



# BOLETIN DEL CENTRO NAVAL BUENOS AIRES

VOL. LXXIX

ENERO-MARZO 1961

NÚM. 646

## SUMARIO

<i>El Comando y el proceso de Inteligencia. – Taylor</i> .....	1
<i>Moscú a la conquista de la juventud. – De Paurchkevitch</i> .....	25
<i>Después del combate. – Azopardo</i> .....	41
<i>El comunismo soviético, expresión de un imperialismo. – Eleta</i> .....	55
<i>El Tratado de Equivalencia Naval, Paz y Amistad con Chile (1902). – Martin</i> .....	69
<i>El militar como funcionario público o ministro de fe. – Schulte</i> .....	87
<i>Notas profesionales</i> .....	105
<i>Necrología</i> .....	127
<i>Asuntos internos</i> .....	147

# 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 14,30 a 19,30.

**ODONTÓLOGO:** Lunes a viernes, de 8 a 12.

**ENFERMERÍA:** Lunes a viernes, de 8 a 12.

**PEDICURO:** Miércoles, 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.

**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 - **Alojamientos:** 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 & 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 8,10, 12,30, 17 y 20.

**TAQUILLAS DE CORRESPONDENCIA:** Efectuar pedidos al Intendente.

## 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.**

**Feridos nacionales, clausurado.**

# BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

DIRECTOR:  
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL Nº 681.043

ENERO-MARZO 1961



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

## CENTRO NAVAL

### PRESIDENTES HONORARIOS

**Excmo. Sr. Presidente de la Nación,  
Doctor Arturo Frondizi**

S. E. el Sr. Secretario de Estado de Marina,  
Contraalmirante Gastón C. Clement

### COMISION DIRECTIVA

Presidente	<i>Vicealmirante</i>	Agustín R. Penas
Vicepresidente 1°	<i>Contraalmirante</i>	Leandro M. B. Maloberti
Vicepresidente 2°	<i>Contraalmirante Méd.</i>	Ciriaco F. Cuenca
Secretario	<i>Cap. de Fragata (R.A.)</i>	Norberto J. Badens
Tesorero	<i>Cap. de Navio Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Cap. de Corbeta Cont.</i>	Pablo E. Arguindeguy
Vocales titulares:	<i>Capitán de Navío</i>	Juan C. González Llanos
	<i>Capitán de Navío</i>	Enrique L. Sánchez Moreno
	<i>Capitán de Fragata</i>	Alcides A. Corvera
	<i>Capitán de Navío</i>	Rafael A. Palomeque
	<i>Capitán de Navío</i>	Santos R. Ferreira
	<i>Capitán de Fragata</i>	Norberto A. Berardo
	<i>Capitán de Navío Médico</i>	Aureliano Rey Merodio
	<i>Cap. de Fragata (R. E.)</i>	Ricardo S. Fitz Simón
	<i>Cap. de Corbeta (R. E.)</i>	Miguel A. Muro
	<i>Tte. de Navío Auditor</i>	Jorge Gnecco
	<i>Cap. de Corbeta Auditor</i>	Manuel E. Valentini
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo O. Gómez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Cleto Santa Coloma
	<i>Capitán de Navío</i>	Juan C. Bassi
	<i>Capitán de Fragata I. M.</i>	Jorge A. Collasso
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Bielsa
	<i>Capitán de Navío</i>	Néstor S. Noriega
	<i>Capitán de Fragata</i>	Raúl E. Galmarini
	<i>Capitán de Fragata</i>	Francisco A. Alemán

### Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Capitán de Fragata</i>	Julio A. O. Vázquez
	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	Luis E. Rabbione
Suplentes	<i>Tte. de Navío Contador</i>	Gabriel S. Borda
	<i>Capitán de Fragata</i>	Eduardo E. Daviou

