del día X, pero podría entrar ese día o los siguientes según las condiciones de viento que prevalezcan en la bahía,”

Es decir, que el pronóstico debía redactarse en términos negativos, debido a que su expresión en términos positivos implicaba un pronóstico de vientos a largo plazo, que el escaso conocimiento de la zona no hacía posible.

A los efectos de hacer más objetivos los beneficios que se obtienen de este tipo de pronósticos, daré un ejemplo:

Pronóstico de hielo redactado con la carta del tiempo del día 5 de febrero de 1951 a 0900 horas: “El hielo no entrará a Esperanza antes del día 9, pero podría entrar ese día o los siguientes según las condiciones de viento que prevalezcan en la bahía.”

Quiere decir que, con el grado de seguridad que luego mencionaremos, los buques de la Fuerza estaban en condiciones de operar en la bahía, los días 5, 6, 7 y 8 de ese mes, lo que significaba una gran ventaja para el planeo de las operaciones y trabajos a realizar.

Este tipo de pronóstico fue ensayado una vez por día durante los 74 días que abarca este estudio y verificado otras tantas veces con la información del estado de los hielos observados por el destacamento naval antártico Esperanza, con un porcentaje de acierto del 85 %, que puede considerarse muy satisfactorio.

En cuanto a la fórmula de EKMAN, sólo fue posible verificarla en muy pocas oportunidades, en las que la velocidad de desplazamiento de los hielos calculada no difirió mucho de la observada; como ejemplo citaré una observación efectuada el 31 de enero a 0400 horas, en el estrecho Antarctic, en la que la velocidad de desplazamiento de los hielos era de 0,8 nudos, correspondiéndole una velocidad calculada de 0,6 nudos.

3. — Caso de la avería del “Sanaviron”.

Durante la campaña antártica 1952/1953, que puede calificarse como una de las más duras, no sólo desde el punto de vista del tiempo sino también por las malas condiciones de hielo reinantes que resultaron una gran perturbación para la navegación, volvemos nuevamente al Weddell Nordoccidental, en la zona del golfo Erebus y Terror, con motivo de una avería sufrida por el “Sanaviron”.

El 8 de enero, el remolcador “Sanaviron”, en cumplimiento de trabajos hidrográficos, fue tocado por un bandejón de hielo marino, lo cual determinó la rotura de su hélice, quedando reducida su velocidad a no más de 2 nudos. Este hecho ocurría precisamente cerca de la zona que hace algo más de medio siglo fuera escenario de la hazaña de nuestra corbeta “Uruguay”, que al mando del teniente de navío Julián Irizar, rescatara en noviembre de 1903 a todos los miembros de la expedición de Nordenskjold, que había quedado incomunicada al ser destruido su buque por los hielos.

En estas condiciones precarias y con el resto de los buques de la Fuerza distantes medio día de navegación de la zona, lo que impedía prestarle un rápido apoyo, el “Sanaviron” consiguió tomar bahía Esperanza, donde le da remolque el buque tanque “Punta, Ninfas”, en no muy buenas condiciones de tiempo y de hielo, dirigiéndose luego a bahía Luna, en donde fondearían el 10 de enero.

La hélice del “Sanaviron” debía ser cambiada, para lo cual tendría que ser remolcado hasta puerto Belgrano.

Este valiente peón del Antártico debía efectuar el cruce del tempestuoso pasaje Drake sin contar con la plenitud de sus medios. Debieron transcurrir 8 días de paciente espera hasta que se presentaran las condiciones de tiempo favorables, las que recién llegaron el 18 de enero, día en que comenzó el cruce.

Puede decirse que las condiciones previstas han sido en esa oportunidad una de las mejores predicciones de la campaña, pues se emitió una perspectiva de la evolución del tiempo que se cumplió con gran acierto durante los tres primeros días, y en forma satisfactoria durante el cuarto; el remolque se llevó a feliz término.

4. — *Caso del campo de hielo en el relevo de la base General San Martín y vuelo del Cruz del Sur.*

Una de las tareas previstas para la Fuerza Antártica durante la campaña 1952/1953, era la de efectuar el relevo de la dotación de la base General San Martín en bahía Margarita, que, como mencionáramos anteriormente, fuera instalada en el año 1951 por una expedición del Instituto Antártico Argentino, conducida por el “*Santa Micaela*”.

Bien conocidas eran las condiciones desfavorables de hielo en el mar que reinan en esa zona.

A los efectos de planear dicha operación, que se denominó *Plan Reno*, ya desde el comienzo de la campaña se concentraban en la nave capitana, tres veces por día, informaciones sinópticas de hielo y meteorológicas, determinadas al comienzo por observación aérea y después también por observaciones en los buques. Éstas permitían confeccionar las cartas de hielo, las que, junto con las cartas del tiempo y el pronóstico, permitían predecir los movimientos de hielos en la zona. A este efecto, cabe destacar la ímproba labor de uno de los buques que varios días antes de intentar la penetración fue destacado lo más posible al Oeste de bahía Margarita para desempeñarse como *buque tiempo*, a los efectos de obtener datos meteorológicos en ese desierto de agua y hielo, que facilitarían la tarea de la predicción.

No entraré en detalles de la tarea de predicción antes mencionada, pero sí quiero señalar este hecho:

La configuración del borde del campo de hielo cerrado hacia mediados de marzo, es la indicada por la línea punteada número 1 en la figura 18.

Aprovechando una cuña que se había abierto en el campo de hielo, indicada por la línea punteada 2 en la misma figura, el trans-

porte “Bahía Aguirre” y el “Sanaviron”, que ya se encontraba de regreso en la zona, lograron penetrar hasta unos 220 kilómetros de la base, desde donde se lanzó un helicóptero, el que exploró la zona, llegándose a la conclusión de que no era posible seguir avanzando, pues los buques habían llegado a las cercanías de la banca de hielo fijo que cubría la bahía.

Y es aquí donde el pronóstico del tiempo vuelve a jugar una vez más un rol de capital importancia.

Ya el día 18 la evolución del tiempo hacía prever vientos que determinarían movimientos de hielos que cerrarían esa brecha.

Ese mismo día los buques abandonaron la cuña, y en la figura 18 podemos observar que para el día 23 la configuración del borde del campo de hielo era similar a la anterior, no permitiendo el acercamiento a menos de 350 km. de la base.

Agotados todos los recursos para llegar a bahía Margarita, el avión *Cruz del Sur*, de la Fuerza Aérea Argentina, se alistó para realizar el vuelo desde Río Gallegos y arrojar desde el aire, sobre la base General San Martín, algunos elementos necesarios para los esforzados hombres de su dotación que deberían invernar un año más.

Con el apoyo del Servicio Meteorológico y Radiogoniométrico de la Fuerza de Tareas Antártica, que había distribuido sus buques en la ruta del *Cruz del Sur*, el 26 de marzo se realizó la operación en uno de los 7 días operables que se registraron en los 58 días de los meses de febrero y marzo.

5. — *Cruce del pasaje Drake de regreso.*

En contraste con el cruce del pasaje Drake de regreso de la campaña antártica 1950/1951, en la que, como ya relatara, debimos esperar pacientemente las condiciones de tiempo favorables, en la campaña 1952/1953 el cruce de regreso tiene características completamente opuestas: se pronostica un ciclón de regular intensidad y se resuelve atacarlo.

Esta decisión no tiene por finalidad el gusto de soportar el mal tiempo, sino una científica.

Cuatro eran los buques que debían regresar: los transportes “Bahía Buen Suceso” y “Bahía Aguirre” y los remolcadores “Sanaviron” y “Chiriguano”; era una magnífica oportunidad para realizar el cruce formando con los buques una línea de frente con 80 milis marinas de intervalo, para llevar a cabo un plan de observaciones científicas en tales condiciones de tiempo. Así quedó bosquejado el que se llamó *Plan Rhina*, que tuvo por objeto obtener

datos relacionados con las características de las aguas y del aire observados en forma simultánea, a lo largo de un frente de 240 millas durante el desarrollo de un temporal, y los que resultaron ser muy interesantes, aunque la falta de instrumental de profundidad y altura no haya permitido extraer todo lo que hubiera sido deseable de una oportunidad que hasta ese entonces jamás se había presentado.

La predicción se efectuó en base al análisis de la carta del tiempo, con la ayuda de una estadística de la variación de presión en ciertas estaciones seleccionadas del continente americano y la Antártida, desarrollada durante la campaña. Se incluyen asimismo en este trabajo algunas cartas ampliadas para la zona, que nos muestran los cuatro buques durante el cruce del Drake.

La carta del tiempo del 1° de abril a 1945 horas, que se reproduce en la figura 19, es con la que se predijo que el 3 de abril por la tarde o por la noche tendríamos un ciclón de regular intensidad en el pasaje Drake. Este pronóstico se fue confirmando el día 2, por lo que ese día por la noche se ordenó iniciar el cruce al día siguiente a 1000 horas.

La carta del 2 de abril a 1945 horas, que se reproduce en la figura 20, nos muestra una depresión al SSE. de Georgias y ningún indicio manifiesto de la aproximación de un ciclón al pasaje Drake.

En esta carta vemos al “Bahía Aguirre” que adelanta su salida en busca de su posición de partida, que era la de más al Este. Registra cielo parcialmente cubierto, temperatura -4°C . y viento del SSW. de 20 nudos (37 km/h).

La carta siguiente, 3 de abril a 0900, reproducida en la figura 21, insinúa ya la entrada de un ciclón desde el Oeste, desplazándose hacia el pasaje Drake. En ella observamos a los cuatro buques formando una línea de frente e iniciando el cruce, dispuestos de Oeste a Este con 80 millas de intervalo y en el orden siguiente: “Bahía Buen Suceso”, “Sanaviron”, “Chiriguano” y “Bahía Aguirre”.

Los tres primeros registran cielo parcialmente cubierto y una intensidad de viento de 15 nudos (28 km/h del SW., y el cuarto, cielo cubierto con precipitación en forma de nieve y viento débil de 5 nudos (9 km/h) del WSW. Las condiciones de cruce son hasta ahora excepcionales.

La carta siguiente del 3 de abril a 1945 hrs., 11 horas después, reproducida en figura 22, nos muestra el ciclón entrando al pasaje Drake, tal como se había pronosticado dos días antes. Este ciclón

extiende un frente frío hacia el Norte. Las condiciones de cruce hasta el momento siguen siendo excelentes, los vientos del cuadrante Norte que preceden al ciclón se muestran débiles, los buques registran viento de 10 nudos (18 km/h), con cielo en general cubierto. Ya se prevé que el ciclón nos tomará durante la noche y que cuando los vientos salten al SW. aumentarán hasta la intensidad de temporal.

Efectivamente, durante la noche hemos pasado el centro del ciclón y el aumento del viento ha sido el previsto.

Esto nos muestra la carta de la mañana siguiente, 4 de abril a 0900 hrs., reproducida en la figura 23. En ella vemos que el buque más cercano al centro ciclónico, registra cielo cubierto con nevada, y un viento de 40 nudos (75 km/h) del Sur; el "*Chiriguano*", que le sigue al Oeste, cielo cubierto y viento de 30 nudos (55 km/h) del Sur; luego el "*Sanaviron*", cielo parcialmente cubierto y viento de 25 nudos (40 km/h) del Sudoeste, y el "*Bahía Buen Suceso*", último de la línea, cielo parcialmente cubierto y viento de 20 nudos (37 km/h) del Sudoeste.

La carta del 4 de abril a 1945 hrs., 11 horas después, reproducida en figura 24, nos muestra a los buques finalizando el cruce; en ella vemos al "*Bahía Aguirre*" y al "*Buen Suceso*" registrando cielo cubierto y vientos del WNW. de 30 nudos (55 km/h) y 40 nudos (75 km/h), respectivamente, vientos que obedecen al ciclón que se está aproximando a la península Antártica; el ciclón que nos azotara en el Drake se encuentra desplazado al Este, entre Orcadas y Georgias.

INVESTIGACIÓN PARA MEJORAR EL PRONÓSTICO

Las tareas del Servicio Meteorológico de la Fuerza Antártica no consistían únicamente en la rutina diaria de la confección de las cartas del tiempo y sus correspondientes pronósticos, sino que como en el Antártico los días son muy largos y la noche nunca llega, por lo menos durante una parte del verano en la que se goza de la ventaja de tener luz natural durante las 24 horas del día, siempre quedaba tiempo para aprovecharlo en otras cosas.

Es así como durante el transcurso de las campañas se hicieron observaciones especiales destinadas a la investigación de problemas meteorológicos del Antártico relacionados con su conocimiento climatológico y características del tiempo y su evolución.

Entre los estudios abordados, podemos citar los siguientes:

- 1) Características climatológicas del verano antártico 1952/1953, en el que se determinaron las condiciones medias men-

suales de los distintos elementos meteorológicos para un número de 15 cuadrados climatológicos en que se dividió la zona.

- 2) Cálculo de la altura, longitud y período de ola tres veces al día, para cada uno de los cuadrados anteriormente citados.
- 3) Trayectorias de ciclones que circularon por la zona durante el verano 1952/1953, las que han sido anteriormente expuestas.
- 4) Estudio del régimen de hielos y su pronóstico para bahía Esperanza, el que hemos expuesto en términos generales.
- 5) Estudio climatológico de bahía Esperanza, durante la estadía en ella del “*Bahía Buen Suceso*”, el que ha permitido determinar las condiciones de microclima de que goza la bahía.
- 6) Determinación de las condiciones de operabilidad aérea para distintos tipos de aviones en diferentes clases de vuelo, tres veces por día, y para cada uno de los cuadrados climatológicos que se mencionaron anteriormente.

Mucho fue lo que se hizo y la experiencia que se adquirió, aunque mucho más ha sido lo que ha quedado por hacer en la búsqueda de un mayor perfeccionamiento del conocimiento meteorológico y técnica del pronóstico en la zona, y repetidas han sido las ocasiones en que no podíamos dejar de lamentar tantas y tan hermosas oportunidades desperdiciadas, al no poder desprendernos de la superficie terrestre y completar así una figura tridimensional de la atmósfera, con el concurso de los instrumentos que proveen los valores de los elementos meteorológicos de la alta atmósfera, de los que carecíamos. Es por eso que en estos momentos toda nuestra atención y nuestros esfuerzos están concentrados en una magna empresa que constituye el programa de cooperación científica internacional más importante de todos los tiempos, y me refiero al Año Geofísico Internacional, en el que nuestro país tendrá activa participación.

El Año Geofísico Internacional.

No quisiera terminar esta exposición sin antes referirme brevemente al Año Geofísico Internacional.

Dos grandes empresas internacionales, conocidas con los nombres de *Primero y Segundo Año Polar Internacional*, contribuyeron al conocimiento y comprensión de varias ramas de las llamadas *Ciencias de la Tierra*.

El Primer Año Polar tuvo lugar en 1882-1883; el Segundo en 1932-1933.

Como se han desarrollado desde entonces nuevas técnicas, y como muchos de los problemas de la Geofísica dependen para su solución de las observaciones hechas en numerosos lugares del mundo, parece que un Tercer Año Polar que concentrará sus esfuerzos en estos problemas sería de gran utilidad para el avance de la Geofísica.

En 1950 y 1951 se presentaron proposiciones encaminadas a ese fin, ante los organismos científicos internacionales interesados en el problema. El Consejo Internacional de Uniones Científicas aprobó la proposición y extendió su alcance, sugiriendo la inclusión de observaciones en todas las latitudes, de modo que la empresa se denomina ahora el *Año Geofísico Internacional*.

El Comité Especial del Año Geofísico Internacional, ha decidido que *el año* se extienda desde julio de 1957 hasta diciembre de 1958.

Largo sería enumerar el programa científico minuciosamente preparado para este año geofísico, pero sólo diré que uno de sus principales objetivos lo constituye la región del globo que nos ha ocupado: el Antártico.

La República Argentina tiene un extenso programa a desarrollar en esa zona y es uno de los doce países que actuarán en ella.

Los Estados Unidos de Norteamérica establecerán una estación en el Polo Sur, y operarán una central meteorológica en la base Pequeña América, sobre el mar de Ross.

Esta central, tendrá por misión recibir todas las informaciones por radio, mantenerse en comunicación con los grupos móviles que circulen sobre la Antártida y formular las previsiones para esos grupos.

De las dos plazas ofrecidas para observadores de otras naciones, la Argentina ha tenido el honor de ocupar una.

Ya se encuentra en los Estados Unidos el Teniente de Navío José Ángel Alvarez, oficial meteorólogo de la Marina de Guerra, que se ha unido a la dotación que operará dicha central.

Deseo concluir mis palabras, haciendo votos por que esta empresa de colaboración entre los hombres de todas las nacionalidades, de los que se dijera "que se han vuelto hacia la Madre Tierra para un esfuerzo común en el cual todos encuentran fácil el estar de acuerdo", sea el más completo de los éxitos.

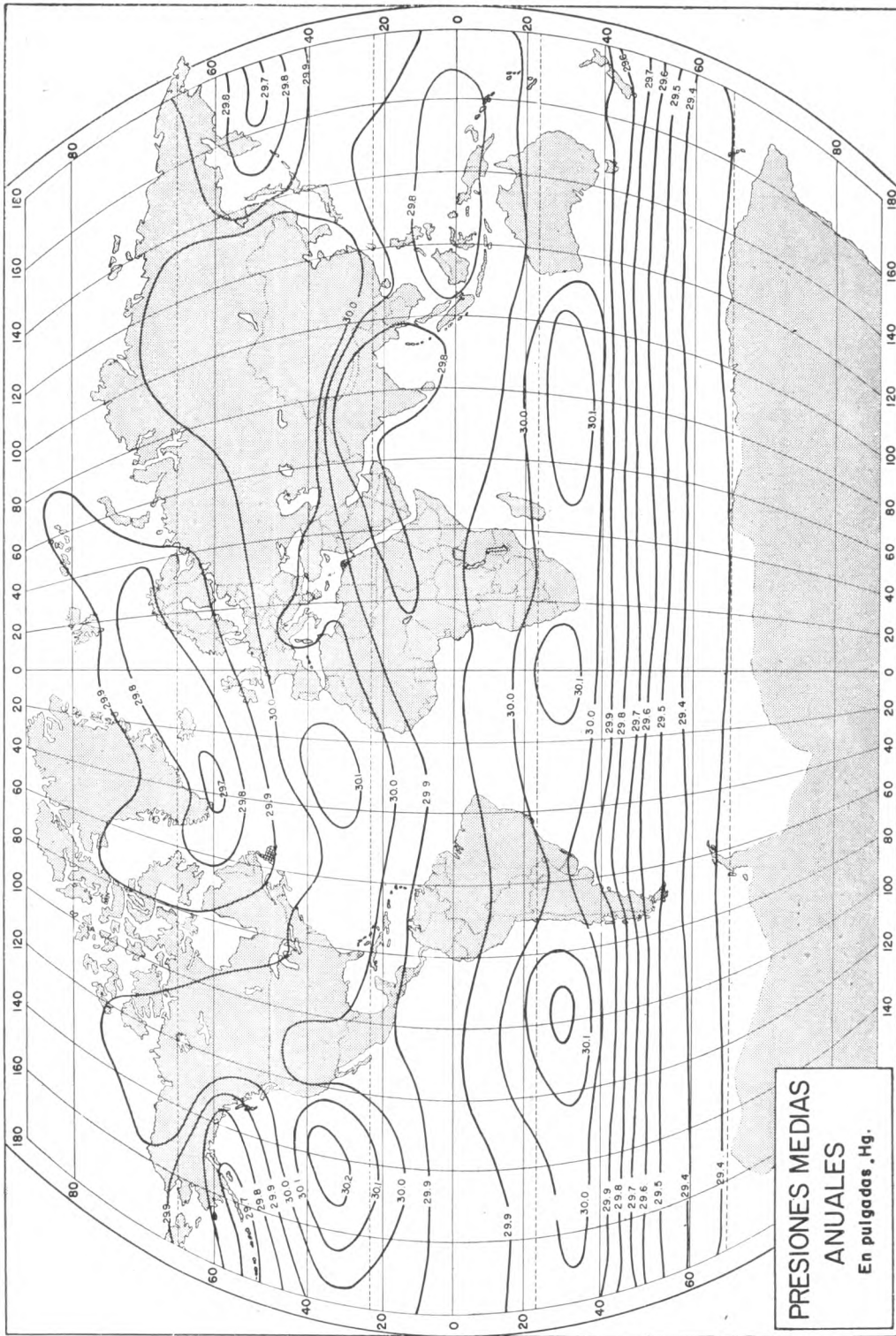


Figura 1

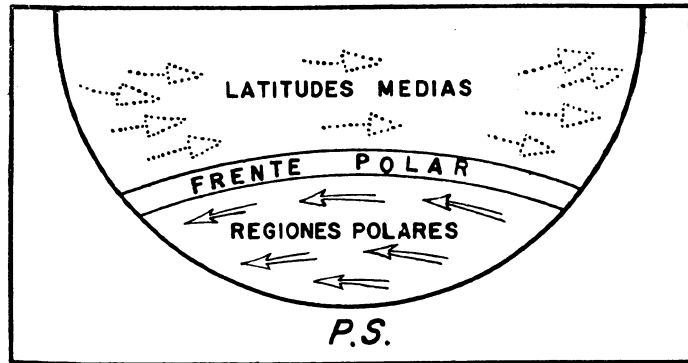


Figura 2

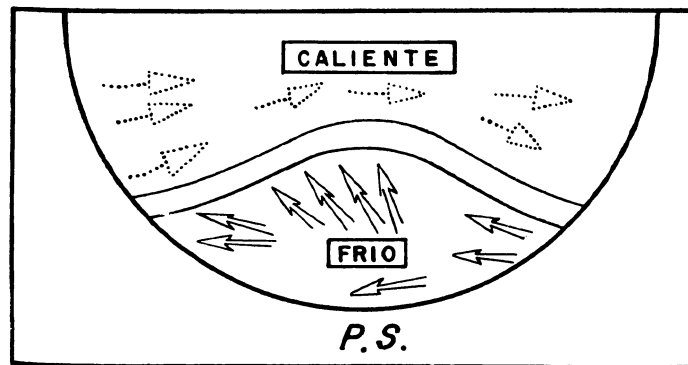


Figura 3

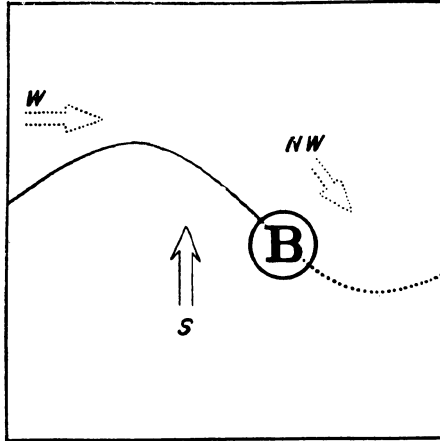


Figura 4

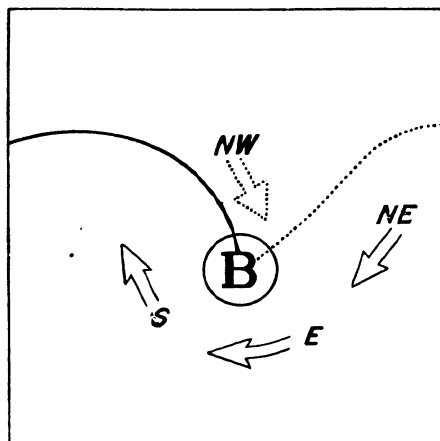


Figura 5

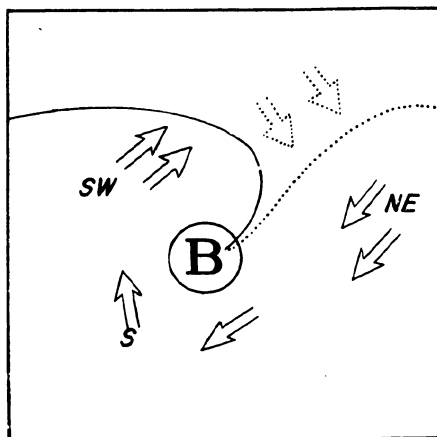


Figura 6

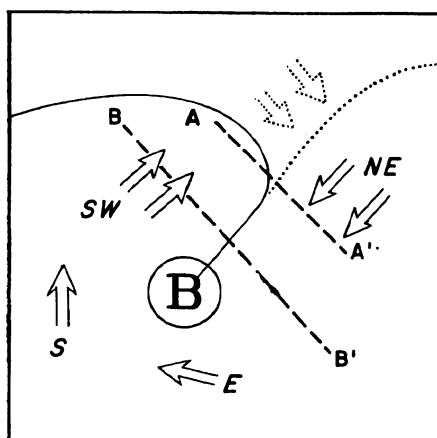


Figura 7

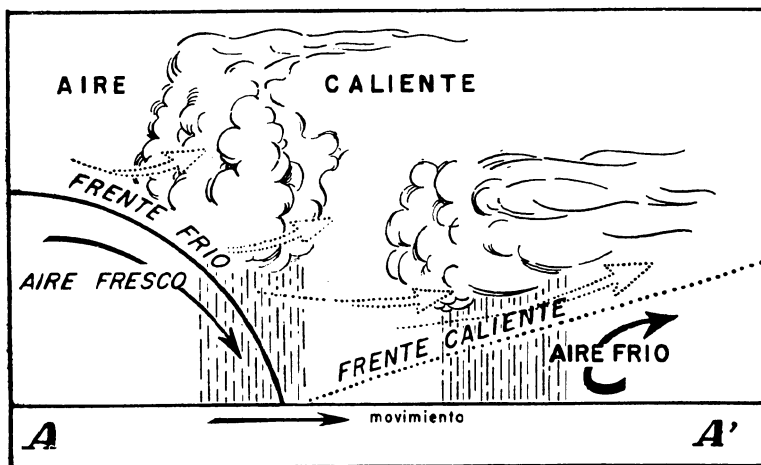


Figura 8

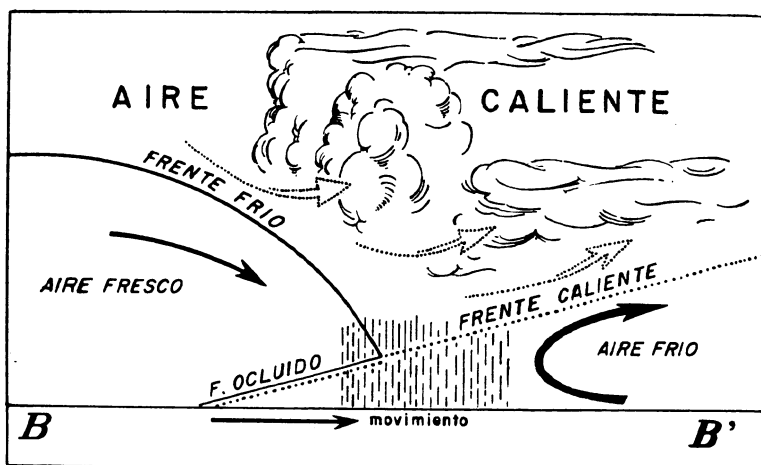


Figura 9

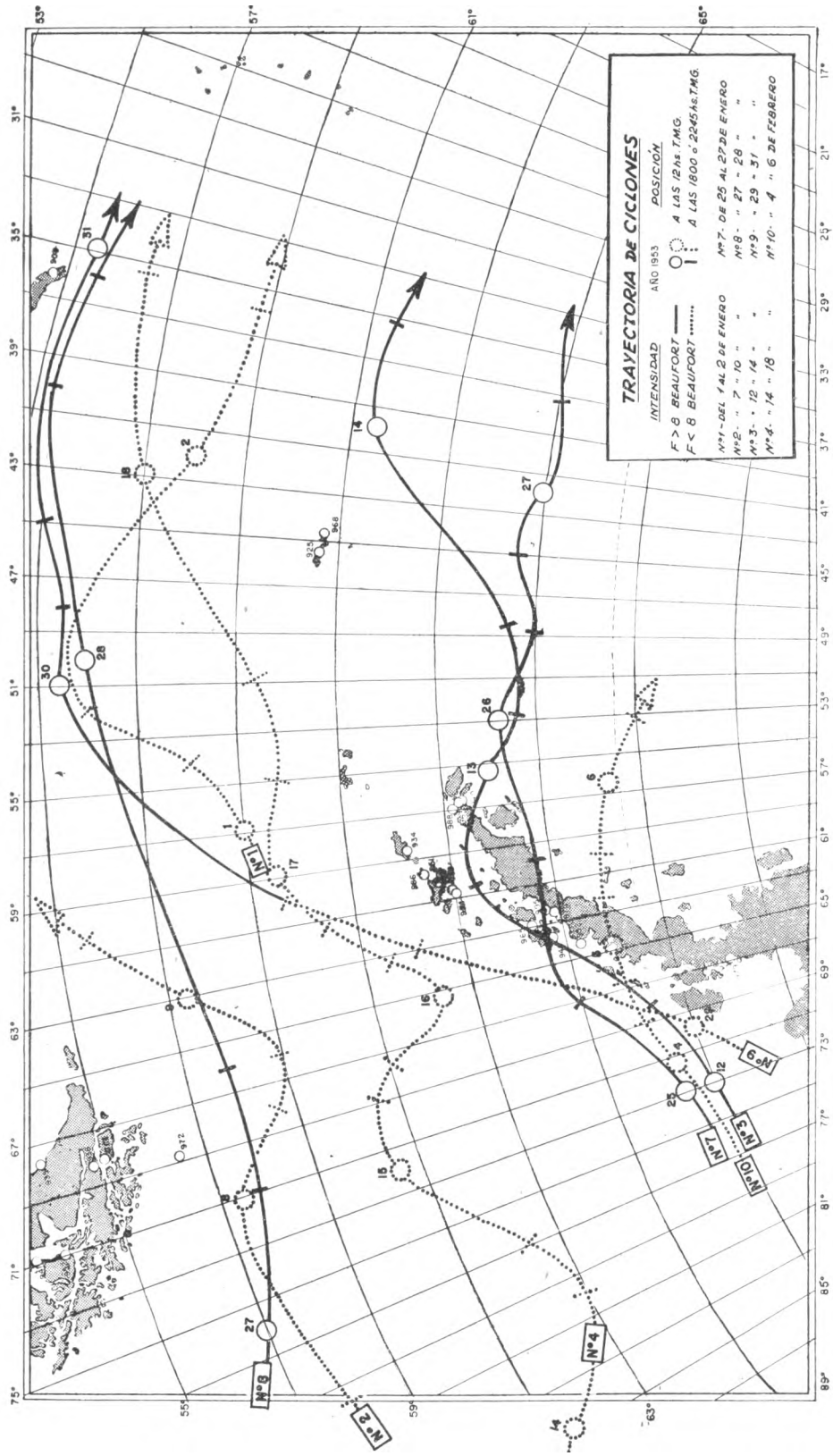


Figura 10

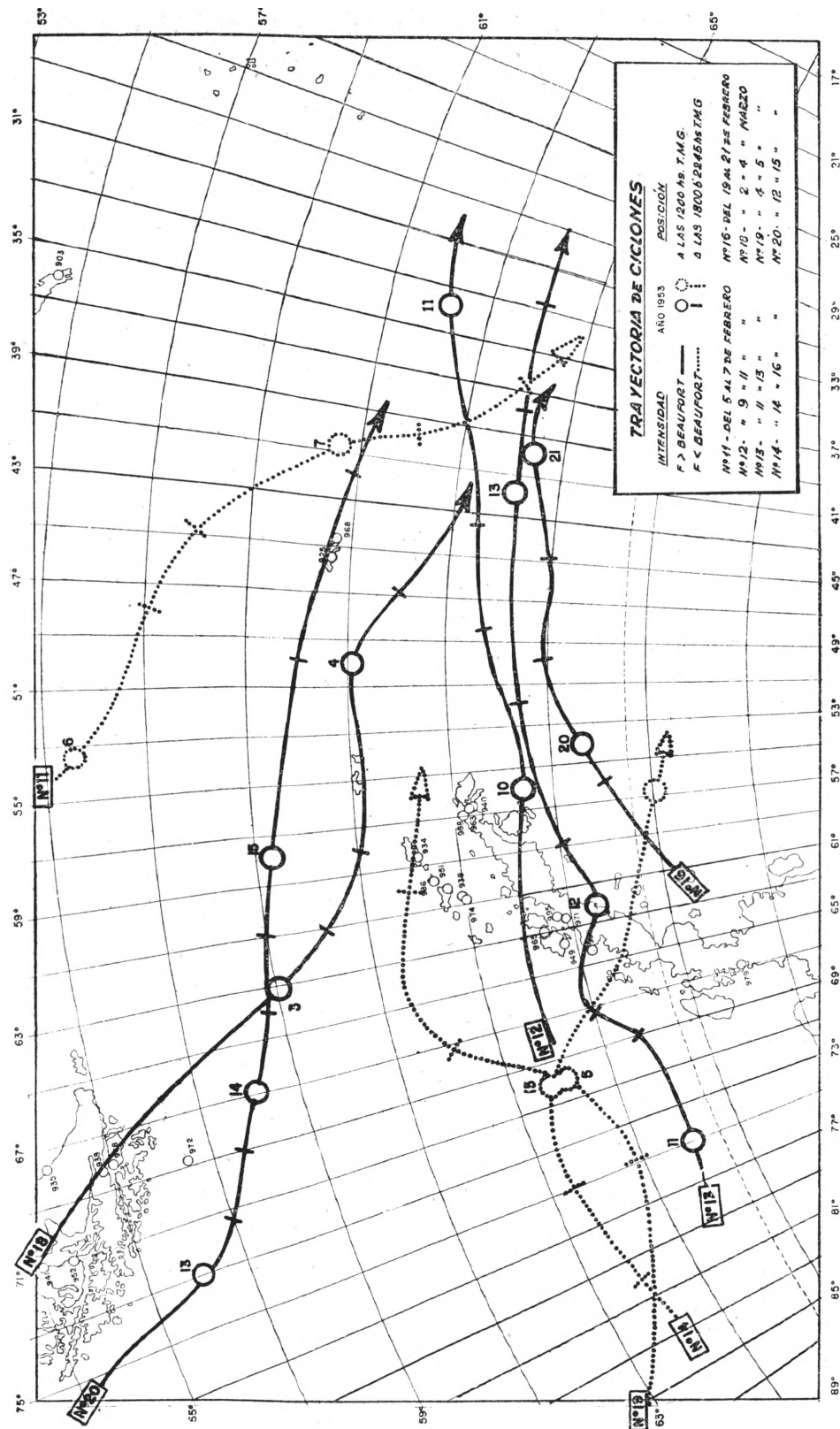


Figura 11

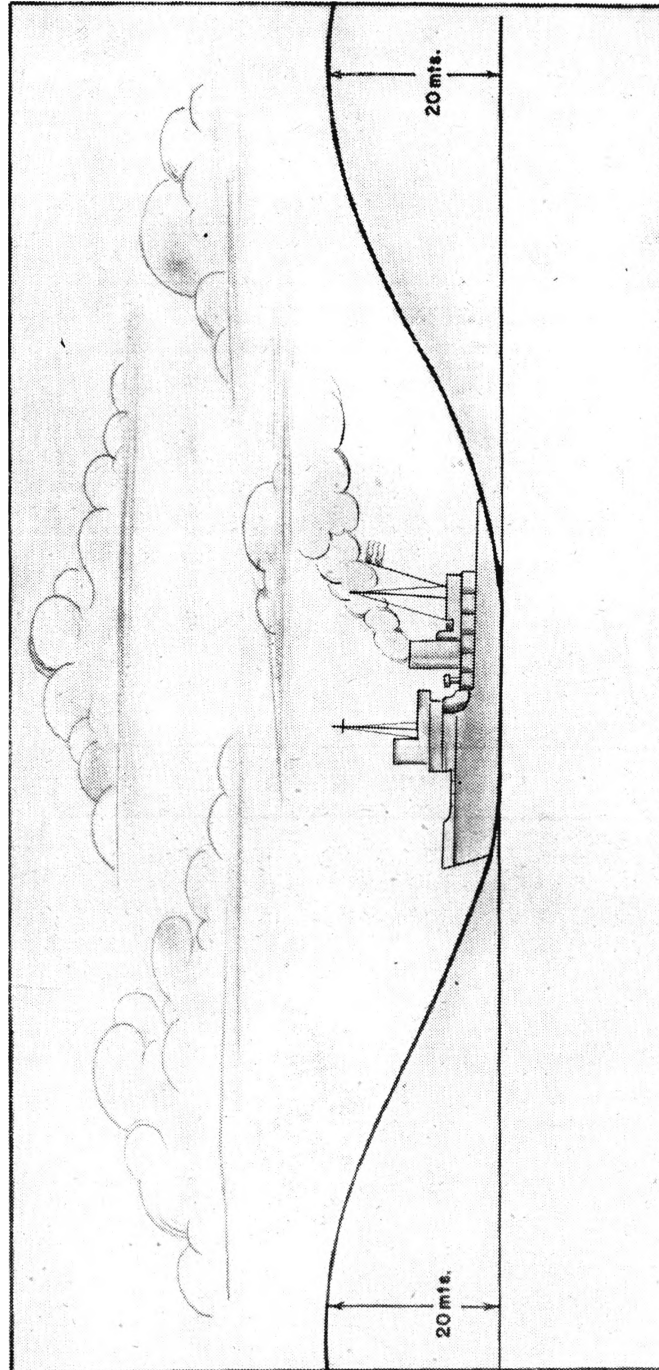


Figura 13

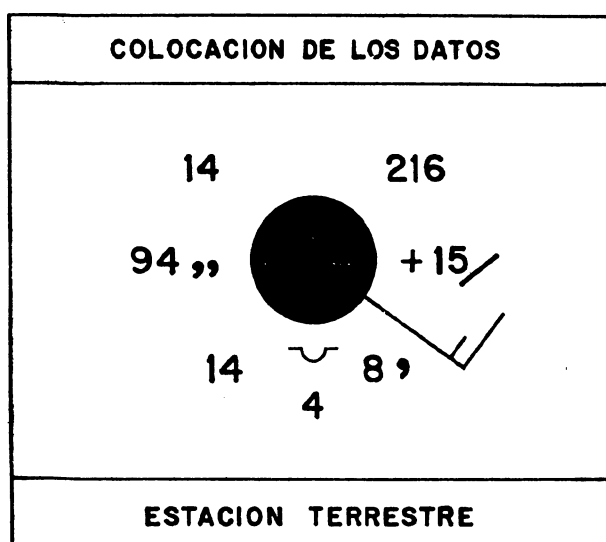


Figura 14

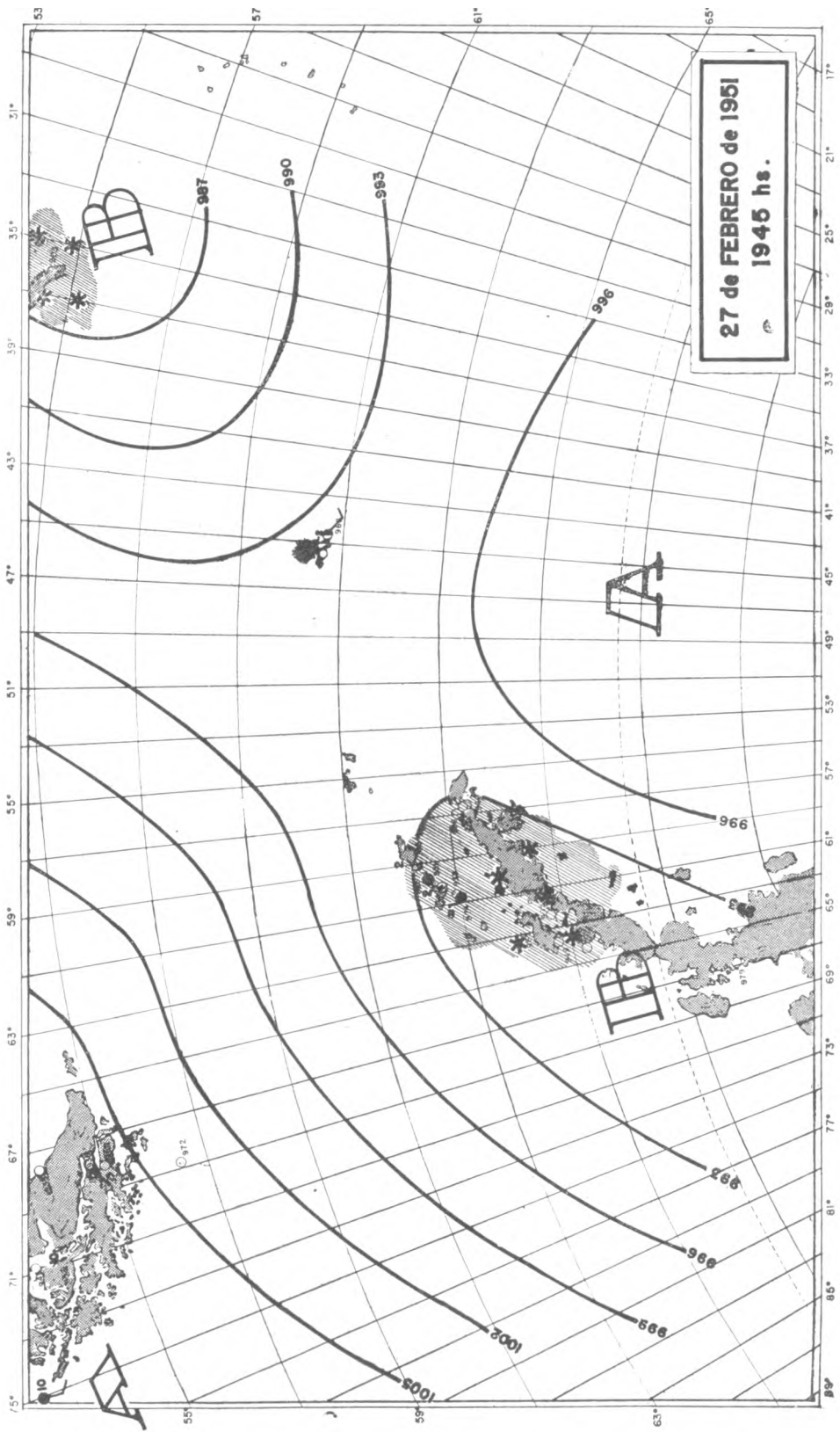


Figura 15

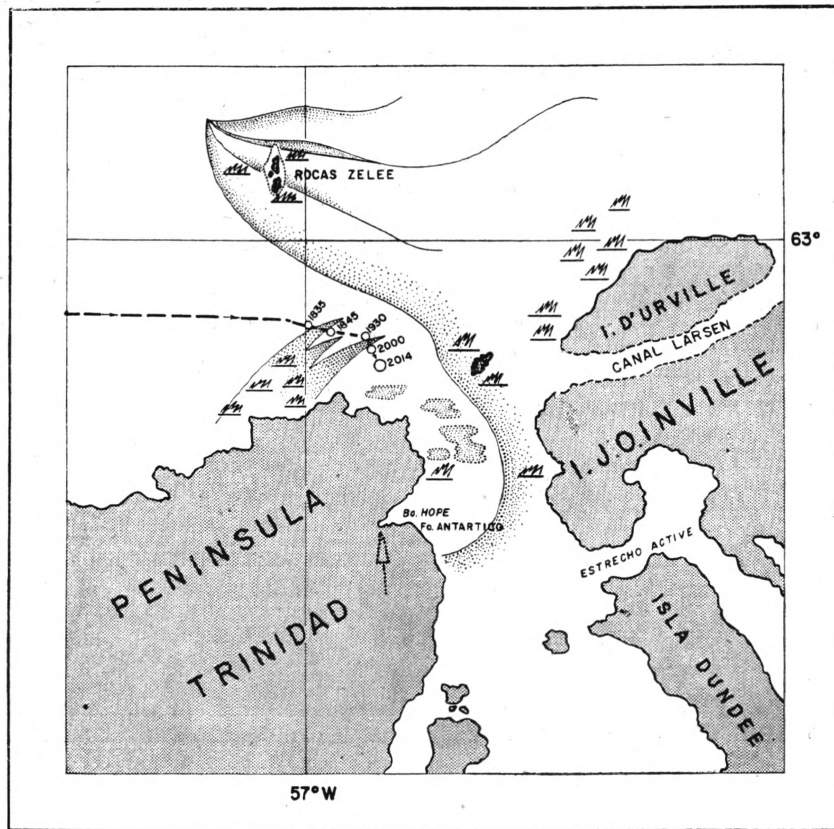


Figura 17

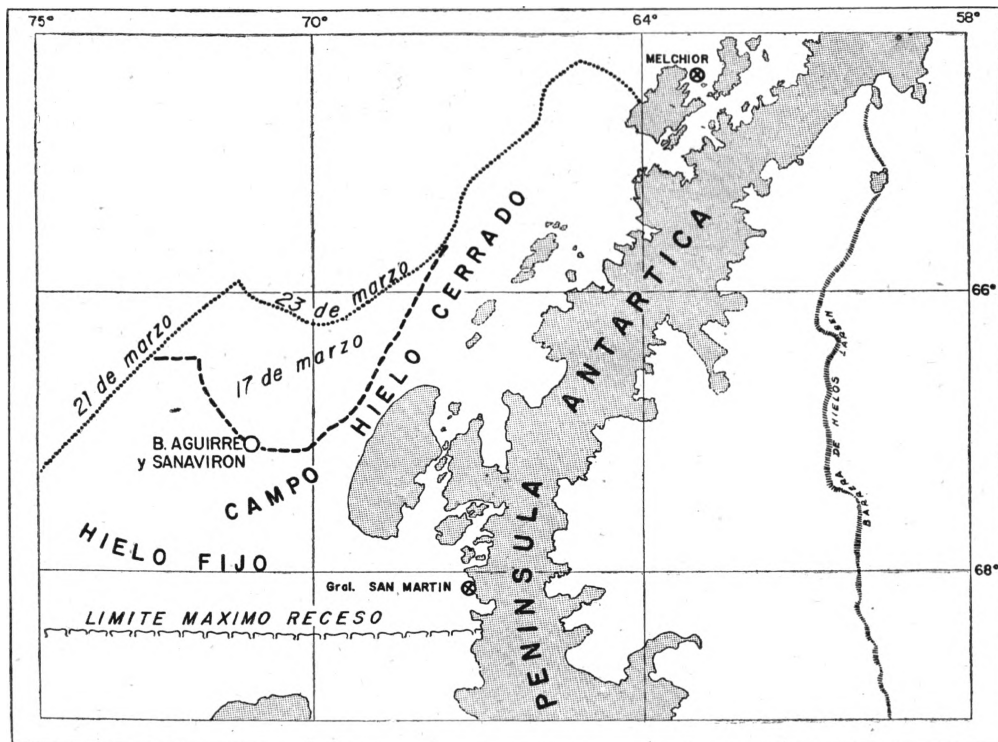


Figura 18

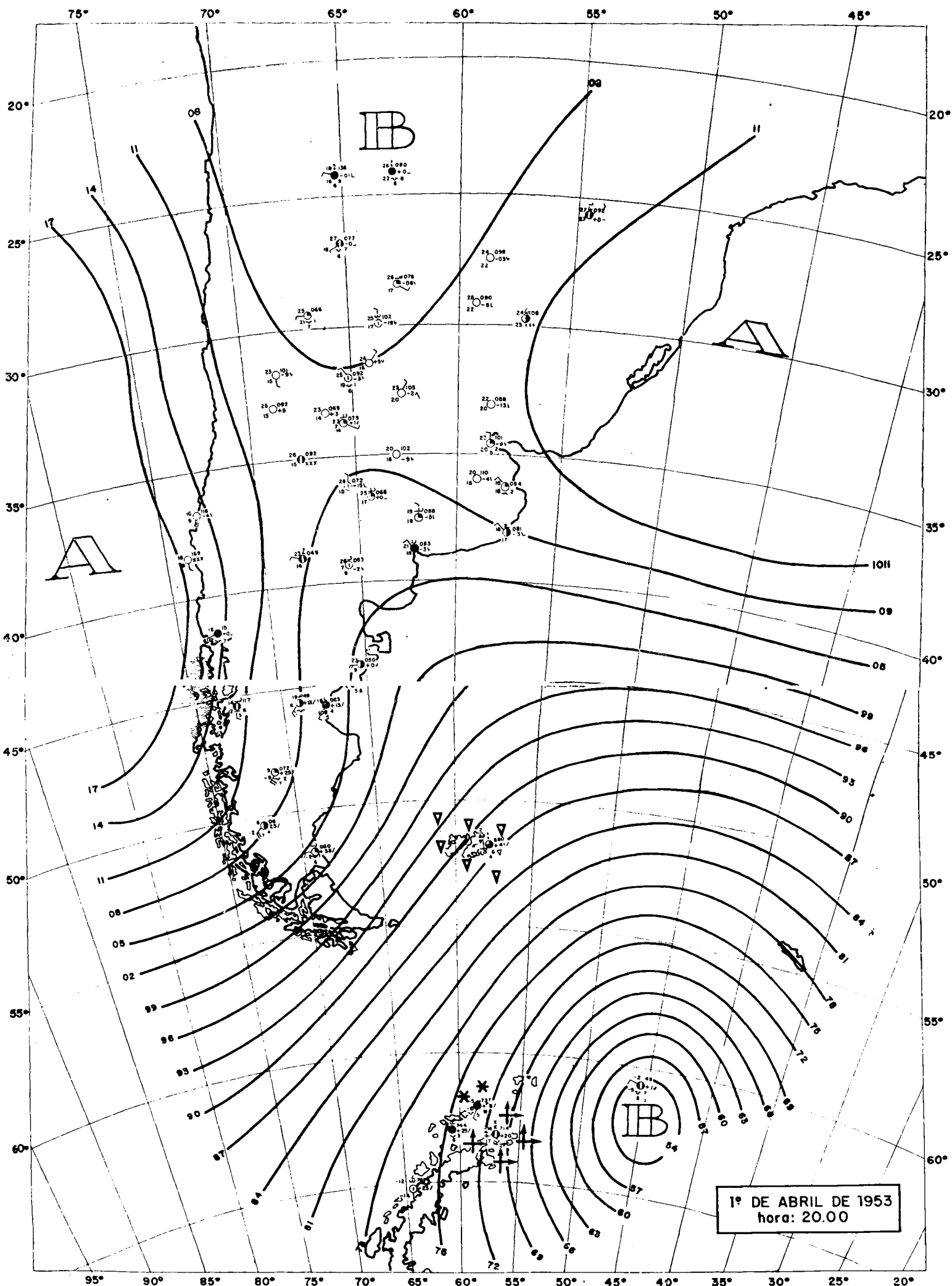


Figura 19

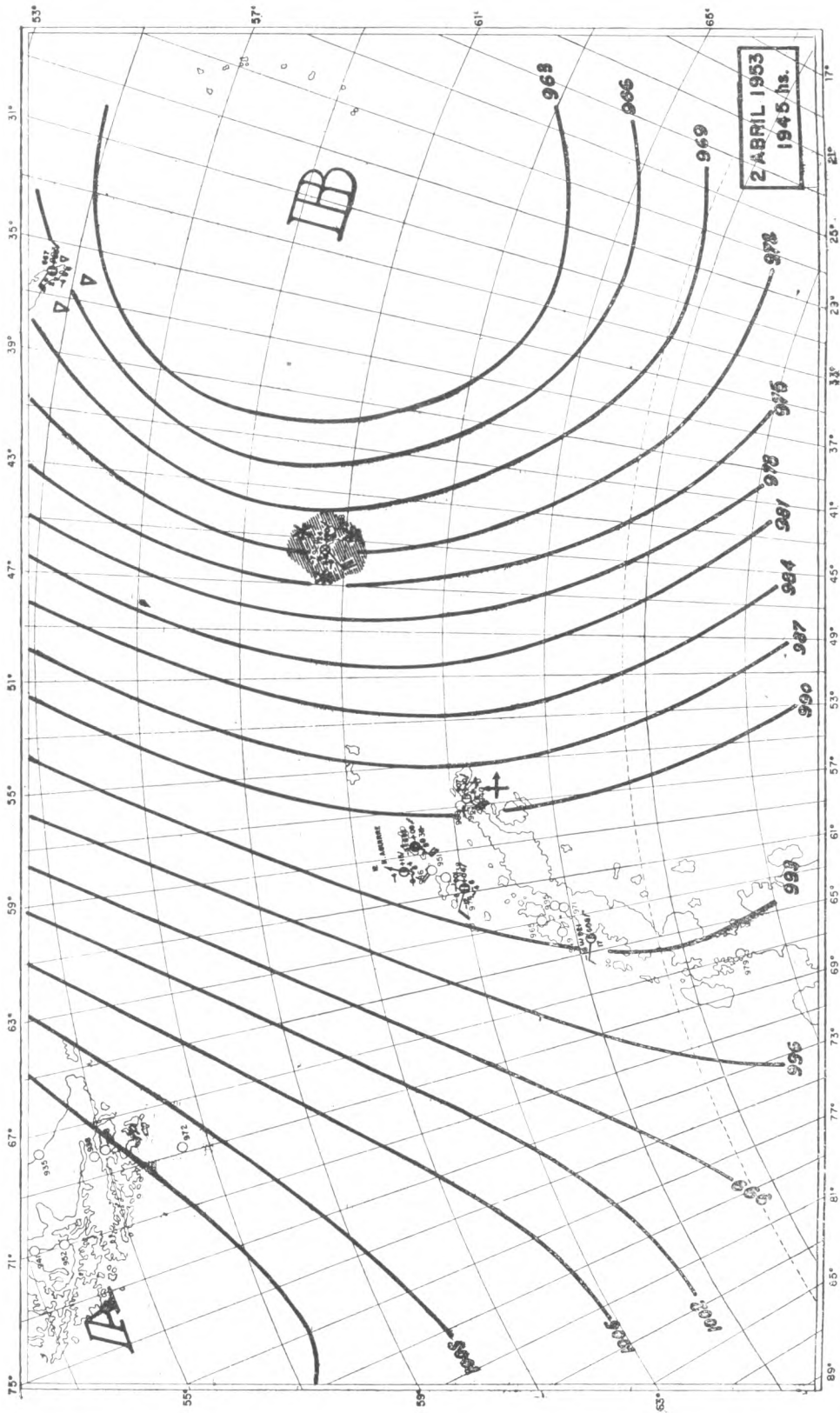


Figura 20

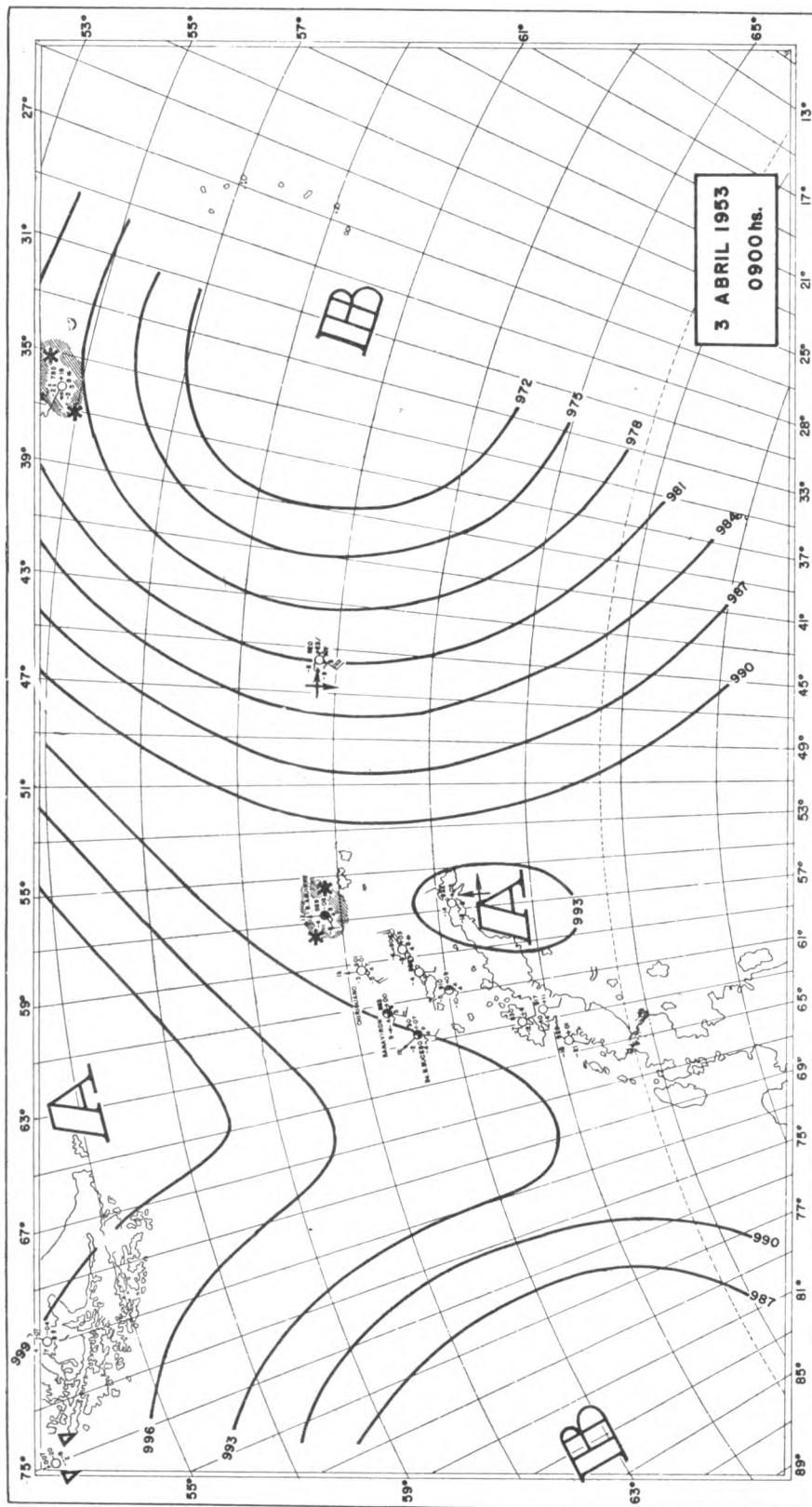


Figura 21

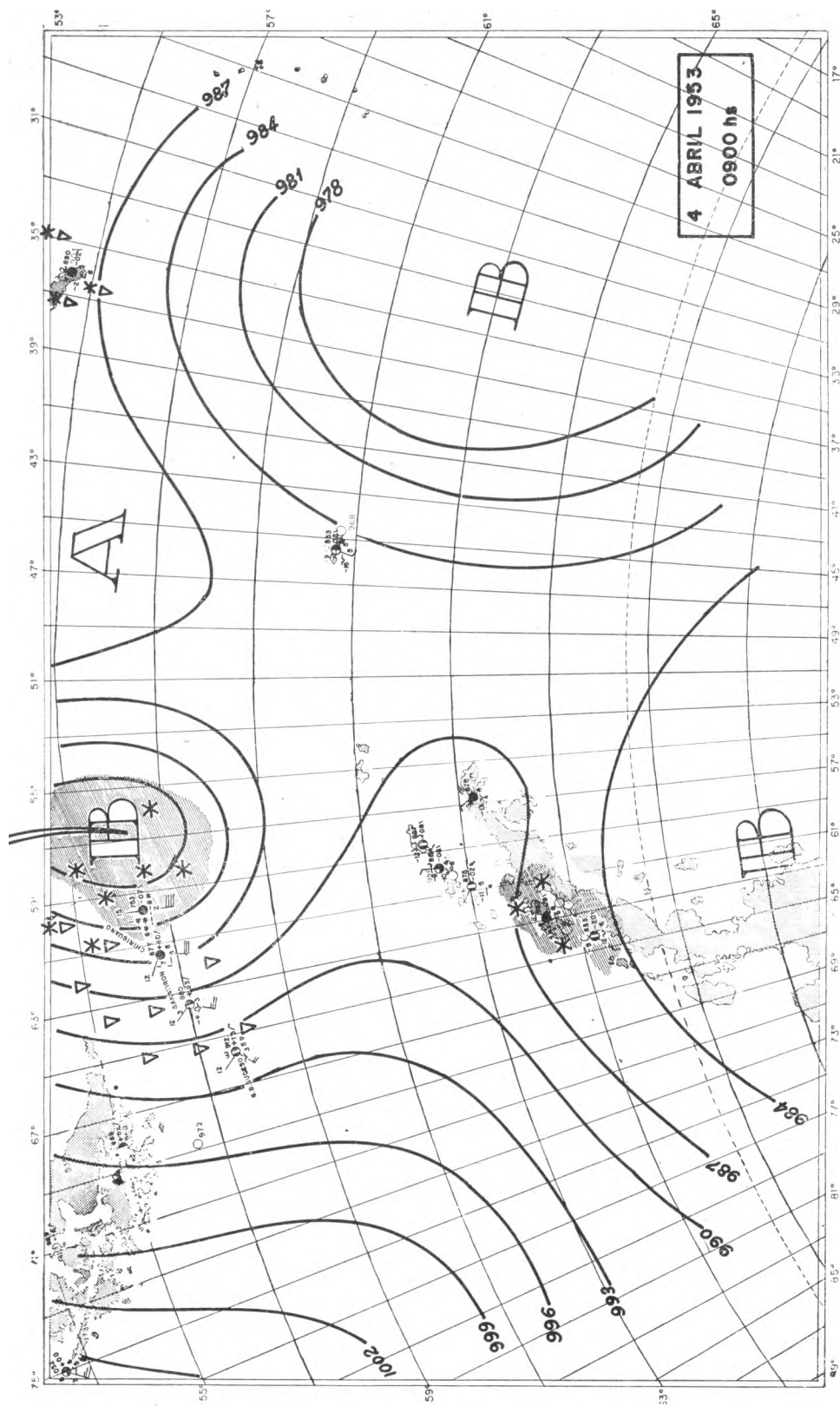


Figura 23

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

Variaciones estacionales, del nivel medio del mar argentino(*)

Por Marciano A. Balay (**)

Este trabajo no tiene otra finalidad que contribuir al conocimiento de las variaciones estacionales del nivel medio del mar argentino y de los factores concurrentes.

Por su importancia físico-económica, este tema de interés mundial ha sido incluido en el programa de investigaciones científicas del Año Geofísico Internacional.

Introducción.

Entre los diferentes ritmos de oscilación del nivel medio del mar, se destacan por su importancia y consecuencias físico-económicas, los estacionales, generados por el sol, en su aparente desplazamiento sobre la eclíptica, en 365,24 días solares medios.

Su acción se manifiesta sobre el nivel medio del mar, según ondas de marea de muy largo período, como ser, entre otras, las semianuales, anuales, ciclo manchas solares y sus armónicos inferiores, superiores, etc.

Las variaciones de la temperatura de las aguas, en concordancia con la presencia de las estaciones climáticas anuales, dan lugar, también, a modificaciones en el nivel medio del mar que, se supone, son debidas a cambios volumétricos de las masas de agua y a subsecuentes desplazamientos de masas oceánicas.

Además, es sabido que toda perturbación o cambio atmosférico se traduce sobre la superficie de los mares según oscilaciones, que pueden alcanzar periodicidades muy dispares, desde algunos segundos a minutos de tiempo (olas, tsunamis, seiches), hasta ciclos que se extienden de dos a tres días hasta muchos años (ondas de tormenta, ondas ciclo manchas solares con sus armónicas, etc.).

(*) Del libro en preparación, del mismo autor: *El mar argentino*.

(**) Asesor técnico del Servicio de Hidrografía Naval.

Se sabe que, a mayor temperatura del aire, corresponde normalmente una presión atmosférica más baja y precipitaciones más abundantes; por lo tanto, estos factores elevarán el nivel medio del mar.

También, a menor temperatura del aire, corresponde normalmente una presión atmosférica más elevada y menores precipitaciones; luego, estos factores descenderán el nivel medio del mar.

Además, se ha constatado que los distintos ritmos, determinados para las variaciones de los factores meteorológicos, y principalmente el ciclo de las manchas solares, tienen una evidente influencia sobre el nivel medio de los mares.

En consecuencia, cuando las observaciones mareográficas sean destinadas a la determinación del "nivel medio normal del mar", con finalidad geodésica, habrá que extender la serie de observaciones, bajo este aspecto, hasta cubrir ciclos de 11 años por lo menos, a fin de que las oscilaciones causadas por las acciones meteorológicas puedan ser eliminadas al integrar la curva mareográfica del período. ⁽¹⁾

Como se ha dicho, se supone que parte de las variaciones estacionales que se observan en el nivel medio del mar pueden atribuirse a una variación del volumen de la columna de agua, expuesta al efecto del recalentamiento durante los meses de verano.

Esto, que es conocido con la denominación de "cambio volumétrico del nivel del mar", explicaría sólo una mínima parte de las variaciones, como se verá más adelante.

También hacen sentir sus efectos las variaciones estacionales de la densidad de las aguas (gravedad específica), los que se manifiestan en la distribución de la topografía dinámica de la superficie de los mares, modificando su pendiente y circulación, pudiendo originar transportes y regresiones de grandes masas oceánicas a través del ecuador.

De acuerdo a observaciones realizadas en ambos hemisferios, se ha constatado la existencia de un aumento del nivel medio del mar en el hemisferio Sur, durante los meses de verano, coincidiendo con una disminución para el hemisferio Norte, en la misma época, y recíprocamente durante los meses de invierno (Figura A).

⁽¹⁾ M. A. BALAY: *La determinación del nivel medio del mar argentino*. "The International Hydrographic Review", vol. XXXIII, N° 2, noviembre 1956. Publicación especial del Servicio de Hidrografía Naval del Ministerio de Marina (1955). "Revista Cartográfica" N° 5 del I. P. G. H. (1957).

En el mar argentino se ha determinado una dispersión estacional media (1945-55), con respecto al "nivel medio normal del mar", de + 8 cm en verano (febrero) a - 11 cm en invierno (septiembre).

CURVAS PROMEDIO DE VARIACIÓN ESTACIONAL DEL NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO (Madryn) Y DE BREST (Francia)

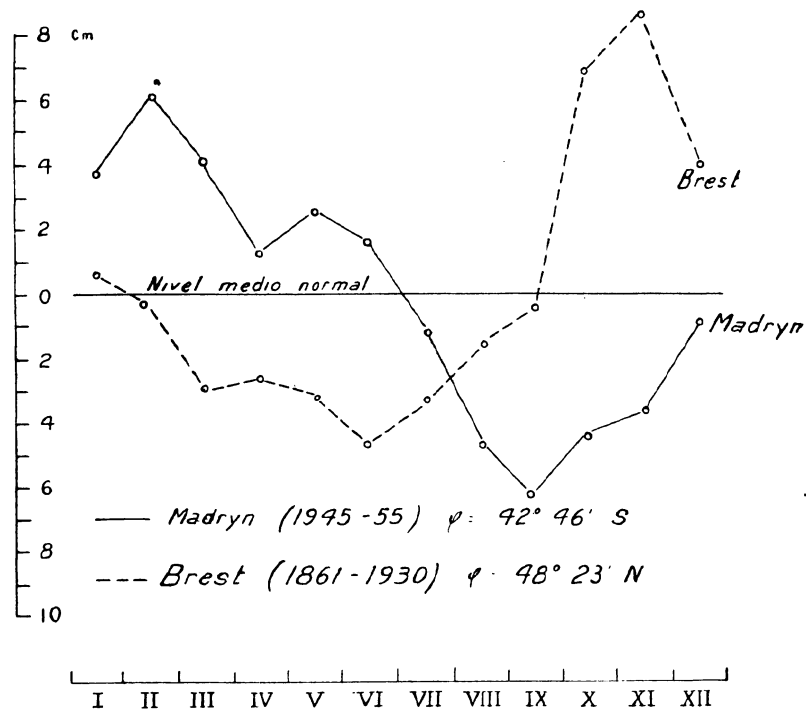


FIGURA A

En lo que sigue, se tratará de establecer qué parte adicional de esta dispersión corresponde a cada uno de los factores perturbadores que se han enunciado, o sea, los factores mareográficos, oceanográficos y meteorológicos.

Factores mareográficos.

Las ondas de marea, generadas por la atracción lunisolar, en las grandes cuencas oceánicas que circundan al mar argentino, se propagan hacia el continente como ondas derivadas, sufriendo toda clase de transformaciones, debido a la progresiva elevación del fondo submarino hacia la costa y a las acciones meteorológicas

que, combinadas con los efectos de la rotación terrestre sobre las masas de agua en movimiento, hacen aumentar su amplitud de oscilación, hasta alcanzar sobre las costas valores extraordinarios.

Por estos hechos, la marea en el mar argentino se manifiesta de muy variadas formas y amplitudes, según ondas de marea de naturaleza progresiva, estacionaria oscilante y anfifrónica, asociadas a corrientes de marea de características concordantes con ellas, es decir, reversibles o giratorias.

Estos diferentes regímenes y amplitudes obedecen a las características topográficas de la zona (extensión de la plataforma, profundidades, naturaleza del fondo, etc.), pasando desde el régimen mixto, con 2 pies de amplitud frente a Mar del Plata, hasta el régimen semidiurno con 40 pies de amplitud, en el tramo de costa patagónica adyacente a Río Gallegos.

Todas las oscilaciones del nivel del mar son fielmente registradas por la red de estaciones mareográficas que, a tal fin, ha instalado y sostiene en funcionamiento permanente el Servicio de Hidrografía Naval del Ministerio de Marina.

En el estudio que sigue, y con el fin de abreviar, sólo serán considerados los registros de las estaciones: Buenos Aires, Mar del Plata, Quequén, Belgrano, Madryn y Comodoro Rivadavia,, de las que se poseen largas series de observaciones.

También, como complemento de las anteriores y a los efectos de fijar conceptos, se han tenido en cuenta las estaciones de Palermo, San Clemente, Rosales, Delgada, San Antonio, Deseado, Ushuaia y Grupo Antártico.

La estadística estudiada comprende un ciclo de 11 años de observaciones, registradas en cada estación mareográfica, con una precisión de ± 5 mm. para cada altura horaria, habiéndose determinado los valores de los niveles medios mensuales y del período 1945-55, por la media de las alturas horarias (ver planillas agregadas).

Con los valores de los niveles medios mensuales, referidos a los ceros de los mareógrafos, se han trazado los diagramas de variación mensual para cada lugar y su correspondiente curva anual promedio del período 1945-55 (Figura 1).

Del simple análisis de estos diagramas, surge la secuencia del fenómeno, mostrando sistemática y regularmente las épocas de máxima y mínima variación del nivel medio del mar, en correspondencia con las estaciones climáticas anuales.

NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO
 PUERTO BUENOS AIRES

Valores en centímetros

| AÑOS | Meses: I. | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | Medias en mm. |
|-----------------------|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|---------------|
| 1944 | 99 | 89 | 99 | 80 | 70 | 71 | 58 | 62 | 64 | 77 | 72 | 85 | 772 |
| 1945 | 85 | 74 | 92 | 93 | 62 | 62 | 62 | 62 | 64 | 84 | 80 | 76 | 747 |
| 1946 | 85 | 95 | 90 | 89 | 84 | 81 | 67 | 85 | 86 | 80 | 90 | 81 | 844 |
| 1947 | 88 | 77 | 86 | 87 | 82 | 77 | 76 | 79 | 79 | 80 | 83 | 79 | 811 |
| 1948 | 95 | 91 | 88 | 89 | 70 | 76 | 72 | 71 | 46 | 73 | 81 | 71 | 769 |
| 1949 | 86 | 91 | 88 | 78 | 70 | 73 | 68 | 86 | 78 | 78 | 74 | 82 | 793 |
| 1950 | 95 | 88 | 96 | 87 | 80 | 75 | 79 | 68 | 77 | 64 | 75 | 80 | 803 |
| 1951 | 81 | 94 | 94 | 88 | 84 | 64 | 65 | 68 | 84 | 68 | 84 | 75 | 791 |
| 1952 | 89 | 80 | 98 | 82 | 83 | 78 | 65 | 66 | 80 | 82 | 83 | 94 | 817 |
| 1953 | 86 | 86 | 92 | 72 | 77 | 74 | 67 | 70 | 69 | 94 | 86 | 80 | 794 |
| 1954 | 90 | 96 | 93 | 83 | 74 | 106 | 80 | 94 | 93 | 82 | 88 | 81 | 883 |
| 1955 | 78 | 94 | 84 | 68 | 74 | 68 | 56 | 62 | 74 | 74 | 71 | 76 | 733 |
| Medias en mm. | 881 | 879 | 917 | 830 | 758 | 754 | 679 | 728 | 745 | 780 | 806 | 800 | 796 |

NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO
PUERTO MAR DEL PLATA

Valores en centímetros

| Años | Meses: I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | Medias en mm. |
|-----------------------|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|---------------|
| 1944 | — | — | — | — | — | — | — | — | 70 | 78 | 76 | 84 | 770 |
| 1945 | 88 | 81 | 86 | 98 | 87 | 102 | 80 | 72 | 74 | — | 75 | 77 | 886 |
| 1946 | 76 | 83 | 75 | 73 | 71 | 68 | 66 | 68 | 60 | 60 | 62 | 66 | 690 |
| 1947 | 79 | 75 | 81 | 74 | 68 | 65 | 82 | 73 | 66 | 68 | 68 | 86 | 788 |
| 1948 | 75 | 87 | 72 | 76 | 81 | 73 | 74 | 67 | 57 | 65 | 75 | 79 | 784 |
| 1949 | 80 | 80 | 72 | 78 | 67 | 65 | 61 | 63 | 54 | 63 | 64 | 76 | 686 |
| 1950 | 80 | 65 | 79 | 72 | 65 | 60 | 70 | 57 | 68 | 75 | 84 | 92 | 723 |
| 1951 | 90 | 98 | 100 | 72 | 85 | 94 | 86 | 73 | 50 | 79 | 87 | 69 | 819 |
| 1952 | 52 | 93 | 86 | 90 | 85 | 88 | 79 | 73 | 75 | 74 | 78 | 80 | 828 |
| 1953 | 84 | 73 | 75 | 79 | 76 | 81 | 78 | 75 | 79 | 78 | 85 | 76 | 783 |
| 1954 | 94 | 96 | 80 | 80 | 91 | 73 | 75 | 94 | 70 | 75 | 81 | 98 | 889 |
| 1955 | 89 | 94 | 99 | 96 | 98 | 94 | 99 | 85 | 73 | 82 | 84 | 96 | 908 |
| Medias en mm. | 843 | 841 | 823 | 807 | 795 | 785 | 773 | 727 | 663 | 725 | 766 | 816 | 779 |

NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO
PUERTO QUEQUEN

Valores en centímetros

| Años | Meses: I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | Medias en mm. |
|---------------|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|---------------|
| 1944 | 85 | 92 | 95 | 97 | 86 | 95 | 78 | 83 | 80 | 84 | 82 | 92 | 874 |
| 1945 | 95 | 101 | 100 | 96 | 91 | 117 | 92 | 80 | 76 | 90 | 87 | 94 | 933 |
| 1946 | 88 | 89 | 83 | 92 | 92 | 87 | 84 | 89 | 86 | 89 | 83 | 94 | 880 |
| 1947 | 98 | 88 | 98 | — | 90 | 78 | 94 | 80 | 71 | 77 | 79 | 95 | 862 |
| 1948 | 87 | 96 | 84 | 80 | 92 | 82 | 80 | 71 | 66 | 78 | 92 | 96 | 837 |
| 1949 | 100 | 106 | 98 | 109 | 99 | 90 | 89 | 89 | 78 | 87 | 87 | 106 | 948 |
| 1950 | 104 | 88 | 100 | 98 | 94 | 84 | 96 | 81 | 77 | 86 | 93 | 104 | 921 |
| 1951 | 101 | 107 | 111 | 76 | 87 | 96 | 91 | 80 | 86 | 81 | 86 | 78 | 900 |
| 1952 | 97 | 100 | 92 | 94 | 90 | 91 | 95 | 88 | 88 | 81 | 86 | 93 | 913 |
| 1953 | 96 | 86 | 89 | 85 | 86 | 84 | 80 | 74 | 81 | 84 | 84 | 83 | 843 |
| 1954 | 96 | 108 | 87 | 91 | 102 | 85 | 78 | 77 | 74 | 77 | 75 | 93 | 869 |
| 1955 | 90 | 94 | 94 | 94 | 98 | 94 | 93 | 74 | 54 | 76 | 78 | 94 | 861 |
| Medias en mm. | 948 | 963 | 943 | 920 | 923 | 903 | 875 | 805 | 764 | 825 | 843 | 935 | 887 |

NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO
 PUERTO BELGRANO
 Valores en centímetros

| AÑOS | Meses: I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | Medias en mm. |
|-----------------------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|
| 1944 | 219 | 218 | 223 | 223 | 211 | 218 | 202 | 207 | 209 | 209 | 218 | 218 | 2146 |
| 1945 | 227 | 230 | 222 | 219 | 209 | 226 | 208 | 195 | 206 | 209 | 212 | 224 | 2156 |
| 1946 | 221 | 227 | 221 | 219 | 202 | 207 | — | — | 212 | — | 217 | 210 | 2151 |
| 1947 | 227 | 223 | 230 | 220 | 213 | 210 | 231 | 201 | 204 | 195 | 222 | 230 | 2172 |
| 1948 | 226 | 234 | 216 | 217 | 219 | 201 | 207 | 208 | 209 | 197 | 214 | 231 | 2149 |
| 1949 | 221 | 240 | 217 | 216 | 209 | 201 | 214 | 208 | 204 | 205 | 216 | 220 | 2143 |
| 1950 | 229 | 215 | 235 | 218 | 213 | 211 | 222 | 212 | 206 | 217 | 223 | 235 | 2197 |
| 1951 | 223 | 235 | 230 | 208 | 222 | 230 | 218 | 207 | 228 | 234 | 261 | 208 | 2253 |
| 1952 | 233 | 221 | 227 | 227 | 214 | 217 | 215 | 209 | 207 | 205 | 218 | 225 | 2182 |
| 1953 | 231 | 214 | 218 | 212 | 220 | 225 | 204 | 207 | 220 | 225 | 225 | 235 | 2197 |
| 1954 | 244 | 237 | 216 | 231 | 232 | 217 | 206 | 223 | 229 | 220 | 224 | 238 | 2264 |
| 1955 | 228 | 222 | 229 | 224 | 237 | 223 | 215 | 218 | 206 | 220 | 224 | 232 | 2232 |
| Medias en mm. | 2274 | 2263 | 2237 | 2195 | 2168 | 2155 | 2129 | 2086 | 2117 | 2124 | 2228 | 2255 | 2187 |

NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO
 PUERTO MADRYN

Valores en milímetros

| AÑos | Meses: | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | Medias en mm. |
|-----------------------|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|---------------|
| 1945 | | 3614 | 3642 | 3659 | 3593 | 3602 | 3746 | 3575 | 3457 | 3473 | 3565 | 3527 | 3587 | 3587 |
| 1946 | | 3597 | 3706 | 3581 | 3462 | 3563 | 3537 | 3543 | 3534 | 3485 | 3541 | 3545 | 3592 | 3557 |
| 1947 | | 3629 | 3591 | 3641 | 3589 | 3555 | 3564 | 3565 | 3475 | 3476 | 3516 | 3564 | 3659 | 3569 |
| 1948 | | 3608 | 3688 | 3551 | 3558 | 3602 | 3532 | 3566 | 3464 | 3442 | 3514 | 3575 | 3604 | 3559 |
| 1949 | | 3661 | 3667 | 3638 | 3633 | 3555 | 3573 | 3417 | 3567 | 3467 | 3495 | 3550 | 3601 | 3569 |
| 1950 | | 3654 | 3624 | 3655 | 3668 | 3607 | 3567 | 3637 | 3494 | 3397 | 3530 | 3554 | 3630 | 3585 |
| 1951 | | 3635 | 3645 | 3660 | 3493 | 3606 | 3627 | 3547 | 3428 | 3514 | 3465 | 3543 | 3506 | 3556 |
| 1952 | | 3624 | 3652 | 3594 | 3548 | 3590 | 3565 | 3566 | 3470 | 3496 | 3483 | 3551 | 3573 | 3559 |
| 1953 | | 3661 | 3572 | 3617 | 3569 | 3586 | 3559 | 3448 | 3486 | 3536 | 3533 | 3578 | 3589 | 3561 |
| 1954 | | 3658 | 3672 | 3566 | 3614 | 3683 | 3530 | 3444 | 3481 | 3443 | 3453 | 3491 | 3612 | 3554 |
| 1955 | | 3551 | 3643 | 3580 | 3567 | 3566 | 3584 | 3535 | 3455 | 3312 | 3456 | 3503 | 3573 | 3527 |
| Medias en mm. | | 3627 | 3646 | 3613 | 3572 | 3592 | 3580 | 3531 | 3483 | 3458 | 3505 | 3543 | 3593 | 3562 |

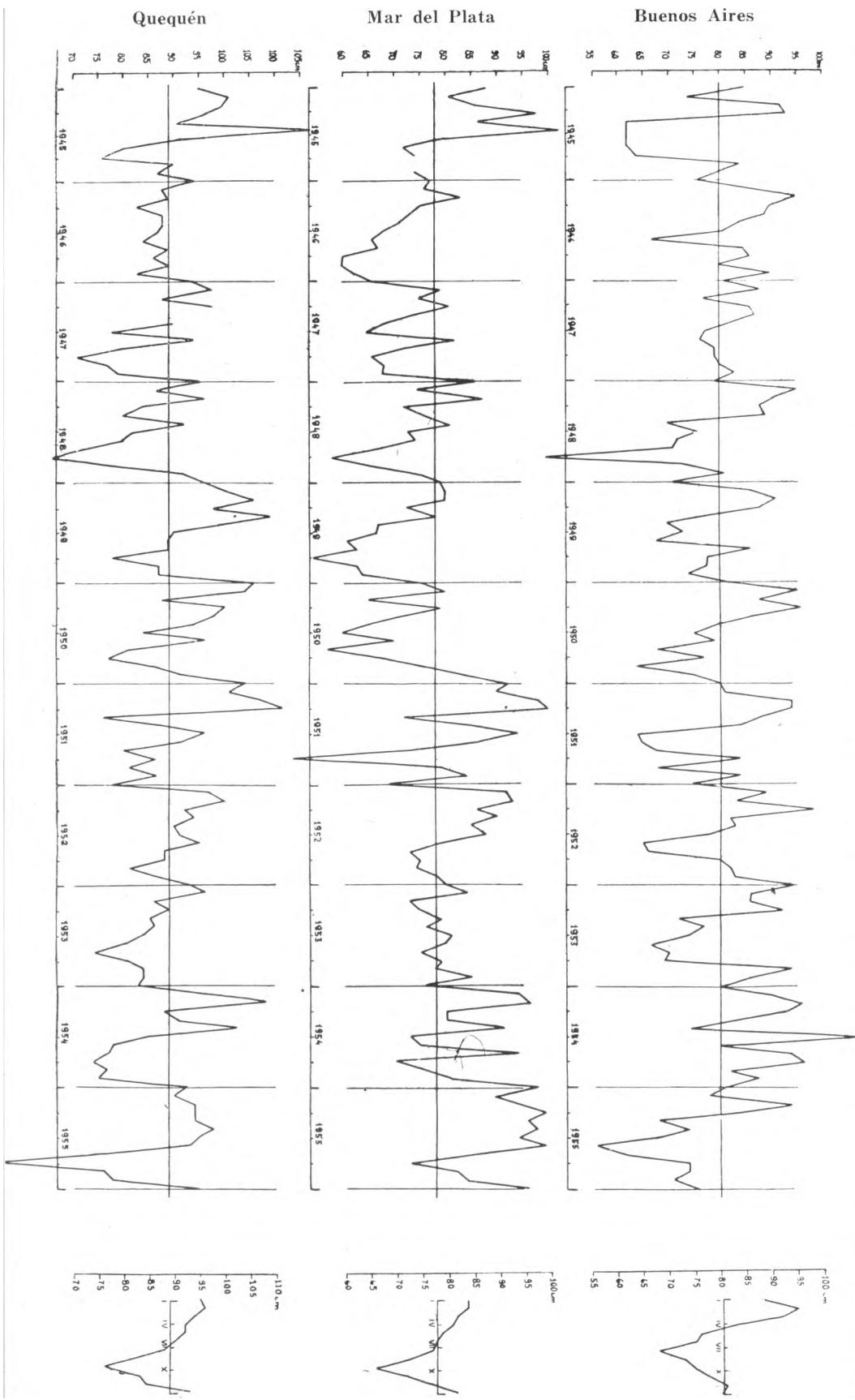
NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO
PUERTO COMODORO RIVADAVIA

Valores en centímetros

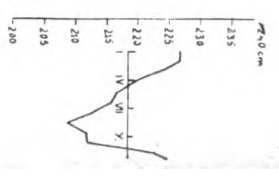
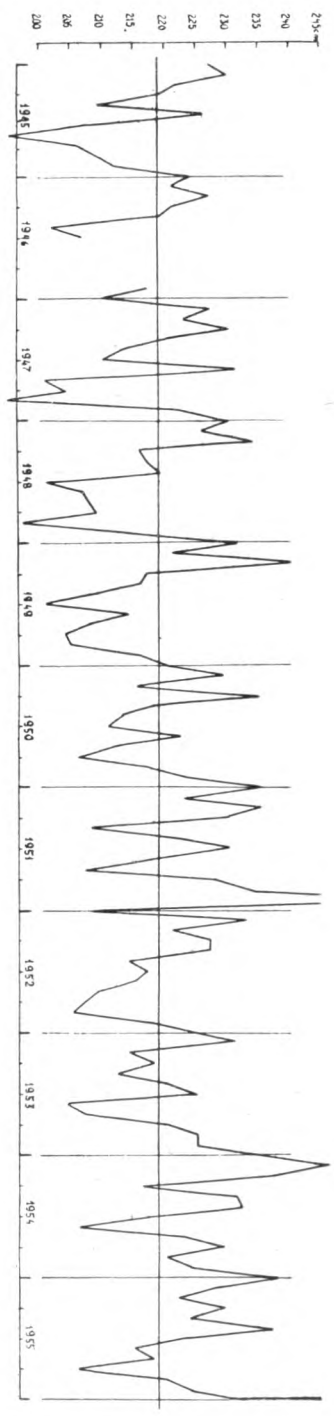
| AÑOS | Meses: I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | Medias en mm. |
|-----------------------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|
| 1949 | — | — | — | — | — | — | — | 396 | 383 | 384 | 395 | 394 | 3904 |
| 1950 | 394 | 391 | 398 | 401 | 397 | 395 | 397 | 383 | 375 | 385 | 393 | 398 | 3923 |
| 1951 | 400 | 403 | 395 | 392 | 404 | 403 | 391 | 376 | 380 | 383 | 395 | 396 | 3932 |
| 1952 | 404 | 411 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4075 |
| Medias en mm. | 3993 | 4017 | 3965 | 3965 | 4005 | 3990 | 3940 | 3850 | 3793 | 3840 | 3943 | 3960 | 3933 |

VARIACION MENSUAL DEL NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO (Período 1945-55)

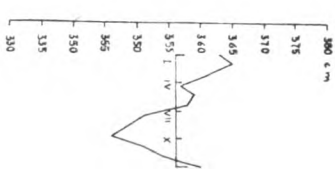
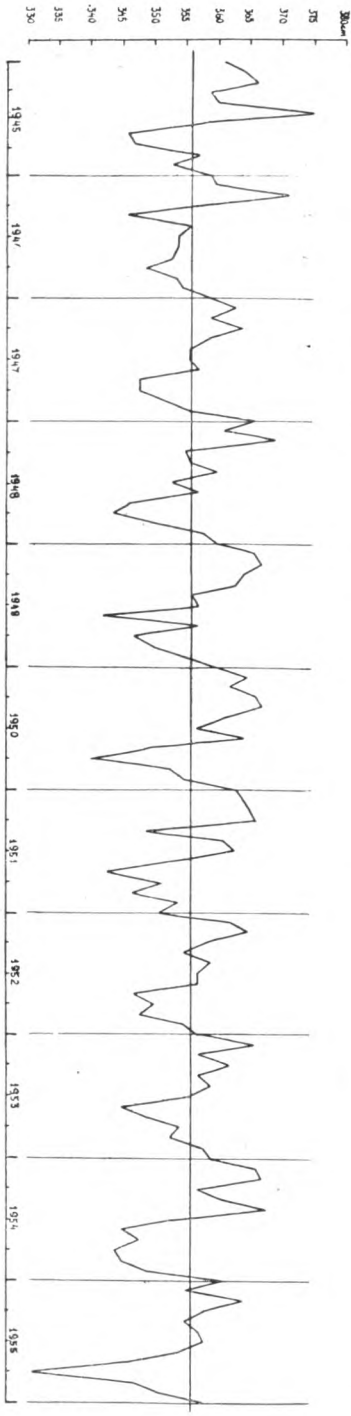
CURVA PROMEDIO ANUAL DEL PERÍODO



Puerto Belgrano



Madryn



Comodoro Rivadavia

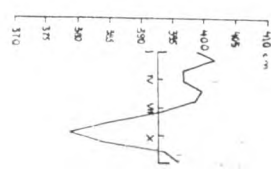
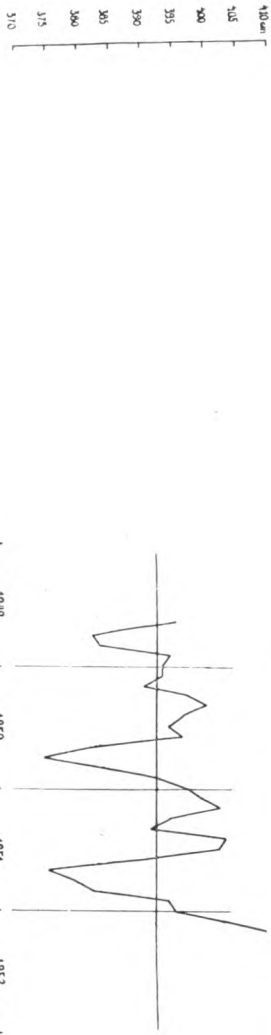


FIGURA I

Los valores extremos (máximos y mínimos) corresponden a los meses de verano e invierno, respectivamente, y los demás oscilan, aproximadamente, alrededor del “nivel medio normal” del período.