## SUMARIO

EL COMANDO Y EL PROCESO DE INTELIGENCIA.....	1
<i>Por el Capitán de Navío Rufus L. Taylor.</i>	
MOSCÚ A LA CONQUISTA DE LA JUVENTUD.....	25
<i>Por el Comandante de Paurichkevitch.</i>	
DESPUÉS DEL COMBATE .....	41
<i>Por Mercedes G. Azopardo.</i>	
EL COMUNISMO SOVIÉTICO, EXPRESIÓN DE UN IMPERIALISMO .....	55
<i>Por el Capitán de Navío Fermín Eleta.</i>	
EL TRATADO DE EQUIVALENCIA NAVAL, PAZ Y AMISTAD CON CHILE (1902). - VIAJE DE LA EMBAJADA NAVAL Y MILITAR PARA EL CANJE DE LOS PACTOS. - AGREGADO NAVAL EN LONDRES. - ELECCIÓN PRESIDENCIAL. - EL NUEVO MINISTERIO. - LEY ORGÁNICA DE LA ARMADA. - SEGUNDA CONFERENCIA DE PAZ EN LA HAYA.....	69
<i>Por el Almirante Juan A. Martín.</i>	
EL MILITAR COMO FUNCIONARIO PÚBLICO O MNISTRO DE FE .....	87
<i>Por el Cap. de Fragata Auditor Alberto Mario Schulte.</i>	
NOTAS PROFESIONALES.....	105
NECROLOGÍA.....	127
ASUNTOS INTERNOS .....	147

**Los autores son responsables del contenido de sus artículos**

## SUBCOMISIONES

### Interior:

Presidente	<i>Contraalmirante</i>	Leandro M. B. Maloberti
Vocales	<i>Capitán de Navío</i>	Santos R. Ferreira
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Bielsa
	<i>Cap. de Navío Médico</i>	Aureliano Rey Merodio
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Cleto Santa Coloma
	<i>Capitán de Fragata</i>	Francisco A. Alemán
<b>Comedor y Bar:</b>	<i>Capitán de Navío</i>	Santos R. Ferreira
	<i>Capitán de Corbeta (R.)</i>	Amsícora Carboni (colabor.)
	<i>Tte. Navío Méd. (R.)</i>	Mario E. Larrieu (colabor.)
<b>Alojamiento:</b>	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos
	<i>Cap. Fragata I. M. (R.)</i>	J. A. Grandmontagne (col.)
	<i>Teniente de Navío Cont.</i>	Luis A. Petraglia (colabor.)
<b>Baños y Peluquería:</b>	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Bielsa
	<i>Teniente de Navío</i>	Federico Roussillion (colab.)
<b>Edificio:</b>	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos
	<i>Teniente de Navío</i>	Juan C. Malugani (colab.)

### Estudios y Publicaciones:

Presidente	<i>Contraalmirante Méd.</i>	Ciríaco F. Cuenca
Vocales	<i>Capitán de Navío</i>	Juan C. Bassi
	<i>Capitán de Navío</i>	Néstor S. Noriega
	<i>Capitán de Fragata I.M.</i>	Jorge A. Collaso
	<i>Capitán de Fragata</i>	Raúl E. Galmarini
	<i>Tte. de Navío Auditor</i>	Jorge Gnecco
	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	Rodolfo Muzzio (colabor.)
<b>Cultura:</b>	<i>Capitán de Navío</i>	Juan C. Bassi
	<i>Capitán de Fragata</i>	Raúl E. Galmarini

### Hacienda:

Presidente	<i>Capitán de Navío Cont..</i>	José S. Cárdenas
Vocales	<i>Capitán de Fragata ....</i>	Ricardo S. Fitz Simón
	<i>Capitán de Corbeta Cont.</i>	Pablo E. Arguindeguy
	<i>Capitán de. Corbeta Aud.</i>	Manuel E. Valentini

### Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Corbeta</i>	Miguel A. Muro
Vocal	<i>Capitán de Fragata</i>	Francisco A. Alemán
<b>Sala de Armas:</b>	<i>Capitán de Fragata</i>	Alvaro Gómez Villafañe (col.)