Las curvas anuales promedio del período para cada lugar, muestran una similitud muy significativa, pues no sólo sus variaciones resultan paralelas en época, sino que también acusan una amplitud aproximadamente igual (19 cm).

Esto se ha comprobado en todo el litoral marítimo, inclusive en el Río de la Plata, por lo que puede decirse que el nivel medio del mar argentino y Río de la Plata sufren una oscilación media anual de amplitud y fase casi constantes, en toda su extensión, manifestándose según una onda de marea, con un máximo absoluto en el mes de febrero y un mínimo en el mes de septiembre.

El diagrama promedio (Fig. 2) de variación anual para el mar argentino, realizado con los correspondientes a los lugares citados, muestra su perfecta regularidad y acusa una mínima discrepancia con sus componentes. Esto es sugestivo de que, al menos, el factor perturbador preponderante actúa simultáneamente con igual periodicidad e intensidad en toda la extensión del mar argentino.

Aparece aquí la necesidad de discriminar la acción de cada uno de los factores actuantes y tratar de valorar su influencia.

Corregidos los valores de la curva promedio de variación anual para el mar argentino por el efecto de la presión atmosférica (valores medios mensuales) y sometidos al análisis armónico, se determinaron las fases y amplitudes de las ondas componentes: Sa (solar anual) y Ssa (solar semianual); la primera, resultante de la variación anual en distancia del sol (del solsticio de verano al de invierno, paralelaje), y la segunda, de la variación declinacional (de equinoccio de primavera al de otoño).

En la figura 3 se representan estas ondas componentes y su resultante teórica.

Se puede observar la importancia relativa de ambas ondas componentes y su situación recíproca, siendo la onda solar anual Sa de mayor significado físico, con una amplitud media de $H = 10,5$ centímetros. La onda Ssa , con una amplitud media de 4,0 cm, perturba a la anterior, dando a la resultante la forma característica de las ondas de marea común, con fuerte desigualdad diurna.

Las amplitudes determinadas para las ondas Sa y Ssa resultan extraordinariamente grandes, pues para el litoral marítimo de la provincia de Buenos Aires y Río de la Plata, son mayores que

NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO
 MEDIAS MENSUALES DEL PERIODO 1945-55

Valores en milímetros

| | Meses: I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | <i>Medias (1944-55)</i> |
|---------------------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Mar del Plata . . . | 843 | 841 | 823 | 807 | 795 | 785 | 773 | 727 | 663 | 725 | 766 | 816 | 780 |
| Pto. Quequén . . . | 948 | 963 | 943 | 920 | 923 | 903 | 875 | 805 | 764 | 825 | 843 | 935 | 887 |
| Pto. Belgrano . . . | 2274 | 2263 | 2237 | 2155 | 2168 | 2155 | 2129 | 2086 | 2117 | 2124 | 2228 | 2255 | 2186 |
| Pto. Madryn . . . | 3627 | 3646 | 3613 | 3572 | 3592 | 3580 | 3531 | 3483 | 3458 | 3505 | 3543 | 3593 | 3562 |
| C. Rivadavia . . . | 3993 | 4017 | 3965 | 3965 | 4005 | 3990 | 3940 | 3850 | 3793 | 3840 | 3943 | 3960 | 3938 |

CURVA PROMEDIO DE VARIACIÓN ANUAL DEL NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO

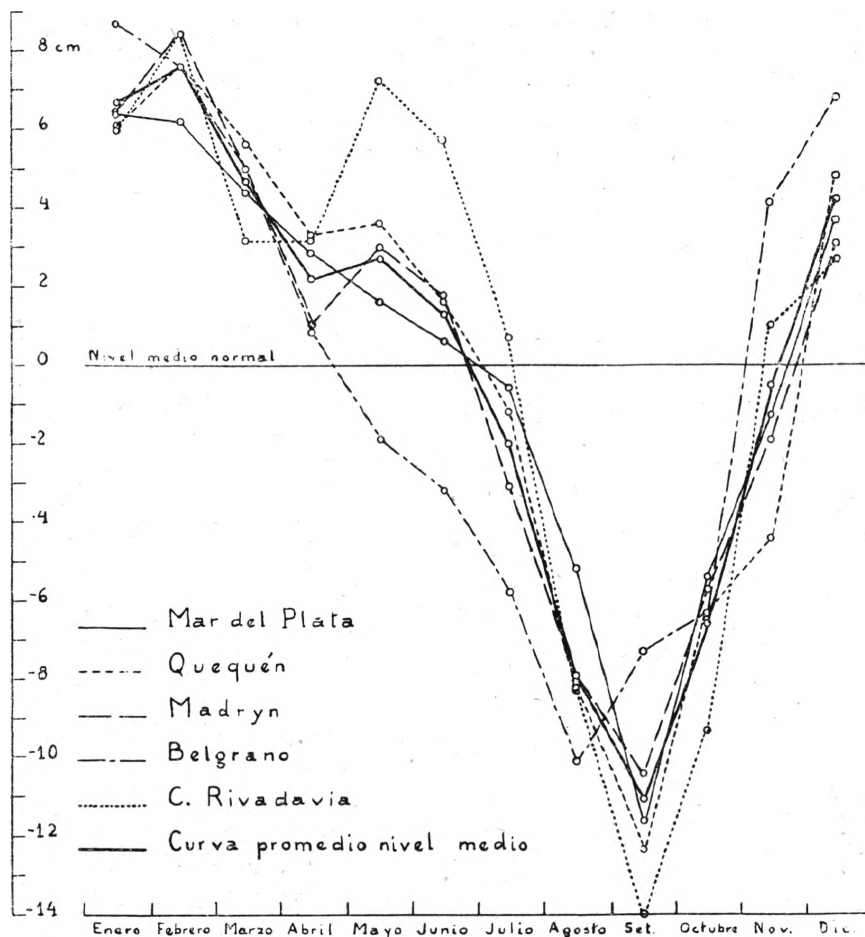


FIGURA 2

las amplitudes correspondientes a otras componentes de marea diurnas y semidiurnas. Estas ondas Sa y Ssa , aunque fundamentalmente astronómicas, están influidas en gran parte por las acciones meteorológicas y oceanográficas que, en estas zonas, son preponderantes y de sugestiva regularidad.

La curva resultante ($Sa + Ssa$) es muy semejante a la obtenida por medio de las observaciones, principalmente en época, pues acusa también sus máximos y mínimos en los meses de febrero y septiembre, respectivamente.

La curva residual entre ambas (figura 3), presenta las características de una onda de marea tipo *shallow water*, simétrica con

respecto al nivel medio normal del mar, y de periodicidad cuatrimensual, aproximadamente.

Es sabido que las ondas de marea son generadas en las grandes cuencas oceánicas, desplazándose luego hacia las costas, pasando por las plataformas continentales e internándose en los estuarios, golfos y bahías de relativa menor profundidad, por lo que sufren modificaciones en su desarrollo, resultando el período de creciete más corto que el de bajante.

CURVA PROMEDIO DE VARIACIÓN ANUAL DEL NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO

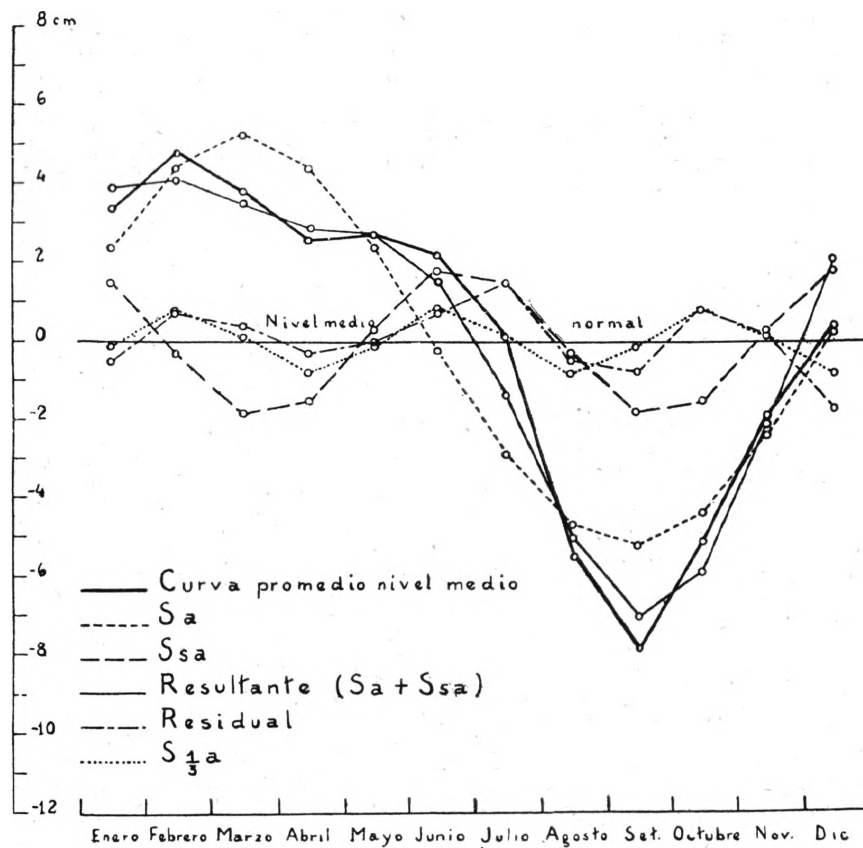


FIGURA 3

Esto da lugar a la manifestación de ondas residuales, conocidas con la denominación de ondas *shallow water*.

En el diagrama representativo de la variación anual del nivel medio del mar argentino (fig. 3), la curva residual obtenida

puede considerarse tentativamente como una onda *shallow water*, debido a la presencia de la plataforma continental, que levanta considerablemente el fondo submarino con respecto a la fosa atlántica argentina, oponiendo una resistencia a la libre propagación de las ondas de marea de muy largo período, como Sa (solar anual).

Aquí, la onda ($Sa + Ssa$), a los efectos del análisis, puede ser asimilada a una onda diurna, así que las ondas *shallow water* que pudiera generar serían de periodicidades variables, como ser, semidiurnas, terциodiurnas y aún de más alta especie.

La especie hallada, resulta de una periodicidad aproximada a 4 meses, por lo que puede considerarse como una onda tercio-anual y denominarla ($S \frac{1}{3} a$).

Analizada esa curva, resulta de una amplitud media de 1,6 cm, valor de relativa importancia, en el conjunto de los factores concurrentes, a las variaciones estacionales del nivel medio del mar.

Es de hacer notar que esta onda residual ($S \frac{1}{3} a$), no había sido determinada hasta el presente en el mar argentino.

Al tratar, separadamente, las características de las variaciones del nivel del mar en los distintos lugares del litoral marítimo argentino, se establecerán sus propiedades y posibles vinculaciones con otros factores geográficos concurrentes.

Factores oceanográficos.

Como se sabe, los mares constituyen enormes fuentes de calor, provenientes de las radiaciones solares, no sólo porque las aguas cubren la mayor parte de la superficie del planeta, sino también porque de todos los líquidos y sólidos, excepto el amoníaco, el agua posee el más alto "calor específico" (mayor capacidad para absorber calor), es decir, que para aumentar un grado de temperatura, requiere mayor calor que las otras sustancias.

Si se comparan las variaciones de la temperatura de los mares con las variaciones de la temperatura sobre la tierra, resulta que las de los mares son de menor amplitud, tanto en lo que respecta a los valores diarios como a los estacionales.

La temperatura de las aguas de los mares puede variar de 2° a 3°C bajo el punto de congelación del agua dulce, hasta 30°C sobre él; mientras que la temperatura del aire sobre la tierra puede oscilar de 30°C bajo cero a más de 50° C sobre cero.

Para un mismo lugar, la temperatura de superficie en el mar puede variar alrededor de 10° C con las estaciones anuales, y no

más de 1°C entre las horas del día y de la noche, registrándose la máxima diaria alrededor de las 1400 H. y la mínima a las 0500 H.

El factor preponderante, en la variación de la temperatura de las aguas de los mares, lo constituye en general la latitud, juntamente con la profundidad, más bien que las estaciones.

En aguas profundas (más de 200 m), no se registran variaciones estacionales y la temperatura es virtualmente invariable (de -3°C a $-1,5^{\circ}\text{C}$), por lo que las diferencias con la superficie para la vertical del lugar pueden ser tan grandes como las que resulten entre dos puntos de la superficie muy alejados entre sí.

Las variaciones de temperatura por latitud se manifiestan según un decrecimiento de 27°C en el Ecuador a -3°C en el Ártico y Antártico; pero las corrientes oceánicas, como así también las derivas de témpanos y ondas de tormenta, afectan notablemente estos valores, dando origen a fuertes y significativas variaciones de temperatura en longitud.

Las corrientes oceánicas son, en general, debidas a los cambiantes estados físicos de las aguas, más bien que por las fuerzas exteriores al medio.

Entre las fuerzas internas, merecen especial atención las generadas por diferencias de presión entre zonas marítimas adyacentes, como resultado del diferente grado de temperatura entre ellas, o por haberse producido un cambio en la salinidad, ya sea por evaporación, lluvias, aportes de ríos en crecidas extraordinarias o por derretimientos de témpanos a la deriva.

Estas masas hallarán su relativo nivel de acuerdo a sus densidades, distribuyéndose verticalmente según capas, que los oceanógrafos denominan, respectivamente, aguas de superficie, superiores, intermedias, profundas y de fondo.

Las aguas de mayor gravedad específica, ya sea por su baja temperatura, alta salinidad o por combinación de ambas, se hundirán por debajo de las aguas más ligeras, elevándose éstas para tomar el lugar de aquéllas, generando en consecuencia corrientes verticales, llamadas "corrientes de convección" (difusión del calor), que hacen sentir sus efectos, principalmente, en altas latitudes, acumulando en el fondo aguas de gran densidad, como ocurre en el Ártico y Antártico.

La fuerza generadora de las mareas influye también en las variaciones de la intensidad de las corrientes oceánicas, en correlación con las variaciones estacionales del nivel medio de los mares.

Además, las ondas de marea que se manifiestan según movi-

mientos de las partículas de agua, más o menos elípticos, de magnitud variable (de acuerdo a la zona), constituyen permanentemente una causa de alteración de los estados térmico-salinos de los mares.

En lo que respecta a las fuerzas exteriores, cabe señalar principalmente las acciones meteorológicas, que afectan considerablemente la superficie de los mares, generando subsecuentes derivas de masas de agua, para restablecer el equilibrio perturbado.

De lo expuesto, se deduce la complejidad de las relaciones recíprocas entre los diferentes estados físicos de las aguas y las subsecuentes derivas y movimientos de las masas oceánicas.

En lo que respecta al mar argentino, el año térmico se manifiesta en dos períodos o estaciones, uno de diciembre a mayo, con temperaturas en superficie de 16° a 23° frente a Mar del Plata, de 14° a 18° a la latitud de Madryn y de 7° a 9° a la altura de Tierra del Fuego; el otro, de junio a noviembre, con temperaturas en superficie de 15° a 11°, de 13° a 10° y de 6° a 5°, respectivamente, para esos mismos lugares (temperaturas sobre el litoral marítimo).

En general, es más estable el período de mínimas o estación marina correspondiente a los meses de junio a noviembre, siendo esto más notable a medida que crece la latitud.

La variación media anual resulta de 13° y 3°, respectivamente, para las zonas extremas del mar argentino (sobre las costas).

Surge aquí, ante la desigual variación anual de temperaturas que excede a la normal variación por latitud, la posibilidad de un gran aporte de aguas calientes desde el Norte en verano y otoño, con una fuerte regresión de masas hacia el Sur, en concordancia con la elevación del nivel medio del mar en esa época.

En invierno y primavera ocurriría el fenómeno inverso.

Se ha constatado, en la estación mareográfica de Mar del Plata, bruscas variaciones en la temperatura de las aguas, coincidiendo con variaciones anormales del nivel del mar, provocadas por ondas de tormenta. Éstas, como se sabe, son generadas por las acciones meteorológicas. Las ondas de tormenta se presentan en Mar del Plata, ya sea desde el Sur, elevando el nivel del mar por traslado y apilamiento de aguas frías, o desde el Norte, descendiendo el nivel del mar por escurrimiento y empuje de las aguas más calientes.

Estas perturbaciones tienen el carácter de accidentales, pero es innegable que existe una mayor frecuencia en la presencia de ondas de tormenta provenientes del Sur, lo que viene a interferir

notablemente en los resultados y conclusiones, por cuanto se registrarán aumentos del nivel del mar, con descensos de temperatura y recíprocamente.

Estos interrogantes, entre otros, como la fuerte variación de la temperatura en longitud que se ha observado (operación Merluza) a la latitud de Mar del Plata y en su influencia en las variaciones del nivel medio del mar, serán dilucidados en el transcurso de las investigaciones y estudios que, con motivo del Año Geofísico Internacional, se realizarán a partir del 1° de julio de 1957.

Factores meteorológicos.

Presión atmosférica: La distribución normal de la presión atmosférica, sobre el mar argentino, se caracteriza por:

- a) Un anticiclón, de gran extensión, sobre el Atlántico, que cubre las zonas de latitudes bajas y se extiende sobre el Uruguay y el Brasil;
- b) Un centro de baja presión (tal vez el más bajo del mundo), casi permanentemente en latitudes altas, desplazándose alrededor del continente antártico y zonas adyacentes.

En consecuencia, se observa un decrecimiento del valor medio anual de la presión atmosférica de 1.016 mb. en Mar del Plata hasta 997 mb. sobre Tierra del Fuego, cuya acción se manifestará, sin duda, sobre el nivel medio del mar argentino. Este decrecimiento está de acuerdo con la latitud hasta los 45°, aproximadamente, disminuyendo luego muy pronunciadamente desde este punto hacia Tierra del Fuego, incrementando la velocidad de los vientos del Oeste, para esas latitudes.

Los mínimos de presión se observan en los meses de verano uniformemente en todo el mar argentino, mientras que los máximos se registran en el invierno.

Las masas de aire frío (aire polar) entran por la Patagonia y se extienden hacia el NE. sobre el mar argentino, desplazando el aire más caliente que cubre la zona, determinando la formación de un frente frío extenso. Estos frentes se caracterizan, fundamentalmente, por los cambios del viento del sector Norte hacia el sector Sur. Cuando la masa de aire frío llega al norte del país, la corriente pierde empuje y el aire se estabiliza, calentándose, para retroceder después hacia el Sur, hasta que otra masa de aire polar la desvía nuevamente hacia el Norte. El nivel del mar participa, en consecuencia, de estos vaivenes, aumentando o disminuyendo

según la dirección de los vientos, hecho que se pone en evidencia al compararse diariamente la marea registrada con la obtenida de la predicción.

La frecuencia de los frentes fríos es de unos 90 por año, siendo su duración media de 3 a 4 días, llegando en ocasiones a variar de 1 a 15 días.

Cuando el frente avanza desde el Sur, la dirección de los vientos asociados es del SE., y cuando el frente proviene del Oeste, resultan del SO., generando desplazamientos de grandes masas de agua, elevando el nivel medio del mar sobre las costas hasta 150 cm sobre su valor medio normal.

Los valores medios mensuales de la presión atmosférica presentan sus máximos, en septiembre para Mar del Plata (1.015,7 mb) y para Punta Delgada (1.009,1 mb), y en junio y septiembre para Tierra del Fuego (1.003,7 mb). Sus mínimos se registran, en diciembre y enero para Mar del Plata (1.008,3 mb) y Punta Delgada (1.001,1 mb), y en febrero para Tierra del Fuego (996,6 mb).

La secuencia de las variaciones de los valores medios mensuales de la presión atmosférica presenta para el mar argentino las siguientes características:

PRESIÓN ATMOSFÉRICA EN MILIBARES

Valores medios mensuales del período 1945-55

| M E S | Mar del Plata | Punta Delgada | Comodoro Rivadavia | Tierra del Fuego |
|--------------------|---------------|---------------|--------------------|------------------|
| Enero | 1.008,7 | 1.002,1 | 999,9 | 997,1 |
| Febrero | 1.009,7 | 1.002,3 | 999,8 | 996,6 |
| Marzo | 1.011,4 | 1.003,6 | 1.001,3 | 1.000,8 |
| Abril | 1.013,5 | 1.005,1 | 1.002,6 | 1.000,2 |
| Mayo | 1.013,1 | 1.004,- | 1.001,4 | 998,6 |
| Junio | 1.014,3 | 1.004,6 | 1.002,6 | 1.003,9 |
| Julio | 1.014,8 | 1.006,6 | 1.003,7 | 999,3 |
| Agosto | 1.015,4 | 1.008,2 | 1.003,3 | 998,3 |
| Septiembre | 1.015,7 | 1.009,1 | 1.005,4 | 1.003,7 |
| Octubre | 1.014,1 | 1.006,5 | 1.003,2 | 995,9 |
| Noviembre | 1.011,1 | 1.003,3 | 1.000,8 | 997,6 |
| Diciembre | 1.008,3 | 1.001,- | 999,2 | 999,2 |
| <i>Media</i> | 1.012,5 | 1.004,7 | 1.001,9 | 999,3 |

Estos valores medios se han diagramado sobre la "curva promedio anual del período" del nivel medio del mar, a escala conveniente, para: Mar del Plata, Madryn y C. Rivadavia, con el fin de establecer la correlación existente entre las variaciones de ambas

curvas, teniendo presente que, a mayor presión, corresponde menor altura del nivel del mar, y recíprocamente (fig. 4).

Es interesante establecer cómo coinciden, en época y magnitud, los máximos de variación del nivel medio del mar con los mínimos de la presión atmosférica, manifestando ambas curvas simétricas inflexiones en su desarrollo.

Tanto en las variaciones diarias del nivel del mar como en las mensuales y estacionales, la acción de la presión atmosférica es considerable, y habrá que tenerla presente en los estudios relativos al conocimiento y determinación de las leyes que rigen las variaciones del nivel medio del mar, cualquiera sea el ciclo que se considere.

Las más grandes variaciones absolutas de la presión atmosférica se observan en los meses de agosto y septiembre, y las mínimas en el mes de enero.

AMPLITUD ENTRE LOS VALORES MÁXIMOS Y MÍNIMOS ABSOLUTOS (1945-55)

| LUGAR | Máximo | | Mínimo | |
|----------------------------|--------|--------------|--------|--------|
| | mb | Época | mb | Época |
| Mar del Plata | 37,5 | IX-1948 | 11,7 | I-1948 |
| Punta Delgada | 37,4 | VIII/IX-1950 | 15,5 | I-1950 |
| Tierra del Fuego | 54,5 | VIII-1946 | 19,7 | I-1948 |

Vientos.

La frecuencia de los vientos sobre el litoral marítimo argentino, hasta la latitud 45° S, aproximadamente, se manifiesta en los sectores NO., N. y NE., en forma preponderante. A medida que aumenta la latitud, los vientos se manifiestan con mayor frecuencia del sector Oeste, durante todo el año.

En las planillas diagramas de frecuencias para Mar del Plata, Punta Delgada y Comodoro Rivadavia pueden observarse las líneas de mayor frecuencia y las inmediatas siguientes, las cuales dan una idea del régimen de los vientos actuantes.

Se observa:

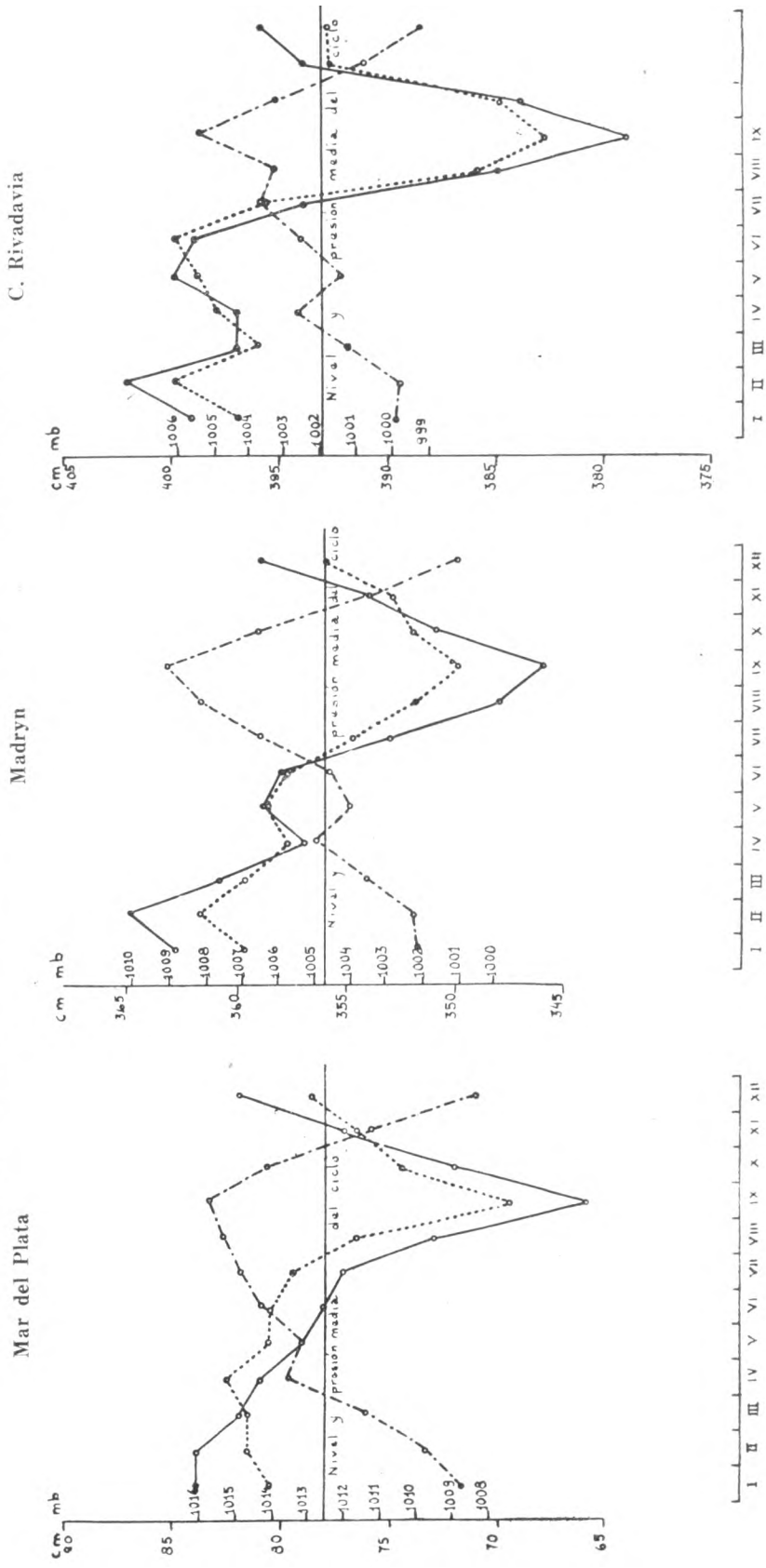
Mar del Plata:

Los vientos más frecuentes son de los sectores N. y NE. en primavera, verano y otoño; y del sector NO. en invierno.

La frecuencia segunda da una preponderancia a los vientos de

MAR ARGENTINO

Comparación entre las curvas de variación anual del nivel medio y de la presión atmosférica



— Nivel medio del mar (medias mensuales) - - - - - Presión atmosférica (medias mensuales)
 Nivel medio del mar reducido a la presión atmosférica media del lugar

FIGURA 4

los sectores S. para el otoño y primavera; SO. y O. para el invierno, y NO. para el verano.

Punta Delgada:

Los vientos más frecuentes son del sector N. para todo el año.

La frecuencia segunda define bien las estaciones, pues da vientos preponderantes del S. en primavera y verano, y del ONO. en otoño e invierno.

Comodoro Rivadavia:

La mayor frecuencia se manifiesta netamente del sector O. todo el año.

La frecuencia segunda da vientos del NE. y SO. en primavera y verano, y del sector NO. en otoño e invierno.

MAR DEL PLATA: Frecuencia (n) de la dirección de los vientos

| MESES | Direc.: N | NE | E | SE | S | SO | O | NO | C |
|-----------------|-----------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| Enero | 14,5 | 16,0 | 9,0 | 10,1 | 13,9 | 8,9 | 3,4 | 14,4 | 9,8 |
| Febrero | 15,7 | 19,7 | 9,8 | 8,1 | 12,6 | 6,8 | 6,3 | 12,6 | 8,3 |
| Marzo | 14,2 | 14,3 | 7,5 | 8,5 | 13,0 | 9,1 | 6,2 | 16,1 | 11,0 |
| Abril | 19,5 | 8,9 | 4,5 | 6,5 | 13,0 | 9,2 | 10,6 | 16,5 | 11,4 |
| Mayo | 15,9 | 5,8 | 3,8 | 4,9 | 8,1 | 8,4 | 17,0 | 24,6 | 11,6 |
| Junio | 15,9 | 4,9 | 3,0 | 4,6 | 7,2 | 9,0 | 18,3 | 20,9 | 16,3 |
| Julio | 16,2 | 5,1 | 2,7 | 4,1 | 8,8 | 13,5 | 17,2 | 18,9 | 13,3 |
| Agosto | 13,6 | 10,3 | 5,7 | 4,7 | 11,9 | 12,3 | 13,4 | 15,9 | 12,3 |
| Septiembre | 14,0 | 14,8 | 7,1 | 9,9 | 13,6 | 11,2 | 7,8 | 9,9 | 11,7 |
| Octubre | 12,8 | 18,1 | 7,6 | 5,8 | 12,4 | 13,0 | 6,7 | 14,9 | 8,8 |
| Noviembre | 18,3 | 17,1 | 7,4 | 7,2 | 15,4 | 8,8 | 5,1 | 13,8 | 6,7 |
| Diciembre | 10,2 | 17,3 | 8,0 | 8,8 | 14,8 | 12,9 | 5,1 | 17,1 | 5,8 |

===== Frecuencia máxima: N. y NE. en primavera, verano y otoño; NO. en invierno.

----- Frecuencia segunda: NO. en verano y otoño; O. en invierno, y S. en primavera.

PUNTA DELGADA: Frecuencia (n) de la dirección de los vientos

| MESES | Direc.: N | NE | E | SE | S | SO | O | NO | C |
|-----------------|-----------|------|-----|-----|------|------|------|------|-----|
| Enero | 28,4 | 9,1 | 6,0 | 5,1 | 26,9 | 10,9 | 8,1 | 5,1 | 0,5 |
| Febrero | 24,2 | 12,2 | 5,1 | 4,6 | 19,1 | 13,9 | 9,8 | 11,2 | — |
| Marzo | 24,9 | 10,1 | 2,6 | 4,1 | 18,7 | 15,1 | 11,1 | 12,4 | 0,9 |
| Abril | 29,6 | 8,6 | 3,5 | 1,7 | 12,4 | 11,9 | 14,9 | 16,2 | 1,1 |
| Mayo | 34,7 | 3,8 | 3,4 | 2,2 | 12,1 | 11,5 | 18,5 | 13,7 | — |
| Junio | 33,8 | 3,2 | 1,6 | 2,9 | 7,8 | 11,6 | 18,4 | 20,7 | — |
| Julio | 27,5 | 4,3 | 3,2 | 1,3 | 11,6 | 15,9 | 18,9 | 16,9 | 0,2 |
| Agosto | 24,9 | 6,5 | 1,1 | 2,8 | 12,9 | 17,4 | 16,1 | 18,3 | — |
| Septiembre | 32,1 | 9,4 | 3,1 | 4,2 | 16,5 | 12,9 | 9,1 | 12,0 | 0,7 |
| Octubre | 31,4 | 8,2 | 2,4 | 2,4 | 17,9 | 18,5 | 10,8 | 7,8 | 0,6 |
| Noviembre | 25,6 | 6,2 | 8,0 | 4,4 | 22,7 | 12,9 | 10,7 | 9,6 | — |
| Diciembre | 22,7 | 11,9 | 4,3 | 3,5 | 22,7 | 15,8 | 12,3 | 6,9 | — |

===== Frecuencia máxima: N. todo el año.

----- Frecuencia segunda: S. y SO. en primavera y verano; O. y NO. en otoño e invierno.

COMODORO RIVADAVIA: Frecuencia (n) de la dirección de los vientos

| MESES | Direc.: N | NE | E | SE | S | SO | O | NO | C |
|-----------------|-----------|------|-----|-----|-----|------|------|------|-----|
| Enero | 6,0 | 11,6 | 9,9 | 3,7 | 5,2 | 12,4 | 42,9 | 6,6 | 1,7 |
| Febrero | 5,8 | 8,6 | 7,9 | 4,5 | 6,2 | 11,6 | 47,9 | 5,6 | 1,9 |
| Marzo | 6,5 | 6,2 | 7,3 | 3,5 | 6,4 | 13,3 | 40,8 | 8,7 | 7,3 |
| Abril | 5,1 | 3,0 | 5,5 | 3,3 | 5,3 | 13,2 | 46,3 | 11,8 | 6,5 |
| Mayo | 6,3 | 2,7 | 2,6 | 1,6 | 3,8 | 12,0 | 48,5 | 15,8 | 6,7 |
| Junio | 5,0 | 3,3 | 2,3 | 2,6 | 4,4 | 12,8 | 48,0 | 14,5 | 7,1 |
| Julio | 6,0 | 4,4 | 3,1 | 2,1 | 4,9 | 13,0 | 46,6 | 15,3 | 4,6 |
| Agosto | 5,7 | 3,8 | 3,4 | 3,9 | 5,9 | 12,1 | 48,5 | 12,1 | 4,6 |
| Septiembre | 6,2 | 6,1 | 6,0 | 4,6 | 5,1 | 7,9 | 47,2 | 12,6 | 4,3 |
| Octubre | 5,3 | 5,7 | 5,3 | 2,7 | 5,4 | 6,4 | 54,1 | 11,8 | 3,3 |
| Noviembre | 6,6 | 9,3 | 7,8 | 6,4 | 5,3 | 6,6 | 48,0 | 6,8 | 3,2 |
| Diciembre | 4,5 | 11,3 | 9,4 | 5,2 | 7,7 | 9,0 | 46,1 | 4,1 | 2,7 |

===== Frecuencia máxima: O. todo el año.

----- Frecuencia segunda: SO. en verano, NO. en otoño e invierno, y NE. en primavera.

Valorización de los factores de variación.

Para determinar la acción de cada uno de los factores enunciados sobre el nivel medio del mar argentino, se han analizado en diferentes lugares sus efectos e importancia relativa.

Con el objeto de simplificar, sólo fueron consideradas las estaciones mareográficas de Mar del Plata, Madryn y Comodoro Rivadavia, de las cuales se disponía de una mejor y más completa información.

Se tuvo en cuenta primeramente el factor meteorológico, cuya acción se manifiesta principalmente por medio de las variaciones de la presión atmosférica.

Para ello, se corrigieron los valores medios mensuales del nivel medio del mar, de acuerdo a la razón del equilibrio estático, entre las densidades del mercurio y del agua de mar, respectivamente (13 mm. de variación en altura del nivel del mar por 1 mm. de variación de la presión atmosférica). Esto, aunque no es muy riguroso, por cuanto no tiene en cuenta los importantes efectos de la acción dinámica de los gradientes béricos, principalmente en zonas costeras de pequeña profundidad, puede aceptarse, sin embargo, por tratarse de valores medios mensuales.

La influencia de los vientos sobre el mar argentino se manifiesta, en general, por una acción de descenso del nivel medio, aunque en oportunidades los vientos asociados a los frentes fríos del SE. elevan en forma considerable el nivel medio del mar.

Por lo demás, las planillas de valores de frecuencia permiten

apreciar la dirección de los vientos para todos los meses del año y estimar su influencia.

Corregidos los valores mensuales, por la acción de la presión atmosférica (Fig. 4), se procedió al análisis armónico, con el fin de determinar las ondas componentes Sa y Ssa que, como ya se ha dicho, representan el efecto anual y semianual de la acción del sol (variaciones en paralelaje y declinacional, respectivamente).

Dentro de las magnitudes de los valores que resulten para las amplitudes de las ondas Sa y Ssa , están comprendidos no sólo la acción directa del sol como fuerza de arrastre (masa), sino también su acción como fuente de calor, la que se manifiesta sobre los mares por las variaciones estacionales de la temperatura de sus aguas.

Realizados los cálculos, cuyos valores se dan a continuación para cada lugar, se graficaron sobre el mismo sistema de coordenadas que el usado para la curva del nivel medio, como asimismo la onda resultante, o sea $Sa + Ssa$ (Fig. 5).

| L U G A R | Sa | | Ssa | |
|-------------------------|----------|-----------------|----------|-----------------|
| | $-\beta$ | Amplitud mm. | $-\beta$ | Amplitud mm. |
| Mar del Plata | 76° 42 | 90,3 | 331° 80 | 33,3 |
| Madryn | 60° 83 | 96,8 | 358° 75 | 27,6 |
| C. Rivadavia | 75° 03 | 135,8 | 307° 30 | 80,9 |

Valores medios del período 1945-55

La comparación entre las curvas resultante ($Sa + Ssa$) y la del nivel medio (corregido por presión atmosférica) demuestra una perfecta correlación, por lo que puede aceptarse que las variaciones mensuales del nivel medio del mar son debidas, fundamentalmente, a la acción solar.

Deducida la diferencia entre ellas, aparece una onda residual de periodicidad cuatrimensual (un tercio anual), que se manifiesta a lo largo del litoral argentino, pues se observa tanto en Mar del Plata como en Madryn y Comodoro Rivadavia.

Esta onda residual ($S^{1/3} a$) puede ser generada por la onda ($Sa + Ssa$), al manifestarse sobre la plataforma continental.

Sometidas al análisis estas residuales ($S^{1/3} a$), se determinaron para cada lugar sus parámetros, resultando los siguientes valores:

| LUGAR | Solar $\frac{1}{3}$ anual | |
|-------------------------|---------------------------|-----------------|
| | $-\beta$ | Amplitud mm. |
| Mar del Plata | 171° 33 | 20,4 |
| Madryn | 85° 37 | 25,4 |
| C. Rivadavia | 121° 07 | 31,2 |

Esta curva residual ($S \frac{1}{3} a$) pone de manifiesto la necesidad de tener en cuenta, en la determinación del nivel medio del mar, la acción de las plataformas continentales, razón por la cual se ha establecido, como condición ideal en esta clase de investigaciones, realizar las observaciones de las oscilaciones del mar en aguas libres y profundas, como sería en islas oceánicas y de pequeño zócalo submarino.

Análisis de los factores de variación estacional.

MAR DEL PLATA :

La curva de variación del nivel medio del mar presenta las siguientes características:

- a) De enero a julio inclusive, sus valores están sobre el nivel medio normal del período, y de agosto a diciembre por debajo.
- b) La dispersión con respecto a la media normal es mayor para los valores negativos que para los positivos.
- c) El período de verano y otoño es más regular que el correspondiente a invierno y primavera. La mayor dispersión es negativa con $-11,7$ en septiembre, mientras que la positiva tiene lugar en enero con $+6,3$ cm.
- d) En primavera se notan las mayores perturbaciones en la curva residual con respecto a $S \frac{1}{3} a$, que parece son debidas a la acción irregular de los vientos.

Factores geográficos. — El año térmico del mar argentino frente a Mar del Plata presenta dos estaciones: la “templada” comprende las estaciones climáticas de verano y otoño, y la “fría” las de invierno y primavera.

La variación máxima de la temperatura de superficie entre ambas estaciones marinas alcanza a los 13° C.

Las variaciones de la presión atmosférica presentan también dos épocas con respecto a la media anual del período: una de “baja”

NIVEL MEDIO DEL MAR ARGENTINO

Diagrama de las variaciones estacionales

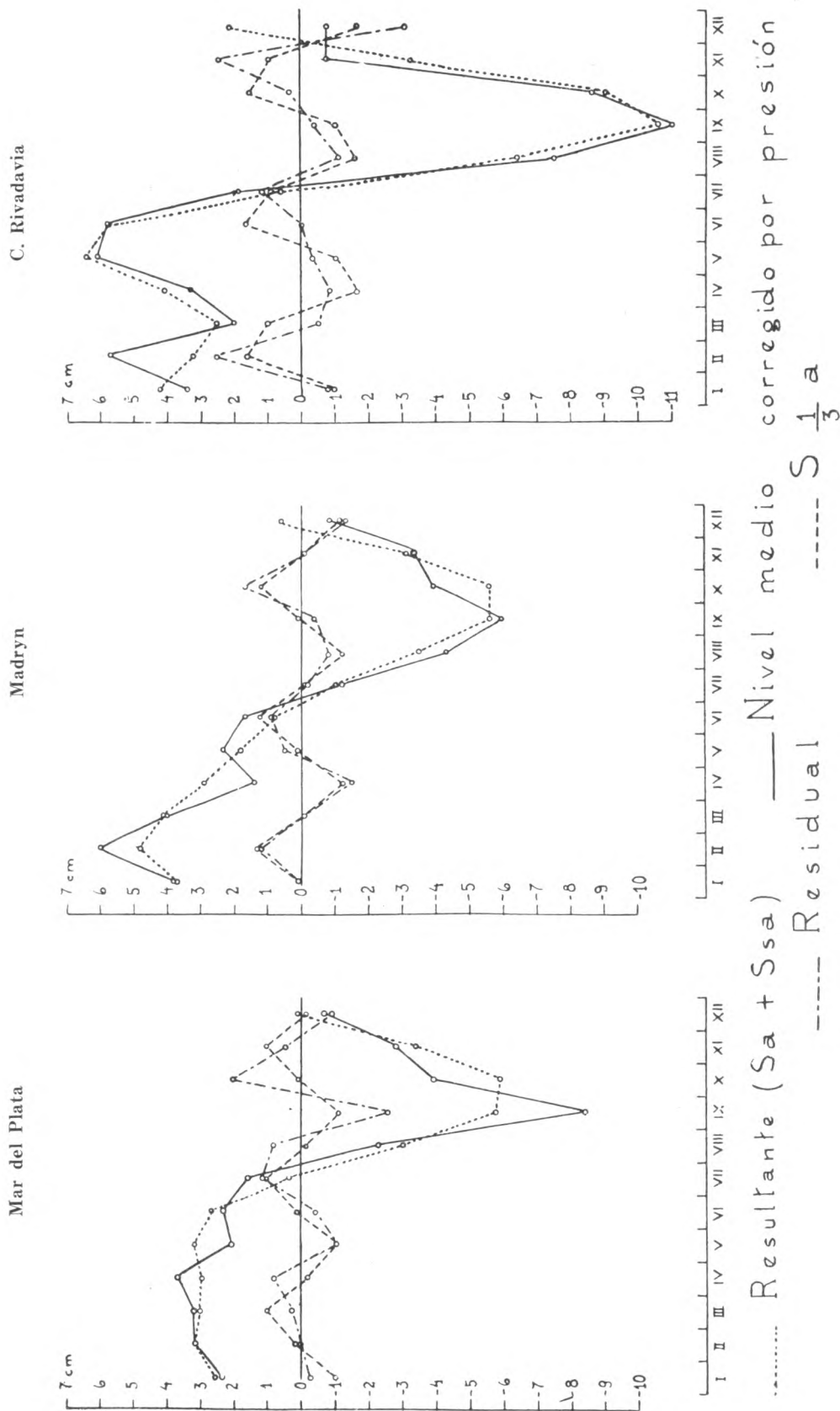


FIGURA 5

que se extiende de noviembre a marzo (verano y otoño) y la otra de “alta”, de abril a octubre (invierno y primavera). La máxima dispersión anual entre los valores medios mensuales alcanza a 7,4 mb (setiembre + 3,2 y diciembre —4,2).

La frecuencia de los vientos también ofrece cierta regularidad, predominando los del sector Norte en verano y otoño y los del Oeste en invierno. En primavera, el régimen es más irregular: los vientos se presentan con igual frecuencia, tanto del Sur como del Norte.

La curva de variación del nivel medio del mar acusa sistemáticamente la acción de cada uno de estos factores.

MADRYN :

La curva de variación del nivel medio del mar presenta las siguientes características:

a) De enero a junio inclusive, sus valores están sobre el nivel medio normal del período, y de julio a diciembre por debajo.

b) La dispersión con respecto a la media normal es aproximadamente igual para los valores positivos como para los negativos.

c) El período de valores positivos (verano y otoño) ofrece una sugestiva discontinuidad entre los meses de abril y junio. El valor máximo positivo se presenta en febrero (+ 8,4 cm) y el negativo en septiembre (—10,4 cm).

d) La curva residual se ajusta perfectamente a la onda ($S \frac{1}{3} a$), lo que probaría la acción regular y compensatoria de los factores perturbadores.