**Yachting:****Comisión  
Examinadora:***Capitán de Fragata  
Teniente de Navío  
Señor*Efraín C. Ledesma  
Jorge Goulú  
Rufino N. Rodríguez de  
la Torre  
Miguel S. Marcet**Comisión  
de Regatas:***Capitán de Fragata  
Capitán de Corbeta  
Señor*Efraín C. Ledesma  
Mariano A. Torre  
Rufino N. Rodríguez de  
la Torre**Comisión de  
Material y  
Fondeadero:***Capitán de Fragata  
Teniente Coronel  
Capitán de Corbeta  
Capitán de Corbeta*Efraín C. Ledesma  
Moisés J. Bravo  
Oscar Peluffo Urtubey  
Pedro F. Margalot**DELEGACIONES****Tigre:**

Presidente

*Capitán de Navío Médico*

Julio R. Mendilaharzu

**Puerto Belgrano:**

Presidente

*Capitán de Navío*

Enrique L. Sánchez Moreno

Vocales

*Capitán de Fragata*

Norberto A. Berardo

*Capitán de Fragata*

Eduardo E. Daviou

*Capitán de Fragata*

Adolfo H. Bielsa

*Capitán de Fragata*

Alcides A. Corvera

*Capitán de Fragata*

Adolfo Gómez

*Teniente de Navío Cont.*

Gabriel S. Borda

**Mar del Plata:**

Presidente

*Capitán de Navío*

Juan C. González Llanos

**Ushuaia:**

Presidente

*Capitán de Navío*

Rafael A. Palomeque

## **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.

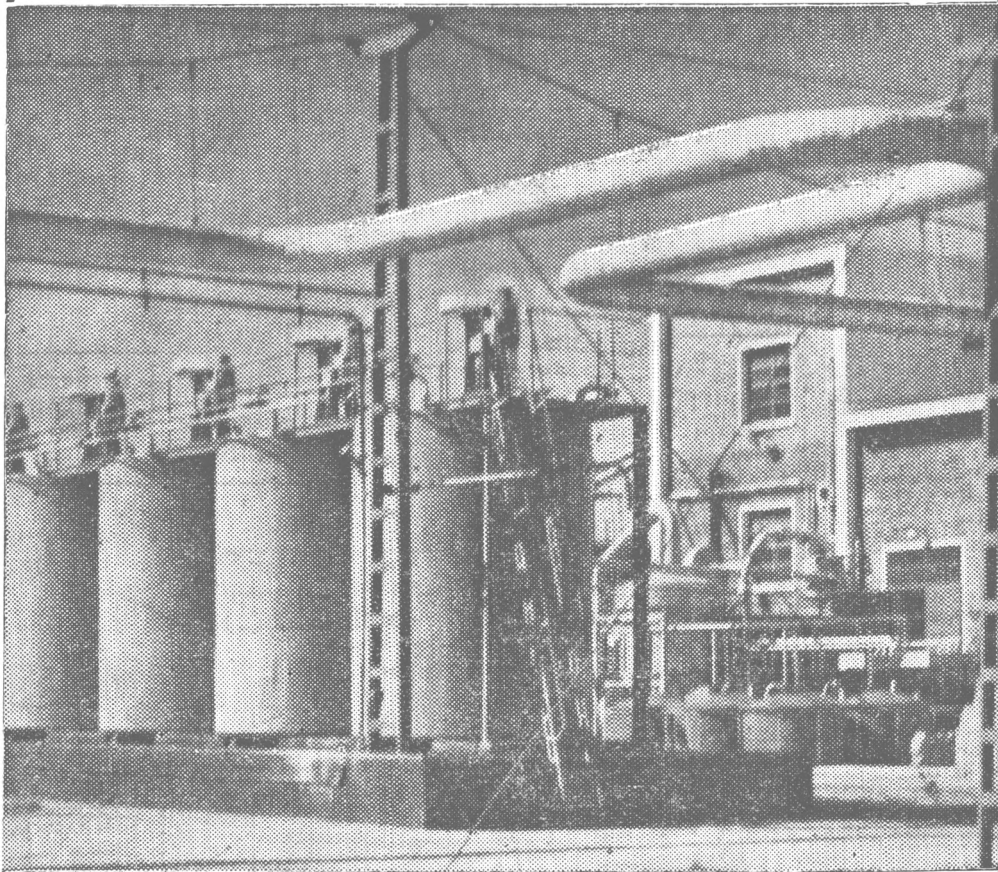
Los artículos no deberán sobrepasar de 20 páginas del Boletín (no más de 25 páginas de máquina).

Las colaboraciones deben venir firmadas, con la aclaración de firma y grado, si es personal militar, y domicilio y teléfono.