Factores geográficos. — El año térmico del mar argentino en la latitud de Madryn presenta dos estaciones: la “templada”, que se extiende de diciembre a mayo, y la “fría”, de junio a noviembre. La temperatura varía hasta 8° C entre ambas estaciones marinas.

Las variaciones de la presión atmosférica presentan también dos épocas con respecto a la media anual del período: una de “baja”, que comprende los meses de noviembre a mayo, y la otra de “alta”, de julio a octubre. La máxima dispersión anual entre los valores medios mensuales alcanza a 7,0 mb (setiembre + 4,4 y enero - 2,6).

La mayor frecuencia de los vientos corresponde al sector Norte; pero en primavera y verano se manifiestan también los vientos del Sur con cierta preponderancia, y en otoño e invierno los del Oeste.

La acción de todos estos factores sobre el nivel medio del mar en Madryn se distribuye muy regularmente.

COMODORO RIVADAVIA:

La curva de variación del nivel medio del mar presenta las siguientes características:

a) De enero a julio inclusive, sus valores están sobre el nivel medio normal del período, y de agosto a diciembre por debajo.

b) La dispersión con respecto a la media normal es mayor para los valores negativos que para los positivos.

c) El período de valores positivos (verano y otoño) ofrece una sugestiva discontinuidad entre los meses de marzo y junio. Los valores máximos positivos se presentan en febrero (+7,8 cm) y mayo (+6,6 cm) y los negativos en septiembre (—14,6 cm).

d) La curva residual sigue regularmente a la onda ($S \frac{1}{3} a$), pero presenta algunas diferencias que dan origen a otra onda de período trimestral.

La discontinuidad observada entre los meses de marzo y junio indicaría avances y regresiones de masas de agua frías y templadas, respectivamente.

Factores geográficos. — El año térmico del mar argentino en la latitud de Comodoro Rivadavia presenta dos estaciones: la “templada”, que se extiende de diciembre a mayo, y la “fría”, de junio a noviembre. La temperatura entre las dos estaciones varía 6° C.

Las variaciones de la presión atmosférica presentan también dos épocas con respecto a la media anual del período: una de “baja”, que comprende los meses de noviembre a mayo, y la otra de “alta”, de julio a octubre. La máxima dispersión anual entre los valores medios mensuales alcanza a 6,2 mb. (septiembre + 3,5 y diciembre —2,7).

La mayor frecuencia de los vientos corresponde al sector Oeste para todo el año, pero en otoño e invierno se manifiestan también los vientos del NO. con relativa frecuencia, lo mismo que en verano los del sector SO. y en primavera del NE.

Por encontrarse esta zona en latitudes medias, sufre los efectos de los avances y regresiones de masas de agua subtropicales y antárticas, que se manifiestan en las bruscas irregularidades de los diagramas.

Conclusiones.

Existe una marcada correlación entre las variaciones mensuales del nivel medio del mar y los factores concurrentes, para los diferentes lugares del litoral marítimo argentino.

La mayor dispersión positiva del nivel medio con respecto a la media normal del período analizado (1944-55) se produce en enero para la provincia de Buenos Aires (+6 cm) y en febrero para el resto del litoral patagónico (+7 cm), mientras que el negativo se registra en el mes de septiembre para todo el mar argentino (— 12 cm).

El valor de la dispersión negativa es considerablemente mayor que la positiva a todo lo largo del litoral, con la sola excepción de Madryn, en que aquélla sobrepasa a ésta en 2 cm solamente.

Puede decirse que la amplitud de la oscilación anual del nivel medio es constante para el mar argentino, pues se mantiene alrededor de los 20 cm.

Los valores medios mensuales de la presión atmosférica presentan también sus máximos positivos en el mes de septiembre y sus negativos en diciembre y enero, oscilando la amplitud en: 7,4 mb para Mar del Plata, 8,1 mb en Punta Delgada; 6,2 mb para Comodoro Rivadavia y 7,1 mb para Río Grande.

Las variaciones de la temperatura del agua en superficie, entre las dos estaciones marinas (templada y fría), oscilan alrededor de 13°C frente a Mar del Plata y 4°C en las proximidades de la costa NE. de Tierra del Fuego.

En todo el mar argentino se manifiesta la onda residual cuatrimensual ($S \frac{1}{3} a$), con marcada regularidad y amplitud media de 2,5 cm, lo que confirmaría la acción perturbadora de la plataforma continental sobre la onda ($Sa + Ssa$). Indudablemente, el factor preponderante en las variaciones estacionales del nivel medio del mar lo constituye la onda solar anual, representada por la suma de $Sa + Ssa$.

Esta onda solar anual, como se ha dicho, comprende, además de los efectos de las acciones meteorológicas, los de la fuerza de arrastre del sol como masa y las acciones térmicas como fuente de calor sobre los mares.

El efecto del sol como masa (fuerza de arrastre) varía con la declinación y la paralaje, aumentando su influencia a medida que crece la latitud, de manera que en las altas latitudes, la onda ($Sa + Ssa$) alcanzará magnitudes relativamente mayores que en las latitudes bajas.

La acción del sol, como fuente de calor, es función de la latitud. Dado que el mar argentino se extiende especialmente en latitud, su influencia térmica será muy variable, decreciendo hacia las altas latitudes.

Otro factor concurrente, principalmente en las latitudes medias, lo constituyen los subsecuentes desplazamientos de grandes masas oceánicas en busca de su equilibrio térmicosalino, como así también los cambios volumétricos del mar por el recalentamiento de sus aguas en los meses de verano.

Estos movimientos de masas de agua serán, además, perturbados por la fuerza de Coriolis, cuya acción se manifiesta desviando las partículas de agua hacia la izquierda de la dirección de su avance en el hemisferio Sur, y hacia la derecha en el Norte.

De lo expuesto hasta aquí, surge una desigual distribución en latitud de los valores correspondientes a los factores actuantes, que explicaría la sugestiva constancia de la amplitud total de las variaciones estacionales del nivel medio, a lo largo del litoral marítimo argentino, que, como se ha dicho, oscila alrededor de los 20 cm. durante el año.

Por ello, la discriminación y valorización de cada uno de los factores concurrentes a las variaciones estacionales del nivel medio en las distintas zonas del mar argentino constituye una considerable tarea, pues todos ellos actúan simultáneamente y con variada intensidad, para cada lugar y época, como sucede con los que integran la onda solar ($Sa + Ssa$), o los correspondientes a la presión atmosférica y viento, o los resultadas de los cambios volumétricos del mar y desplazamientos de masas oceánicas, y aun los comprendidos en la onda residual ($S^{1/3} a$) recientemente determinada.

Por lo complejo de este problema, de naturaleza e interés mundiales, constituye uno de los temas científicos que integran el programa del Año Geofísico Internacional, a cuyo efecto ya se han creado, principalmente en los países marítimos, los grupos de trabajo correspondientes y habilitado el número de estaciones mareográficas necesarias en todos los mares del mundo, complementándolas con observaciones meteorológicas y oceanográficas concurrentes.

Una vez reunida la información indispensable, simultáneamente para todos los océanos, podrá entonces establecerse con seguridad las leyes que rigen las variaciones estacionales del nivel medio de los mares y calcular con precisión la influencia de cada uno de los factores perturbadores que se han analizado.

Reconocimiento: Toda la información utilizada en este trabajo pertenece al Servicio de Hidrografía Naval del Ministerio de Marina (Departamento Oceanografía y Meteorología Naval) y al Servicio Meteorológico Nacional.

Otra velocidad económica

Por el Capitán de Fragata Benigno Ignacio Varela

En el concepto exclusivo del ahorro de combustible, la velocidad económica de un buque es, por definición, la que origina el mínimo consumo por espacio navegado.

Sin embargo, si un buque debe alternar lapsos de navegación con otros de fondeadero durante los cuales se produzcan también consumos, la velocidad que debe utilizarse para obtener, en conjunto, la mayor economía de combustible, deja de ser la velocidad económica del buque, tal como está definida.

Un buque, o una flota, que sale al mar por períodos prolongados para adiestrarse, los guardacostas, una fuerza bloqueadora, los buques en campañas hidrográficas u oceanográficas, los pesqueros, las naves antárticas, los barcos de cabotaje entre puertos naturales y, en fin, todo buque que no haga navegaciones directas de puerto a puerto suficientemente seguros, está en estas condiciones, ya que alterna períodos de navegación con estancias al ancla, o al garete, durante las cuales, por motivos derivados del adiestramiento, de la misión de vigilancia, de la situación bélica, de las faenas a cumplir y, en todo caso, de la misma seguridad marinera de la nave, es necesario mantener las máquinas en determinadas condiciones de apresto, lo que provoca el consecuente consumo de combustible.

En tales casos, a fin de obtener la máxima economía, debe elegirse para navegar una velocidad tal que el consumo total, debido a las navegaciones más la permanencia en los fondeaderos, sea el mínimo.

Esta velocidad, como dijimos, difiere de la económica. Su valor depende de la curva de consumos del buque y del consumo horario correspondiente a la condición en que se mantengan las máquinas estando al ancla.

Para su determinación teórica, supongamos el caso de un buque que navega un cierto tiempo y permanece luego fondeado

manteniendo parte de los fuegos encendidos, para zarpar posteriormente reanudando sus actividades, y llamemos:

D — A la distancia a recorrer.

V_N — A la velocidad de navegación a ser empleada y cuyo valor queremos determinar.

t_N — Al tiempo que insuma la navegación de la distancia D , a la velocidad V_N .

t_F — Al tiempo en que se permanecerá fondeado.

T — Al tiempo total, igual a $t_N + t_F$.

CH_N — Al consumo horario durante la navegación a la velocidad V_N

CH_F — Al consumo horario estando fondeado, correspondiente a la condición de las máquinas.

CT — Al consumo total.

Resulta entonces que:

$$CT = CH_N \cdot t_N + CH_F \cdot t_F$$

siendo: $t_N = \frac{D}{V_N}$ y $t_F = T - t_N$

es: $CT = CH_N \frac{D}{V_N} + CH_F \left(T - \frac{D}{V_N} \right)$

que, por transformaciones, se convierte en:

$$CT = \frac{CH_N - CH_F}{V_N} \cdot D + CH_F \cdot T$$

en la que D , CH_F y T son valores fijos conocidos para cada caso, siendo $CH_N = f(V_N)$.

Esta ecuación de CT indica que el valor mínimo del consumo total corresponde a aquella velocidad de navegación V_N en que la

relación $\frac{CH_N - CH_F}{V_N}$ sea mínima.

La función $CH = f(V)$ es imposible de establecer *a priori* en forma tal que sus resultados coincidan con los de la realidad, dada la diversidad de factores que intervienen y su difícil ponderación exacta, lo que implica la imposibilidad de su derivación analítica en el cálculo infinitesimal; en la práctica, esta relación se determina mediante las pruebas de consumo y velocidad que proporcionan, entre otras, la curva de consumos, que es empírica, uniforme, continua y convexa respecto de la abscisa, del tipo parabólico de directriz horizontal y de expresión general $y = a x^n + K$, en que K corresponde al consumo de combustible al iniciarse la

marcha del buque. En la relación $\frac{CH_N - CH_F}{V_N}$ la función gene-

ral ($CH - CH_F$) del numerador puede graficarse restando uniformemente a todos los valores de la curva de consumos ("CH") el valor constante CH_F correspondiente al consumo horario debido a la condición de la máquina en el fondeadero, con lo que se obtiene la curva " $CH - CH_F$ ", congruente con la anterior, tal como muestra el gráfico.

El mínimo valor de la relación $\frac{CH_N - CH_F}{V_N}$ se verifica para

el valor V_N de la velocidad, correspondiente a la tangente, desde el origen, a la curva " $CH - CH_F$ ".

En efecto, siendo CH_F un valor constante para cada caso, la función general $CH - CH_F$ (de la que $CH_N - CH_F$ es el valor particular para la velocidad V_N) es del tipo:

$$f(V) = y = a \cdot V^n + k \quad (1)$$

en la que:

$$a > 0 ; \quad n > 1 \quad \text{y} \quad k = K - CH_F \quad (2)$$

Su derivada, expresión de la pendiente en un punto cualquiera, es

$$f'(V) = y' = n \cdot a \cdot V^{n-1} \quad (3)$$

La ecuación de la recta tangente en un punto de coordenadas $V_N - y_N$ es:

$$y - y_N = f'(V_N) (V - V_N)$$

luego

$$y = n \cdot a \cdot V_N^{n-1} (V - V_N) + y_N$$

$$y = n \cdot a \cdot V \cdot V_N^{n-1} - n \cdot a \cdot V_N^n + y_N$$

Pero, refiriendo esta ecuación a la tangente desde el origen, se anula el término independiente; por lo tanto, su expresión es:

$$y = n \cdot a \cdot V \cdot V_N^{n-1} \quad (4)$$

resultando

$$- n \cdot a \cdot V_N^n + y_N = 0$$

es decir,

$$y_N = n \cdot a \cdot V_N^n \quad (5)$$

y siendo, por (1):

$$y_N = a \cdot V_N + k \quad (6)$$

resulta, de (5) y (6) :

$$n \cdot a \cdot V_N^n = a \cdot V_N^n + k$$

de donde

$$V_N = \left[\frac{k}{a \cdot (n - 1)} \right]^{\frac{1}{n}} \quad (7)$$

que corresponde a la expresión analítica de la abscisa del punto de tangencia, de la tangente trazada desde el origen.

Ahora bien, la expresión $\frac{CH_N - CH_F}{V_N}$ es equivalente, de acuerdo a lo ya expresado, a un valor de una función del tipo:

$$\phi(V_N) = \frac{a \cdot V_N^n + k}{V_N}$$

Derivando, resulta:

$$\phi'(V_N) = \frac{n \cdot a \cdot V_N^{n-1} \cdot V_N - (a \cdot V_N^n + k)}{V_N^2}$$

$$\phi'(V_N) = - \frac{a \cdot (n - 1) V_N^n - k}{V_N^2}$$

En la que, substituyendo V_N por su valor de (7), se obtiene:

$$\phi'(V_N) = \frac{a \cdot (n - 1) \frac{k}{a \cdot (n - 1)} - k}{\left[\frac{k}{a \cdot (n - 1)} \right]^{\frac{2}{n}}} = 0$$

que constituye la condición necesaria de existencia del valor mínimo de la función que tratamos, para el valor V_N de la variable, correspondiente a la abscisa del punto de tangencia.

La derivada segunda es:

$$\phi''(V_N) = \frac{a \cdot n \cdot (n - 1) V_N^{n+1} - 2 \cdot a \cdot (n - 1) V_N^{n+1} + 2 \cdot k \cdot V_N}{V_N^3}$$

simplificando por V_N , y factorizando, se obtiene:

$$\phi''(V_N) = \frac{a \cdot (n - 1) (n - 2) V_N + 2 k}{V_N^2}$$

donde, introduciendo el valor de V_N deducido en (7) resulta:

$$\phi''(V_N) = \frac{a \cdot (n-1)(n-2) \frac{k}{a(n-1)} + 2k}{\left[\frac{k}{a(n-1)} \right]^{\frac{3}{n}}} =$$

$$\phi''(V_N) = \frac{n \cdot k}{V_N^3 \left[\frac{k}{a(n-1)} \right]^3} > 0$$

expresión constantemente positiva, dado que es siempre $k > 0$ y $n > 1$ (2), lo que satisface la **condición suficiente** para la existencia del valor mínimo de la función $\frac{CH - CH_F}{V}$ para el caso del valor $\frac{CH_N - CH_F}{V_N}$, correspondiente a la abscisa V_N del punto osculador de la tangente.

Como evidencia el gráfico, este valor V_N difiere sensiblemente de la velocidad económica V_e del buque; para el caso graficado, correspondiente a curvas reales, esta diferencia es de 3 nudos.

Es decir, que para buques que operan en estas condiciones, existe una velocidad (V_N) que es más económica que la velocidad económica real (V_e) y que puede diferir bastante de ella.

Considerando la ecuación del Consumo Total (CT), y dada la forma similar de todas las curvas de consumo, se deduce:

- 1° Que V_N es siempre inferior a la velocidad económica real (V_e) del buque.
- 2° Que su valor depende de los valores de los consumos horarios y de la forma de su curva respectiva y, además, del consumo horario en el fondeadero.
- 3° Que es independiente de la distancia a navegar, del tiempo que se navegue y del que se permanezca fondeado.

Por lo tanto:

V_N es un valor constante para cada buque, que sólo depende de la condición de máquinas que mantenga en el fondeadero.

Luego, si un buque tiene previstas distintas condiciones de alerta de sus máquinas, por ejemplo condición A, B, etc., habrá

una velocidad fija V_{NA} para la condición A, otra V_{NB} para la condición B, etc. Por supuesto, la V_{NA} será la más económica para el consumo total de la navegación y el fondeadero, a condición de que durante la estancia al ancla sólo se utilice la condición A.

Conviene entonces que cada buque calcule sus velocidades V_N correspondientes a las distintas condiciones de máquinas previstas para los fondeaderos y que, **cuando lo que se pretenda sea un ahorro de combustible**, en lugar de navegar a la velocidad económica real del buque (V_e) emplee la V_N correspondiente a la condición de máquinas en que más probablemente permanecerá fondeado. Como no siempre será posible establecer con antelación en qué condición de preaviso dejará la planta propulsora, se puede, con aproximada economía y si los fondeos son frecuentes, utilizar el procedimiento inverso: después de cada estadía en un fondeadero, navegar a la velocidad V_N correspondiente a la condición en que se mantuvieron las máquinas durante la permanencia en dicho fondeadero.

La factibilidad de empleo de la V_N está, naturalmente, condicionada a la posibilidad de que ella permita recorrer la distancia D fijada dentro del tiempo total T disponible, es decir, que

$$\frac{D}{T} \leq V_N$$

Si el tiempo total disponible no es suficiente para el empleo de la V_N , deberá elegirse la resultante del cociente $\frac{D}{T}$.

En el mismo orden, el mayor tiempo que requiere el navegar a la V_N en vez de la V_e (o cualquier otra superior a V_N) implica que no haya inconveniente en disminuir, consecuentemente, la estancia en el fondeadero y de modo tal que la suma de ambos lapsos ($t_N + t_F$) esté comprendida dentro del tiempo total T disponible.

Resta ahora establecer qué economía proporciona la V_N y cuál es la función de variación de dicha economía, que referiremos inicialmente respecto de la velocidad económica real del buque (V_e), para luego generalizar.

Para ello, llamemos:

E_c - A la economía de combustible, cuya valor y variación queremos establecer.

D - A la distancia a navegar.

CT_{V_e} y CT_{V_N} - A los consumos totales correspondientes a la utilización de las velocidades V_e y V_N , respectivamente.

CH_{V_e} y CH_{V_N} - A los consumos horarios correspondientes a las velocidades V_e y V_N , correspondientemente.

t_c y t_N - Al tiempo durante el cual se navegue a cada una de las velocidades V_e y V_N , respectivamente.

t_{Fe} y t_{FN} - Al tiempo resultante en que se permanezca fondeado, para el caso de haberse utilizado cada una de las velocidades V_e y V_N .

CH_F - Al consumo horario en el fondeadero, igual para ambos casos.

La economía (E_c) de combustible será, entonces:

$$E_c = CT_{V_e} - CT_{V_N}$$

siendo

$$CT_{V_e} = CH_{V_e} \cdot t_e + CH_F \cdot t_{Fe}$$

y

$$CT_{V_N} = CH_{V_N} \cdot t_N + CH_F \cdot t_{FN}$$

resulta, sustituyendo, factoreando y transformando:

$$E_c = D \left(\frac{CH_{V_e} - CH_F}{V_e} - \frac{CH_{V_N} - CH_F}{V_N} \right) \quad (8)$$

El primer factor (D) indica que el ahorro de combustible, utilizando la V_N en lugar de la V_e , es proporcional a la distancia.

La substracción indicada por los dos términos del segundo factor representa, analíticamente, la diferencia de las tangentes de los dos ángulos que tienen a la abscisa como lado común, siendo el otro el radio vector al punto $(CH_{V_e} - CH_F)$, en la curva " $CH-CH_F$ ", para el primer término, y el radio tangente a la misma curva, para el segundo término.

Este segundo factor es constante para cada condición de máquinas en el fondeadero y siempre positivo, por cuanto el término substractivo corresponde, como hemos demostrado, al valor mínimo de la función $\left(\frac{CH - CH_F}{V}\right) = \phi(V)$, expresión general para ambos términos; es decir:

$$\frac{CH_{V_e} - CH_F}{V_e} - \frac{CH_{V_N} - CH_F}{V_N} > 0 \quad (9)$$

Veamos ahora cómo varía esta diferencia de tangentes en función de CH_F , equivalente a la diferencia de los coeficientes angulares de los radios vectores que determinan los ángulos correspondientes.

Dichos coeficientes deberán estar expresados en función de CH_F .

La expresión del radio vector "O — (CH_{V_e} — CH_F)" es la recta:

$$y = \frac{CH_{V_e} - CH_F}{V_e} \cdot V$$

La expresión del radio vector "O — (CH_{V_N} — CH_F)" es la ecuación de la recta tangente a la curva "CH-CH_F", ecuación que, teniendo en cuenta (4) y (7), es:

$$y = n \cdot a \left[\frac{K - CH_F}{a(n-1)} \right]^{\frac{n-1}{n}} \cdot V$$

La expresión de la diferencia de tangentes, igual a la diferencia de los respectivos coeficientes angulares es, por lo tanto:

$$\Delta \text{tg} = \frac{CH_{V_e} - CH_F}{V_e} - n \cdot a \cdot \left[\frac{K - CH_F}{(n-1)a} \right]^{\frac{n-1}{n}} =$$

$$\frac{CH_{V_e}}{V_e} - \frac{1}{V_e} \left\{ n \cdot a \cdot V_e \left[\frac{K - CH_F}{(n-1)a} \right]^{\frac{n-1}{n}} + CH_F \right\}$$

siendo $\frac{CH_{V_e}}{V_e}$, $\frac{1}{V_e}$ y $(n \cdot a \cdot V_e)$ constantes, podemos escribir:

$$\Delta \text{tg} = p - q \left\{ r \cdot \left[\frac{K - CH_F}{(n-1)a} \right]^{\frac{n-1}{n}} + CH_F \right\}$$

que podemos cambiar por

$$\Delta \text{tg} = p - q \left\{ r \cdot \left[\frac{1}{(n-1)a} \right]^{\frac{n-1}{n}} \cdot (K - CH_F)^{\frac{n-1}{n}} + CH_F \right\}$$

en que

$$r \cdot \left[\frac{1}{(n-1)a} \right]^{\frac{n-1}{n}} = \text{constante} = s$$

por lo tanto

$$\Delta \text{tg} = p - q \left[s (K - CH_F)^{\frac{n-1}{n}} + CH_F \right]$$

La ley de variación de Δtg respecto de CH_F es su derivada correspondiente, es decir:

$$\begin{aligned} \frac{d \cdot \Delta \text{tg}}{d \cdot CH_F} &= -q \left[s \frac{d}{d \cdot CH_F} (K - CH_F)^{\frac{n-1}{n}} + \frac{d \cdot CH_F}{d \cdot CH_F} \right] \\ &= -q \left[s \frac{n-1}{n} \cdot \frac{1}{(K - CH_F)^{\frac{1}{n}}} \cdot (-1) + 1 \right] \end{aligned}$$

y llamando $s \cdot \frac{n-1}{n} = t = \text{constante}$, es:

$$\frac{d \cdot \Delta \text{tg}}{d \cdot CH_F} = +q \left[t \frac{1}{\sqrt[n]{K - CH_F}} - 1 \right]$$

y llamando $q \cdot t = \text{constante} = w$, resulta

$$\frac{d \cdot \Delta \text{tg}}{d \cdot CH_F} = w \frac{1}{\sqrt[n]{K - CH_F}} - q \quad (10)$$

que indica que la variación de la diferencia de tangentes aumenta con CH_F . Dicha diferencia es, por otra parte (9), siempre positiva.

Ahora bien, la condición (9) es constantemente válida para cualquier otro valor de V distinto de V_e , dado que el segundo término corresponde, como demostramos, al valor mínimo que puede tomar la función $\frac{CH - CH_F}{V}$, a que responde cada uno de ellos;

por lo tanto, las expresiones (8), (9) y (10) prueban que:

El ahorro de combustible, utilizando la V_N en vez de cualquier otra velocidad, es proporcional a la distancia a navegar y al consumo horario en el fondeadero.

La condición demostrada en (9) permite generalizar la expresión de (8) para todo valor V_x de la velocidad, expresión que por lo tanto podemos escribir

$$E_c = D \left(\frac{CH_{V_x} - CH_F}{V_x} - \frac{CH_{V_N} - CH_F}{V_N} \right) \quad (11)$$

Esta fórmula simple permite conocer cuál será el ahorro efectivo utilizando la V_N en lugar de cualquier otra velocidad V .

Analizando esta última fórmula (11), se advierte que el primer término de la expresión comprendida en el paréntesis del

segundo miembro $\left(\frac{CH_{V_x} - CH_F}{V_x} \right)$ corresponde al valor de la tan-

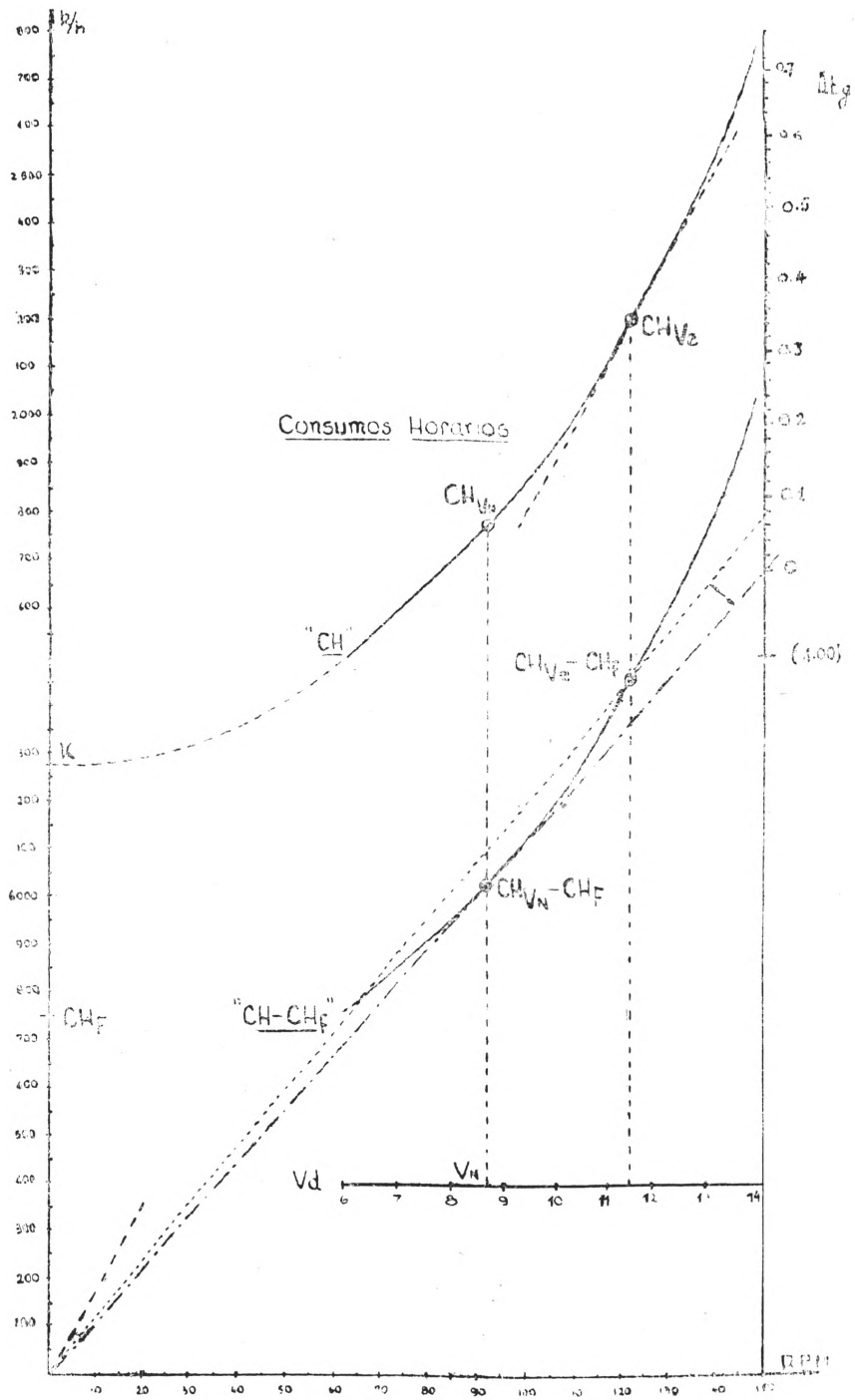
gente del ángulo que con la abscisa forma todo radio vector determinado por la ordenada de V_x en la curva "CH-CH_F"; el segundo

término $\left(\frac{CH_{V_N} - CH_F}{V_N} \right)$ equivale, a su vez, al valor de la tan-

gente del ángulo determinado por la recta tangente al origen de la misma curva "CH-CH_F" y constituye, para cada consumo horario en el fondeadero (CH_F), un valor constante.

Así, el valor de la substracción indicada por la expresión entre paréntesis del segundo miembro puede obtenerse directamente del gráfico trazando una adecuada escala de diferencias de tangentes, tal como se ha dibujado en el diagrama.

De esta manera es posible predeterminar, en forma sencilla, cuál será en cada caso el ahorro a obtenerse, y decidir así, frente a otras consideraciones ajenas a la exclusiva economía de combustible, sobre la conveniencia de su aplicación.



Biblioteca del Oficial de Marina

VOLÚMENES EN EXISTENCIA

(LOS DEMÁS VOLÚMENES ESTÁN AGOTADOS)



| | |
|---|---------|
| XXIII. <i>Guerra de portaaviones</i> | \$ 4.- |
| XXIV. <i>El secreto del "U. 977".</i> Schaeffer.. | \$ 20.- |
| XXV. <i>Psicología para las fuerzas armadas</i> | 20.- |

OTROS LIBROS EN VENTA

| | |
|--------------------------------------|--------|
| <i>La gran flota.</i> Jellicoe | \$ 4.- |
|--------------------------------------|--------|

LIBRO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

| | |
|----------------------------|-----------|
| <i>Espora.</i> Ratto | SIN CARGO |
|----------------------------|-----------|



Los libros en venta deben ser retirados de la Oficina del Boletín por los interesados o por persona autorizada por éstos.

Operación “Bodyline”

Por el Capitán “M”

En el BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL N° 570, del año 1945, se publicó un artículo sobre la organización de la defensa de Londres contra el bombardeo de las bombas V-1 y V-2. El libro *Air spies*, de reciente aparición, en uno de sus capítulos relata el proceso de investigación desarrollado por el Intelligence Service inglés para obtener la información pertinente, que en forma extractada se presenta.

La preparación, por Alemania, de su arma de alto poder ofensivo, fue delatada a poco de iniciarse. Fue tarea del servicio de espionaje obtener datos sobre la misma.

El 15 de mayo de 1942, un avión inglés en vuelo de reconocimiento sobre Swinemünde (Alemania) observó, al sobrevolar el campo de aviación de Peenemünde, situado en la isla de Usedom (mar Báltico), nuevas construcciones. Tomó una serie de fotografías. Estas fotos fueron analizadas en la estación de Medmenham (una división del Servicio de Inteligencia destinada a la interpretación de la fotografía aérea).

La rutina de este procedimiento comprendía tres etapas. La primera, para informar sobre asuntos de urgencia táctica; la segunda, determinar objetivos inmediatos pero de menor importancia, y la tercera, donde un análisis más exhaustivo fijaba su futuro.

La segunda sección anotó la presencia de unos grandes terraplenes circulares, construidos en la proximidad de un bosque que limitaba al campo. Igual observación produjo la tercera sección. No asignándosele importancia al hecho, las fotografías fueron archivadas.

En diciembre de 1942, el espionaje en el continente informó sobre ciertas pruebas que se efectuaban con un arma secreta, informaciones que ampliadas en febrero de 1943 permitieron concretar que Alemania planeaba operar con un proyectil de largo alcance, capaz de ser lanzado desde el continente.

El Ministerio de Guerra inglés preparó una circular previniendo a sus servicios sobre esta amenaza, a objeto de lograr una acción coordinada en la búsqueda de información sobre el tema. Se estableció, entre otras, que el proyectil o cohete requeriría, para su lanzamiento, una plataforma inclinada de más de 100 yardas de longitud.

En abril 1943, la información obtenida determinó que el arma buscada creaba una situación tan peligrosa que era indispensable intensificar la búsqueda, para lo cual se designó una comisión presidida por Mr. Duncan Sandys. Se ignoraba la característica del arma, existiendo tres supuestos: un cañón de largo alcance, un cohete aéreo con control remoto, o un cohete a ser lanzado desde tierra.

Tal fue el comienzo de la operación "Bodyline", que más adelante, por sus ramificaciones, cambió por "Crossbow".

El análisis de las fotografías obtenidas llevó al convencimiento de ser Peenemünde el lugar de prueba del arma cuya existencia se investigaba. En junio, esta estación fue fotografiada varias veces por el teniente aviador André Kenny, fotografías que produjeron la siguiente y nueva información: la presencia de una columna de unos 40 pies de altura en un terraplén elíptico, de un cohete dentro de éste y de algo como un avión sin cola en sus proximidades. (Éste era el famoso *Me-163*, que actuó en los últimos meses de la guerra).

La comisión estableció, en base a la información obtenida hasta entonces, que el arma buscada consistía en una bomba autopropulsada y, además, de un torpedo a ser lanzado desde un avión. (La investigación de post-guerra mostró que el avión, no tenía conexión con la bomba.)

Sin embargo, estas conclusiones no fueron aceptadas universalmente. Otras autoridades sostuvieron que el arma consistía en una mina aérea con alas o un avión sin piloto, a los que se asignaba un peligro más inmediato que a las anteriores. Se trataba, entonces, de arribar a una conclusión determinante: cómo era el arma. La organización de la correspondiente defensa exigía tal aclaración.

Merece destacarse el hecho demostrativo de la difícil tarea que constituye el análisis fotográfico. Pese a la minuciosa y tenaz observación a que eran sometidas las fotografías, siempre escapaban detalles que luego adquirirían importancia. Peenemünde había sido fotografiada unas 15 veces antes de esta investigación; determinada la presencia del *Me-163* en las últimas fotografías, una nueva inspección de las anteriores mostró en algunas la presencia del avión, detalle que no había sido observado en oportunidad.

Entre tanto, informes recibidos del continente establecían cierto enlace entre aquellas conclusiones y los trabajos que se ejecutaban en el pueblo de Watten, cerca de Calais. El reconocimiento aéreo que se ejecutó de inmediato mostró la construcción de grandes estructuras en tres lugares, unidas entre sí por líneas férreas del servicio general, hecho al que se atribuyó importancia, pues para entonces se asignaba a los cohetes un peso de unas 40 Tn., que exigía su transporte por riel.

Del análisis de la información obtenida se determinó ser Peenemünde la base donde se ejecutaban los trabajos de preparación de la nueva arma; las construcciones circulares y elípticas estaban destinadas a recibir los equipos de lanzamiento. Ante el peligro que el arma significaba, se decidió su destrucción. La base fue bombardeada en la noche del 17 de agosto de 1943 por los bombarderos de la Real Fuerza Aérea, quedando seriamente dañada y demorando, por ende, la realización del programa alemán.

El 27 de agosto la VIII Fuerza Aérea N. A. bombardeó Watten, destruyendo las obras existentes. Sin embargo, el espionaje en el continente continuaba remitiendo informes siempre alarmantes sobre la actividad alemana. Se resolvió ejecutar un nuevo y minucioso reconocimiento aéreo. Más de 100 salidas se cumplieron; centenares de fotografías fueron nuevamente sometidas a extremados estudios.

A fines de octubre, un agente secreto informa haber trabajado en la construcción de 8 edificios iguales en otros tantos lugares de Pas-de-Calais; ignora su destino, pero los cree relacionados con el arma secreta. El 3 de noviembre fueron fotografiados, pero poco enseñaron; no existía enlace ferroviario y las construcciones semejaban varaderos, o más bien deslizaderos, de unos 260 pies de longitud por 10 de ancho, con una ligera curvatura en su extremo inicial.

Pocos días después, 26 varaderos habían sido localizados, los que una quincena más tarde llegaban a 95, en su mayoría en Pas-de-Calais, apuntando a la zona de Londres, pero otros ubicados en la península de Cherbourg lo hacía hacia Bristol y Plymouth. Por entonces se consideraba que los aviones sin piloto constituían un peligro más inmediato que los cohetes, basado en ciertos "aviones" pequeños, de unos 20 pies de envergadura, que aparecían en algunas fotografías.

El 28 de noviembre un avión de reconocimiento, piloteado por el jefe del escuadrón, J. Merfield, al regreso de un vuelo sobre Berlín, aprovechó condiciones de tiempo favorables para tomar fotografías

de Peenemünde, las que aportaron mayor información sobre el tema que de meses atrás obsesionaba a la Conducción Aliada. El mismo piloto había logrado fotografías de una estación, que sospechó ser de radar, en Zunmonvitz, y que resultó el centro de adiestramiento del personal destinado a cubrir las estaciones de lanzamiento. Ya se aclaraba en parte el secreto: se trataba de una bomba voladora y como a cada edificio anexo al varadero se le asignó una capacidad de 20 bombas y ya se habían localizado unas 100 estaciones, se estaba bajo la amenaza de un bombardeo de más de 2.000 bombas cada 24 horas.

¿Cuándo se iniciaría este ataque? Se estimó para unas seis semanas más tarde.

En diciembre se comenzó el bombardeo aéreo continuado de dichas estaciones, en el que desempeñó un rol importante la VIII Fuerza Aérea N. A. El primer round se resolvió por los aliados.

En su comienzo, observando que los alemanes concentraban su actividad en la reparación de los varaderos y edificios anexos, se determinó ser ellos los elementos principales para el empleo de las bombas. En abril 1944 fue localizada en Belhamein una estación de nuevo diseño y pronto lo fueron 12 más, pero nada se adelantó. La revelación surgió de Zinmonvitz; las estaciones, una vez construidos el varadero y el depósito, eran rápidamente terminadas con piezas prefabricadas que permitían ponerla en servicio en pocas horas. Una severa observación aérea permitió establecer que, iniciado tal trabajo, estaban en condiciones de ser utilizadas dentro de las 48 horas.

El reconocimiento aéreo del 11 de junio mostró a 9 estaciones casi listas; el 13 de junio de 1944 la primera bomba *V-1* caía sobre Londres. El paciente trabajo del servicio secreto había demorado este acto en unos seis meses, y reducido notablemente el volumen de fuego.

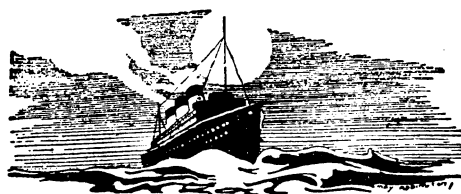
Durante los febriles meses en que se debió soportar este bombardeo, poco tiempo pudo dedicarse a la investigación de la *V-2*, de la que algunos indicios ya se habían obtenido, como ser: en marzo de 1944 se supo en Londres que los alemanes hacían pruebas con cohetes en Blisna (Polonia), localidad situada a unas 600 millas de San Severo (alta Italia), donde existía una base de reconocimiento inglesa. La exploración aérea produjo poca información; recién en julio, cuando el espionaje anticipó el empleo de la *V-2*, la persistente búsqueda permitió determinar una estación de lanzamiento, de características diferentes a las ya conocidas de la *V-1*; ayudó a

aclarar el secreto, en forma casual, la columna encontrada en las iniciales fotografías de Peenemünde, y que resultó ser una V-2.

El general W. Dornberger, jefe del Centro de Investigaciones de Peenemünde, explica en su libro *La V-2* que ésta era lanzada desde puestos "camouflados" situados en el interior de bosques o lugares de difícil identificación; de allí la dificultad que se tuvo para localizarlas, pese al constante e intenso servicio de reconocimiento aéreo ejecutado desde que comenzó el bombardeo con esta nueva arma, el 8 de septiembre de 1944. Tan sólo lo hubiera denunciado una fotografía tomada en el momento del lanzamiento.

El servicio continental indicó, en diciembre, en el parque Haagse Bos, de La Haya, la instalación de estaciones, denunciando la existencia de 13 de ellas, incluidos depósitos, disimuladas entre la arboleda del parque; éste fue sometido a un intenso bombardeo en la primera semana de enero de 1945, operación que concedió un pequeño respiro a la bombardeada Londres, aunque pocos días más tarde fue reiniciado, sin poderse localizar el nuevo origen.

A fines de febrero pudo ser localizada una estación en el hipódromo de La Haya, observándose que ya los alemanes habían modificado el sistema de aprovisionamiento; salvo en sus mecanismos esenciales, la bomba era armada y completada en las estaciones. El servicio secreto consiguió información suficiente referente a la organización de este aprovisionamiento (factorías y líneas de enlace), lo que concedió a los aliados una zona de acción aérea más efectiva, pero este exitoso descubrimiento llegó tarde, pues ya los ejércitos aliados se internaban profundamente en el continente, anulando, con la ocupación, la industrialización y uso de la V-2, cuya última fue lanzada el 27 de marzo de 1945.



GUERRA DE PORTAAVIONES

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

●

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

Precio del ejemplar: \$ 4.—

●

EN VENTA EN LA OFICINA DEL BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

Modernas concepciones de la cavitación

Por el Capitán de Corbeta Mario R. Chingotto

INTRODUCCIÓN

En el transcurso de los diez últimos años las investigaciones en torno al fenómeno general de la cavitación, han aumentado en forma significativa y sorprendente.

Esta actividad de investigación ha sido principalmente consecuencia de las crecientes demandas tecnológicas, motivadas por el incesante y progresivo desarrollo de la ingeniería hidráulica y de la ingeniería naval, ramas científicas que desde hace muchos años han considerado este problema.

Pero durante los últimos años, la presencia de la cavitación se investiga en muchas otras ramas de la ciencia, en las cuales se trata de determinar su origen y sus consecuencias. En efecto, así, por ejemplo, en sistemas de sonidos subacúeos se estudia el efecto de la cavitación en la disminución de potencia acústica. En hidrobalística se trata de determinar la acción de la cavitación en la trayectoria y estabilidad de los proyectiles submarinos. Asimismo, se consideran las consecuencias de la cavitación en química (aceleración o retardo de reacciones), en medicina (trastornos ocurridos a buzos) y más recientemente en investigaciones atómicas, al comprobar su presencia en metales líquidos, empleados como medio de transferencia térmica en reactores nucleares. Lo expresado anteriormente es un índice evidente de que el fenómeno de cavitación se hace presente en las más variadas ramas de la ciencia moderna, siendo su estudio, de interés creciente día a día.

El objeto del presente trabajo es hacer, en primer término, una breve descripción acerca de las ideas más modernas con respecto al fenómeno que nos ocupa, en forma totalmente general, es decir, en cuanto al fenómeno en sí mismo, y, en segundo término, en la parte final, particularizar su influencia en el caso de las hélices de propulsión naval.

IDEAS MODERNAS

Antes de detallar cuáles son las concepciones más modernas acerca del origen de la cavitación, es conveniente que hagamos una pequeña justificación física elemental del fenómeno en sí.

En efecto, como es sabido, la ecuación de BERNOULLI, en su forma más general, expresa:

$$\frac{v^2}{2} \rho + p + h\gamma + \rho \frac{d\phi}{dt} = \text{constante} \quad (1)$$

para la unidad de volumen del líquido (1 m³).

Siendo el significado de cada letra, para una corriente líquida, el siguiente:

v = velocidad de la corriente en m/s.

ρ = densidad del líquido = $\frac{\gamma}{g}$ en $\frac{\text{Kgr s}^2}{\text{m}^4}$.

p = presión en Kgr/m².

h = altura de columna líquida en m.

γ = peso específico del líquido en Kgr/m³.

ϕ = potencial de velocidad (noción equivalente aproximada a caudal).

t = tiempo.

Pero en corrientes líquidas estacionarias o uniformes:

ϕ = constante, o sea que su derivada será nula: $\frac{d\phi}{dt} = 0$

De esta forma la ecuación general (1) se reduce, para el caso de corrientes líquidas uniformes, a: $\frac{v^2 \rho}{2} + p + h\gamma = \text{constante}$ (2).

Ahora bien, el término $h\gamma$ y representa la presión originada por una altura h de líquido de peso específico γ y es dimensionalmente, como sabemos, una presión, pues:

$$h\gamma = \left[\text{m} \cdot \frac{\text{Kgr}}{\text{m}^3} \right] = \left[\frac{\text{Kgr}}{\text{m}^2} \right] = \text{dimensión de presión}$$

luego el producto $h\gamma$ puede asociarse convenientemente a la presión p , denominándose su suma presión reducida:

$$h\gamma + p = \text{presión reducida} = p'$$

Luego, la ecuación (2) queda simplificada a:

$$\boxed{\frac{v^2 \rho}{2} + p' = \text{constante}} \quad (3)$$

Recordemos que esta ecuación fue deducida suponiendo que circulaba la unidad de volumen del líquido (1 m^3) y que este volumen multiplica a ambos sumandos.

Por lo tanto, el primer sumando representará la energía debida a la velocidad del líquido.

Energía cinética = $\frac{1}{2}$ masa X (velocidad)² = $\frac{1}{2}$ volumen X densi-

$$\text{dad X (velocidad)}^2 = \left[1 \text{ m}^3 \times \rho \times v^2 \right] =$$

$$\left[\frac{\text{m}^3 \times \text{Kgr s}^2}{\text{m}^4} \times \frac{\text{m}^2}{\text{s}^2} \right] = \left[\text{Kgmt.} \right] \text{ (unidades de trabajo)}$$

En cuanto al segundo sumando, representa, dimensionalmente, una presión y su multiplicación por un volumen nos dará también unidades de trabajo:

$$p \times 1 \text{ m}^3 = \left[\frac{\text{Kgr}}{\text{m}^2} \times \text{m}^3 \right] = \left[\text{Kgmt.} \right] \text{ (unidades de trabajo)}$$

En definitiva, la ecuación (3) nos dice que en una corriente uniforme *la suma de energía debida a la velocidad y de la energía debida a la presión es constante.*

En consecuencia, si la velocidad del líquido es elevada (la energía es proporcional a su cuadrado), la presión será muy pequeña para mantener la constancia de la suma de energías.

Si la corriente es muy rápida (velocidad muy grande), la presión puede llegar a valores cercanos al vacío.

A consecuencia de esta presión tan reducida, en los lugares de gran velocidad se producen burbujas de vapor o aire (o ambos).

La presencia de estas burbujas en el seno de un líquido constituye el fenómeno de cavitación, que analizaremos a continuación, según concepciones muy recientes al respecto.

Las ideas más modernas y las distintas opiniones, acerca del fenómeno en cuestión, son las siguientes:

Se considera que el comienzo de la cavitación tiene lugar cuando crecen pequeñísimos núcleos, frecuentemente de tamaño submicroscópico, que contienen vapor o gas sin disolver, en ambientes de presiones más o menos próximas a la presión atmosférica, pues si el líquido se somete a muy altas presiones los núcleos desaparecen.

Antes de seguir adelante, aclaremos que la idea de núcleos sin disolver como centros de ebullición (y aun de pequeños sobrecalen-

tamientos), nació al final del siglo pasado, pero no ha sido considerada acertada sino desde hace diez años atrás, época en la cual se hicieron las investigaciones a cuyos resultados nos referiremos más adelante.

Aunque actualmente se comprende bien la función de los núcleos como productores de burbujas al crecer, aún no ha podido determinarse con seguridad su distribución en número y tamaño en el seno de un líquido, ni las causas de su estabilización.

Las experiencias más recientes tienden a obtener una especie de *espectro nuclear* de los líquidos, para apreciar los dos factores nombrados en primer término. En cuanto a la estabilización de los núcleos en el seno de un líquido, como se comprende, se puede justificar fácilmente en una masa de líquido saturado o sobresaturado, dada la estabilidad interna característica de estas soluciones.

En cambio, la estabilización de núcleos en líquidos no saturados, es un problema que no puede explicarse tan fácilmente.

A este respecto, los investigadores modernos han formulado varias teorías, siendo la más común la que supone que esos pequeñísimos núcleos de vapor o gas se estabilizan sobre pequeñas partículas de polvo de tamaño microscópico (recordemos que los núcleos eran frecuentemente de tamaño submicroscópico). Uno de los creadores de esta teoría es el profesor M. D. ROSENBERG, quien en el año 1953 ha efectuado interesantes experiencias en el laboratorio de investigaciones técnicas de la Universidad de Harvard.

Otra teoría, mencionada en el año 1950 por el profesor PHILIP EISENBERG, que es una de las autoridades más prestigiosas en el terreno de la cavitación, sostiene que en el agua no saturada, que es la más común, el factor dominante en la estabilización de los núcleos es la acción recíproca de las partículas de materiales activos que se encuentran en la superficie del agua y de los iones hidrógeno y oxhidrilo, fijándose estos iones por "adsorción"⁽¹⁾ en la superficie de los núcleos. Finalmente, los investigadores Fox y HERFELD, que en el año 1954 han confeccionado un trabajo denominado *Burbujas de gas con envuelta orgánica, como núcleos de cavitación*, explican que la estabilidad de los núcleos en el seno de un líquido se debe a que los mismos están cubiertos con una especie de piel de origen orgánico, que evita la difusión del gas hasta que la gran reducción de presión produce la rotura de la envuelta.

⁽¹⁾ Recordemos que la adsorción es un fenómeno químico consistente en la formación de una capa de líquido muy tenue en la superficie de ciertos sólidos o bien la condensación de una cierta cantidad de gas sobre la misma superficie.

Sea cual fuere la teoría que explique acertadamente el proceso de estabilización de los núcleos, el proceso en sí es de gran importancia práctica en el estudio de la cavitación, sobre todo para determinar las condiciones existentes al comienzo de ésta (crecimiento de núcleos) y las correspondientes a la desaparición de la misma por aumento de presión (disolución).

Con respecto a la medida del contenido de núcleos en los líquidos, a pesar de ser, como hemos dicho anteriormente, un problema que aún no tiene solución segura, se han efectuado algunos progresos en este sentido, relacionándolo con el contenido total de aire en el líquido. En este aspecto se ha efectuado un ensayo muy recientemente utilizando un medidor del contenido total de aire en el líquido, de registro continuo, permitiendo así el control permanente de la prueba con la ventaja adicional de que el medidor poseía muy poco tiempo de retardo en sus marcaciones. Esta experiencia es muy alentadora y se menciona sólo a título informativo, ya que en un futuro no muy lejano, el citado registrador podría adaptarse para acusar la cantidad *total de gas sin disolver*.

En este aspecto de determinación del contenido de núcleos, el progreso más notable lo ha obtenido el profesor inglés STRASBERG, quien en el año 1955 ha llegado a obtener, en una porción de líquido en reposo, mediciones del tamaño de los núcleos y de su cantidad aproximada por métodos acústicos, utilizando las propiedades de absorción del sonido de los líquidos "nucleados". La sensibilidad del método está limitada, sin embargo, por la amortiguación que sufren las ondas en el seno del líquido y en las paredes del recipiente.

Habiéndonos referido ya al problema de computación y estabilización de núcleos, pasemos a ocuparnos de la etapa evolutiva siguiente en el proceso de cavitación, que es el crecimiento de esos núcleos.

Es evidente que las burbujas aptas para crecer bajo la influencia de una variación de presión, deben tener sus diámetros limitados por un valor máximo y un valor mínimo.

El diámetro máximo y el diámetro mínimo determinan el tamaño de burbuja en estado de inestabilidad dinámica, o sea en el estado ideal para producir la cavitación.

El diámetro máximo de una burbuja es el mayor diámetro que puede alcanzar ésta por evaporación (o por difusión de gas).

El diámetro mínimo de una burbuja representa el límite inferior debajo del cual ésta desaparecería por disolución en el líquido.

El crecimiento de la burbuja por evaporación es casi siempre rápido y explosivo, y el crecimiento por difusión de gas es lento y suave. Esta diferencia de crecimiento define dos tipos de cavitación que son, respectivamente, la vaporosa y la gaseosa, siendo en general, a igualdad de condiciones, el valor de la presión absoluta mínima necesaria para iniciar la cavitación vaporosa menor que el requerido para originar la cavitación gaseosa. En cuanto al tiempo durante el cual debe actuar la presión crítica para originar el crecimiento de burbujas en la cavitación vaporosa, los investigadores NOLTINGK y NEPPIRAS afirmaron en el año 1951 que solamente necesitaba ser del orden del período de frecuencia natural del núcleo respectivo, o sea en general, para el promedio de núcleos aptos para la cavitación, del orden de los *micro segundos*.

Un caso muy frecuente de cavitación en la práctica es el originado por las denominadas “burbujas transitorias”, que son en realidad pequeñas burbujas individuales que crecen, a veces oscilan en su tamaño, y eventualmente se aplastan, rebotan y finalmente desaparecen. En las primeras experiencias realizadas al respecto por MUELLER en el año 1928, no se observó rebote de las burbujas que chocaban y se aplastaban. Pero en experiencias posteriores publicadas por HARRISON en el año 1952, utilizando un procedimiento de inyección artificial de burbujas de aire, se observaron aplastamientos y rebotes de las burbujas, debidos a la presencia de aire en los núcleos, en cantidad suficiente como para almacenar la energía necesaria para rebotar.

Como hemos dicho anteriormente, estas burbujas transitorias están en un permanente estado de inestabilidad. Las causas más frecuentes de esta inestabilidad son: proximidad de paredes fijas, variaciones de presión en la trayectoria de la burbuja y finalmente la llamada inestabilidad de TAYLOR, que es la que se origina en la capa de inter-fase existente entre dos líquidos de distinta densidad.

Asimismo, se ha comprobado en experiencias muy recientes (1956) con cavidades llenas de vapor, que una burbuja en expansión es esencialmente estable, mientras que una burbuja en aplastamiento es casi siempre inestable.

La cavitación, asimismo, adquiere características distintas según los tipos de corrientes líquidas (laminares, turbulentas, etc.), pero su análisis requeriría detalles que escapan a la finalidad de este trabajo.

Cuando se realizaron ensayos de cavitación variando los distintos factores de influencia, se pudieron distinguir tres tipos de cavitación:

1) La *cavitación marginal*, que se produce en el borde de las palas (más bien hacia la periferia exterior que hacia el centro), y es consecuencia de la formación de los clásicos torbellinos de esas zonas; en las bombas y turbinas, esta cavitación marginal, cuyo lugar de origen es el entrehierro existente entre las palas y el cilindro exterior, no afecta en forma considerable el rendimiento de las máquinas, aunque siempre puede desgastar el borde de los extremos de las palas.

2) La *cavitación acentuada permanente*, que se caracteriza por fenómenos “seudo-permanentes”: como ser, la estela de burbujas de vapor de agua que recubre el lomo de la pala (muy pocas veces el vientre de la misma), que acompaña constantemente a la pala en su movimiento de rotación; sin embargo, no son siempre las mismas burbujas que subsisten, pues ellas se reabsorben y reproducen sucesivamente, trazando una cierta línea de demarcación. Ciertos experimentadores aplican a dicha cavitación el término “laminar”. Sus burbujas se reúnen generalmente en una sola zona (*burble cavitation*).

Esta cavitación permanente acentuada produce una disminución del rendimiento de las máquinas, en una proporción tanto más sensible cuanto más se extiende sobre el lomo de la pala; por otra parte, provoca un desgaste de las superficies límites y, en general, no es acompañada por ninguna violenta trepidación, salvo cuando es muy acentuada.

Cuando se observan las estelas de las burbujas de vapor de agua, no es posible descubrir la aparición o la formación de esas burbujas y de sus roturas sucesivas; se tiene la impresión de que son siempre las mismas burbujas que acompañan la pala, pues evolucionan con extrema rapidez.

3) La *cavitación acentuada transitoria e inestable*: La masa de burbujas que abarca el borde de la pala y se extiende sobre una superficie más o menos grande del lomo, toma distintas formas, sin que se haya modificado la velocidad de la máquina o el régimen del circuito exterior; la inestabilidad del fenómeno lo caracteriza netamente, y se traduce por trepidaciones violentas acompañadas por un ruido muy sintomático; como consecuencia de las percusiones que provoca, esta cavitación es sumamente peligrosa y capaz de comprometer íntegramente el funcionamiento de la instalación, como asimismo transmitir a los asientos de la máquina o a las cuadernas de los buques, grandes fuerzas dinámicas y amplitudes incompatibles con la seguridad o la comodidad. Esta cavitación con

choques se origina por ángulos de ataque inconvenientes de las palas, con despegues grandes de la capa límite del fluido.

Con lo dicho hasta ahora, tenemos una ligera visión panorámica del aspecto totalmente general del fenómeno de cavitación en cuanto a su intervención en distintas ramas científicas, y a las teorías y experiencias más recientes con respecto a su origen, evolución y características.

En términos más breves, hemos hecho una relación sucinta del fenómeno en sí, sin detenernos a analizar ningún aspecto en particular en el cual se hagan sentir sus efectos.

En el subtítulo siguiente nos referiremos a los efectos perjudiciales que produce la cavitación en el aspecto más decisivo de todo buque de guerra o mercante: *el de su propia propulsión*.

LA CAVITACIÓN EN HÉLICES DE PROPULSIÓN NAVAL

Dividiremos a los efectos perjudiciales que origina la cavitación en las hélices de propulsión naval, en dos clases totalmente distintas. Ellas son:

- a) Pérdida de empuje relativa;
- b) Corrosiones en las palas de las hélices.

a) Pérdida de empuje relativa.

Este subtítulo sintetiza el concepto siguiente: pérdida de aumento de empuje, con iguales aumentos de revoluciones por minuto de la hélice (a partir de cierto valor de éstas).

Ya en los viejos tratados de maniobra se mencionaba la influencia de la cavitación en las hélices marinas.

En efecto, a fines del siglo pasado se efectuó la siguiente experiencia : se amarró a muelle por la popa un torpedero, colocándose en sus amarras dinamómetros, con el objeto de poder medir la tensión de las mismas, es decir, de tener idea del empuje originado por la hélice al girar. Al poner en marcha la máquina se comprobó que el empuje que producía la hélice aumentaba en forma directamente proporcional al cuadrado del número de revoluciones de ésta, hasta una cierta velocidad de la misma, a partir de la cual, el de empuje aumentaba en forma menos rápida.

Lo expresado anteriormente puede traducirse gráficamente en la figura 1, de carácter esencialmente cualitativo y no cuantitativo. Es decir que, a efectos de no desviar la atención con valores particulares, sólo se grafica la curva en cuanto a su cualidad fundamental : su forma con respecto a sus escalas.

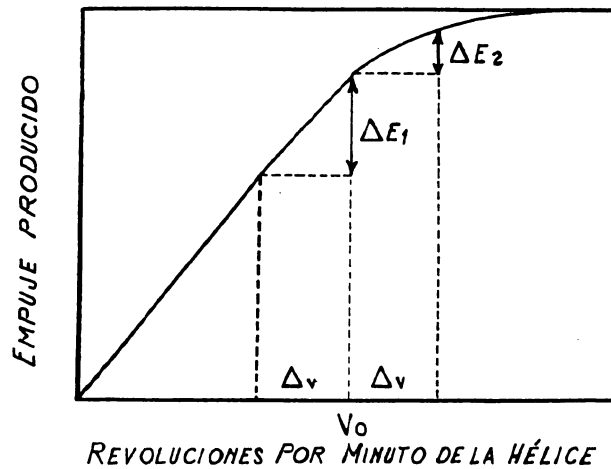


FIGURA 1

Como se observa en esta figura, al exceder la velocidad de giro de la hélice de un cierto valor V_0 , el empuje aumenta menos (con respecto a aumentos anteriores) para iguales aumentos de velocidad. Las cavidades se producen, como hemos visto al comienzo, por un exceso de velocidad que motiva descensos de presiones hasta valores próximos al vacío absoluto. La pérdida de empuje de la hélice se explica de la siguiente manera: al aumentar la velocidad de giro y originarse la cavitación, la hélice trabajará en un medio formado por agua, vapor de agua y aire. La presencia tanto de vapor de agua como de aire, disminuye notablemente la densidad media de la mezcla, debido a la gran diferencia de densidades parciales de los dos fluidos nombrados en primer término, con respecto al agua. Esta disminución de densidad del medio involucra una disminución de la resistencia del fluido, por lo cual la hélice aumenta su velocidad de giro sin aumentar sensiblemente el empuje producido. Siendo la cavitación un fenómeno originado por aumento de velocidad, o sea aceleraciones transmitidas al agua, veamos cómo pueden atenuarse sus efectos.

Supongamos que en un buque deseamos obtener una velocidad máxima dada, para lo cual sus máquinas proveen el empuje necesario. Nuestro problema puede enunciarse de un modo muy simple: "Para un empuje determinado, qué medidas podrían tomarse en cuanto al diseño de la hélice, con el objeto de disminuir al mínimo posible los efectos de la cavitación." Por física elemental sabemos que:

$$\text{Fuerza} = \text{Masa} \times \text{Aceleración}$$

y aplicando esta ecuación a la masa de agua que desplaza la hélice, tendremos:

$$\text{Empuje} = \text{Masa del agua} \times \text{Aceleración del agua}$$

Siendo fijo el valor del empuje, para disminuir en todo lo posible la aceleración (para atenuar la cavitación), debemos aumentar la masa de agua desplazada.

En la práctica, este aumento de cantidad de agua desplazada se logra aumentando la superficie de hélice proyectada sobre su disco.

Otra medida para atenuar la cavitación consiste en aumentar la profundidad de la hélice, lo cual trae dos consecuencias inmediatas: primero, aumento de presión que se opone, como hemos visto, al crecimiento de los núcleos, y segundo, alejar la zona de trabajo de la hélice de la superficie libre del agua, lo cual disminuye la posibilidad de entrada de aire en el seno de la masa líquida.

Asimismo, existen otras medidas tendientes a atenuar el fenómeno en consideración, como ser: construir las hélices de paso decreciente (para disminuir al máximo la diferencia de presiones entre sus caras), colocar las hélices dentro de un túnel, o protegidas por planchas metálicas, etc.

En la actualidad, continúa investigándose intensamente la cavitación en el caso particular de hélices navales, y en la Sociedad de Ensayos Navales de Hamburgo, se trabaja utilizando cubas de vidrio llenas de agua con hélices sumergidas en su interior, accionadas por un medio externo, registrándose el comienzo y desarrollo de la cavitación por medios fotográficos especiales.

Ordenando cronológicamente estas fotografías, se tiene una idea cabal de la marcha del fenómeno.

Asimismo, algunos autores han ideado gráficos que permiten determinar *a priori* si una hélice sufrirá cavitación o no.

El gráfico que se esquematiza en forma genérica en la figura 2 ha sido construido (originalmente para valores particulares) por el contraalmirante J. M. IRISH, de la Marina de los Estados Unidos, y representa, para una hélice dada, los empujes por unidad de superficie proyectada, en función de las velocidades de la hélice.

La zona que se encuentra por encima de la curva será zona de producción de cavitación, y la zona que se encuentra por debajo de la curva será zona libre de cavitación.

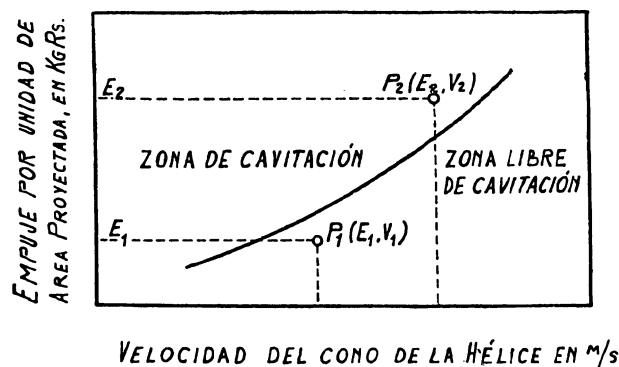


FIGURA 2

Así, en la figura 2, el punto P_1 , que representa el estado correspondiente a una hélice de empuje unitario E_1 y de velocidad V_1 estará indicando que bajo esas condiciones la hélice estará libre de cavitación, y por el contrario, el punto P_2 de coordenadas E_2 y V_2 representa un estado definido de cavitación. Los puntos situados sobre la curva señalarán la zona límite del proceso.

En la práctica, para situar los puntos correspondientes a cada tipo de hélice es necesario disponer de la velocidad de la hélice en m/s (abscisa), que es generalmente un dato conocido, y del empuje que desarrollará la misma por unidad de superficie de área proyectada, que puede calcularse en base a la potencia desarrollada por la máquina y a las dimensiones de la hélice.

Resumiendo lo expuesto en este subtítulo, diremos que *la cavitación en propulsores navales origina, a partir de un cierto número de revoluciones de éstos, una pérdida de empuje, en relación al aumento de velocidad de giro de los mismos.*

b) Corrosiones en las palas de las hélices.

Se ha observado, en forma indiscutible, que la cavitación produce corrosiones en las palas de las hélices de propulsión naval. Si bien el hecho en sí está perfectamente comprobado, se formulan en la actualidad las más diversas teorías en cuanto a su naturaleza.

En efecto, a pesar de la gran cantidad de hipótesis y bibliografía acumulada con respecto al problema del origen del daño de la cavitación, las controversias en este aspecto han tomado en la actualidad una notable intensidad.

Un amplio sector de investigadores sostiene que la corrosión

provocada por la cavitación es de origen mecánico. Otro afirma que su acción es electroquímica; un tercero describe su acción de tipo termoeléctrico, existiendo además otras teorías al respecto.

Al iniciarse los estudios sobre la cavitación, se creyó que el desgaste de las paredes era el resultado de acciones químicas originadas por desprendimientos de oxígeno debajo del agua y liberación de dicho oxígeno en el momento de la formación del vapor; ahora bien, las experiencias realizadas en tanques de prueba, con paredes de vidrio, demostraron que este material, a la larga, no resistió mejor que los metales.

Todos los físicos e ingenieros que realizaron investigaciones sobre la cavitación afirman ahora, unánimemente, que la causa predominante de los fenómenos de deformación de las paletas y de su desgaste, debe buscarse en una acción puramente mecánica, producida por golpes de ariete de onda local, denominados también “martillos de agua”, que se producen después de la rotura de las burbujas, cuando éstas, arrastradas por el fluido, son llevadas a una zona en que la presión ha vuelto a ser superior a su tensión; esas burbujas son entonces reabsorbidas casi instantáneamente y el agua que las rodeaba, al desaparecer ellas, martilla las paredes de las paletas en movimiento.

Los primeros investigadores que consideraron este fenómeno, ya habían afirmado que la corrosión de las palas de las hélices originada por la cavitación, obedecía a acciones mecánicas provocadas por la rápida evolución de las burbujas en la masa líquida que producían algo similar a los “golpes de ariete”.

En la actualidad, las más recientes experiencias confirman la teoría de corrosión por acción mecánica.

En efecto, en un trabajo de los investigadores rusos GLIKMAN, TEKHT y ZOBACHEV, denominado *Sobre la naturaleza física del daño producido por la cavitación*, publicado en el año 1955, estos autores, utilizando un oscilador magneto-estricción aplicado a la hélice en giro, han registrado que el tipo de deformación del material de las palas por cavitación era al comienzo de tipo plástico, característico de las deformaciones mecánicas en frío.

Por otra parte, PLESSET y ELLIS, en su trabajo publicado en las “Transactions ASME” 77,7, titulado *Sobre el mecanismo del daño de la cavitación*, utilizando un medidor de deformaciones en base a un “transductor” ⁽²⁾ de titanato de bario, han observado

⁽²⁾ La definición elemental de transductor es la de un mecanismo capaz de traducir cualquier clase de energía en energía eléctrica. E.: los pirómetros a termocupla, que traducen temperatura en diferencia de potencial.

que la evolución del daño causado por la cavitación es completamente característica de los progresos propios de las fallas mecánicas.

Los ensayos cuantitativos deben completarse con un examen visual del pasaje del líquido entre las palas de la hélice, para poder descubrir los distintos aspectos de la cavitación y sus causas y guiar al constructor hacia las mejores formas e incidencias óptimas a adoptarse. La experiencia ha demostrado que basta una modificación ínfima de la forma del perfil, cerca del borde de ataque, para que la cavitación sea más o menos acentuada, y es por ello que esa observación de los fenómenos es indispensable en el estudio de las hélices. Se ha podido lograr esta observación gracias a la estroboscopia y, en particular, al empleo del estrobograma Séguin, que es un magnífico aparato dotado de un dispositivo poderoso de iluminación. La hélice debe colocarse en un cilindro hueco de vidrio y su inmovilización aparente, cualquiera sea su velocidad angular y sus fluctuaciones eventuales, se realiza en forma perfecta, mediante un sincronizador de iluminación relacionado con la rotación de la hélice. Estos procedimientos de investigación son indispensables, si se quiere determinar rápidamente las mejores formas de las palas para disminuir las causas de la cavitación y sus efectos. Éste es el único método lógico de investigación que permite fijar el orden de magnitud, la localización y la distribución de los aspectos de la cavitación, como así también la confrontación con las medidas cuantitativas deducidas de las curvas.

CONCLUSIÓN

Después de haber analizado la amplia gama científica en la cual interviene el fenómeno de cavitación, y luego de haber esbozado las teorías modernas con respecto a su origen y evolución y puntualizado su efecto en el caso de las hélices de propulsión naval, podremos afirmar, sin lugar a dudas, que el mismo constituye uno de los temas de más apasionantes controversias actuales y que su perfecto entendimiento y control conducirá en el futuro a apreciables mejoras en varios órdenes científicos; en nuestro caso particular, es decir, desde el punto de vista de la Marina, redundará en beneficio, repetimos, del aspecto más fundamental de una nave, que es el de su propulsión.

NOTA: La bibliografía citada en el presente trabajo ha sido gentilmente aportada por el ingeniero WALTER ALEF, de la *Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt*, de Hamburgo, Alemania. - (N. DEL A.)

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 Fra-
gata Héctor R. Ratto.

Notas Profesionales

NACIONALES

UNA ORACIÓN PARA LAS FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS.

El Papa Pío XII ha redactado una oración especial para las fuerzas armadas de la Argentina, cuyo texto es el siguiente:

“¡Oh, Soberano Señor, Dios de los ejércitos, ante cuyo solio altísimo los escuadrones de los ángeles cantan perpetuamente un himno de gloria! Nosotros, los soldados argentinos, que en el cielo, en la tierra y en el mar hacemos buena guardia en las fronteras de la nación, velamos a fin de que no sea alterado el imperio de la ley y de la justicia y aseguramos el orden y la paz, que son indispensables para que la patria viva tranquila, trabaje confiada y prospere sin interrupción, venimos hoy a tu augusta presencia para implorar tu protección y ofrecerte nuestros servicios. Como soldados te pedimos la fortaleza invicta, la fidelidad inquebrantable y el espíritu de sacrificio llevado, si fuera necesario, hasta el heroísmo.

Que la vida de guarnición no nos arrastre al ocio, a la molicie y a la relajación de costumbres; que las fatigas militares, la requerida disciplina no nos depriman ni nos desalienten en este ejercicio de las armas que tantos parecidos tiene con el que impone a diario la ascética criatura, que el prestigio natural que nos rodea no nos ensoberbezca, sino que nos sirva para recordarnos el buen ejemplo que debemos dar a todos; que los atractivos y los halagos del mundo, las propagandas falaces, no nos seduzcan ni nos desvíen del camino recto de servidores de la patria, del bien y de la paz; y que el constante recuerdo de que militamos bajo las banderas de una nación de historial limpio y de íntegra tradición católica nos impulse continuamente a una vida cada vez más intachable y a una adhesión cada vez más perfecta a la iglesia de Cristo y a sus salvadoras enseñanzas.

Esté con nosotros el glorioso arcángel San Miguel, príncipe de la milicia celestial, estén en nuestra compañía los santos soldados que, principalmente en los primeros siglos del cristianismo, decoraron con su sangre la fe que profesaban. Y tú, oh Madre Santísima, que bajo la advocación de Nuestra Señora de Loreto guías con tus manos dulcísimas por el azul del cielo a nuestros centauros del aire; tú, que con el nombre amabilísimo de Nuestra Señora del Carmen sostienes sobre las ondas vacilantes a nuestros lobos de mar; tú, que desde tu santuario de Nuestra Señora de Luján nos recuerdas que eres madre de todos, recibe nuestras pobres súplicas, fortifica nuestros sinceros propósitos y dignate presentarlos, para que los

bendiga, a tu divino hijo Jesucristo señor nuestro que con el Padre y el Espíritu Santo vive y reina por los siglos de los siglos. Amén”.

(Periodística.)

DESPIDIÓSE EL MINISTRO DE MARINA, CONTRALMIRANTE TEODORO E. HARTUNG.

Con motivo de finalizar el ejercicio de la citada secretaría de Estado, que asumiera al triunfar la revolución de 1955, el contralmirante Hartung reunió en un almuerzo el 28 de abril pasado, al personal superior de la marina de Guerra, a bordo del crucero “9 de Julio”. Al término del mismo, pronunció el siguiente discurso:

“Pocas son las ocasiones que desde el cargo de ministro, se tiene la oportunidad de despedirse de sus subordinados, con motivo de alejarse de sus funciones. No he querido dejar pasar ésta, sin traer a la memoria algunos antecedentes con respecto a mi nombramiento.

“El 23 de septiembre de 1955 el comandante en jefe de la marina de guerra en operaciones, en nombre de la misma, me ofreció el cargo de ministro de Marina en el gobierno provisional.

“Esta honrosa distinción, hecha en momentos tan graves para el país y para la institución, colma y rebasa las aspiraciones más ambiciosas que pudiera tener un oficial de marina.

“Conservo aún la emoción de ese momento, la que me acompañó a través de toda mi gestión en el Ministerio y se acrecienta ahora, en momentos de abandonar el alto cargo con que fuera honrado. Antes de hacerlo, deseo expresar mi más profundo reconocimiento para quienes creyeron en mí y me confiaron tan grata como ardua y difícil tarea.

“Los momentos más graves han pasado; se ha cumplido con el objetivo de la Revolución Libertadora. Las fuerzas armadas entregarán el 1° de mayo a las autoridades legalmente constituidas el gobierno de la Nación y volverán a sus cuarteles, bases y buques con la satisfacción de un deber Cumplido y con la tranquilidad de haberlo realizado bien.

“Desde el 1° de mayo en adelante toda la energía debe ser dedicada a la profesión y a la realización de los problemas navales; allí encontrarán un amplio campo de expansión de actividades y un objetivo específico para cumplir.

“Dios ha de ayudar a nuestra querida institución a resolver sus problemas y mantener ese espíritu de cuerpo, solidaridad y unidad de acción, que fuera su más fuerte valor en todas las circunstancias.

“Los señores oficiales superiores, jefes y oficiales, que tienen una clara conciencia de sus deberes y derechos ciudadanos, no deberán abandonar sus inquietudes con respecto al fiel cumplimiento de la Constitución Nacional y sus leyes, que forman la estructura orgánica sobre la que descansa el presente y el porvenir del país.

“No volverá a repetirse una tiranía si cada uno de ustedes, es capaz de discernir, con exactitud, dónde empieza y dónde termina la libertad”.

“Horas intensas, duras e ingratas”.

“Esta libertad, que es la primera que conculcan los tiranos, debe ser cuidadosa y celosamente defendida. Todos tienen experiencia al respecto; no están muy lejanos los días vividos, para argumentar ignorancia en los procedimientos que emplea la dictadura; cada uno es responsable en alguna medida del futuro del país.

“Algunas veces hay que tener el valor moral de tomar actitudes decisivas; convalidar actos totalitarios es aliarse con la tiranía, negarse, es luchar por la libertad, aun a costa de la carrera y del bienestar personal.”

Más adelante dijo:

Los oficiales superiores y jefes, han sostenido conmigo los embates a que en circunstancias anormales fue sometida la institución. El total renunciamiento de todos ellos; el olvido de sí mismo; sus ausencias de todo lo que no fuera los deberes propios y normales y los extraordinarios esfuerzos que les demandó este período que finaliza, los hace acreedores a una gratitud que soy el primero en expresar.

Los oficiales, especialmente los más jóvenes, han salido con bien de la prueba a que este período los sometió. Supieron ellos sobreponerse a las seducciones y dominar las turbulencias de las funciones extra profesionales, que debieron abordar en muchos casos y que por la amplitud y responsabilidad superaron las mejores experiencias.

Su dedicación, su fe y su altruismo pudieron conjugar ése déficit. Si en algunos casos no han logrado éxito, el espíritu que los guió en la tarea, cubre con largueza los posibles errores que se les pueda acusar.

El personal subalterno, ha sido generoso, abnegado y competente. Sobre los hombros de él cayó buena parte de la dureza que trajeron estos dos años y medio de un trajinar incesante en los más diversos ámbitos. Los suboficiales, cabos, marineros y conscriptos hicieron gala de entusiasmo, redoblando todos los esfuerzos, cubriendo todos los esfuerzos, cubriendo claros y manteniendo a veces hasta la extenuación misma, todas las exigencias del servicio.

Me voy contento y satisfecho por la labor cumplida, agradecido por la honra con que se me distinguiera, agradecido también por la amplia ayuda que se me ha prestado y por la bondadosa tolerancia y generosidad de los juicios sobre mi conducta.

Me resta sólo pedirles para mi sucesor, el mismo trato que yo tuviera, la misma cooperación y la misma tolerancia, así podrá dirigir la institución con el orgullo y la honra que yo tuve durante los dos años y siete meses de gobierno.

Nada mejor que esta circunstancia, que es la culminación de una de las etapas más intensas de la vida nacional, que rendir el homenaje de eterna admiración a aquellos que cayeron durante las jornadas de junio y septiembre de 1955.

Nada engrandece más a los hombres que el espíritu de sacrificio que los anima al servicio de la patria, y cuando ese renunciamiento llega al de la propia vida entregada generosamente, ellos entran en la historia convertidos en héroes.

Por fin doy un último consejo a los componentes de la marina desde almirante a cadete y desde suboficial a aprendiz: no sólo de armas moder-

ñas se es fuerte; se requiere el fuego sagrado de la vocación y el espíritu imbatible de los hombres unidos en inquebrantable hermandad que aumenta el poderío.

Ahora, para terminar, les pido quieran beber conmigo una copa de champagne, brindando por nuestra querida marina de guerra y por la patria”.

(Periodística.)

ENTREGA DEL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES.

En una ceremonia que se realizó a bordo del crucero “*General Belgrano*” el 26 de abril pasado, el comandante de Operaciones Navales, contralmirante Isaac F. Rojas, hizo entrega de su comando al oficial de igual graduación, contralmirante Adolfo B. Estévez.

En la oportunidad, el contraalmirante Rojas dio lectura a su orden de despedida en estos términos:

“Corno consecuencia de la licencia que a mi solicitud me ha sido concedida por S. E. el señor ministro de Marina, debe sucederme el señor contralmirante Adolfo B. Estévez, hasta tanto se designe el titular.

“Con ese motivo dirijo mi saludo a los señores oficiales superiores, jefes, oficiales y personal subalterno que han estado a mis órdenes.

“Bajo la hábil conducción del señor comandante en jefe, y la dedicada colaboración de sus comandantes subordinados, la flota de mar, primordial instrumento de combate de la armada, ha demostrado que continúa siendo una fuerza coherente, bien adiestrada y de excelente flexibilidad operativa en concordancia con los medios que la componen.

“Pero debemos reconocer con preocupación creciente que su material se deteriora con celeridad en razón de la edad y del desgaste funcional. Asimismo, su anticuada composición por carencia de la nave portaaviones, limita fuera de un razonable margen de aceptación, el cumplimiento de todas las operaciones que le corresponden en la superficie del mar y en sus cielos.

“La marina carece prácticamente de naves submarinas. Sólo el elevado espíritu profesional del personal submarinista, dispuesto abnegadamente a correr riesgos todos los días, ha hecho posible un mínimo de actividad bajo la superficie del mar, lo que fue necesario admitir para que no se pierda y se malogre tanta experiencia, tanto conocimiento y estudio, acumulados durante más de veinticinco años de pacientes y entusiastas trabajos profesionales en esta actividad naval, vital para la seguridad de la Argentina y de los sectores marítimos americanos bajo su responsabilidad compartida.

Renovación de la Aviación.

“Debido a factores financieros favorables, emergentes de la enajenación de nuestros viejos acorazados Rivadavia y Moreno, nos ha sido posible atender la renovación parcial de la aviación naval, sin la cual la guerra en el mar tendría que hacerse casi a ciegas, sin la adecuada capacidad para aplicar el poder en el momento y en el lugar que convenga, quedando sujeta a las interferencias y confusiones bien conocidas, que tantas veces condujo al desastre o cuando menos a la parálisis operativa, a marinas de otros países que no contaron con su propia aviación.

“La aviación naval forma parte de la marina de guerra, y está presente en todas las situaciones estratégicas y tácticas de la flota de Mar y de los grupos de tareas que se forma, no como aviación exclusivamente, sino como arma que la integra y sin la cual, la eficiencia operativa de las naves estaría muy por debajo del nivel aceptable para confiar en su poder de rechazo a todo intento de cortar las comunicaciones marítimas que debemos controlar.

“Largos años de trabajo en conjunto, de buques y aviones bajo un comando naval, y mucho estudio y confrontación de experiencias ajenas, han dado como resultado una capacitación que nos satisface y un elevado grado de adoctrinamiento que nos permite confiar en nuestros aviadores navales y aviones, tanto como en nuestros buques y sus comandantes.

“La aviación naval ha continuado dedicando gran parte de sus esfuerzos a la preparación para cumplir una de las tareas más importantes a cargo de la Armada: la guerra antisubmarina, en estrecha colaboración con las unidades de superficie y submarinas, a fin de adoctrinar y adiestrar a los comandos y tripulaciones de los caza-submarinos aéreos y de superficie en la compleja y paciente labor que demanda largas experiencias y mucha ejercitación. Se ha logrado así bajo un comando único responsable ante la superioridad naval, el adecuado grado de entendimiento y coordinación. Los avances en este aspecto de la guerra en el mar, son grandes pese a las deficiencias y limitaciones del material submarino, necesario para el adiestramiento.

Infantería de Marina.

“La infantería de marina, no se ha detenido en su evolución y perfeccionamiento. El alto grado de preparación alcanzado y el elevado espíritu de cuerpo de sus integrantes, la tornan una fuerza fundamentalmente agresiva, apta para operaciones anfibia en las que haga de fuerza de choque para capturar limitadas zonas de playa como cabeza de puente, o para otras operaciones exclusivas a cargo de sus unidades. Sus hombres sienten un verdadero orgullo en pertenecer al Cuerpo y la Armada también está orgullosa de contar con ese cuerpo.

“La coordinación entre unidades de infantería de marina, buques y Aviación Naval, ha probado ser eficaz.

“La Fuerza Naval del Plata ha cumplido una pesada y fatigosa tarea. No sólo se han reactivado las unidades que estaban paralizadas, sino que se han adiestrado correctamente en todas las tareas asignadas. Simultáneamente esta fuerza se ha desplegado repetidas veces a lo largo del litoral fluvial, y sus hombres han realizado con entusiasmo y excelente disposición numerosas tareas adicionales, ganando siempre el reconocimiento de las poblaciones ribereñas. Junto con la Aviación Naval, y la Infantería de Marina, es la fuerza que más ha soportado las incomodidades y las privaciones propias de situaciones relacionadas con el período revolucionario.

“En las lejanas soledades de la Antártida, el Grupo Naval Antártico de Departamento de esa zona, desarrollaron sus habituales actividades con celo y precisión, acumulando nuevas experiencias y colaborando activa y eficientemente junto con otros organismos y unidades navales en las tareas del Año Geofísico Internacional.

Tareas realizadas.

“Me complace en destacar las prolongadas y fructíferas campañas cien-

tíficas realizadas por los buques oceanográficos “Bahía Blanca”, “Sanavirón” y “Capitán Cánepa”, que han extendido la acción investigadora de la Armada Nacional a través del Atlántico hasta Africa del Sur y a lo largo del litoral oriental americano desde el pasaje Drake hasta las costas de los Estados Unidos. Muchos países se beneficiarán con estos trabajos que rendirán sus frutos después del necesario análisis y estudio, pero desde ya podemos afirmar que ellos abren nuevos y promisorios horizontes a la economía argentina y facilitarán también el cumplimiento de la misión específica de las fuerzas navales.

“Las bases navales y aeronavales, las direcciones generales, arsenales y talleres cumplen con sus tareas de sostén logístico, desplegando un encomiable esfuerzo de dirección y ejecución en forma que permite mantener la capacidad operativa de las fuerzas. Pero es indudable que la situación del personal civil técnico y especializado, en particular el perteneciente a las carreras profesionales y subprofesionales, requieren una urgente atención y solución que el Ministerio de Marina no ha podido dar integral e independientemente de los Ministerios de Guerra y de Aeronáutica frente a las limitaciones de los presupuestos de gastos. La rápida y creciente industrialización del país, la expansión de las grandes empresas de servicios públicos y de explotación del subsuelo, a las que se pagan elevados sueldos y salarios —que aún parecen no ser suficientemente satisfactorios— crea una condición de desequilibrio con relación a las fábricas, astilleros, arsenales y talleres de la Armada, dificultando la obtención de técnicos y especialistas que no se pueden reemplazar con hombres de los cuadros militares o con burócratas o con peones de buena voluntad.

“Este es el principal problema logístico que debe resolverse.

“Debo referirme ahora al órgano de trabajo del Comandante de Operaciones Navales, que es el Estado Mayor General Naval incluyendo el Servicio de Informaciones Navales. La reorganización de 1956 le acumuló funciones logísticas. La experiencia recogida indicará qué reajustes deben hacerse en el ordenamiento de tareas de este organismo y de las direcciones generales para facilitarlas. El Estado Mayor General Naval ha soportado, como el resto de la institución, el peso de innumerables tareas adicionales derivadas de la situación que atravesó el país. Ello ha perturbado su labor específica en una medida que tal vez no se aprecia con justeza, pero que a pesar de todo fue útil en cuanto provocó un mayor y frecuente contacto con los estados mayores del Ejército y de la Aeronáutica, resolviéndose problemas en conjunto y en acción coordinada de las tres fuerzas incluyendo la apreciación, la planificación y la ejecución”.

Agradecimiento al personal.

“El Estado Mayor General Naval es blanco de algunas críticas y observaciones. ¿Pero qué estado mayor escapa a esta regla que es norma universal en todos los tiempos? Sin dejar de reconocer la pertinencia de alguna de ellas, estimo que este organismo ha trabajado con intensidad y en el correcto sentido de su misión.

“No puedo dejar de expresar mi profundo agradecimiento personal a los dos jefes de estado mayor que he tenido a mis órdenes, los señores contralmirante Robbio y Perren, quienes por la situación circunstancial del comandante de operaciones navales, asumieron tareas y responsabilidades que corresponden a éste, actuando siempre con acierto y eficacia.

“Los institutos de enseñanza cumplen su misión con dedicación y eficiencia, evolucionando y ajustando todos los años planes y programas. La creación de un órgano coordinador de la enseñanza puede mejorar a ésta en conjunto.

“Señalo la necesidad de seguir cuidando con esmerada atención, de la Escuela Naval Militar. Como instituto formativo de los oficiales de marina, es la clave de la eficiencia de la Armada. Se impone pues que toda la marina cuide de ella, no por razones sentimentales que descarto influyen, sino porque es una exigencia orgánica, que no se podrá vulnerar sin pagar elevados costos que afectan el alma misma de la institución.

“A los señores oficiales de mi secretaría privada dirigida sucesivamente por el teniente de navío Ataide y por el capitán de fragata Baubeau de Secondigne, debo particular agradecimiento que escapa al marco exclusivamente oficial para caer en la esfera del aprecio y de la estimación personal, debido al contacto permanente obligado por las funciones, durante el cual deposité en ellos toda mi confianza, a la que se hicieron merecedores sin ninguna clase de reservas.

“Cumpliendo con las normas que fija el ceremonial naval cuando llega el momento de dejar la cubierta, dirijo mi saludo en último término a S. E. el señor ministro de marina, contralmirante Hartung.

“Designado por él, comandante de operaciones navales, en los agitados días de setiembre de 1955, no hubiera yo podido desempeñar el cargo con la necesaria serenidad sin su permanente apoyo y firme respaldo. Quedo deudor del señor ministro almirante Hartung en la ilimitada medida con que él me honró confiando en mí y en los comandos y organismos bajo mis órdenes; por la benevolencia y tolerancia con que juzgó mi acción, por la amistosa cordialidad y cálido trato con que me distinguió, tanto en las relaciones oficiales como en las personales.

Período revolucionario.

“Sé que interpreto el sentimiento que anima a toda la marina de guerra hacia el ministro que compenetrado con ella, supo conducirla con habilidad, paciencia, firmeza, profundo afecto y conocimiento cabal del espíritu colectivo de sus hombres en horas muchas veces agitadas e inquietas, pero siempre testigos de una clara y elevada intención consecuente con los impulsos iniciales y con la pasión del bien público que persigue.

“El período revolucionario iniciado en septiembre de 1955, que abatió y conmovió a muchas de las organizaciones del estado totalitario, no afectó a la marina de guerra, en sus bases fundamentales, como no logró afectarla sustancialmente el largo período de la dictadura. Este no es un mérito exclusivo de quienes hemos ejercido el mando ni antes ni ahora. Es el triunfo de los principios éticos que conforman el espíritu de esta institución, cuyos hombres tal vez no tienen plena confianza de su grandeza y solidez, pero que existe y se afirma en la República a través de los hechos colectivos, y es la conducta individual de sus miembros en todo el curso de su historia, pese al ambiente corrompido del mundo oficial que la circundaba en épocas como la que acaba de dejar atrás. Es la vigencia de una vieja lección que debemos agradecer a los fundadores de la armada y a los almirantes y capitanes que la han dirigido y modelado en la guerra y en la paz, siguiendo la inspiración que promueven las empresas generosas y justas.