*LA DIRECCIÓN*

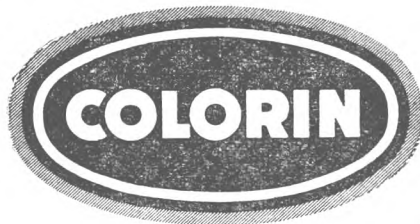


# A. F. N. E.

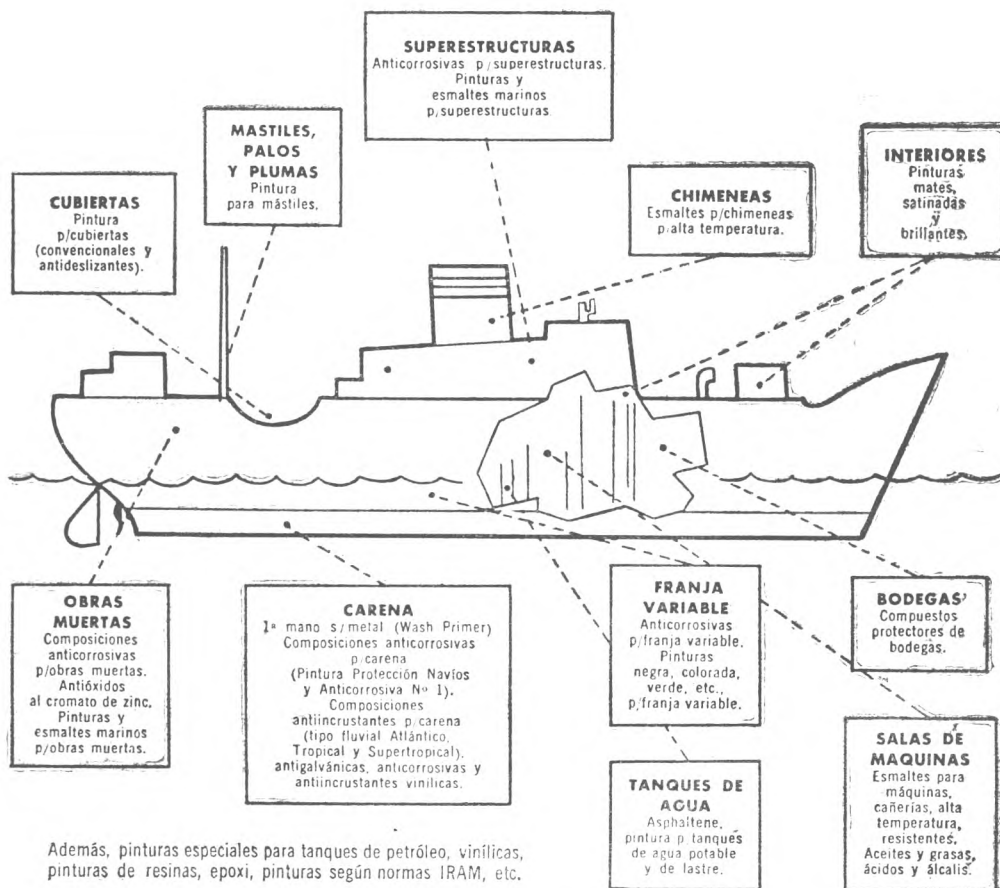


## **FABRICA NAVAL DE EXPLOSIVOS AZUL**

Atiende los requerimientos de tiempo de paz de la ARMADA NACIONAL en pólvoras y explosivos y mantiene instalaciones y personal entrenado para cubrir las necesidades de tiempo de guerra.



ELABORA Y DISTRIBUYE LAS AFAMADAS PINTURAS Y  
COMPOSICIONES MARINAS



Además, pinturas especiales para tanques de petróleo, vinílicas,  
pinturas de resinas, epoxi, pinturas según normas IRAM, etc.

Informes técnicos en:

**COLORIN**

Industria de Materiales Sintéticos S. A.

**DIVISION MARINA**

JURAMENTO 5853 - MUNRO (F. N. G. B.) - T. E. 740-0086/89

# Boletín del Centro Naval

Vol. LXXIX

Enero - Marzo

Núm. 646

## El Comando y el proceso de Inteligencia (\*)

Por el capitán de navío Rufus L. Taylor, de la Marina norteamericana

*“Ejércitos enemigos pueden estar enfrentándose durante años, tratando de obtener una victoria que se decidirá en un solo día. Siendo así, es una atrocidad seguir ignorando la condición en que se encuentra el enemigo, simplemente porque se escatima la inversión de cien onzas de plata en honorarios y emolumentos. Quien procede de esta manera no es un conductor de hombres, no ayuda a su soberano, ni obtendrá la victoria. Así, lo que permite al soberano juicioso y al buen general a atacar y conquistar, y a lograr lo que está más allá del alcance del hombre común, es la presciencia”. SUN TSU, alrededor de 500 A. J. C.*

*“En vista de que la Inteligencia constituye un elemento vital en la apreciación de la situación del comandante, COTIDUENTE a una decisión, es función fundamental del Comando iniciar y coordinar la búsqueda de la información necesaria”. DWIGHT EISENHOWER, 1946.*

\*

La esencia del genio militar ha sido, y seguirá siendo, la presciencia. El proceso tendiente a obtenerla, se denomina “Inteligencia Positiva” (en oposición a la “Contrainteligencia”), y constituye una de las funciones esenciales de la conducción, sea ésta militar o política. Esto parece tan obvio, que no requeriría ser tratado. Sin embargo, es preciso hacerlo. De hecho, aun necesitó la legislación. ¿Se recuerda, por ejemplo, la investigación sobre Pearl Harbor y sus resultados? Parece, en verdad, que olvidamos lo obvio, y el Congreso estimó necesario recordarnos que, como lo dijera Federico el Grande, “Es perdonable ser vencido, pero nunca el haber sido tomado por sorpresa”.

\* De “U. S. Naval Institute Proceedings”, agosto de 1960.

Sin volver a insistir en las audiencias sobre Pearl Harbor, baste decir que hay lugar a dudas de que el comando, en cualquier nivel, tuvo una idea cabal de su relación con la función de la inteligencia. El Congreso creía que la unificación del comando corregiría esta falla, y desde entonces hemos avanzado mucho en este sentido. Pero, ¿seguimos sin ver lo obvio? Quizá ayude a responder a esta pregunta, si repasamos lo que constituye el proceso de inteligencia positiva, con algunos ejemplos históricos de su aplicación, y el lugar que ocupa hoy día en la estructura del comando.

### **Los cinco requisitos**

En primer lugar tenemos al *Requisito del Comando*. ¿Cómo inicia y coordina un comandante la búsqueda de la información necesaria, en la cual pueda basar su decisión? Además de aplicar sus propios conocimientos y experiencia, reúne un grupo de hombres que han de explotar las fuentes disponibles, y luego reunir, cotejar, organizar y presentarle los detalles necesarios para mantenerlo plenamente asesorado. La formación de esta plana mayor a su vez crea requisitos de inteligencia, ya que cada uno de sus miembros debe buscar la información necesaria para cumplir con su parte dentro de la función de dicha plana mayor, a saber, mantener informado a su comandante. Este segundo elemento puede designarse *Requisito de Inteligencia de la Plana Mayor*.

El comandante no ha concluido su tarea una vez que ha formado su plana mayor, reunido, cotejado, evaluado e interpretado la información con que cuenta sobre diversos tópicos, formando un todo coherente, y tomado su decisión. La decisión tiene que ser ejecutada. Para ello, el comandante también necesita colaboradores que transmitan su voluntad a sus subordinados. Pero éstos no pueden operar simplemente sobre la base de la decisión tomada por su comandante, sino que precisan un apoyo bajo la forma de la “información necesaria”, a fin de poder interpretar y trazar los planes para cumplir satisfactoriamente la voluntad de su comandante. Este proceso genera un tercer elemento dentro del proceso de inteligencia, a saber, el *Requisito de Apoyo de la Flota*.

A medida que aumenta la complejidad de las operaciones, surge la necesidad de que el comandante, su plana mayor, y sus elementos subordinados coordinen sus actividades con las de otros organismos, armas y servicios. Los organismos, las armas y los

servicios, por su parte, tienen requisitos de inteligencia. Esto impone la necesidad de intercambiar las informaciones necesarias entre todos los elementos implicados en una operación o un esfuerzo que cumpla un fin común. La acción recíproca provocada por esta situación requiere que toda información necesaria sea pasada lateralmente, hacia arriba y hacia abajo, a fin de que todos los implicados estén en conocimiento de cuanto saben los demás, y puedan aprovechar de ello, o bien actuar en concordancia. Este cuarto elemento del proceso de inteligencia puede llamarse *Requisito de Inteligencia Conjunta*.