“La función del comando no ha sido pues para mí, una tarea pesada, compleja, ni agobiadora. Todos, de almirante a marinero, saben que tienen que hacer, y cómo lo deben hacer, y debo reconocer que si la moral es alta no lo son menos la actitud y la capacidad profesional merecedoras de la más elevada calificación.

“En la labor diaria fue mi mayor preocupación mantener intachable el invalorable patrimonio que hace la fuerza moral de la armada: el espíritu de fidelidad a los principios normativos de una disciplina consciente, asentada sobre las bases de una convivencia en la que se respeta la justicia y el derecho establecidos en el estado militar y se cumple un servicio sin esperar otras recompensas que las expresadas por la ley o cuando más la expresión de aliento del jefe, jamás ventaja alguna que escape a la reglamentación legal o que coloque a los miembros de la armada nacional por encima de sus conciudadanos; el espíritu de fidelidad a la vieja y honrosa tradición naval que señala y exige una conducta para todos sus miembros, tenaz y obstinadamente adversa a las obsecuencias, a las deslealtades, a la política de círculos, a la carrera por el logro de prebendas o situaciones de mayor comodidad o de lucro, al acercamiento especulativo a banderías políticas o a autoridades oficiales y a los personalismos que tanto daño pueden hacer en las instituciones que los admitan. En la armada nacional no hay oficiales o gente de tal o cual jefe, todos son hombres de la institución, fieles a los principios, cuya única divisa es la azul y blanca flameando sobre la insignia o el gallardete de su comandante circunstancial a quien le deben todo el respeto, subordinación y consideración.

Labor ruda y fatigosa.

“Fuerza es reconocer —y lo destaco con profundo orgullo y honda satisfacción— que en el mantenimiento y preservación de ese espíritu naval que hace la fuerza inmovible de nuestra institución no encontré dificultad alguna ni me fue necesario corregir desviaciones, encontrando, por el contrario, que él tiene plena vigencia en todos los cuadros y jerarquías, como prenda segura de la estabilidad institucional, de su progreso y eficiencia en la defensa del patrimonio nacional y del régimen constitucional, dentro del que debe ajustarse la marcha del país en breves días.

“Durante los dos años y medio pasados, las fuerzas a mi mando han soportado una ruda y fatigosa tarea. Junto a los trabajos rutinarios de adiestramiento y a los movimientos propios, en los ámbitos en que opera la Armada, han tenido que atender, al lado de las fuerzas del Ejército y de la Aeronáutica, numerosas y variadas faenas adicionales, en sostén de la Revolución Libertadora, en el mantenimiento del orden y en el cumplimiento de servicios públicos imprescindibles.

“El país estaba en manos de las Fuerzas Armadas y éstas debían cuidarlo y servirlo esmerada y escrupulosamente con ajustada dedicación, antes que atender a sus propias actividades. Fue el deber de las Fuerzas Armadas durante el estado revolucionario, que éstas cumplieron con un altísimo sentido de su responsabilidad, paternalmente por así decirlo, como se ayuda a andar al convaleciente. Si muchas veces las tropas de marina bajo mis órdenes ocuparon calles y servicios públicos en tareas de preservación del orden y de continuidad de aquellos servicios, nunca acudieron a enfrentar airadas y amenazantes a los ciudadanos a quienes había que calmar, desplazar, reemplazar o reducir. El buen tino de los comandos oficiales, y la benévola

disposición de todo el personal, fueron factores eficaces para obtener siempre el propósito perseguido sin recurrir a la violencia, bien que actuando en función militar con serenidad y firmeza. Las fuerzas han demostrado un gran poder de adaptación, mereciendo el reconocimiento, la consideración y el aplauso de la población, cuya tranquilidad, seguridad y bienestar guardaban. Debo destacar que la misma corrección y espíritu encontré siempre en las tropas del Ejército y de la Aeronáutica que trabajaron codo con codo con las de la Marina.

“Entera y unida”.

“Todo ha sido cumplido con tacto, exactitud, justeza y rigorismo doctrinario, dando así una prueba fehaciente de la solidez de la organización naval y de las reservas operacionales de que puede disponer sin afectar substancialmente las funciones específicas.

“Pero lo pasado fue un estado de emergencia que las fuerzas y los organismos navales resistieron gallardamente. Ahora ellas retornan plenamente a sus ámbitos de acción naturales para perfeccionar su preparación en procura de la máxima eficiencia en la guerra naval, aeronaval y anfibia. Esta es su función, de la que se apartaron en los gloriosos 16 de junio y 16 de septiembre respondiendo al llamado de la conciencia individual y colectiva, que ya no podía tolerar más el régimen tiránico, inmoral y degradante que, dirigido por un déspota, demagogo y corruptor, había fracturado al pueblo de mayo, fundiendo con desprecio de la historia las soldaduras que con tanta sangre y sacrificio se lograron por Caseros. Honra y honor a la gloriosa Marina de Guerra en Operaciones que se jugó entera, unida y de frente para curar los dolores de la patria dando el golpe de gracia al tirano y a sus secuaces, interpretando las lejanas voces de nuestros héroes civiles y militares, de nuestros grandes proscritos, de todos los artífices de la nacionalidad, de todos los perseguidos y oprimidos. Honra y honor para nuestros muertos gloriosos, que desde sus tumbas apenas cerradas, atisban el fruto de su cruento sacrificio. Honra y honor para los oficiales, cadetes, suboficiales, cabos, marineros y conscriptos navales heridos y para todos los que expusieron sus vidas para servir a la patria escarnecida y que hoy observan con atención y esperanza el resultado de su arrojado y generoso impulso libertador. Honra y honor para el espíritu naval, altruista, austero, jerarquizado y democrático, semejante al que anima a nuestros camaradas de tierra y aire, síntesis de los valores más genuinos de la argentinidad.

“Senda del orden”.

“Aquí, de pie sobre la cubierta de esta nave histórica, donde se hundieron los últimos vestigios de poder del régimen que moría; bajo este cielo otoñal precursor de un invierno laborioso y fecundo para el reordenamiento constitucional del país; frente al rumor de la ciudad gigantesca, poderoso corazón de la patria que impulsa todo lo malo y lo bueno que ella tiene, escaparate donde enseñamos al mundo nuestras virtudes y nuestros defectos, verdadero compendio de nuestra Argentina por ser Buenos Aires y yacer junto al Plata; desde aquí saludo a la Marina de Guerra en sus hombres justos, fuertes y buenos; en sus respetadas insignias y gallardetes flameando al tope de los orgullosos mástiles cargados de honor; en sus viejos fierros y bravos cañones llenos de recuerdos, y rindo mi homenaje al extraordinario y desinteresado esfuerzo que despliega esta institución para cum-

plir con su misión de ser uno de los pilares en que se asienta la seguridad de la República, preservando sus vías marítimas y garantizando para sus habitantes las libertades y derechos que fija nuestra Constitución.

“Junto a los jefes que han de seguir al timón y a los hombres que tripulan este fiero guardián de la República liberal y democrática, elevo mi plegaria rogando al Altísimo jamás permita que se quiebre la recta trayectoria de la armada nacional, ni se empañe el brillo de su estrella para que la siga guiando por la luminosa senda del orden, de la eficiencia profesional, del respeto a las libertades de su pueblo, del acatamiento a la Constitución y a las leyes, que conducen con seguridad al bien público y a la grandeza de la Nación”.

El nuevo Comandante.

Finalizada la lectura del discurso, el contraalmirante Rojas expresó lo siguiente: “Reconoceréis desde hoy, como comandante de Operaciones Navales, al contraalmirante Adolfo B. Estévez”. Tras el saludo militar se cerró este aspecto de la ceremonia.

Seguidamente, un toque de atención señaló el arribo de la insignia del comandante en jefe, en momentos que una batería de a bordo realizó sus salvas de reglamento con intervalos entre el toque de corneta y el estruendo de la artillería. Las salvas del crucero llegaron a quince, mientras que los buques que lo circundaban ejecutaron las cuatro restantes. Con profundo recogimiento se siguió esta tocante ceremonia, en la que el contraalmirante Rojas abandonaba un comando que había asumido en los horas inciertas de la Revolución de 1955.

Al término de la ceremonia, el contraalmirante Rojas, en compañía de su sucesor, el contraalmirante Estévez, y en la de los altos oficiales presentes, se dirigió a la cámara del comandante de la nave, capitán de navío Eladio Vázquez, donde fue servida una copa de champaña. Tras departir durante breve rato, los contraalmirantes Rojas y Estévez, hicieron abandono del crucero “*Manuel Belgrano*”, dirigiéndose al Ministerio de Marina, donde realizaron la presentación de práctica al titular de esa secretaría de Estado, contraalmirante Teodoro E. Hartung. Luego, ambos se dirigieron a la Escuela Naval Militar, donde almorzaron y, por la tarde, asistieron a la ceremonia que en la misma se realizó con motivo de la entrega del pabellón al nuevo abanderado y de los diplomas a sus escoltas.

(Periodística.)

ALOCUCIÓN DEL GENERAL ARAMBURU A LAS FUERZAS ARMADAS.

En la ceremonia de homenaje al General San Martín, realizada el 20 de abril pasado, el Presidente del Gobierno Provisional dirigió una alocución a las Fuerzas Armadas, cuyo texto es el siguiente:

“Camaradas del Aire, Mar y Tierra: Quienes hemos tenido el alto e inmerecido honor de gobernar al país en vuestro nombre, venimos a rendir el mayor homenaje al Gran Capitán de los Andes, dándoos cuenta de la razón de nuestros actos en presencia de altas dignidades de naciones amigas, ante las autoridades que habrán de asumir la dirección de los asuntos de la República y en la compañía de presidentes de los partidos políticos.

“El pueblo argentino nos escucha y el mundo entero es testigo.

“Ha quedado ya atrás aquel día en que hubimos de combatir entre hermanos, pero no tan atrás como para que olvidemos las causas que nos llevaron a ello.

“Podemos y debemos olvidar los rencores sin caer en la imprudencia de cerrar las mentes al recuerdo, que sería condenarnos a la barbarie cívica por temor de buscar la verdad, por temor de descubrirla, por temor de enfrentarnos con nuestras propias culpas.

“Y han de ser las fuerzas armadas las que próximas a regresar a sus funciones específicas contribuyan al esclarecimiento de la verdad desnudando sus errores en el santo confesionario de la patria eterna, dando así el ejemplo para el gran examen de conciencia donde los argentinos encontremos la inspiración fecunda de paz, de respeto y de unión, que haga realidad de una vez por todas el sueño de nuestros mayores.

“Los errores de ayer deben ser expuestos claramente para que se conviertan en experiencia provechosa de mañana... Y ninguna oportunidad mejor que ésta, cuando la democracia retorna triunfante a la República para vivir en un cuerpo cívico aún convaleciente y aturdido.

“Es urgente e inexcusable fortalecer al convaleciente y orientar al aturdido.

“Por ello, hasta el último argentino debe desentrañar el porqué de nuestras vicisitudes, compenetrándose de cuanto mal puede hacerse con nada más que buenas intenciones, y aprendiendo a medir las desgracias que ocurren cuando se pretende sanear la democracia con medidas que no son democráticas.

“Muy lejos de estas palabras está la crítica cobarde.

“Señalamos, públicamente, una opinión patriótica que queda depositada a los pies de la ciudadanía como la mejor ofrenda de los hombres de armas a las instituciones democráticas.

“Hagamos entonces memoria respetuosa ante el soldado que negó su espada a toda ambición mezquina y miremos sin pasiones este último e intenso cuarto de siglo durante cuyo transcurso las fuerzas armadas asumieron en tres oportunidades, provisionalmente, el Gobierno de la Nación.

“En la primera reacción, la del año 30, fue quebrado el equipo institucional privándose al ciudadano del deber y del derecho de dar solución

al evidente pleito político mediante el arma de su voto o por intermedio de las mismas instituciones.

“El equilibrio no pudo ser después recuperado, iniciándose en ese momento un periodo de desconcierto político que duró 25 años.

“Es arriesgado hablar de lo que no ocurrió, pero seguramente de haber continuado el proceso de aquel entonces dentro del marco de la democracia, la República no solamente hubiera salvado sus problemas con soluciones nacidas del mismo pueblo, sino también que el pueblo hubiera madurado para el ejercicio de esa democracia evitándose muchos dolores y mucha pérdida de energías vitales.

“Las fuerzas armadas fueron el instrumento ejecutivo de una buena intención equivocada, ahí está su culpa, porque si se pretendió sanear a las instituciones, el amargo y desgraciado resultado no fue otro que el de atrasar un cuarto de siglo a la democracia, elemento fundamental de la República.

“En el año 30 nacieron los rencores y las diferencias profundas entre los argentinos, y al pretenderse extirpar malas prácticas se engendraron otras nuevas malas prácticas y el panorama nacional lejos de aclararse fue enturbiándose.

“No se adivinen agravios ni ofensas, no se busquen inclinaciones políticas, no se intente deformar la realidad vivida y padecida, ni se pretenda velar la pureza de nuestra ubicación en el análisis y en la expresión; y si aún todo ello ocurriera, aceptamos de buen grado y a pie firme el honor de un gratuito ultraje más en beneficio del pueblo que armó nuestro brazo y al que debemos respeto.

“Desde el 30 al 43, el desequilibrio muchas veces disimulado siguió acentuándose mientras la conspiración y la rebelión latente deambulaban por las calles y en los corazones esperando la oportunidad de terminar con la continua defraudación de las voluntades.

“Con este clima de ciudadanía frustrada, aparecieron también en el escenario nacional las malas copias de falsos salvadores, remedos ridículos de los semidioses totalitarios y adoradores fervientes de las armas para usar de ellas en favor de sus mágicos egocentrismos y fantasiosas concepciones.

“Dos impulsos se unieron: el sano de devolver al país el equilibrio institucional con el pleno goce y el respeto a los derechos ciudadanos, y el malsano de hacer de esta tierra de Mayo un nuevo y falso paraíso totalitario.

“Y en el año 1943, las fuerzas armadas reaccionaron nuevamente.

“Si la intención primigenia fue reparar el mal del 30, la ingenuidad de unos, la torpeza de otros, y la ambición de los otros, contribuyeron a desnaturalizar al movimiento y a condenar a nuestro país al dominio de hombres, con el desprestigio y la desjerarquización de las instituciones.

“Del 43 al 55 el proceso antidemocrático se intensificó desapareciendo una a una las libertades y proliferando las liberalidades y el libertinaje

“No otra cosa sucede cuando muere el reinado de la libertad.

“El argentino, aún quien hoy no quiera reconocerlo, se convirtió en simple marioneta pendiente de los hilos de un poder descontrolado.

“En el 30 las fuerzas armadas fuimos inducidas a creernos solución política... Y se nos engañó.

“En el 43 las fuerzas armadas intentamos corregir el trágico error del

30 y fuimos inducidas también a creernos solución política... Y se nos engañó.

“La víctima única y permanente fue el pueblo; y las fuerzas armadas, ingenuamente, las victimarias.

“En el 55 habíamos aprendido la dura lección, y codo a codo entonces con la ciudadanía democrática salimos a luchar por los valores permanentes de la nacionalidad, sin otra fórmula en nuestras almas que la de dar oportunidad al pueblo para vivir dentro del derecho, la ley, la libertad y la democracia.

“Las armas eran ya incorruptibles a las lisonjas y adulaciones de los falsos políticos y oportunistas; tenían conciencia de su tremenda responsabilidad y no admitían un nuevo engaño.

Los intentos más desesperados, las campañas más aviesas y destructivas, las difamaciones más crueles, las mentiras más injustas, nada logró turbar la serenidad engendrada por el patriotismo y la tranquilidad de conciencia.

“En poco menos de 32 meses de gobierno la Revolución devuelve el país al pueblo en nombre de los militares, marinos y aviadores, después de una dura tarea, con las libertades y las instituciones restablecidas en la senda de la democracia, en la fecha prevista y sin que uno solo de sus hombres haya tan siquiera intentado violar las inhabilitaciones políticas.

“Las condiciones han sido logradas y con ellas se ha cumplido el propósito revolucionario.

“El afianzamiento de la democracia llegará por vía de las instituciones republicanas en el ejercicio de las libertades y en la plenitud del derecho, donde nada tiene ya que hacer la fuerza.

“Volved camaradas a vuestros cuarteles, bases y buques; volved con la frente alta y las armas limpias y puras porque habéis echado por tierra un cuarto de siglo que pesaba cruelmente sobre vuestra responsabilidad y sobre la ciudadanía argentina; volved orgullosos a la tarea que os incumbe y no esperéis siquiera el reconocimiento por vuestro ejemplo, porque simplemente habéis cumplido con vuestro deber.

“Cuidad en adelante de los falsos políticos que se os acerquen diciendo en vuestros oídos que sois la reserva de la nacionalidad y la nueva solución a nuevos problemas y contestadles, sin titubear, que sois sí, también ciudadanos, que nada debe temerse cuando ella goza de libertades, y que los remedios permanentes se engendran en las instituciones y no en la fuerza, mientras existe la libertad.

“Enseñadles a esos políticos que cada esquina de la República está esperando su palabra y que allí iréis a escuchar sus doctrinas y sus ideas, pero que en vuestros lugares de trabajo hay una sola política, la superior, que se inspira en la luz de Mayo, en el reencuentro de Caseros y en la confirmación de Septiembre.

“Cuidad de los intrigantes y embaucadores que aún añoran gobiernos fuertes y pueblos resignados, porque en su dulce ponzoña y en sus cálidas promesas se cobija la destrucción, el odio, la esclavitud y la miseria.

“Volved camaradas a vuestros cuarteles y tened fe, porque la libertad ha ganado la partida.

“Y ahora responded ante vuestro pueblo: Subordinación y valor”.

(Periodística.)

**ENTREGA DE UNA PLACA RECORDATORIA AL AGREGADO
NAVAL DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL.**

Con motivo de cumplirse el sesquicentenario de la creación del "Corpo de Fusileiros Navais" del país hermano, procedióse, el 5 de marzo, a la entrega de una placa recordatoria al señor Agregado Naval del Brasil, capitán de navío D. Milton Sequeira López, en una sencilla ceremonia celebrada en el Comando General de Infantería de Marina.

(Periodística.)

EXTRANJERAS**CONTINENTE ANTÁRTICO****LLEGADA AL POLO SUR.**

En el mes de enero dos exploradores llegaron al Polo Sur: Sir Edmud Hilary y el Dr. Vivían Fuchs. El primero llegó el 3 de enero, luego de recorrer 1.200 millas con tractores y cuando disponía tan solo de nafta suficiente para recorrer veinte millas más. El segundo llegó a dicho lugar el 20 del mismo mes, con once hombres de ciencia que lo acompañaban. La historia registra tan sólo otros dos casos de llegada al polo por vía terrestre: la de Roald Amundsen, noruego, que llegó el 14 de diciembre de 1911, y la del capitán de navío Robert F. Scott, inglés, que llegó el 18 de enero de 1912, pereciendo él y cinco compañeros más en el viaje de regreso.

(Periodística.)

**DESEMBARCO SOVIÉTICO EN ZAVODOVSKI Y DERECHOS
ARGENTINOS SOBRE LAS ISLAS SANDWICH.**

Un grupo de científicos rusos desembarcó en la isla desierta de Zavodovski, en el extremo sur de las islas Sandwich, el 4 de enero, colocando un asta de 12 pies, coronada por la estrella soviética, retirándose de inmediato.

Con este motivo nuestro ministerio de Relaciones Exteriores expidió, el 10 del mismo mes, una información referente a los derechos argentinos en las islas Sandwich del Sur.

(Periodística.)

LA ANTÁRTIDA Y LOS ESTADOS UNIDOS.

Durante una discusión televisada realizada en Washington el 5 de enero, el representante demócrata Thor C. Tollefson sostuvo que los Estados Unidos tienen más razones que cualquier otra nación para reclamar la península de Palmer, en la Antártida, sobre la que ya han formulado reclamaciones la Argentina, Chile y Gran Bretaña, y pidió que los EE. UU. exijan una zona que nadie ha reclamado y que se encuentra comprendida entre los 90° y 150°. Refiriéndose a la península de Palmer, destacó que la misma sería de suma importancia si el canal de Panamá no pudiera aprovecharse en caso de guerra.

(Periodística.)

BASE BELGA.

El 8 de enero los belgas terminaron de establecer una base de 16 kms. adentro de la bahía Bird, en la Tierra de la Princesa Ragnhild, dándole el nombre de “*Rey Baduino*”, en honor del actual soberano de los belgas. En ella hay 17 hombres al mando del capitán De Gerlache y un observador estadounidense, que harán observaciones para el Año Geofísico Internacional y, durante la primavera, explorarán una cadena de montañas que se cree se encuentran a 190 kms. de su base.

(Periodística.)

ESTACIÓN METEOROLÓGICA AUSTRALIANA.

Como contribución al Año Geofísico Internacional, los australianos instalaron en la isleta cercana a la Tierra de Wilkes, el 18 de enero, una estación meteorológica automática a 200 pies sobre el nivel del mar.

(Periodística.)

INCIDENTE ANGLO-ARGENTINO EN LA ANTÁRTIDA.

Con motivo de la llegada del transporte argentino “*Les Eclaireurs*” a la isla Decepción, en la Antártida, la cancillería británica expresó que aquella forma parte de las Islas Falkland y que el rompehielos “*Protector*” recibió al barco argentino en el territorio británico, en nombre del gobierno de Su Majestad.

Por su parte, el comandante de “*Les Eclaireurs*”, capitán de corbeta Luis Angel Rey Méndez, entregó al comandante del “*Protector*”, capitán Felipe Arnold, una nota de estilo de protesta.

En cuanto a Chile, si bien expresa que ésta es una cuestión

anglo-argentina, agrega que Decepción forma parte del sector antártico chileno.

(Periodística.)

BALIZA ARGENTINA EN LA ISLA ZAVODOVSKI.

El ministerio de Marina ha informado que el rompehielos "General San Martín" instaló en la citada isla, en latitud 56° 20' 4" longitud 27° 35' 2", una baliza que llevará el nombre de "Guardiamarina Lamas", en homenaje al oficial desaparecido en el hundimiento del rastreador "Fournier".

(Periodística.)

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA

PROYECTILES, COHETES Y SATÉLITES.

Después de una paralización de veintidós días, fueron reanudados el 10 de enero, desde Cabo Cañaveral, los ensayos de los proyectiles "Atlas" y "Navajo", con buen éxito.

El 14 de enero, desde el mismo lugar, fueron ensayados dos nuevos cohetes: el "Bomarc" de la Fuerza Aérea, cohete teledirigido tierra-aire impulsado por motores cohetes de combustible líquido. El otro es el "Redstone" del Ejército y constituye la primera sección del satélite artificial terrestre.

La Marina de Guerra, por su parte, lanzó el proyectil de prueba "Polaris", el 17 de enero. Es de alcance medio, con un radio de acción de 2.500 kilómetros y diseñado para ser lanzado desde submarinos atómicos, ya sea sumergidos o desde la superficie del agua.

El 26 de enero, siempre desde cabo Cañaveral, la Fuerza Aérea lanzó el proyectil "Snark" recorriendo, según se dice, 8.000 kilómetros y cayendo en la zona prevista de Ascensión, en la costa de África. Dos días más tarde, el 28, la Fuerza Aérea lanzó el proyectil cohete "Thor", con el que se propone lanzar un satélite artificial; su alcance es de 2.500 kilómetros y, oficialmente, se dijo que cayó en el punto fijado.

A las 22,48 horas del 31 de enero fue lanzado con buen éxito el proyectil cohete "Júpiter C", que llevó el primer satélite artificial, el "Explorador I", que los Estados Unidos colocan en la órbita alrededor de la Tierra. Este proyectil es del Ejército y creación del científico alemán Wernher von Braun. El satélite gira alrededor de la Tierra a una altura que oscila entre los 364 y 2.520 kilómetros y se calcula que puede permanecer en el espacio desde varios meses hasta diez años. El "Júpiter C" fue impulsado por un nuevo combustible denominado "Hydine", mezcla secreta ideada por la compañía Rocketdyne, constructora del mencionado motor.

Este éxito fue seguido por otro fracaso del cohete "Vanguard", con que la Marina pretendía colocar un segundo satélite en órbita. Este cohete fue lanzado el 5 de febrero, pero explotó después de un minuto de vuelo.

A este fracaso siguió otro. En efecto, el 7 de febrero la Fuerza Aérea lanzó el poderoso proyectil cohete "Atlas", de 100 toneladas de peso y 8.000

kilómetros de radio de acción. Posteriormente se supo que el mismo había estallado en el aire y, si bien se ignoran las causas, existiría la posibilidad de que algún aficionado hubiese emitido una señal sobre la misma onda que sirve para hacer explotar el proyectil en caso de emergencia. Su costo era de dos millones de dólares.

El 25 de febrero, la Fuerza Aérea lanzó un proyectil dirigido "Navajo", que 20 segundos después se precipitaba al mar, teniendo que ser destruido mediante control remoto.

La Fuerza Aérea procedió, el 28 de febrero, al lanzamiento del proyectil "Thor" modificado, habiéndosele colocado una "nariz" más achatada para facilitar su descenso al blanco. El mismo tiene un alcance de 2.500 kilómetros. No se dio ningún comunicado al respecto.

Conforme al programa trazado, el ejército lanzó el 5 de marzo un cohete "Júpiter C" que llevaba, en su parte delantera, un satélite del tipo "Explorer". Éste no logró entrar en órbita debido a una falla en el encendido del cuarto segmento del cohete portador.

Pocos días después, el 17 del mismo mes, la Marina de Guerra, después de varios fracasos, logró poner en órbita al satélite "Vanguard I". El director de los trabajos de este nuevo satélite es el doctor John P. Hagen.

A continuación se da un cuadro comparativo de los satélites norteamericanos que en esta oportunidad surcaban el espacio:

| | <i>Vanguard I</i> | <i>Explorad. I</i> | <i>Sputnik I</i> | <i>Sputnik II</i> |
|------------------------|-------------------|--------------------|------------------|-------------------|
| Peso | 1,475 kg. | 13,983 kg. | 83,460 kg. | 508 kg. |
| Forma | Esférica | Tubo | Esférica | Cónica |
| Tamaño | 16,25 cm. | 2,03 metros | 57,91 cm. | 4,46 mts. |
| | diámetro | largo | diámetro | largo |
| Empuje en lanzamiento. | 18.160 kg. | 37.680 kg. | 113.500 a | 113.500 a |
| | | | 179.300 kg. | 179.300 kg. |
| Altura máxima | 4.000 f.m. | 2.520 km. | 896 km. | 1.640 km. |
| Altura mínima | 640 km. | 364 km. | 225 km. | 225 km. |
| Lanzados | 17/3/58 | 31/1/58 | 4/10/57 | 3/11/57 |

El "Vanguard I" cuenta con un transmisor que aprovecha la energía solar y puede operar por lo menos 300 años bajo las condiciones del espacio, de acuerdo con lo expresado por sus diseñadores.

El 19 de marzo fue lanzado un nuevo proyectil balístico dirigido, un arma secreta extremadamente rápida y de difícil detección, denominada "Bull Goose", construida por la Fairchild Engine and Airplane Corporation. Se tiene entendido que el propósito de este proyectil es el de engañar al enemigo simulando el reflejo de un avión sobre una pantalla de radar.

El 26 de marzo el ejército de los EE. UU. puso en órbita al "Explorer III", tercer satélite de los norteamericanos, con un cohete "Júpiter C", creyéndose que su vida será breve en vista de "una aparente desviación de la órbita planeada".

El 4 de abril la Fuerza Aérea lanzó un proyectil teledirigido "Snark", de más de 20 mts. de largo, con ayuda de dos cohetes de combustible sólido. Fue lanzado en dirección S., sobre el Atlántico, y el blanco era la región de la isla Ascensión.

Al día siguiente, 5, la misma Fuerza lanzó su séptimo proyectil inter-

continental "Atlas", el arma más poderosa de largo alcance de la Fuerza Aérea. Pesa 100 toneladas y mide 22 mts.

El 20 de abril, en circunstancias que se procedía a la prueba del proyectil balístico "Thor" de alcance intermedio, el mismo estalló en su plataforma.

El 23, la Fuerza Aérea procedió al lanzamiento de un enorme cohete tipo "Thor", que en su parte superior llevaba la segunda sección de un "Vanguard" provista de un nariz cónica que permitiría el reintegro a la tierra del proyectil sin que se desintegre. El cono no pudo ser recuperado.

Otro lanzamiento llevada a cabo el 28 de abril, con un cohete tipo "Vanguard" con un satélite artificial del tamaño de una pelota de baloncesto, no tuvo éxito debido al fracaso de la tercera sección del mismo.

Todos los ensayos y pruebas mencionadas tuvieron lugar en cabo Cañaverl.

(Periodística.)

BÚSQUEDA DE NAVES EXTRAÑAS.

A fines de febrero hubo una gran concentración de buques de guerra, entre ellos el portaaviones A. S. "Leyte", que recorrieron la costa del Atlántico es busca de "submarinos no identificados". Como se ha tenido oportunidad de ver, los EE. UU. han tropezado con inconvenientes y fracasos en el lanzamiento de sus proyectiles y no se descarta la posibilidad de que una de las causas de los mismos hayan sido señales emitidas desde submarinos.

(Periodística.)

FRANCIA

EVOLUCIÓN DE LA MARINA: EL PORTAAVIONES Y EL SUBMARINO.

Este es el título de una conferencia pronunciada por el vicealmirante de escuadra Barjot en el Instituto Oceanográfico, el 21 de febrero del corriente año, ante oficiales de marina de la reserva del Centro de Instrucción de la Reserva Aeronaval, encontrándose presente el señor Secretario de Estado de Marina, Alain Poher. A continuación se exponen ciertos conceptos vertidos por el mencionado almirante.

Recordando en primer término las misiones clásicas de la marina de guerra, él dijo:

"En 1956, mientras nos encontrábamos en el Medio Oriente, surgió una nueva tesis, aquella del "poder de ataque", el *deterrent*, según la expresión inglesa.

El Libro Blanco Británico, de 1957, aún bajo la impresión de la amenaza de los cohetes de Bulganín, planteó el principio de la prioridad de los proyectiles teledirigidos.

El 25 de octubre, en la Academia de Marina, el contraalmirante Monaque, subjefe del Estado Mayor, expuso una tesis más optimista. Para él, el portaaviones seguía siendo el pivote del “poder de ataque”.

Luego apareció un artículo en el *Reader's Digest* (diciembre de 1957). Un almirante norteamericano, el vicealmirante Barbey, expresaba que el “poder de ataque” de la Marina se lograría mejor con submarinos de propulsión atómica.

Simultáneamente con esto, nuestro escritor militar Camille Rougeron, despertaba ciertas inquietudes entre los lectores del *Journal de la Marine Marchand* al anunciarles, después del triunfo del submarino con cohetes, la decadencia correlativa del portaaviones. Según él, la obstinación de las marinas en seguir conservándolos traería aparejado “el suicidio colectivo” de los mismos.

Entre tanto, Rusia, no obstante el nivel que ha alcanzado en materia de cohetes, cree siempre en la Marina:

“Es necesario recordar que la Marina Soviética cuenta actualmente con 484 submarinos, de los cuales la mitad son de tipo oceánico, y que construye 100 por año. Ahora bien, casi todos ellos son submarinos convencionales. Además, en el transcurso de los últimos diez años, Rusia ha construido 20 cruceros pesados veloces del tipo “*Sverdlow*”, de 16.000 toneladas, y 100 destructores “*Skory*” de 2.800 toneladas.

El blanco de esos submarinos, de esos cruceros sería, precisamente, los 100 millones de toneladas mercantes de las flotas marítimas de los países libres, cuyo ritmo de acrecentamiento durante los últimos años es, como hemos dicho, del 4 al 5 % anual”.

Así, detrás de la amenaza del arma absoluta, el Kremlin cree en la eficacia de las armas convencionales.

“La disgregación de la guerra total”.

En resumen, cuanto más el concepto de la guerra se toma en total, menos permanece ella monolítica en la realidad y, paradójicamente, la guerra nuclear se disgrega en guerras locales, limitadas, insidiosas, subversivas, en golpes de fuerza múltiples...

De desearse una contribución francesa a la política del *deterrent*, con la participación de la Marina, no es necesario —como tampoco lo hacen los rusos— sacrificar con tanta ligereza de corazón los armamentos convencionales, por cuanto a la sombra de los cohetes intercontinentales, que se titubeará siempre en desencadenar en guerra global, florecerán las guerras limitadas llevadas a cabo con los medios convencionales”.

Pero por guerra convencional no debe interpretarse la guerra con elementos sin valor. El portaaviones ¿sobrevivirá a los proyectiles o quedará el mismo rezagado con el advenimiento del submarino lanzador de proyectiles teledirigidos?

Todo el problema reside, dice el Almirante, en saber cómo adaptar el portaaviones a los proyectiles teledirigidos.

Para responder a esta pregunta, el Almirante elige sus ejemplos de

entre la gama de proyectiles norteamericanos y cuya variedad permite hacer una presentación más completa.

“Con sus aviones de caza-radar, dice él, el portaaviones lleva ya los proyectiles aire - aire, ya se trate de los *Sidewinders* norteamericanos, del *Firestreak* británico o de nuestro *Nord 5103* (1,7 Mach), que ya se encuentra en el avión naval Aquilón 203 que cuenta con radar de a bordo o naval y de ploteo.

Él podrá poner de inmediato en actividad a los interceptores *robot* del tipo *Bomarc*, lanzados mediante cohete y que permite interceptar a unos 300 kilómetros del punto de lanzamiento, es decir, por un avión en el campo de los radares.

El portaaviones puede poner en actividad a los proyectiles tierra-aire seleccionados de entre la gama de los *Tartar*, *Terrier*, *Talos*, que son los herederos de la artillería de Defensa Antiaérea”.

¿Podrá el portaaviones emplear los proyectiles superficie-superficie?

“El proyectil *superficie-superficie*, de alcance estratégico, podrá ser propulsado ya sea aspirando en el aire por turborreactores, por estatorreactores, o ya sea por cohetes balísticos.

El mismo se divide, como es sabido, en dos categorías:

- en proyectil de alcance intermedio (intermediate range ballistic missile), es decir, de 1.000 a 2.500 kilómetros, de 15 a 50 toneladas,
- en proyectil de alcance intercontinental (intercontinental ballistic missile), de 7.000 a 8.000 kilómetros, de 100 toneladas.

El portaaviones entra en la política de proyectiles de alcance intermedio.

Técnicamente, el modo de propulsión condiciona la velocidad:

- el turborreactor permite Mach 1 a 2;
- el estatorreactor, Mach 3 a 5;
- el cohete de propergol líquido o sólido, Mach 10 a 20.

El turborreactor resulta satisfactorio. El estatorreactor ha fracasado. El cohete de propergol líquido no inspira confianza. Los mejores éxitos han sido alcanzados con los cohetes de propergoles sólidos (ejemplo: el *Polaris*).

El portaaviones se encuentra ante los *proyectiles de turborreactores* y los *proyectiles balísticos de propergoles sólidos*. Los proyectiles de turborreactores pueden ser verdaderos bombarderos sin piloto. Tal es el caso de los *Regulus I* y *Regulus II*.

El portaaviones podrá, también, lanzar cohetes balísticos del tipo *Polaris*, cuyo sistema de dirección es independiente del radar, y que fue ideado para el submarino.

Parece que resultará inútil, en el futuro, dotar a los portaaviones de bombarderos piloteados, sino de *Regulus II*, verdadero bombardero sin piloto (pesa alrededor de 15 toneladas), que no tiene necesidad de aterrizar en cubierta al regresar. El portaaviones goza así de mayor libertad de movimiento y puede desligarse a partir del momento de efectuados los lanzamientos.

En resumen, el portaaviones del futuro no ve su reinado menguado en el “poder de ataque” con el reemplazo de los aviones piloteados por los proyectiles teleguiados, ya se trate de proyectiles de propulsión atmosférica,

como el *Regulus II*, o de cohetes balísticos de propergoles sólidos, como el *Polaris*”.

Pero el reinado del avión piloteado está lejos de su fin, opina el Almirante:

“Los norteamericanos creen todavía en el avión piloteado. Obsérvese lo que publican respecto a su nuevo prototipo de velocidad supersónica, el *North America X. 15*, ideado en 1954, por la USAF y por la Marina, para una velocidad del número de Mach de 6 a 7, y para volar a una altura de 200 kilómetros si no a una altura de 500 kilómetros donde podría seguir una órbita a la manera del *Sputnik* ⁽¹⁾.

Este avión, propulsado con oxígeno líquido, pesaría tan sólo alrededor de 15 toneladas. Sus dimensiones son: longitud, 15 metros; envergadura, 6 metros, permitiendo concebir una versión adaptable para el portaaviones.

Sea como fuere, el avión piloteado seguirá siendo necesario para la lucha antisubmarina, los aviones radares *Early Warning* (alerta lejana) y los aviones radares para la dirección de los proyectiles dirigidos.

Estos aviones podrán ser aviones de despegue vertical y de aterrizaje oblicuo.

En resumen, el portaaviones puede evolucionar hacia un tipo donde la plataforma horizontal tendrá menos importancia que la que tiene actualmente.

Las dos clases de armas, aviones y proyectiles balísticos, no encierran contradicción en cuanto a su disposición a bordo y quizás sean, en consecuencia, reducidas las cubiertas de vuelo. De cualquier modo, siempre habrá necesidad de contar con una plataforma para que el hombre pueda intervenir, ya sea para la parte electrónica, ya sea para la parte de los proyectiles dirigidos. Sin hombres no se puede hacer la guerra.

La supervivencia del portaaviones está ligada a dos constantes:

- el empleo del radar en el mar;
- el empleo de los aviones piloteados”.

A continuación el Almirante planteó la siguiente cuestión: ¿Portaproyectiles submarino o portaproyectiles con plataforma?

Existe, en primer término, el punto de vista financiero.

“Un submarino atómico armado con el *Polaris* llega a tener un desplazamiento de 600 toneladas con 16 proyectiles a bordo. El costo de un portaaviones atómico equivale al de 3 de estos submarinos. Se puede, pues, a igualdad de precio, elegir entre un portaaviones atómico llevando *U8 Polaris* y 3 submarinos de 6.000 toneladas. El portaaviones está provisto, además, de sus radares.

En segundo término, el de la vulnerabilidad.

“Se reprocha al portaaviones su vulnerabilidad”.

Pero no hay nada más vulnerable que una base fija, y no hay base más peligrosamente fija que un aeródromo, decía hace cuatro años el general norteamericano Layton Collins, entonces jefe del Estado Mayor del Ejército de los Estados Unidos. El portaaviones es el mejor de las bases avanzadas, es la más móvil, la que puede aproximarse a voluntad a los objetivos elegidos.

⁽¹⁾ Para el *Sputnik* norteamericano, el perigeo de la elipso-órbita es solamente de 210 millas de la tierra (350 kilómetros).

El comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas soviéticas, mariscal Zhigarev, ha dicho: “*Las gigantescas bases aéreas de la actualidad serán, en una guerra futura, los cementerios de la aviación de bombardeo*”.

Paradójicamente, es el portaaviones estratégico el que mejor escapará del holocausto, si el mismo tiene lugar.

Aparentemente, el submarino es menos vulnerable pero, de hecho, el lanzador de proyectiles teleguiados será una nave bastante grande, de 6.000 toneladas, que necesitará contar con 100 metros de agua bajo la quilla para su seguridad, es decir, que no podrá operar en aguas poco profundas.

“Para el portaaviones bastarán profundidades de 15 metros”.

“Para terminar, el almirante Barjot considera que el portaaviones no está en decadencia, por ser un buque polivalente.

En resumen, el problema se presenta como sigue:

1. ¿Es posible dedicarse a la guerra intercontinental sin radares con cohetes balísticos, y submarinos sumergidos?
2. ¿Debe la misma llevarse igualmente a cabo *con radares* y proyectiles lanzados con el auxilio de aviones de dirección?

La respuesta es afirmativa para la primera pregunta, a condición de que se limite a la sola noción de poder de ataque.

La respuesta es igualmente afirmativa para la segunda pregunta, por cuanto ella agrega a la primera el principio del dominio del mar.

El submarino lanzador de proyectiles no necesita contar con el dominio del mar para intervenir.

Él está en condiciones de “calar” el dominio del mar ejercido por el adversario pero no para asegurarla en provecho propio.

Él es un buque monovalente.

El portaaviones en un buque *polivalente* que, además del lanzamiento de proyectiles ofensivos, tiene por misión la de asegurar el dominio del mar y el dominio correlativo de las costas.

Finalmente, el portaaviones reúne las condiciones necesarias para intervenir en las guerras limitadas mientras que el submarino portacohetes no está en condiciones.

Mientras se tenga que asegurar la protección de nuestras comunicaciones marítimas y de intervenir en superficie, habrá necesidad de portaaviones”.

(*Bulletin d'Information de la Marine Nationale*”, N° 8, del 18 al 25 de febrero de 1958).

BOTADURA DEL PORTAAVIONES “CLEMENCEAU”.

En el arsenal de Brest fue botado, el 21 de diciembre, el portaaviones “*Clemenceau*”, construido en dique seco. Su construcción se inició en diciembre de 1955 y las pruebas deben comenzar en la primavera de 1959.

El “*Clemenceau*” es el buque de guerra más importante cuya construcción haya emprendido la Marina Nacional Francesa a partir de 1939. Sus características principales son las siguientes:

| | |
|-------------------------------|--|
| Desplazamiento standard..... | 22.000 tt. |
| Desplazamiento en carga | 27.500 tt. |
| Eslora total | 257,55 m |
| Manga (flotación) | 29,30 m |
| Manga (máxima) | 46,00 m |
| Calado medio | 7,50 m |
| Máquinas | 6 calderas, 2 turbinas Penhóet-Parsons |
| Velocidad | 32 nudos |
| Potencia | 120.000 H.P. |
| Combustible | 4.000 tt. |
| Radio de acción..... | 7.200 millas náuticas a 18 nudos |
| | 4.000 millas a 24 nudos |

El "*Clemenceau*" es un portaaviones de combate ligero; tendrá una pista oblicua (inclinación 8°), dos catapultas de vapor y un espejo de aterrizaje en cubierta. Dos ascensores, uno axial a proa, uno lateral a popa con plataformas de 16 x 11 m., que desembocarán en la cubierta de vuelo y en el hangar de 165 x 26,50 m., donde podrá alojarse el material correspondiente a tres escuadrillas: una de intercepción (aviones a reacción), una de ataque, una de acción antisubmarina, representando en conjunto 60 aparatos.

La protección del "*Clemenceau*" está constituida por una cubierta de vuelo blindada, un bloque de puentes de palastros reforzados y un compartimiento blindado alojando el aparato motor y los pañoles de municiones. La defensa cercana será asegurada por ocho cañones de 100 mm. automáticos en torres simples, repartidos en secciones capaces de batir cuatro objetivos diferentes (velocidad de tiro: 60 por minuto) y por cañones de 30 mm.

Los alojamientos (con refrigeración) están previstos para 179 oficiales, 720 suboficiales y 1.801 clases y marineros.

El "*Clemenceau*" contará con instalaciones electrónicas modernísimas para la rápida explotación de las informaciones, la conducción de las misiones aéreas, la distribución de los objetivos entre las distintas agrupaciones de artillería, etc.

Las instalaciones eléctricas del buque, muy desarrolladas, absorberán una potencia de 5.600 kw (tres turbo-alternadores, otros grupos de diesel-alternadores).

Las máquinas del "*Clemenceau*" son construidas por los astilleros de "L'Atlantique Penhoet-Loire", establecimiento éste al que también se le ha confiado la construcción del "*Foch*", gemelo del "*Clemenceau*" que fue iniciada en febrero del año pasado y cuya

botadura está prevista para julio de 1959 y sus primeras pruebas para junio de 1960.

(Bulletin d'Informations Mensuelles N° 81 -enero 1958- Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires et de Machines Marines.)

GRAN BRETAÑA

MODERNIZACIÓN DEL H. M. S. "VICTORIOUS", ACTUALMENTE EL MÁS MODERNO DE LOS PORTAAVIONES EN EL MUNDO.

Después de permanecer durante siete años en el arsenal de Portsmouth, el H. M. S. "Victorious", veterano portaaviones que participó durante la guerra en el convoyado de los buques rusos, en las acciones aéreas contra el "Bismarck" y el "Tirpitz", y en la guerra contra el Japón, ha sido puesto nuevamente en actividad y en la actualidad está siendo sometido a intensas pruebas en el mar.

El mismo ha sido modernizado y provisto de todos los elementos desarrollados por los buques británicos para el funcionamiento de los aviones de elevada performance en el mar, y reaparece en la flota con una cubierta de vuelo oblicua, catapultas de vapor, dispositivos para aterrizar en cubierta mediante espejos y otros elementos nuevos, que lo han transformado en el más moderno de los portaaviones del mundo.

La modernización del "Victorious" en el Arsenal de Portsmouth, se inició en octubre de 1950, y fue prolongada, a fin de permitir la incorporación de la última palabra en dispositivos y equipos, siendo una de las tareas más grandes de esta índole que se haya emprendido jamás en uno de los arsenales reales o en astilleros particulares en Gran Bretaña. En una oportunidad, alrededor de 2.300 obreros del arsenal estuvieron trabajando para el mismo, ya sea a bordo o en los talleres en tierra. Antes de poder iniciar su reconstrucción, hubo que retirarle 15.000 toneladas —un peso casi igual a los dos tercios de su desplazamiento original— de coraza, máquinas, equipos eléctricos y estructura y accesorios generales. Se procedió luego a su reconstrucción total arriba de la cubierta del hangar. La antigua cubierta de la galería —inmediatamente debajo de la cubierta de vuelo, y sobre el hangar— fue ampliada en toda la extensión de la eslora y manga del buque, mejora única en su género en los portaaviones británicos. La cubierta de vuelo fue elevada unos cuatro pies, y, para lograr una cubierta totalmente oblicua para los aviones que aterrizan, ella fue prolongada hacia afuera en la banda de babor. La isla se mantuvo pequeña, de acuerdo con los standards actuales, a fin de dar la máxima superficie para aviones, dando cabida al gran compartimiento de operaciones, y compartimientos afines, debajo del nivel de la cubierta de vuelo.

Una característica destacada del nuevo trazado del "Victorious" es la inmensa antena de radar montada sobre la isla. Es el primero en instalarse en un buque de guerra, y recién en las primeras horas de un domingo por la mañana, con el retiro momentáneo de los cables del trolebús, fue posible llevarlo por las calles de Portsmouth desde la fábrica hasta el arsenal. La instalación de este tipo ofrece el mejor radar de defensa aérea del mundo,

y se dice que “combina la alerta lejana y alta discriminación de la posición de un avión en plano y altura simultáneamente”. Un complejo sistema electrónico semiautomático recoge y expone la información, permitiendo que el almirante o el comandante observe, con una ojeada, la situación táctica en cualquier sector del cielo en muchas millas a su alrededor.

Hubo, inevitablemente, una lucha por el espacio dentro del buque entre el volumen siempre creciente de equipos técnicos que deben ser alojados en un moderno buque de combate y las necesidades relativas a las comodidades para la tripulación del mismo. Finalmente se halló la fórmula adecuada, y así todos los oficiales cuentan con camarotes de una sola cama y ocupan menos espacio que los antiguos camarotes de dos camas y camareras; para el personal subalterno se han buscado los más elevados Standards de habitabilidad. Con las nuevas disposiciones, todo el personal subalterno duerme en tarimas, hay salones comedores para los clases y marineros y camareras separadas para los suboficiales. Hasta fecha tan reciente como la de abril del año pasado —no obstante el hecho de que la fecha de terminación ya había sido determinada en 1953— todas las cubiertas de rancho fueron estudiadas para evitar un exceso de personal.

Estadísticamente, la extensión de la modernización del “*Victorious*” puede medirse por el hecho de haberse, empleado 800 millas de cable eléctrico; su energía eléctrica es capaz de abastecer las necesidades diarias de 2.000 hogares; se necesitaron 17.000 yardas cuadradas de linóleo y se instalaron 400.000 pies de andamiaje tubular en el buque y diez millas de tubería de ventilación. Se ha dado a conocer la siguiente información detallada sobre el nuevo H. M. S. “*Victorious*”:

Isla.

Se han hecho todos los esfuerzos posibles para mantener la isla pequeña, a fin de ofrecer la máxima superficie posible a la cubierta de vuelo. El emplazamiento del cuarto de operaciones, sala de información de radar y compartimientos afines en dos hileras bajo el nivel de la cubierta de vuelo, ha permitido que el tamaño de la isla sea mantenida al mínimo. Característico de su trazado es la gran antena aérea —la primera de este tamaño en ser armada en un buque de guerra— y un palo canasto convencional en la extrema popa y detrás de la chimenea.

Cubierta de vuelo.

La cubierta de vuelo, que mide un poco más de 775 pies de largo, es lo suficientemente fuerte como para permitir recibir a los aviones más pesados del arma aérea de la Flota, incluyendo al Blackburn N. A. 39. Dos catapultas con carriles de 145 pies se hallan instaladas a proa, con dispositivos para fijar a los aviones y deflectores del rebufo de la reacción. El vapor para estas catapultas proviene de los compartimientos de calderas laterales en la cubierta N° 6 a proa.

El dispositivo de frenado comprende cuatro alambres, con un tramo promedio de 80 pies. Se lleva solamente una barrera de emergencia fabricada con nylon.

A babor y estribor cuenta con miras ópticas a espejo, para aterrizar en cubierta; debido a la cubierta oblicua, la mira de babor tiene que ser armada bien afuera de la borda en una gran plataforma propia.

Dos ascensores, accionados por medios hidroneumáticos y ubicados en la línea de crujía, pueden desempeñarse adecuadamente con la carga de trabajo necesaria.

La cubierta oblicua en toda su extensión, constituye la característica más notable del buque. Se ha obtenido un ángulo de $8\frac{3}{4}$ grados prolongando la cubierta de vuelo 41 pies afuera por la banda de babor en una extensión de 120 pies. Sobresale horizontalmente por el costado del buque en unos $35\frac{1}{2}$ pies. Esta extensión es sostenida por una plataforma enorme, asegurada a la estructura del buque mediante una ménsula. El sobresaliente representa un compromiso entre las exigencias del trazado más eficiente de la cubierta de vuelo y la necesidad de eliminar los riesgos de daños con mar gruesa.

Además de las facilidades normales para el reabastecimiento de combustible, la cubierta de vuelo cuenta en lugares seleccionados con dispositivos para proveer energía eléctrica, aire a baja presión y de refrigeración para poner en marcha y prestar servicios al avión, armas y sistemas de armas.

Cubierta galería superior. (Cubierta N° 2).

Ubicada inmediatamente debajo de la cubierta de vuelo y arriba del hangar, constituye, en efecto, un desarrollo especial de los baos de la cubierta de vuelo que permite contar con el espacio entre cubiertas necesario para alojamientos y oficinas. En este nivel se cuenta con accesos tanto a proa como a popa sobre ambas bandas del buque, siendo el espacio ganado mediante esta extensión aprovechado esencialmente para alojamientos y comedores. Cuenta con aire acondicionado y totalmente revestido debido a la cubierta expuesta que se encuentra arriba.

Hangar.

El hangar principal se encuentra dividido en dos secciones mediante una cortina contra incendio de tela de asbesto. Se han instalado los equipos rociadores normales, mientras que la abertura del ascensor al hangar principal puede ser cerrada herméticamente mediante puertas de hangar que se maniobran hidráulicamente. El ascensor, que desemboca en la prolongación del hangar, que está equipada para servir como tramo de servicio electrónico, puede ser eliminado mediante un tipo convencional de cortina contra incendio.

Armas aéreas.

Hay lugares para la estiba de la munición, bombas y torpedos para el avión más convencional. Los depósitos de bombas cuentan con cajas de estiba ajustables para los diversos tipos de bombas en servicio y en estudio. Dos ascensores para bombas accionados eléctricamente y del tipo plataforma, sirven al hangar y a la cubierta en vuelo. El ascensor de bombas puede servir también como un camino alternativo para llevar la comida desde la cocina hasta la cámara de oficiales, en el supuesto caso de una falla en el ascensor para las comidas.

Maquinaria principal y eléctrica.

La fuerza motriz del buque proviene de tres juegos de turbinas de vapor y puede dársele vapor desde el puesto de control de máquinas por

controles remotos hidráulicos. Una razón para la instalación de las nuevas calderas durante la modernización, fue la necesidad de tener que disponer de más vapor para los nuevos generadores y las catapultas de vapor.

La principal capacidad generadora de electricidad del buque ha sido aumentada de 2.400 kW a 4.200 kW, incluyendo generadores Diesel adicionales, y la mayor parte de la misma ya ha sido absorbida por la creciente demanda de más energía eléctrica. El empleo original del sistema de circuito cerrado de corriente ha sido conservado. Otros generadores y convertidores han sido instalados, a fin de poder responder a los diversos y variados requisitos para radio, radar, control de armas y comunicaciones.

Radar.

Un complejo sistema electrónico semiautomático recoge y expone la información provista por el radar. Computadores electrónicos ofrecen una mayor precisión en el control de la elevada performance de los modernos cazas, que operan en número jamás visto anteriormente. Un nuevo radar de alta discriminación con un computador, también ha sido instalado para orientar al avión en forma segura hasta cubierta en cualquier clase de tiempo.

Dispositivos A. B. C. D.

La Defensa A. B. C. D. del buque ha sido organizada en una escala mucho mayor que en los otros buques. Esto se ha podido lograr mediante la adopción de un sistema de agrupación de ventilación donde se emplean menos ventiladores, pero más grandes. En una zona contaminada, los ventiladores pueden ser detenidos instantáneamente desde los compartimientos de interruptores, siendo los canales de ventilación clausurados posteriormente mediante tapas o compuertas antiguas de rápida acción. Unas cámaras de filtración de aire permiten que una pequeña cantidad de aire puro llegue hasta el centro de control durante el período de interrupción.

La capilla.

La capilla, construida por operarios del arsenal, está revestida con paneles de roble claro y tiene un gran "vitrail" y candelabros del acorazado "Nelson"; La capilla también tiene en custodia la lista de honor del "Victorious" de su última comisión. Tiene capacidad para 45 personas.

Historia.

El H. M. S. "Victorious" fue construido por Messrs. Vickers Armstrong Ltd., Newcastle-On-Tyne. Su quilla fue colocada el 4 de mayo de 1937, siendo botado el 14 de setiembre de 1939.

Entre mayo de 1941 y mayo de 1945, el "Victorious" y sus aviones participaron en muchas acciones contra el enemigo. Ataques aéreos fueron lanzados contra el "Bismarck" y el "Tirpitz", en 1941, 1942 y 1944, mientras que entre sus tareas de convoyado figuran las al norte de Rusia y a Malta, en 1942. En ese año, el grupo aéreo del "Victorious" protegió los desembarcos que se llevaron a cabo en el Africa del Norte y en los años siguientes de la guerra lanzó ataques contra blancos terrestres en Nueva Georgia, Norte de Sumatra y Palembang.

El 9 de mayo de 1945 fue alcanzado en cubierta por un avión "Kamikaze", pero a las pocas horas estaba nuevamente en acción. Durante la guerra más de veinte escuadrillas aéreas prestaron servicios en el "Victorious".

La actual nave ha tenido tres predecesores. El primero —un buque de tercer orden con 74 cañones— fue botado en Blackwall en abril de 1785; combatió en el Cabo de Buena Esperanza, en 1795 y en Pulo Way (Sumatra), en 1796. Fue desguazado en Lisboa en 1803. El segundo “*Victorious*”, también de tercer orden, con 74 cañones, fue botado en 1808 y prestó servicios durante más de medio siglo, incluyendo acciones en Walcheren, en 1809, y en Trieste, en 1812.

La última nave en llevar ese nombre fue un acorazado de primera clase, de 14.900 toneladas, botada en Chatham en 1895. Fue buque insignia del Segundo Comandante en Jefe, Flota del Canal, desde 1904 a 1906; en 1914 fue adscripto a la Tercera División de Reserva, en Devonport. En 1919, fue alistado como buque taller de arsenal, enarbolando la insignia del Vice Almirante Comandante Orkneys y Shetlands, y fue eventualmente vendido para ser desguazado en 1923.

El actual comandante del “*Victorious*” es el capitán de navío C. P. Cokke, D. S. O., R. N.

(“*The Admiralty News Summary*”, N° 137, 1° de febrero de 1958.)

LA AMENAZA SUBMARINA. INCALCULABLE VALOR DEL PROYECTIL BALÍSTICO SUBMARINO.

“Las grandes batallas por la supremacía en el mar se han desarrollado durante siglos en la superficie del mar. Durante un tiempo, se desarrollaron sobre el mar. Quizás en el futuro las mismas tendrán lugar bajo el mar”.

Esta declaración del Secretario Parlamentario del Almirantazgo (Sir Robert Alian), constituyó el punto principal del debate que tuvo lugar en la Cámara de los Comunes, durante los días 4 y 5 de marzo, al considerarse el Presupuesto de la Marina de Guerra.

El Secretario Parlamentario se refería a los grandes adelantos realizados en los métodos de detección submarina y armas de destrucción de submarinos. Estos adelantos, dijo, servirían por lo menos para cooperar en la defensa contra el submarino convencional, pero no podría decirse que los mismos han logrado un dominio absoluto.

Era un hecho conocido que los rusos continuaban construyendo una marina de guerra extremadamente grande y poderosa. El número de 500 submarinos había sido mencionado con frecuencia y no se trataba de una cantidad estática, ni tampoco era objeto de una reducción. Tenían, además, 23 cruceros tipo “*Sverdlov*”, un gran número de buques de apoyo y un arma aérea naval rusa de 3.500 aviones. Todo esto debe tener algún propósito; al Kremlin no le agradaría gastar enormes sumas de dinero para dichas fuerzas, como tampoco le agradaría a Whitehall.

Los rusos deben estar pensando en alguna forma de guerra naval. Recientemente, un almirante ruso escribió en “*La Estrella Roja*”, que si un enemigo se dispusiera a destruir las comunicaciones marítimas y oceánicas de Inglaterra, en caso de una guerra, ello resultaría catastrófico para ésta.

De lo expuesto, era evidente que las potencias Occidentales deben estar en condiciones de contener a dicha flota y que la Marina Real debe ofrecer a la NATO la mayor contribución eficaz posible.

Destacando la amenaza del submarino, el Secretario Parlamentario prosiguió: “Hasta el presente, y que nosotros sepamos, no existen flotas de

submarinos nucleares. Sin embargo, el advenimiento de las mismas es inevitable y forzosamente transformarán la situación. El Almirantazgo, por supuesto, está trabajando en esto, pero bien podría acontecer de que el golpe más eficaz contra el submarino nuclear sea otro submarino nuclear. La autonomía casi ilimitada bajo el agua, la velocidad y maniobrabilidad, y la profundidad de sumersión del submarino nuclear constituyen elementos revolucionarios en el arte de la guerra naval.

Significado del "Polaris".

"La superioridad táctica de estos submarinos puede ser reducida a un mínimo mediante nuevos dispositivos defensivos, pero su valor estratégico, sobre todo cuando están armados con "Polaris" (el proyectil balístico norteamericano), es incalculable. En los Estados Unidos se procede actualmente al desarrollo del "Polaris" para ser lanzado desde un submarino sumergido. Se dice que tendrá un alcance de 1.500 millas y llevará una cabeza de combate de un megatón. Los submarinos nucleares así armados —y he oído decir que pueden llevar hasta 20 y más proyectiles— podrán situarse dentro del alcance del proyectil de casi cualquier blanco en el mundo, con escaso riesgo de ser descubierto, o de ser contraatacados.

"Esto ha hecho que el desarrollo de nuestro propio "Dreadnought" sea más urgente aún, pero por muy urgente que ello sea, no deben esperarse progresos espectaculares dada la naturaleza especialmente experimental del trabajo. No obstante esto, hemos progresado. En noviembre de 1957, fue puesto en funcionamiento el reactor de energía Zero, "Neptune". El propósito de este reactor es el de permitir a los hombres de ciencia resolver los problemas básicos relacionados con los reactores de alta presión refrigerados con agua. Las experiencias operativas con el "Neptune" han dado resultados altamente satisfactorios hasta el presente. La construcción de la sede experimental del Almirantazgo en Dounreay (Escocia), se ha desarrollado conforme a lo proyectado, y el edificio principal para el reactor prototipo y su maquinaria debería estar listo para mayo.

"En abril último se llegó a un acuerdo con los Estados Unidos para el intercambio de informaciones sobre submarinos nucleares, y de conformidad con el mismo ya hemos recibido una ayuda bastante considerable. El almirante Rickover, que tiene a su cargo el proyecto del submarino nuclear norteamericano, llegó a nuestro país en enero especialmente invitado por nosotros, y mantuvo conversaciones con el Almirantazgo, los contratistas y la Autoridad de Energía Atómica. Su asesoramiento fue sumamente útil y discutimos con él que más podría hacerse para apresurar la terminación del primer buque de propulsión nuclear de la Marina Real".

Refiriéndose a la tarea de la marina de guerra en guerra restringida y en tiempo de paz, el Secretario Parlamentario dijo: "En tiempo de paz la Marina de Guerra facilita fragatas o destructores que son destacados para prestar servicios en los puntos focales de los intereses británicos. Han demostrado de que son adecuados, por sí solos, para controlar situaciones de intranquilidad en potencia. Ellos sólo pueden cumplir con esto porque se sabe que detrás de estas pequeñas unidades se encuentra el poderoso refuerzo de escuadras móviles compuestas de escuadras agrupadas alrededor del portaaviones. El centinela resulta con frecuencia bastante por sí solo, pero detrás del mismo debe encontrarse la guardia para ser llamada en caso de necesidad.

El transporte para los comandos.

Respecto al papel asignado al “*Bulwark*” como transporte para los Comandos, él dijo: “Este buque dará a la Infantería de Marina (Royal Marines) una nueva y estimulante tarea para cumplir con la Marina Real. Llevará una unidad completa de Infantería de Marina integrada por unos 600 hombres entre personal superior y subalterno. Los helicópteros transportarán a toda la fuerza, incluyendo los vehículos, bien hacia el interior. Además, llevarán embarcaciones de desembarco. Una vez desembarcada, la fuerza podrá emprender algunas semanas de intensivas operaciones militares en tierra sin recurrir a otros refuerzos. Espero que la decisión adoptada sobre este buque, que debería incorporarse al servicio en su nuevo papel durante el verano del año próximo, establecerá en forma clara de que el Almirantazgo presta suma atención a la Infantería de Marina. La misma figura destacadamente en todos nuestros planes...”

“No es solamente a la guerra total que buscamos de disuadir, es a cualquier clase de guerra. La Marina Real desempeña un importante papel en sofocar, impedir o contener los conflictos de toda naturaleza, desde los disturbios locales hasta la guerra limitada. Al contener una guerra secundaria, es posible impedir una grande. Todo esto es parte de la contribución de la Marina de Guerra en la disuasión general.

“Para que la Marina de Guerra sea eficaz en esta forma, ella debe ser una marina combatiente. No hay lugar para el *bluff*. Los buques simulados no servirán. Tampoco servirán buques de segunda clase con equipos inferiores. Deben ser buques de primera clase, debiendo la cualidad de su equipo y personal ser tal que sea juzgada de primera clase por todos. Esto resulta tanto más importante en estos momentos cuando hay una cantidad de países cada vez mayor que reciben modernos equipos militares desde el otro lado de la Cortina de Hierro.

El porvenir.

Refiriéndose nuevamente al futuro, el Secretario Parlamentario dijo: “El ataque submarino será el más mortal contra la escuadra naval, ya sea en convoy u otras tareas. Para hacerle frente, nuestras modernas naves antisubmarinas están equipadas con un sistema de detección y ataque que ha venido desarrollándose desde la guerra. También se ha desarrollado una técnica de ataque desde el aire mediante helicópteros y estos helicópteros prestarán una contribución vital en la lucha antisubmarina. Nuestros propios submarinos desempeñan un papel antisubmarino cada vez más importante. Toda esta actividad es una donde la investigación y el desarrollo continuado es indispensable para hacer frente a esta creciente amenaza. El torpedo-cohete y las cargas nucleares de profundización de los Estados Unidos son ejemplos de la clase de trabajo que se realiza. La reciente anunciada concentración de nuestras actividades de investigaciones subacuáticas acelerará nuestros propios desarrollos.

“Los ataques aéreos y de superficie podrán también coincidir con el ataque submarino. En este caso, la escuadra contará con una cortina a distancia de buques de defensa, radar y aviones para detectar a los bombarderos atacantes y guiar a sus propios aviones de caza contra aquellos. Estos bombarderos estarán volando a gran altura y velocidad, y antes de que transcurra mucho tiempo podrán dirigir bombas enviadas desde lejos. Aquellos bombarderos que logran pasar y, hasta sus bombas, serán atacados por

los "Seaslugs" de los buques de proyectiles dirigidos. Las defensas aéreas también tendrán que ver con los aviones de reconocimiento, que estarán guiando a los submarinos enemigos hasta una posición de ataque. El ataque de superficie será respondido en primer término por los aviones de ataque del portaaviones, pero también por los buques acompañantes de superficie.

Potencial humano.

Al tratar la cuestión del potencial humano, el Secretario Parlamentario expresó que el propósito de la Flota era llegar hasta los 98.000, de los cuales 88.000 serían adultos masculinos del Reino Unido. La reducción a esa cantidad se cumpliría para 1963. Entre tanto, al Almirantazgo correspondía la desagradable tarea de iniciar esta disminución mediante el recurso de los retiros. Ya se les había comunicado a todos aquellos que serían retirados y la Cámara estaría satisfecha al saber que el establecimiento de los mismos en nuevas actividades parecía desarrollarse favorablemente. El potencial humano considerado podría mantenerse mediante un reclutamiento anual cuya proporción no sería superior que el alcanzado efectivamente en 1956/57.

Respondiendo a preguntas dirigidas durante el debate que siguió al discurso del Secretario Parlamentario, el Lord Civil del Almirantazgo (el Hon. T. G. D. Galbraith), manifestó que el proyectil "Polaris" no sería incorporado al servicio antes del principio de la década de 1960. El Almirantazgo seguía atentamente su desarrollo y estaba considerando hasta qué punto debían tomarse disposiciones para el mismo en la Marina Real.

Respecto a la propulsión nuclear, dijo que el Almirantazgo la consideraba como de la mayor importancia, tanto para la Marina Real como para la marina mercante. Si bien es cierto que ellos tendrían el mayor placer en sacar provecho de cualquier ayuda que pudiera ofrecerles los Estados Unidos en cuanto a investigaciones y desarrollos, ellos consideraban que sería un grave error reducir el esfuerzo que se dedica al proyecto del "Dreadnought". Era su propósito seguir adelante con el mismo y, simultáneamente, dedicarse a la propulsión nuclear para los buques mercantes.

La Comisión, de la que él era presidente, había procedido al examen de numerosos proyectos de propulsión nuclear a fin de determinar la posibilidad de proceder a la aplicación directa de algunos de ellos en un buque, sin tener que construir previamente un prototipo en tierra. Desgraciadamente, se constató que esto era imposible. La Autoridad de la Energía Atómica estaba colaborando con muchos intereses navieros y astilleros en los trabajos preliminares. Lo que ellos deseaban construir era un buque económico, o casi económico. Esto era mucho mejor que el producir una máquina que carecería de todo valor comercial.

Quedaba aún mucho que hacer en el engorroso desarrollo técnico antes de poder producirse una unidad económica, pero por lo menos ya habían sido eliminados aquellos proyectos que carecían de toda probabilidad y el trabajo se realizaba actualmente en aquellos que se esperaba tendrían éxito. Le era imposible hacer una apreciación de cuándo se produciría una unidad económica, pero podría haber cierta posibilidad de que ya hubiera un buque en el agua para 1964, aunque no deseaba que se considerase dicha fecha como terminante.

Se solicitó al Parlamento que votara la suma de £ 339.000.000 destinada

a la Marina para el año financiero 1958-59 que, con las sumas anticipadas ya recibidas, pondría a disposición de la misma la suma calculada de £410.000.000.

(*"The Admirally News Summary"*, N° 139, 1° de abril de 1958.)

EL "GRAN DESAFÍO" DE LA ENERGÍA NUCLEAR: "LA POSTERIDAD NO PERDONARÁ EL FRACASO", DICE EL ALMIRANTE WILSON.

El valor de la energía nuclear aplicada a la propulsión en el mar fue tratado por el contraalmirante G. A. M. Wilson, segundo jefe de ingeniería (N) y contraalmirante de la propulsión nuclear, en una disertación que tuvo lugar en el Royal United Service Institute. Fue el primer análisis amplio que sobre este tema se ha hecho ante un auditorio del Reino Unido.

Después de considerar los elementos fundamentales del trazado y selección del reactor, el almirante Wilson prosiguió con la descripción de las posibilidades de la energía nuclear en la navegación marítima.

Dada su importancia, a continuación se reproduce íntegramente dicha parte de su discurso:

"¿Qué nos ofrece la energía nuclear?", preguntó. "Desde el punto de vista naval, autonomía casi ilimitada a gran potencia, sin necesitar oxígeno para la combustión. Esto es, por supuesto, ideal para el submarino y, por primera vez en la historia, tenemos a nuestro alcance un verdadero sumergible que, durante largos períodos, puede permanecer independiente de todo contacto con la atmósfera, capaz de desarrollar altas velocidades sostenidas debajo del agua. Como instrumento para el ataque sorpresivo contra blancos (mar o tierra) cuenta con potencialidades excelentes, y los problemas que plantea a la defensa son realmente formidables.

"Respecto a la eficiencia de los submarinos en el papel antisubmarino, no existe duda alguna y si es que debemos contar con alguna probabilidad de destruir a los submarinos enemigos con propulsión nuclear, es indudable que los nuestros deben tener aptitudes por lo menos tan buenas, o mejores, que las de aquéllos. Como un desarrollo a largo plazo, la amenaza de una acción ofensiva mediante el empleo de cohetes balísticos y armas semejantes lanzados desde sumergibles, aun estando sumergidos, puede ser grandemente acrecentada mediante la adopción de la propulsión nuclear. Sus potencialidades estratégicas y tácticas son tan grandes que es indudable que los submarinos de propulsión nuclear deben ser considerados como un arma nueva más bien que un tipo existente perfeccionado. No hay duda alguna de que la marina de guerra de los Estados Unidos, en base a los extraordinarios resultados obtenidos en las pruebas realizadas por el "*Nautilus*" en todos los papeles imaginables (excepto el de transporte de proyectil balístico), así lo creen.

"Ya en fecha tan temprana como la del año 1945, el Almirantazgo estaba al corriente de las potencialidades de la energía nuclear para tal aplicación, pero debido a la falta de facilidades y de personal, fue imposible hacer algo que superara el bosquejo preliminar de las investigaciones hasta 1950. En este año fue considerado un reactor prototipo terrestre de bajo enriquecimiento moderado a grafito refrigerado a gas, que se esperaba llegaría a constituir la base de la instalación de la maquinaria de un submarino. Las investigaciones pusieron en evidencia que el diseño propuesto sería inadecuado.

cuado y el estudio fue abandonado. Sin embargo, el mismo puso en evidencia mucha información de valor sobre la tecnología del gas, que resultó de utilidad en el programa Calder Hall.

“Ya para esta época todo el esfuerzo disponible de la Junta de Energía Atómica había sido desviado al programa con base en tierra. No me cabe la menor duda de que la política del país, con su urgente necesidad de aumentar la generación de energía en tierra, procedió correctamente al orientar todos sus esfuerzos previamente en esta dirección. Unido a esto, la imposibilidad de conseguir material fisil para sistemas altamente enriquecidos demoró la iniciación de todo otro estudio serio hasta 1954, cuando se dio principio al proyecto *Dreadnought*.

“Aparte del submarino, ¿hacia dónde debiéramos apuntar para la próxima aplicación militar?

“En los buques de superficie, las ventajas de grandes autonomías a alta velocidad deben ser consideradas frente a los inconvenientes del peso y del espacio. Los reactores, hasta los más compactos, tienden a ser elementos pesados y engorrosos. Por consiguiente, es indudable que primero veremos a la energía nuclear aplicada a los buques grandes de superficie más bien que a los chicos.

“El portaaviones, con su necesidad de alta velocidad, constituye un elemento digno de su aplicación y tiene otras ventajas especiales en posibilidades altamente mejoradas en el trazado del buque, cubierta de vuelo y del radar; un aumento en la capacidad de los combustibles de aviación y condiciones para aterrizar en cubierta. Es indudable que al portaaviones le asisten derechos sumamente poderosos para que el mismo constituya nuestro siguiente buque de guerra para la aplicación de la energía nuclear.

Una flota nuclear.

“Para aquellos que dudan de la cordura o necesidad de la conversión a una flota nuclear, yo sugeriría que los mismos se pongan a pensar sobre lo que se está haciendo a este respecto en otras naciones. Los norteamericanos están empeñados, y ya se encuentran muy adelantados, en la construcción de una flota nuclear. Hay 19 submarinos de distintos tipos construidos, en construcción o proyectados para ser terminados en 1961, un crucero que debe estar listo en 1960, y seguirá un gran portaaviones de flota. Ya se hallan en marcha las investigaciones para el trazado preliminar de un destructor. En cuanto a los portaaviones, la marina de guerra ha solicitado autorización para la construcción de otros cinco: uno cada año sucesivo hasta tener seis de ellos en servicio para 1966.

“No sabemos a ciencia cierta cuáles son las intenciones soviéticas, pero no deben ignorar las ventajas que los submarinos de propulsión nuclear ofrecerían a su flota submarina. Su éxito en el programa de satélites es prueba evidente de su rápido adelanto en el campo científico.

“Los franceses han anunciado su intención de tener un submarino navegando para 1961.

“Es obvio que la transición de la energía convencional a la nuclear será lenta y nos veremos ante el problema de tener que actuar simultáneamente con ambos tipos de buques. No resulta práctico transformar a los buques de propulsión convencional en nucleares y, a mi juicio, resultará eventualmente de gran beneficio adoptar la propulsión nuclear para los trabajos de reapro-

visionamiento de la flota, esparciendo así ampliamente los beneficios sobre la flota convencional, aumentando notablemente su autonomía operativa.

Aplicación a la flota mercante.

“Desde el punto de vista técnico, los problemas ligados con la aplicación de la energía nuclear a un buque mercante del tipo de un petrolero grande o un buque cisterna para el reabastecimiento de la flota, se esperan que sean muy similares, y, en grado sumo, gran parte de las investigaciones y desarrollos podrían ser acopladas. Se acepta generalmente que el petrolero es el que más beneficios ofrece para su aplicación dentro de los buques mercantes, por lo menos inicialmente.

“Si la energía nuclear debe ser atractiva comercialmente, ella debe ser económicamente apta para la competencia. Todos los estudios realizados hasta la fecha ponen en evidencia que existe disparidad entre los gastos extremos de explotación de un buque con propulsión nuclear y el de propulsión convencional, pero, como era de esperarse, la diferencia es menor cuanto mayor es el buque. En las primeras etapas del desarrollo del buque mercante habrá que elegir un buque con un elevado factor de utilidad y uno que sea capaz de transportar un gran volumen en peso. El petrolero es el que casi mejor responde a estas condiciones y es por esta razón que se le considera como la propuesta más atrayente hasta el presente, aunque las elevadas velocidades necesarias para los paquetes transatlánticos y otros buques de pasajeros veloces, con el consiguiente elevado consumo de combustible a estas altas potencias, hace de este tipo de buque otro candidato favorable para la energía nuclear. Por razones obvias, esto resulta un riesgo comercial demasiado grande para una primera especulación.

“Muchas son las personas que han hecho estudios de carácter económico y, según creo, han llegado más o menos a la misma conclusión; es decir: actualmente los gastos de explotación de un buque nuclear superarían aproximadamente entre un 15 a un 20 % a los del buque convencional. Pensé que les interesaría a ustedes ver las tendencias puestas en evidencia por algunos estudios realizados hasta la fecha.

“El costo por tonelada de entrega de petróleo proveniente del golfo Pérsico, en Gran Bretaña ha sido calculado teniendo en cuenta la velocidad de buques de distintos tamaños, tanto convencionales como nucleares. Se supone que todos los buques de propulsión nuclear cuentan con un reactor de bajo enriquecimiento moderado a grafito refrigerado a gas. Se han hecho concesiones para los gastos de explotación, precios del combustible y gastos fijos para ofrecer y los gastos extremos de explotación. Como ustedes verán, para el caso de los buques convencionales se han tomado diversos costos para el combustible a fin de cubrir posibles aumentos en estos precios.

“Los precios actuales varían entre £ 6.10 s. y £ 9 por tonelada, pero la proporción del aumento de los costos del combustible fisible durante los últimos años hace pensar que estos precios seguirán aumentando. En el caso nuclear predominan las cargas de amortización sobre el capital y los costos del combustible con tan sólo un pequeño porcentaje de los costos globales, mientras que en un buque convencional los costos del combustible constituyen la mayor parte de los costos globales de la explotación.

“Se verá que, para un buque de 65.000 toneladas de carga, los costos de los buques convencional y nuclear son iguales cerca de los 21 nudos, pero

ésta no representa la velocidad óptima de explotación para ninguno de ellos. A velocidades mayores, el buque nuclear se impone al convencional, pero no existe incentivo comercial para trabajar a estas velocidades superiores, salvo que se careciera de petróleo en este país y resultara una proposición lucrativa el importar petróleo a un precio más elevado. El buque de 65.000 toneladas ofrece aparentemente más atracción que el buque más grande, debido al hecho de que podría regresar en lastre vía Suez, mientras que el buque de 80.000 toneladas tendría que pasar por El Cabo tanto en el viaje de ida como en el de vuelta.

Gastos fijos.

“De todo lo expuesto se desprenderá que son los gastos fijos y los gastos de explotación los que están demorando la aplicación de la energía nuclear a los buques mercantes en la actualidad. Todos los esfuerzos deben, por lo tanto, tener como propósito el reducir los gastos fijos y la evolución tiende normalmente a lograr este objetivo. En las plantas terrestres de fuerza motriz se considera ahora que es posible reducir el costo unitario elevando la capacidad para la planta del mismo tamaño. En un buque no resulta tan fácil aprovechar ese aumento de energía. Podría aumentar la velocidad a que podría andar el buque, pero como la velocidad varía únicamente conforme a la raíz cúbica de la energía, no obtenemos mayores ganancias en la parte económica. Debemos, por lo tanto, buscar otras formas, y un camino que parece ser promisorio es el empleo de combustible ligeramente enriquecido que pueda reducir drásticamente el tamaño y peso del reactor y su correspondiente blindaje. También se obtienen ventajas en el empleo de temperaturas de trabajo más elevadas y mayores rendimientos.

“Además, la construcción de plantas prototipos puede resultar una etapa importante en la reducción de los gastos fijos. A medida que se va ganando experiencia, tanto los proyectistas como los fabricantes desarrollarán métodos que deberían conducir a la reducción del costo de fabricación. En su actual estado incipiente, la producción de un equipo nuclear exige, frecuente y necesariamente, que se realice a un precio muy elevado.

“Los informes del exterior tienden a confirmar estas comprobaciones en cuanto a la parte económica de la propulsión nuclear. Pero, no obstante este hecho, muchas son las naciones que han emprendido un programa de construcciones y/o amplios estudios sobre su posibilidad. En América, el buque de paz de Eisenhower, un veloz buque de carga y pasajeros, de unas 25.000 toneladas, se espera que estará terminado para 1960. Se trata en este caso de construir el buque por razones esencialmente de prestigio e indudablemente no se sostiene que el mismo sea económico. A pesar de esto, ellos tendrán la oportunidad de obtener experiencia directa en el trazado, construcción e instalación y funcionamiento de un buque mercante de propulsión nuclear. Además de esto, se están realizando estudios, con el apoyo del gobierno, sobre la posibilidad del empleo de los reactores refrigerados a gas acoplados con turbinas de gas a ciclo cerrado. Los norteamericanos, que no tienen tanta necesidad de producir electricidad barata mediante la energía nuclear, pueden dedicar un esfuerzo concertado mucho mayor en el problema del buque y constituirán, a mi juicio, un verdadero peligro para nuestra construcción naval, salvo que nosotros, como nación, nos pongamos pronto en marcha.

El reto de otras naciones.

“Los rusos están construyendo un rompehielos de 16.000 toneladas de desplazamiento, que debe terminarse alrededor de 1960.

“Se dice que en el Japón ya se trabaja activamente en los estudios del trazado de dos buques nucleares. Si bien se ignora el tamaño, tipo y potencia de los mismos, se ha dicho que la administración marítima está gestionando se le adjudiquen 4.000.000 de libras esterlinas en el presupuesto de 1958 para proceder a la construcción de buques mercantes con propulsión nuclear. También sabemos que los japoneses están particularmente interesados en la posibilidad de submarinos mercantes.

“Se dice que Noruega, Suecia, Holanda, Italia y Francia se encuentran todas ellas empeñadas en el trazado de plantas para su aplicación a la marina mercante. Se tiene entendido que los estudios de los noruegos y suecos están muy adelantados, pero no se tiene conocimiento de que haya autorización para construir. Noruega se encuentra, sin embargo, construyendo un reactor experimental que debe empezar a trabajar en 1958 que, aunque esencialmente una planta terrestre, se espera que el mismo conduzca al trazado de una planta marina.

“En Alemania Occidental, cuatro firmas alemanas han formado una compañía para desarrollar un reactor para la propulsión de buques como su objetivo principal, y tienen la intención de construir una planta prototipo terrestre como un primer ensayo.

“En este país son varios los grupos de compañías que han anunciado la formación de empresas afiliadas, cuyo propósito declarado es el trazado y construcción de plantas nucleares para buques mercantes. Pero, hasta la fecha, sólo se han realizado las investigaciones más preliminares. Por supuesto, ninguna empresa nuclear puede ir muy lejos sin el apoyo, y sobre todo sin el asesoramiento experimental de la Asociación de la Energía Atómica del Reino Unido. De cualquier modo, la asociación tiene el control total del aprovisionamiento de combustible y asesora al gabinete sobre la seguridad de los reactores.

Factores de seguridad.

“Me lleva a considerar un punto del cual aún no he hecho mención alguna, pero que es de capital importancia: el problema de la seguridad. El tiempo no me permite referirme mayormente a esta cuestión, pero desearía decir que con los reactores nucleares no hay peligro de explosiones nucleares en el sentido de una pequeña bomba atómica. Lo peor que puede suceder es un accidente comparable al de una explosión de caldera debido, probablemente, a pérdida del refrigerante, pero esto traería aparejado el efecto resultante de dispersar elementos altamente radioactivos sobre una gran superficie y podría resultar así todo un desastre de grandes proporciones.

“En el trazado del reactor se busca elegir un sistema que sea inherentemente seguro; es decir, uno donde la pérdida de los moderadores o del refrigerante tenga tendencia a reducir las condiciones críticas del reactor más bien que aumentarlas. Debido a ciertas propiedades nucleares fundamentales, es posible construir sistema auto-compensadores, y reducir así el efecto de las fallas mecánicas. El problema de la seguridad de las plantas de a bordo es, por supuesto, más difícil aún que el de las plantas centrales de energía, por

cuanto no solamente nos encontramos ante una plataforma inestable que prohíbe, por ejemplo, el empleo de la gravedad para paro de emergencia mediante varillas de control, pero también debemos considerar problemas tales como las encalladuras y naufragios.

“Si bien es cierto que muchos de estos problemas son formidables, yo considero que los mismos pueden ser resueltos y, como siempre, la mejor manera de hallar una respuesta es realizando un proyecto práctico. Será necesario desarrollar una filosofía fundamental para la seguridad y asegurar que el trazado y construcción de todas las plantas marinas den cumplimiento a la misma. Es casi seguro que habrá que recurrir a alguna clase de recipiente de contención para todo el circuito primario. Estamos perfectamente al corriente de la importancia de la seguridad, y como un primer paso se ha procedido recientemente a la creación de un Comité de Seguridad para que estudie el comportamiento de buques de guerra nucleares en aguas territoriales y puertos británicos. Además del Almirantazgo, se encuentran representados miembros de la Comisión de Energía Atómica, Ministerio de Transporte y el Lloyd's Register.

“Además del aspecto de la seguridad, es indudable que existen problemas relativos a las instalaciones en los buques que tendrán que ser estudiados. El intenso peso concentrado de la envoltura de presión del reactor y la protección necesitará estructuras y soportes especialmente trazados, que tendrán que ser cuidadosamente ideados como parte integrante de la construcción del buque. El emplazamiento de la máquina en el buque necesitará un atento estudio, y es sumamente improbable que podríamos instalarlo bien a popa, por cuanto ello daría lugar a problemas sobre la estabilidad y asiento del buque. La ubicación de la maquinaria debe ser también considerada desde el punto de la colisión, a fin de asegurarse de que el reactor sea el menos expuesto a sufrir daños. Se podrá apreciar que el trazado total de la planta nuclear y maquinarias auxiliares exigirá una íntima cooperación entre los diseñadores del reactor, ingenieros navales y arquitectos navales.

“La transición del petróleo o carbón a la energía nuclear para la mayoría de los buques, es tan inevitable como la anterior transición de la vela al vapor. Se iniciará en forma relativamente lenta, pero con impulso siempre creciente. Nadie puede predecir con qué celeridad marchará esto, aunque hay muchos dispuestos a hacer la prueba. A mi juicio, la gente tiende a mirar la llegada de la propulsión nuclear como si fuera por un telescopio: algunos la ven como asomándose muy cerca, mientras que otros estarían mirando por el extremo equivocado, mientras hay aún otros que parecen haberse olvidado sacar la tapa del ocular. Ninguna de estas apariencias es correcta si tenemos presente el blanco de la explotación económica.

“Es siempre la suerte de un nuevo componente, que el mismo sea comparado inicialmente con sus predecesores ampliamente desarrollados. Así aconteció cuando la primera turbina fue diseñada por los entusiastas de la máquina alternativa, dando origen a una lucha de opiniones sólo resuelta finalmente mediante una demostración práctica. En el caso del reactor, sin embargo, contamos ya con una demostración convincente de lo que puede lograrse en el U. S. S. “*Nautilus*”. La experiencia con este buque ha hecho mucho para apaciguar los temores y creemos que sobre una base de facilidad de maniobra y confiabilidad, el reactor de agua bajo presión ha tenido un éxito destacado. Sin embargo, creo que nuestros sucesores de dentro de más

o menos un siglo observarán este esfuerzo con el mismo divertido interés como nosotros lo hacemos hoy con la máquina *Rocket* de Stephenson. La etapa del desarrollo es algo comparable y no hay duda alguna de que una planta reactiva como la que hemos visto en el submarino es un dispositivo voluminoso y nada económico.

Éxitos del futuro.

“Es ya evidente que las ventajas militares de la energía nuclear son profundas y de que las perspectivas de nuestra navegación comercial son casi indudablemente atrayentes. No debemos titubear en perseguir los éxitos que ahora vemos adelante, o ser disuadidos por las numerosas incertidumbres que existen hoy.

“Los problemas técnicos en la aplicación de la energía nuclear para los empleos de la marina no son ciertamente insuperables, pero tenemos adelante un amplio campo de actividades en física, ingeniería y metalurgia destinados a aumentar las temperaturas y eficiencia y disminuir los costos. La tarea que espera a la industria, exige una acertada dirección, tenacidad de propósito y excelencia técnica.

“Uno de los problemas que ha afectado a este país es la escasez de uranio enriquecido. Tan sólo el desarrollo de tipos adecuados de pequeños reactores de alto rendimiento necesitará combustible altamente enriquecido, independientemente de las cantidades mucho mayores necesarias para mantener a una flota de buques de propulsión nuclear. Estos son factores que deben ser considerados en la preparación de los programas para la propulsión nuclear en la Real Marina y en la marina mercante, de modo que ambos requisitos se encuentren incorporados en la política gubernamental del combustible fisil. La falta de materiales fisibles es la razón principal del por qué nos encontramos tantos años retrasados con respecto a los norteamericanos en la aplicación de este sistema de propulsión, pero cuenta con la ventaja de que ha acicateado a los genios de la ciencia y de la ingeniería de la Gran Bretaña para que busquen una solución de la energía nuclear para la generación de la electricidad recurriendo al uranio natural.

“Debe tenerse en cuenta de que la marina de guerra de los Estados Unidos hace dos años que adoptó decididamente una política de desarrollo y aplicación de plantas de energía nuclear en todos los tipos de buques navales con lo que ellos denominan un “adecuado sentido de urgencia”. Han manifestado categóricamente de que todo buque de tamaño de flota para ser construido después de 1960 contará con propulsión nuclear. Ya algo se habrán enterado ustedes de su amplio programa naval. Las intenciones rusas no han sido dadas a publicidad, pero sería peligroso suponer que ellos se encuentran muy atrasados en sus planes navales. No es mayormente necesario, a mi juicio, ampliar sobre la insuperable desigualdad con que tropezaría una marina de guerra con combustible convencional que tuviera que luchar contra una flota de buques capaz de navegar durante meses a altas velocidades. Salvo de que una fuerza armada esté equipada con las armas contemporáneas, la misma resulta anticuada y el propósito mismo de su existencia desaparece.

“Dentro de las actividades mercantiles estamos perfectamente al corriente de las actividades de otras naciones. Algunos de sus diseños nucleares están bastante adelantados. En los próximos años la prosperidad

de las industrias dedicadas a las construcciones navales, dependerá de su capacidad para entrar en libre competencia con las naciones extranjeras en la demanda de los armadores para buques de energía nuclear. Constatada ya su posibilidad y economía, la demanda es indudable.