Un quinto requisito de inteligencia es el impuesto por combinaciones con aliados. Este se parece bastante al requisito conjunto que se acaba de describir, pero es más complejo y requiere un control más delicado. Se trata del *Requisito de Inteligencia Combinada*.

De tal manera, vemos que fundamentalmente existen cinco requisitos que se deben satisfacer en todo esfuerzo de inteligencia positiva: En primer lugar, el Requisito del Comando; segundo, el Requisito de la Plana Mayor; tercero, el Requisito del Apoyo; cuarto, el Requisito Conjunto; y quinto, el Requisito Combinado. Cuando se trata de organizar un esfuerzo para satisfacer los requisitos arriba mencionados, el proceso de inteligencia positivo se descompone en lo que vienen a ser tres divisiones fundamentales, a saber: la *Inteligencia Básica*, la *Inteligencia Corriente*, y la *Inteligencia Apreciativa*.

El diccionario de Términos Militares Norteamericanos para Uso Conjunto define a la *inteligencia básica* como “material de referencia general para ser usado en la planificación, relativo a los enemigos o los enemigos potenciales, referente a capacidades, recursos o posibles teatros de operaciones”. Si bien esta definición deja algo que desear, parece dar la idea de que la inteligencia básica es relativamente estática y al mismo tiempo bastante amplia. La *inteligencia corriente*, en cambio, posiblemente es más volátil y de alcance más estrecho, limitándose a los elementos de información necesaria, requerida para dar solución al problema que se está enfrentando. Sin embargo, la inteligencia corriente tiene que ser considerada a la luz de la inteligencia básica, siempre presente, sin la cual la información corriente puede perder su significado, y aun adquirir un significado erróneo, conducente a una deducción y una decisión incorrectas. El diccionario arriba mencionado no define específicamente a la inte-

licencia corriente, posiblemente en razón de su naturaleza variable. La tercera de nuestras divisiones fundamentales del proceso de la inteligencia es lo que hemos llamado *inteligencia apreciativa*. Se la define en el diccionario de Términos Militares Norteamericanos para Uso Conjunto (bajo el encabezamiento “apreciación de la situación por la inteligencia”), diciendo que es una “apreciación de los elementos de inteligencia relativos a una situación o condición específica, con vistas a determinar los cursos de acción posibles para el enemigo y, cuando corresponda, la secuencia en la cual pueden ser adoptados por éste”. Esta definición quizá sea algo restrictiva, pero sin embargo transmite una idea correcta de que la inteligencia apreciativa es un proceso de deducción e interpretación, mediante el cual se deduce una significación y una previsión útil, de la inteligencia básica y corriente disponible. En este aspecto de la función de la inteligencia, la apreciación personal del comandante es esencial para una apreciación acertada. En este punto del proceso de la inteligencia, el comandante debe evaluar todos los elementos esenciales de la información básica y corriente que puedan afectar su conclusión en cuanto a la significación de la inteligencia que ha hecho reunir para que le sea presentada.

### **Siete fases esenciales**

Se deben cumplir siete fases para llenar los detalles necesarios para satisfacer los cinco requisitos, a saber: la compilación, el cotejo, la evaluación, el análisis, la síntesis, la interpretación y la diseminación. Pueden haber divergencias de opinión en cuanto al orden en que se deben nombrar estas siete fases, pero hay acuerdo general en que son ellas las fases esenciales del cumplimiento del proceso de inteligencia. Si se descuida a alguna de aquellas, el producto puede verse afectado negativamente. Rigen de igual manera para cualquier división del esfuerzo de inteligencia. No ha de ser necesario tratar en detalle cada una de esas fases. Sin embargo, si se trata de determinar si se está realizando un esfuerzo duplicativo o innecesario, prácticamente la única manera de saber si se está, o no, perdiendo el tiempo, es un examen de la forma en que se están cumpliendo estas fases, y los requisitos que se satisfacen con ellas.