“El Almirantazgo, como patrocinador de la construcción e ingeniería navales, reconociendo la urgencia de este asunto, creó un Comité de Propulsión Nuclear bajo la presidencia del Lord Civil, en un intento de coordinar el esfuerzo general y recomendar una política sobre el mejor modo de proceder. Los armadores, constructores navales y los departamentos interesados del gobierno se encuentran todos representados en este Comité.

“Nos encontramos ante un gran reto. No podemos avanzar con mayor rapidez que el permitido por los adelantos técnicos, y nuestro propósito permanente debe ser el desarrollar un buque económico. Sin embargo, es de importancia suprema contar con un buque en el mar, para adquirir experiencia del mismo, con un mínimo de demora. Por supuesto, existirán riesgos y el costo será elevado, pero la eventual cosecha que recogerán la Real Marina de Guerra y la marina mercante bien vale la pena hacer esfuerzos incalculables. La posteridad no nos perdonará si fracasamos en esta tarea”.

(“The Admiralty News Summary” - N° 136 - 1° de enero de 1958.)





LUIS IRIBARNE

Teniente de Navío

Falleció el 2 de febrero de 1958



REPUBLICANO MARINO

Capitán de Fragata (T)

Falleció el 3 de febrero de 1958



CARLOS A. MAYO

Teniente de Fragata

Falleció el 2 de marzo de 1958



A N D R É S C H E L L E

Capitán de Fragata

Falleció el 25 de marzo de 1958



PEDRO LUISONI

Capitán de Fragata

Falleció el 31 de marzo de 1958



ERNESTO BOGGIANO

Capitán de Fragata

Falleció el 12 de abril de 1958

Asuntos Internos

PROCLAMACIÓN DE SOCIOS ELECTOS.

El 28 de abril, en Asamblea Ordinaria y con la presencia de los señores Inspector de Justicia D. Joaquín Conte e Inspector de Mutualidades D. Carlos H. Spaventa, se procedió al recuento y escrutinio de votos emitidos para la elección de los señores miembros que debían integrar la Comisión Directiva para el período 1958-1960, con el siguiente resultado:

Período 1958-1960

Vice-

presidente 2º: Capitán de navío Carlos A. Kolungia

Protesorero: Capitán de corbeta Contador Pablo E. Arguindeguy

Vocales Titulares:

Capitán de fragata I. M. Juan C. Argerich
Capitán de corbeta Rolando M. Franco
Capitán de corbeta Jorge E. Zimmermann
Capitán de fragata Ricardo M. Gilmore
Capitán de fragata Ing. Esp. Hugo H. Soria
Teniente de navío Alfredo V. Benavidez
Teniente de fragata Jorge F. Tapper
Capitán de fragata Horacio T. Repetto Peláez
Capitán de navío Aldo A. Pantín
Capitán de fragata Juan H. Bonomi

Período 1958-1959

Vocal Titular:

Capitán de fragata Av. Martiniano Leguizamón Pondal

Vocales Suplentes:

Capitán de fragata Manuel López Alvarez
Capitán de corbeta Av. Ángel Galíndez Figueroa

Teniente de navío Auditor Ramón L. Morell
Capitán de corbeta Ricardo Frigerio Miró
Capitán de corbeta Carlos A. López Naguil
Capitán de corbeta Esteban J. Chiappe

Comisión Revisora de Cuentas

Período 1958-1960

Revisor de Cuentas Titular:

Capitán de fragata José Muratorio Posse

Período 1958-1959

Revisores de Cuentas Suplentes:

Capitán de fragata Siró Víctor De Martini
Capitán de fragata (T) Eugenio J. Solari.

El acta respectiva fue firmada por los señores capitanes de fragata Horacio T. Repetto y Alberto J. Oliver.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Capitán de fragata médico Mario Gliemann Olazábal; capitán de corbeta contador Alfredo Domínguez; tenientes de navío Julio Delfor Arias y Osvaldo José Martín, de I. M. Oscar Bernardo López y Jorge Alberto Iriberry, Ing. Esp. Alfredo E. Mac Dougall y Juan Carlos Calderini; teniente de fragata dentista Horacio Lagrotteria; guardiamarinas Luis Alfonso Dupeyron, Agustín Humberto Sosa, Eduardo Gastón Vigier, Luis Félix del Carmen Anselmi, de I. M. Fermín Areta, Osvaldo Hugo Borzone, Juan Carlos Colucci, Héctor De Pirro, Milcíades Leoncio Espoz, José Luis González, Marcelo Marino Joy, Fausto J. C. López, Rafael Alberto Picchiello, (C) Enrique Remo Tamburelli, Jorge Luis Tomasín Bolognesi, Alberto Eduardo Toso Le Bretón, Jorge Osvaldo Troitiño y contador Carlos M. Tejero.

REINGRESO SOCIO ACTIVO (Art. 14).

Capitán de fragata Juan C. Duperre Tosti.

CONFIRMACIÓN SOCIOS ACTIVOS.

Ex-tenientes de navío Ing. Naval Roald Lorenzo Longinotti e Ingeniero Juan M. Schmidt y ex-teniente de corbeta Rodolfo Simián.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS.

Desde el 1° de marzo: Capitanes de corbeta (T) Gustavo Lallave y contador Miguel A. Parra; desde el 15 de marzo, capitán de fragata Manuel E. Pardal y capitán de corbeta Evaristo Velo, desde el 25 de marzo capitán de fragata médico Oreste E. Adorni, con fecha 3 de abril, capitán de navío Carlos A. F. Burgos, capitanes de fragata Ernesto F. Boggiano y Eduardo A. Videla Dorna; desde el 8 de abril, capitán de fragata Juan Boeri y teniente de fragata Guillermo Hansen.

ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Conforme al Art. 16, inc. 1° del Estatuto: Tcnel. Rodolfo M. Cortese Weigel, capitán médico Humberto S. Cortese Weigel, coronel Roberto B. G. Grotz, Tcnel. Rosendo Jaime L. Sauri, capitán (Aer.) Roberto Tito Aguirre, Tcnel. Miguel Lorenzo Pianta, capitán Jorge Eugenio Estévez, general de brigada Carlos S. Toranzo Montero, Tcnel. Pedro Apolinario Molinari, mayor Francisco Agustín Albino, vicecomodoro Julio Momfort, subteniente odont. Luis M. Catoni Aldana, mayor (SR) Luis R. Galeano y coronel médico Jorge Pascual Volpi.

Conforme al Inc. 3°: Señores Enrique Jorge Stocker, Guillermo F. Sánchez Cores, Roberto Ledesma, Dr. Arnaldo A. Torres, Dr. Ricardo Mario Font y Sr. Rufino N. Rodríguez de la Torre.

Conforme al Inc. 4°: Dr. Héctor Ayarragaray, señores Domingo José Di Leo, Luis E. Carrascosa y Francisco Carlos McCarthy, Dr. Juan Benito Llosa y capitán (Ultramar) Raúl Noziglia.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS.

Por fallecimiento: Capitanes de fragata Andrés Chelle, Pedro Luisoni y Ernesto F. Boggiano.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS.

Por renuncia: Teniente de navío contador Julio Aníbal León, capitán de corbeta auditor Julio Brandán Aráoz, guardiamarina contador Omar E. Méndez y guardiamarina (RE) Ricardo Dascanio.

Por fallecimiento: Capitán de fragata (T) Republicano Marino, teniente de navío Luis Iribarne y teniente de fragata aviador Carlos Aníbal Mayo.

BAJAS DE SOCIOS CONCURRENTES.

Por renuncia: Teniente coronel Argentino Marambio Catán, Dr. Mario A. Bottaro Castilla y capitán Salvador M. Asensio.

SEPARACIÓN DE SOCIOS ACTIVOS (Art. 29, inc. 1°).

Ex-capitán de navío Osvaldo Juan González, capitán de navío (R. E.) Guillermo J. Zarrabeitia, capitanes de fragata (R. E.) Jorge R. Pisani Reilly y Luis T. de Villalobos y capitán de corbeta I. M. (R.E.) Félix D. Petrone.

SITUACIÓN DE SOCIOS ACTIVOS.

No se confirman como tales a los ex-capitanes de navío (T) Cándido M. Milesi y de I. M. Enrique Noguera Isler, de acuerdo con el art. 13 inc. 2° del Estatuto; y ex-teniente de fragata médico Luis Nicolás Peycero, por haber permanecido menos de un año en la Marina de Guerra.

RENUNCIAS DE MIEMBROS DE LA COMISIÓN DIRECTIVA.

Presentaron sus renunciaciones el vocal titular capitán de corbeta (T) Omar R. Pagani, tesorero capitán de navío contador Francisco N. Castro, revisor de cuentas suplente teniente de fragata contador Julio A. Loyola y protesorero capitán de corbeta contador Fernando Esquivel, las que fueron aceptadas, designándose en su reemplazo a los señores vocal suplente capitán de fragata Ing. Espec. Martín Arana, vocal titular capitán de fragata Pablo Beláustegui y al vocal suplente capitán de corbeta Carlos D. Rojo, para los dos primeros y el último, respectivamente, de los cargos mencionados.

COMENTARIO DE LA PRESIDENCIA.

Se ha hecho llegar a los señores asociados, por correo, el comentario que fuera preparado por la Presidencia sobre lo actuado en la Asamblea Extraordinaria del 29 de noviembre pasado.

CORRESPONDENCIA NO RETIRADA DE LOS CASILLEROS.

Se comunica a los señores consocios, que deben retirar la correspondencia de los casilleros. De acuerdo con lo resuelto por la Comisión Directiva, a los noventa días de esta primera publicación se retirará la que tenga más de un año de recibida y será entregada al correo para su posterior destino.

GUARDARROPAS.

Se solicita de los señores asociados, arbitren los medios para no dejar objeto alguno en el guardarropas después de las 21 hs.

COMEDOR.

A partir del 1° de octubre de 1958, este servicio no funcionará en los días domingos.

CENTRO NAVAL - Alojamiento.

Por resolución de la Comisión Directiva, ha sido ampliada la utilización de este servicio a la esposa y/o hijos de socios, acompañados por éstos.

El Reglamento definitivo, actualmente en vigencia, será publicado oportunamente en el Boletín. Mientras tanto, puede ser consultado en dicho Anexo o en la Secretaría de esta Institución.

Las tarifas vigentes, son las siguientes:

SOCIOS:

| | |
|---|---------|
| Habiendo dos socios en la misma habitación, cada uno | \$ 45.— |
| Después de 30 días de permanencia no interrumpida, cada uno | „ 40.— |

SOCIO

| | |
|--|---------|
| Habitando un solo socio en la habitación, habiéndolo solicitado expresamente | „ 60.— |
| Después de 30 días de permanencia no interrumpida..... | „ 55.— |
| Invitado especial | „ 100.— |
| Socio y esposa o hijo, habitación interna | „ 100.— |
| Socio y esposa o hijo, habitación al frente | „ 110.— |
| Esposa y/o hijos de socio sean 1 ó 2 en habitación interna | „ 110.— |
| Esposa y/o hijos de socio sean 1 ó 2 en habitación al frente | „ 120.— |
| Socio con esposa y/o hijos, habitación con 3 camas | „ 140.— |
| Esposa y/o hijos de socios, habitación con 3 camas | „ 160.— |

NOTAS:

- 1 — Las tarifas incluyen desayuno en la habitación.
- 2 — La esposa e hijos de un socio sólo podrán alojarse simultáneamente con el socio, debiendo desalojar en la misma fecha en que lo haga el socio.
- 3 — Cuando por razones de número de personas el socio deba alojarse separado de su familia, abonará las tarifas normales de socio.

Reglamentación para los fondos a interés



Se comunica a los señores Asociados que, por resolución de la Comisión Directiva del día 4 de febrero del corriente año, ha sido modificado el punto 3º de la Reglamentación para los Fondos a Interés, motivo por el cual los fondos depositados en Caja de Ahorro (al 6 % de interés anual), devengarán intereses por todo el tiempo que se encuentren depositados, sin tener en cuenta mínimo de días.

Bibliografía

“*TRAITÉ DE MANOEUVRE DE L'ECOLE NAVALE*”, por el Capitán de Fragata M. de Kerviler (*Editions Maritimes et Coloniales*). 1 volumen de 423 páginas, encuadernado. Precio: 2.500 francos.

Las necesidades del combate moderno exigen que los buques de guerra cuenten con un material constantemente más perfeccionado y complicado, cuyo conocimiento debe estar a la par de la táctica. Pero las cualidades del marino y del maniobrista son las que imperan, aún hoy, sobre todas las demás, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra.

Absorbidos por la técnica y con demasiada frecuencia alejados del puente por las obligaciones impuestas por sus especialidades, los oficiales embarcados no pueden dedicar el tiempo necesario para el desarrollo de sus aptitudes marineras, tanpreciadas por sus antepasados.

Este nuevo “*Traite de Manoeuvre*”, redactado por un esforzado marino, presta especial atención a las dificultades con que tropiezan los oficiales para perfeccionarse en el arte de la maniobra del buque, tanto en el mar como en los puertos. Su autor, con un tono quizás formal, lleva de la mano al recién iniciado para guiarlo y colocarlo rápida y tranquilamente en el puente. A los oficiales de más experiencia, él les recuerda un conjunto de principios y métodos, que siempre convendrá consultar para realizar acertadamente un cierto número de maniobras que salen de lo común o son muy delicadas.

Por lo tanto, esta obra resulta sumamente útil para todos los oficiales de guardia y comandantes de buques de guerra o mercante.

“*LES FLOTTES DE COMBAT 1958*”, por H. y J. Le Masson (*Editions Maritimes et Coloniales*). Un volumen de 342 páginas, con numerosos esquemas y fotografías. Encuadernado. Precio: 4.000 francos.

¿Cuál es el poder y eficiencia de la flota soviética que no cesa de crecer? ¿Qué buques de guerra de propulsión atómica se están construyendo? ¿Cuáles son los programas de la marina de guerra norteamericana? ¿Qué proyectiles teleguiados se encuentran en servicio o son motivo de estudio en las marinas occidentales?

Éstas —y otras muchas— son las preguntas que se presentan al pensar en los actuales grandes problemas marítimos. Son otras tantas preguntas cuyas respuestas claras se encontrarán en "*Flottes de combat 1958*", que acaba de aparecer.

Centenares de fotografías y esquemas, y características detalladas, permiten formarse un cuadro preciso de los buques que integran las distintas flotas de guerra del mundo, como asimismo las flotillas aeronavales, sin las cuales no podrían existir y combatir en la actualidad.

Todas las marinas son consideradas, siendo posible determinar rápidamente cómo se cumple el programa naval francés, como así también las construcciones ordenadas por Alemania Occidental o el Japón.

Podrá verse que si los EE. UU., la U. R. S. S. e Inglaterra ocupan, en ese orden, los tres primeros lugares entre las potencias navales, existen, sin embargo, grandes diferencias entre ellas, por cuanto la marina norteamericana supera en mucho a las otras dos. El capítulo dedicado a la U. R. S. S. ha sido grandemente modificado: los buques rusos han empezado a mostrarse frecuentemente fuera de sus aguas territoriales; ello hace posible ofrecer una idea satisfactoria y bastante precisa de los mismos. Destaquemos la importancia de la flota de submarinos soviéticos, que es superior a la que tenía la Kriegsmarine en 1943, en la época culminante de la ofensiva submarina contra las marinas aliadas, que impuso a sus adversarios la necesidad absoluta de construir escoltas más numerosas y la de acrecentar la eficacia de sus medios de ataque y defensa antisubmarinas. Al lado de los esfuerzos norteamericanos y soviéticos, los de la Royal Navy parecen modestísimos.

La marina también se encuentra en plena evolución: "*Les Flottes de combat, 1958*" muestra las modificaciones que va sufriendo la misma bajo la influencia de los progresos sensacionales representados por la propulsión atómica y los proyectiles lele-dirigidos.

LA GUERRA NAVAL EN LOS MARES DEL ESTE DE EUROPA. Por Jürg Meister, 364 páginas, 15 mapas. Precio en encuadernación rústica: DM 29, en tela: DM 32. Editorial J. F. Lehmann, Munich.

El autor, suizo residente en Francia, no es solamente un experto conocedor de asuntos navales, sino también un afanoso investigador. Su campo de estudio es la guerra naval de los años 1939-1945 en el este. Al no existir sobre este tema documentos oficiales en Alemania, y como los de la Unión Soviética no están al alcance del investigador, el autor ha reunido en ocho años de intenso trabajo y extraordinaria dedicación, los antecedentes y el material para la presente obra. Numerosos viajes a Inglaterra, Alemania y Finlandia fueron necesarios para explotar los documentos oficiales existentes, y para completar a éstos con la colaboración de expertos marinos, antiguos oficiales navales y otros participantes en la guerra, quienes suministraron datos muy valiosos para completar el material. De esta manera fue surgiendo la obra, que relata los acontecimientos de guerra en el Océano Glacial Ártico, en el mar Báltico, en el golfo de Finlandia, en los países bálticos, en aguas interiores de Rusia, a saber, los lagos Ladoga, limen, Peipus, Onega, etc., como así también los sucesos bélicos desde las zonas septentrionales hasta el mar Negro y el mar Caspio, en los ríos Dniéper, el Volga y el Danubio. Relata, asimismo, la retirada del Grupo Zieb y los combates en el Medio y Alto Danubio. Describe del mismo modo las misiones bélicas desarrolladas en el lago Balatón.

Todo aquello que tiene valor histórico es abarcado en la obra, como también los detalles de la "guerra naval de guerrillas", no sólo en su faz combativa, sino también las numerosas operaciones de sembrado y barrido de minas, la vigilancia y el control de extensas áreas marítimas mediante lanchas patrulleras, la guerra de submarinos en aguas del este europeo y del mar Negro, operaciones de desembarco con apoyo de fuerzas navales y aéreas.

La obra da respuesta a todas las posibles preguntas sobre el tipo, el poder combativo, el armamento de las unidades navales, sobre las medidas estratégicas de los distintos países, los encuentros verificados, como así también los frustrados. Una planilla extensa y sistemática de las pérdidas da una idea exacta sobre los buques perdidos, averiados y capturados. Incluye asimismo el lugar y la causa de los hundimientos.

Jürg Meister, siendo neutral, se coloca en un plano libre de todo prejuicio, ateniéndose estrictamente a los acontecimientos,

y hace igualmente justicia a los rusos como a los alemanes, finlandeses o rumanos. Ha utilizado en la redacción de esta obra sólo aquellos documentos y datos de cuya veracidad estuviera completamente seguro, y en cuanto al aspecto científico de la exposición de los hechos, se atiene a los documentos del entonces Estado Mayor General Naval. Juzga con gran objetividad la fuerza y las limitaciones de las flotas, los personajes responsables de cada una de ellas, y el sistema táctico seguido por los diversos países.

De tal manera trata esta obra temas que hasta este momento habían estado sumidos en la oscuridad, en especial sobre la forma de conducción de la guerra naval por parte de los rusos en el Cercano Oriente, lo que en nuestros días reviste especial interés, dado que Rusia logró ocupar el segundo lugar después de Estados Unidos, en cuanto respecta a su poder naval.

Informativo para los Señores Socios afiliados a la Obra Social Naval



Se recuerda al personal afiliado a la Obra Social Naval la obligación de comunicar todo cambio de domicilio de acuerdo al Art. 601, inc. q) del R. S. O. S. (Nº de impreso 1657), por cuanto ello permitirá la actualización del mismo y favorecerá la regulación de los Servicios de Asistencia Sanitaria en el Interior.

INDICE TOMO LXXV

1957 - 1958

| Autor | TEMA | Página |
|----------------------------|--|--------|
| | BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | |
| | Mayo - Junio 1957 Num. 634 | |
| | (Carátula) | S/N° |
| | (Servicios y horarios de la casa) | S/N° |
| | (Portada) | S/N° |
| | Comisión Directiva | S/N° |
| | (Sumario) | S/N° |
| | Subcomisiones | S/N° |
| | (Aviso comercial y de Centro Naval) | S/N° |
| | (Aviso Boletín del Centro Naval) | S/N° |
| | (Aviso Boletín del Centro Naval) | S/N° |
| <i>S / A</i> | Disertación del señor agregado naval británico, Capitán de Navío B. D. Gallie, D.S.C.R.N., en el Pickwick Club, el 25 de junio de 1957 | 1 |
| <i>Lepotier</i> | ¿Complicaciones en Panamá? | 9 |
| <i>Savón, M.A.</i> | El Antártico. Regulador de las condiciones biológicas del mar Argentino | 21 |
| <i>Mack, W.P.</i> | El ejercicio del comando amplio, sigue siendo la especialidad suprema de la marina | 27 |
| <i>Muzzio, R.A.</i> | Pedro Samuel Spiro | 39 |
| <i>Zartman, C.E.</i> | Una opinión de marino contesta acerca del portaaviones | 49 |
| <i>Brndán Aráoz, J.</i> | “Rebelión” | 63 |
| <i>Cúneo, N.V.</i> | ¡Submarinos! | 71 |
| Notas profesionales | NACIONALES | |
| " | Reunión preparatoria para estudiar las bases de la defensa del Atlántico Sur | 79 |
| " | Viaje de instrucción del buque-escuela ARA "Bahía Thetis" | 80 |
| " | Singular importancia de las campañas cinéticas que realiza el buque oceanográfico "Bahía Blanca" | 82 |
| " | Entrega de espadas a los nuevos suboficiales de la marina de guerra | 83 |
| " | Entrega de diplomas y distintivos a los integrantes del Grupo Naval Antártico | 85 |
| " | Se festejó el Día de la Hidrografía | 86 |
| " | 20° Aniversario de la afirmación del pabellón el "Drummond" | 87 |
| " | Nuevo avión británico | 87 |
| " | Exposición de cartografía y numismática naval | 88 |
| " | Discurso pronunciado en La Plata por el presidente de la Comisión Nacional de Homenaje, Almirante Videla, al inaugurarse el monumento al Almirante Guillermo Brown | 89 |
| " | Palabras del Secretario General de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown, capitán de navío contador Humberto F. Burzio, en el descubrimiento de placas recordatorias en el solar que ocupara la casa quinta del Almirante, en Barracas | 95 |
| " | Aniversario del combate naval de Los Pozos | 97 |
| " | El Instituto Browniano realizará un Concurso sobre temas de historia naval | 98 |
| " | Último viaje del acorzado "Moreno" | 99 |
| " | Arribo de una misión militar norteamericana | 99 |
| " | Llegada del presidente del Estado Mayor Conjunto de las fuerzas armadas de los Estados Unidos | 100 |

| Autor | TEMA | Página |
|---|--|---------------|
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Mayo - Junio 1957 Num. 634 (Cont.) | | |
| Notas profesionales | Reconocimiento de la marina de guerra a pescadores marplatenses que | |
| <i>(cont.)</i> | auxiliaron al personal de un avión de la Armada | 100 |
| " | Buques de la marina de guerra visitaron diversos puertos del país | 101 |
| " | Pases de oficiales superiores | 102 |
| EXTRANJERAS | | |
| Canadá | | |
| " | Submarinos soviéticos frente a Canadá | 102 |
| Chile | | |
| " | La defensa del Atlántico Sur | 103 |
| Egipto | | |
| " | Adquisición de tres submarinos rusos y su repercusión | 103 |
| Estados Unidos de Norte América | | |
| " | La marina de guerra en la era del proyectil nuclear | 104 |
| " | Pruebas atómicas | 107 |
| " | Armas teledirigidas | 109 |
| " | Bomba meteorológica | 109 |
| " | Proyectiles teleguiados y aviones | 109 |
| " | Fracasó una prueba con proyectil intercontinental | 110 |
| " | Otra nave atómica | |
| Francia | | |
| " | E "Jean Bart" pasa a la reserva | 110 |
| " | Las "relaciones públicas" en la Escuela Naval | 116 |
| Gran Bretaña | | |
| " | Efectos del nuevo Plan de Defensa-Exposición del Secretario parlamentario sobre el papel de la marina de guerra | 117 |
| " | Los guardiamarinas abandonan la flota | 122 |
| " | Estaciones aéreas de radar | 123 |
| " | La bomba H. | 124 |
| " | ¿Cuánto cuesta una explosión nuclear? | 125 |
| " | Nuevo proyectil dirigido | 126 |
| " | Será modernizada la base de Kenya | 126 |
| " | Proyectil antiaéreo | 126 |
| " | Surge nuevamente el asunto del hombre-rana | 126 |
| Japón | | |
| " | El año geofísico | 127 |
| " | Base soviética en las Kuriles | 127 |
| N.A.T.O. | | |
| | La misma debe hallarse en condiciones de emplear hasta las armas nucleares | 128 |
| Rusia | | |
| " | Maniobras de la flota soviética | 128 |
| " | Bomba atómica | 129 |
| " | Plan sidéreo | 130 |
| " | Poderío naval de los soviets | 130 |
| " | Bases rusas en la costa de Albania | 131 |
| Necrología | Contraalmirante Pedro S. Casal | 133 |
| " | Teniente de Fragata Jorge H. Rucci | 135 |
| " | Vicealmirante Gustavo D. Bustamante | 137 |

| Autor | TEMA | Página |
|--|--|--------|
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Mayo - Junio 1957 Num. 634 (Cont.) | | |
| Necrología | Capitán de Fragata Horacio J. Gómez | 139 |
| (cont.) | Contraalmirante Carlos Suárez Dóriga | 141 |
| Asuntos Internos | Constitución de Subcomisiones | 143 |
| " | Renuncia de vocal titular a la Comisión Directiva | 144 |
| " | Designación de vocales titulares a la Comisión Directiva | 144 |
| " | Integración de Comisiones | 144 |
| " | 75° Aniversario de la fundación del Centro Naval | 144 |
| " | Actos culturales | 147 |
| " | Altas de socios activos | 148 |
| " | Altas de socios concurrentes | 149 |
| " | Confirmación como socios activos | 149 |
| " | Reingresos | 149 |
| " | Reconocimiento de socios transeúntes | 149 |
| " | Bajas de socios vitalicios | 149 |
| " | Baas de socios activo | 149 |
| " | Bajas de socios concurrentes | 149 |
| " | Separación como socio activo | 149 |
| | <i>(Aviso Instituto Browniano)</i> | 151 |
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Julio - Agosto 1957 Num. 635 | | |
| | <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 Boletín del Centro Naval)</i> | S/N° |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | S/N° |
| <i>Danis, A.L.</i> | La guerra antisubmarina ofensiva, fundamental para la defensa | 153 |
| <i>del Carril, B.</i> | La expedición Malaspina en los mares americanos del sur, 1789-1794 | 165 |
| <i>Supino, P.</i> | La crisis del colonialismo y la lucha por las posiciones de predominio | 183 |
| <i>Martín, J.A.</i> | Corbeta "La Argentina", 1890-1891. Su última campaña de instrucción | 199 |
| <i>Muzzio, R.A.</i> | La intervención de la marina española en la reconquista de la ciudad de Buenos Aires en el año 1806 | 227 |
| Notas profesionales | NACIONALES | |
| " | Exposición de arte referida a la expedición Malaspina | 243 |
| " | Comida de camaradería | 244 |
| " | Participación del Uruguay en nuestra fiesta patria | 248 |
| " | Adhesión de la armada a la celebración del 9 de julio | 249 |
| " | Visita del Ministro de Marina del Perú | 250 |
| " | Se entregaron premios de tiro en el crucero "9 de Julio" | 251 |
| " | Asunción de la Vicaría castrense | 252 |
| " | Traslado del acorazado "Moreno" | 253 |
| " | Regreso del rompehielos "San Martín" | 253 |

| Autor | TEMA | Página |
|---|--|---------------|
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Julio - Agosto 1957 Num. 635 (Cont.) | | |
| Notas profesionales | La biblioteca del Comando de Aviación Naval recuerda al vicealmirante | |
| <i>(cont.)</i> | Marcos A. Zar | 254 |
| " | Un moderno buque oceanográfico pone en servicio la marina | 255 |
| " | El "Bahia Blanca" en el Año Geofísico | 256 |
| " | Suspensión de relaciones con Venezuela | 257 |
| " | El Centro de Instrucción y Adiestramiento en Salvamento y Buceo de la marina de guerra apoyará a los grupos civiles dedicados al buceo deportivo | 258 |
| " | Se realizó en el crucero "La Argentina" un almuerzo en honor de los subsecretarios de los ministerios nacionales | 258 |
| " | Viaje a Montevideo de unidades de la marina | 259 |
| " | El rastreador ARA "Robinson" representó a la marina de guerra en el nuevo aniversario de la fundación de la ciudad de Asunción (Paraguay) | 259 |
| " | Asumió el nuevo comandante del Grupo Naval Antártico | 260 |
| EXTRANJERAS | | |
| Brasil | | |
| " | El portaaviones "Minas Gerais" | 260 |
| Chile | | |
| " | Reunión del Pacífico sur | 260 |
| " | Becas en la Antártida | 261 |
| Estados Unidos | | |
| " | Cadena de radar para la defensa | 261 |
| " | Nuevo submarino atómico | 261 |
| " | Marca de altura en globo | 262 |
| " | Carguero atómico | 262 |
| " | Buques que pasan a la reserva | 262 |
| " | Record en vuelo supersónico | 263 |
| " | Portaaviones nuclear | 263 |
| Francia | | |
| " | Construcción de un "Car Ferry" | 263 |
| Gran Bretaña | | |
| " | El potencial humano de la marina de guerra. Plan de reducción y compensaciones | 264 |
| " | El Primer Lord expone la situación naval. Discurso en la Cámara de los Lores sobre el presupuesto de la marina de guerra | 269 |
| Paraguay | | |
| " | Construcción de un oleoducto | 273 |
| Perú | | |
| " | Varó un submarino | 273 |
| Unión Soviética | | |
| " | Bote volador | 274 |
| " | Flota submarina | 274 |
| " | Anuncio de un cohete intercontinental dirigido | 275 |
| " | Nuevos aviones comerciales para pasajeros | 275 |
| Uruguay | | |
| " | El estudio sobre el Salto Grande | 275 |
| Necrología | Capitán de Fragata Rogelio Sanfeliú | 277 |
| " | Capitán de Fragata Francisco J. Arizza | 279 |
| " | Capitán de Navío Contador Juan Picasso | 281 |

| Autor | TEMA | Página |
|---|--|--------|
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Julio - Agosto 1957 Num. 635 (Cont.) | | |
| Necrología | Capitán de Navío Médico Vicente J. Fiordalisi | 283 |
| <i>(cont.)</i> | | |
| Asuntos Internos | Recepción en honor del señor Ministro de Marina del Perú | 285 |
| " | Actos culturales | 285 |
| " | Renuncia de un vocal titular | 287 |
| " | Renuncia al cargo de auditor contable y nueva designación | 287 |
| " | Designación de vocales titulares de la Comisión Directiva | 287 |
| " | Designación vocal subcomisión de Hacienda | 287 |
| " | Designaciones en las delegaciones | 287 |
| " | Colaboradores en la delegación de Mar del Plata | 287 |
| " | Altas de socios activos | 288 |
| " | Reingreso (Art. 14 del Estatuto) | 288 |
| " | Confirmación como socio activo | 288 |
| " | Reconocimiento de socio vitalicio | 288 |
| " | Reconsideración de una separación | 288 |
| " | Bajas de socios vitalicios | 288 |
| " | Bajas de socios activos | 288 |
| " | Separación como socio activo | 289 |
| " | Baja de socio concurrente | 289 |
| | <i>(Aviso Círculo Militar)</i> | 290 |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | 291 |
| | <i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i> | 292 |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | 293 |
| | <i>(Aviso Instituto Browniano)</i> | 294 |
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Septiembre - Octubre 1957 Num. 636 | | |
| | <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)</i> | S/N° |
| | <i>(Aviso 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>Furlong, G.</i> | Las exploraciones y viajes a las costas patagónicas y del estrecho, en los siglos XVI, XVII y XVIII | 295 |
| <i>Rodríguez M.</i> | Energía mareomotriz en la costa argentina | 319 |
| <i>Wylie J. S.</i> | Por qué un marino piensa como marino | 331 |
| <i>Delfín Rojo C.</i> | Aviación costera antisubmarina. Consideraciones preliminares | 345 |
| <i>Tapper J.F.</i> | Salvamento en el mar | 357 |
| <i>Pessagno Espora</i> | El pensamiento mítico: introducción y evolución | 365 |
| Notas profesionales | NACIONALES | |
| " | El Ministerio de Marina agasajó a la Comisión de Homenaje a Brown | 377 |
| " | Visita de naves británicas | 378 |

| Autor | TEMA | Página |
|---|---|---------------|
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Septiembre - Octubre 1957 Num. 636 (Cont.) | | |
| Notas profesionales | Palabras del contraalmirante Rojas en la Escuela Naval Militar, el día 19 de septiembre de 1957 | 380 |
| <i>(cont.)</i> | " Homenaje en memoria de Espora | 382 |
| " | " Fue botada una barcaza | 383 |
| " | " Condolencias del ministro de marina con motivo del hundimiento del "Pamir" | 383 |
| " | " Placa recordatoria en la fragata "Presidente Sarmiento" | 383 |
| " | " Visita al Instituto Antártico Argentino | 384 |
| " | " Visito el contraalmirante Rojas dos naves de la marina de guerra | 384 |
| " | " Agregados navales visitaron al buque oceanográfico "Capitán Cánepa" | 386 |
| " | " Inauguraron un laboratorio ionosférico | 386 |
| " | " Homenaje a Sarmiento de la Escuela Naval Militar | 387 |
| " | " Segundo aniversario de la creación del regimiento de Infantería de Marina N°1 | 388 |
| " | " El Instituto Antártico Argentino facilitará los estudios universitarios | 389 |
| EXTRANJERAS | | |
| Egipto | | |
| " | " Submarinos egipcios | 389 |
| España | | |
| " | " Marina mercante | 390 |
| Estados Unidos | | |
| " | " Pruebas de proyectiles | 390 |
| " | " Carga atómica submarina | 392 |
| " | " Explosiones atómicas | 392 |
| " | " Aterrizaje peligroso | 393 |
| " | " Pérdida de una documentación | 393 |
| Gran Bretaña | | |
| " | " Sistema de comunicaciones con la cubierta de vuelo | 394 |
| " | " Explosión de una bomba atómica | 394 |
| " | " Pacto defensivo británico malayo | 395 |
| Italia | | |
| " | " Proyectiles antiaéreos | 395 |
| Japón | | |
| " | " Meteorología en el Año Geofísico | 395 |
| Medio Oriente | | |
| " | " Crítica situación en Medio Oriente | 396 |
| N.A.T.O. | | |
| " | " Ejercicios de otoño | 400 |
| " | " Observaciones hechas con motivo de los ejercicios de otoño | 403 |
| Noruega | | |
| " | " Retiran restos del acorazado "Tirpitz" | 404 |
| Pakistán | | |
| " | " Entrega de un crucero | 405 |
| Paraguay | | |
| " | " Necesidad de una salida al mar | 405 |
| Perú | | |
| " | " La marina peruana estará constituida por un 50% de submarinos | 406 |
| Unión soviética | | |
| " | " Lanzamiento del primer satélite artificial soviético de la tierra | 406 |

| Autor | TEMA | Página |
|--|--|--------|
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Septiembre - Octubre 1957 Num. 636 (Cont.) | | |
| Notas profesionales | Explosión de una bomba H | 413 |
| <i>(cont.)</i> | Construcción de bases en Albania | 414 |
| " | Fue relevado el mariscal Zhukov | 414 |
| Yugoslavia | | |
| | Reconocimiento de Alemania Oriental | 415 |
| Necrología | Capitán de Navío Contador Alejandro Díaz | 417 |
| " | Capitán de Fragata Arturo Monkes | 419 |
| " | Capitán de Navío Médico Serafin Torres Gomez | 421 |
| " | Contraalmirante Alejandro Izaguirre | 423 |
| Asuntos Internos | Asamblea ordinaria | 425 |
| " | Actos culturales | 426 |
| " | Actividades deportivas | 428 |
| " | Premios "Almirante Brown", "Domingo F. Sarmiento", "Piedrabuena" y | |
| " | "Ratto" | 430 |
| " | Cargos que se descuentan a los señores asociados, a excepción de cuota social | 430 |
| " | Resultado de la encuesta sobre el anexo deportivo | 431 |
| " | Altas de socios activos | 431 |
| " | Altas de socios concurrentes | 431 |
| " | Reingreso | 432 |
| " | Confirmación de socio activo (Art. 13 Inc. 2) | 432 |
| " | Bajas de socios activos | 432 |
| " | Separación como socios activos | 432 |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | 433 |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | 434 |
| | <i>(Aviso Circulo Militar)</i> | 435 |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | 436 |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | 437 |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | 438 |
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Noviembre - Diciembre 1957 Num. 637 | | |
| | <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)</i> | S/N° |
| | <i>(Aviso comercial y del Boletín Centro Naval)</i> | S/N° |
| | <i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i> | S/N° |
| | <i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i> | S/N° |
| <i>Ruge F.</i> | La marina de guerra alemana de posguerra y su misión | 439 |
| <i>Martín J.A.</i> | Nuestra marina al iniciarse la segunda presidencia del general Julio A. Roca (1898) | 453 |
| <i>Tapper J.F.</i> | La política nacional y las fuerzas armadas | 471 |
| <i>Escola H.J.</i> | El derecho militar: sus conceptos y sus fuentes | 479 |
| <i>Olmos M.</i> | Problemas de la enseñanza | 493 |

| Autor | TEMA | Página |
|----------------------------|--|---------------|
| | BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | |
| | Noviembre - Diciembre 1957 Num. 637 (Cont.) | |
| Notas profesionales | NACIONALES | |
| " | Ascensos de oficiales superiores | 503 |
| " | Nuevos guardiamarinas | 503 |
| " | Maniobras de la fuerza naval | 509 |
| " | Nueva campaña de verano en la Antártida | 509 |
| " | Aniversario del Arsenal Naval Buenos Aires | 512 |
| " | Celebróse el 78° Aniversario de la creación de la Infantería de Marina | 512 |
| " | La navegación en la Antártida | 514 |
| " | Fue celebrado un nuevo aniversario de la creación de la base naval Puerto Belgrano | 515 |
| " | Visita de naves francesas | 516 |
| " | El "Bahia Blanca" y el "Vema", buque de Estados Unidos, realizaron investigaciones en aguas argentinas | 517 |
| " | Decimo aniversario del cruce del círculo Polar Antártico | 519 |
| " | Correo naval con la Antártida argentina | 519 |
| " | Buque oceanográfico "Capitán Cánepa" | 520 |
| | EXTRANJERAS | |
| | Continente Antártico | |
| " | Veta carbonífera | 521 |
| " | Actividad soviética | 521 |
| " | Expedición francesa | 522 |
| " | Expediciones al Polo Sur | 522 |
| | Chile | |
| " | Ruptura de relaciones con Venezuela | 522 |
| | España | |
| " | El caso de Ifni | 523 |
| | Estados Unidos | |
| " | El satélite artificial | 524 |
| " | Lanzamiento de proyectiles | 525 |
| | Francia | |
| " | Construcción de un portaaviones | 527 |
| | Gran Bretaña | |
| " | El poder marítimo, factor decisivo. Discurso del mariscal Montgomery en el aniversario de Trafalgar | 528 |
| " | Oficiales que celebran un incidente del Africa del Norte | 531 |
| " | Prueba atómica | 532 |
| " | Lanzamiento del proyectil "Skylark" | 533 |
| " | Accidente del "Shackleton" | 533 |
| | Paraguay | |
| " | Hallazgo petrolero | 533 |
| | Unión Soviética | |
| " | Otro satélite en el espacio | 534 |
| " | Gran desfile militar en Moscú | 536 |
| " | Un buque atómico | 536 |
| " | El mariscal Zhukov | 537 |
| Necrología | Capitán de Fragata Luis Roberto Chevalier | 539 |
| " | Vicealmirante Carlos G. Daireaux | 541 |

| Autor | TEMA | Página |
|---|--|--------|
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Noviembre - Diciembre 1957 Num. 637 (Cont.) | | |
| Necrología | Guardiamarina Jorge F. V. Herzovich Massoni | 543 |
| (cont.) | Teniente de Corbeta Gaudencio J. O. Fontanetto | 545 |
| " | Contraalmirante Jorge Campos Urquiza | 547 |
| Asuntos Internos | Asamblea ordinaria | 549 |
| " | Anexo deportivo | 550 |
| " | Comedor | 551 |
| " | Disposiciones sobre alojamiento provisorio de señoras (agregado al | |
| " | Reglamento Provisorio) | 551 |
| " | Altas de socios activos | 552 |
| " | Reingresos (Art. 14 del Estatuto) | 552 |
| " | Confirmación como socio activo | 553 |
| " | Bajas de socios vitalicios | 553 |
| " | Bajas de socios activos | 553 |
| " | Separación como socio activo | 553 |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | 555 |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | 556 |
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Enero - Abril 1958 Num. 638 | | |
| | <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)</i> | S/N° |
| | <i>(Aviso comercial)</i> | S/N° |
| | <i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i> | S/N° |
| | <i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i> | S/N° |
| <i>Boudgouste J.L.</i> | Aspectos del pronóstico del tiempo en la Antártida | 557 |
| <i>Balay, M.A.</i> | Variaciones estacionales del nivel medio del mar Argentino | 599 |
| <i>Varela, B.I.</i> | Otra velocidad económica | 631 |
| <i>Capitán "M"</i> | Operación "Bodyline" | 643 |
| <i>Chingotto, M.R.</i> | Modernas concepciones de la cavitación | 649 |
| Notas profesionales | NACIONALES | |
| " | Una oración para las fuerzas armadas argentinas | 663 |
| " | Despidióse el Ministro de Marina, contraalmirante Teodoro E. Hartung | 664 |
| " | Entrega del Comando de Operaciones Navales | 666 |
| " | Alocución del general Aramburu a las fuerzas armadas | 673 |
| " | Entrega de una placa recordatoria al agregado naval de los Estados Unidos del Brasil | 676 |
| | EXTRANJERAS | |
| | Continente Antártico | |
| " | Llegada al Polo Sur | 676 |
| " | Desembarco soviético en Zavodovski y derechos argentinos sobre las islas Sandwich | 676 |
| " | La Antártida y los Estados Unidos | 677 |

| Autor | TEMA | Página |
|---|--|--------|
| BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | | |
| Enero - Abril 1958 Num. 638 (Cont.) | | |
| Notas profesionales | Base belga | 677 |
| <i>(cont.)</i> | Estación meteorológica australiana | 677 |
| " | Incidente anglo-argentino en la Antártida | 677 |
| " | Baliza argentina en la isla Zavodovski | 678 |
| Estados Unidos de Norte América | | |
| " | Proyectiles, cohetes y satélites | 678 |
| " | Búsqueda de naves extrañas | 680 |
| Francia | | |
| " | Evolución de la marina: el portaavione y el submarino | 680 |
| " | Botadura del portaaviones "Clemenceau" | 684 |
| Gran Bretaña | | |
| " | Modernización del H.M.S. "Victorious", actualmente el más moderno de los | |
| " | portaaviones del mundo | 686 |
| " | La amenaza submarina. Incalculable valor del proyectil balístico submarino | 690 |
| " | El "Gran Desafío" de la energía nuclear. "La posteridad no perdonará el | |
| " | fracaso", dice el almirante Wilson | 694 |
| Necrología | Teniente de Navío Luis Iribarne | 703 |
| " | Capitán de Fragata (T) Republicano Marino | 705 |
| " | Teniente de Fragata Carlos A. Mayo | 707 |
| " | Capitán de Fragata Andrés Chelle | 709 |
| " | Capitán de Fragata Pedro Luisoni | 711 |
| " | Capitán de Fragata Ernesto Boggiano | 713 |
| Asuntos Internos | Proclamación de socios electos | 715 |
| " | Altas de socios activos | 716 |
| " | Reingreso socio activo (Art. 14) | 716 |
| " | Confirmación socios activos | 716 |
| " | Reconocimiento de socios vitalicios | 717 |
| " | Altas de socios concurrentes | 717 |
| " | Bajas de socios vitalicios | 717 |
| " | Bajas de socios activos | 717 |
| " | Bajas de socios concurrentes | 717 |
| " | Separación de socios activos (Art. 29 Inc. 2) | 718 |
| " | Situación de socios activos | 718 |
| " | Renuncia de miembros de la Comisión Directiva | 718 |
| " | Comentario de la presidencia | 718 |
| " | Correspondencia no retirada de los casilleros | 718 |
| " | Guardarropas | 718 |
| " | Comedor | 719 |
| " | Cento Naval - Alojamiento | 719 |
| | <i>(Aviso Centro Naval)</i> | 720 |
| Bibliografía | | |
| <i>de Kerviller M.</i> | Traité de manoeuvre de l'Ecole Navale | 721 |
| " | Les flottes de combat 1958 | 721 |
| " | La guerra naval en los mares del este de Europa | 723 |