Considerando en primer término la *compilación* y refiriéndonos a la premisa del general Eisenhower de que “es función fundamental del Comando iniciar y coordinar la búsqueda de la

información necesaria”, reconocemos que la iniciación y coordinación del esfuerzo de compilación es un elemento vital de la función de comando. De tal manera, si el comandante ha de ejercer el control sobre su destino, debe ejercer un control suficiente sobre los procesos de compilación que satisfacen sus necesidades vitales para asegurar la correspondencia entre dicho proceso y tales necesidades. Cuando ese proceso proporciona datos para un esfuerzo de inteligencia *básica*, el factor tiempo puede no revestir mayor importancia. En cambio cuando se trata de inteligencia *corriente*, el factor tiempo suele ser esencial. De tal manera, la correspondencia al comando puede no verse satisfecha si el comandante tiene que depender de gente o de fuentes que no se hallan bajo su control, para cumplir con sus requisitos esenciales. Tal situación significará una derogación del control por parte del comando, e implicaría la imposición de responsabilidad sin autoridad en proporción con aquélla. Lo mismo es válido para el proceso de apreciación. Sin embargo, en vista de que las divisiones básica, corriente y apreciativa de la función de inteligencia son partes confluentes, y si realmente la inteligencia “constituye un elemento vital de la apreciación de una situación por parte del comandante, conducente a una decisión”, ningún comandante podrá permitir que ningún elemento esencial de la función de inteligencia escape a su control directo, y en consecuencia de la correspondencia inmediata a sus exigencias. Estos elementos se hallan incluidos en los siete procesos arriba mencionados, de los que quizá el primero —la compilación— sea el que con mayor frecuencia es objeto de conceptos equivocados. Al no controlar la compilación, un comandante que trate de dirigir su esfuerzo de inteligencia, se verá entorpecido en su acción desde el comienzo.

Habiéndose señalado a la compilación como uno de los procesos esenciales de la inteligencia, sobre el cual el comandante debe ejercer por lo menos un control y supervisión generales, se mencionará brevemente los otros seis procesos y se señalará en qué consisten éstos, con lo que se tendrán las bases para la discusión que seguirá luego.

El proceso de cotejo, que significa relacionar lo conocido con lo desconocido, sigue directamente, y a menudo se presenta paralelamente a la compilación. Conduce al proceso de evaluación, el que es meramente una separación de lo probable de lo improbable, como resultado de la evidencia obtenida del cotejo. Aquí comienza el análisis bajo la forma del desarrollo de un significado lógico

de las informaciones escogidas durante la fase de la evaluación. La fase del análisis, tal como lo implica el término, provee luego un medio para considerar las partes separadas de las informaciones, en relación con el problema total al que se refieren aquéllas. Así, el análisis conduce a una síntesis de todo lo conocido, formando un total significativo. Esto requiere un razonamiento inductivo y deductivo altamente sagaz y hábil, y constituye la verdadera esencia de la producción de inteligencia. Estas dos fases son realizadas generalmente en forma simultánea y por los mismos individuos. Sin embargo, tienen que ser consideradas como fases separadas y tienen que poder ser sometidas a un examen crítico efectuado por otros, en especial el comandante respectivo. Estas cuatro fases—el cotejo, la evaluación, el análisis y la síntesis—son esencialmente funciones de la plana mayor, cumplidas por orden del comandante por la plana mayor de éste, a fin de relevarle de una tarea que no puede realizar solo. No obstante, el comandante *debe* verificar el cumplimiento lógico, inteligente y cabal de estos cuatro procesos, y debe estar suficientemente familiarizado con la forma en que se los lleva a cabo, como para poder discriminar entre un esfuerzo acertado y otro desacertado, como asimismo entre un consejo bueno y otro que no lo es.

Pasamos luego al proceso de interpretación, que es la esencia destilada de todas las fases anteriores, y debe incluir la experiencia personal, el conocimiento, el instinto y el juicio de amplia experiencia personal, el conocimiento, el instinto y el juicio de la amplia experiencia y el genio militar peculiar del comandante, como asimismo, los de su plana mayor. El ciclo del proceso de inteligencia se cierra finalmente con la diseminación del producto interpretado, a escalones subordinados y laterales, para ser usado en los planes y decisiones ulteriores de éstos.

### **Algunos ejemplos históricos**

Los comandantes difícilmente podrán dedicar personalmente mucho tiempo a la actividad rutinaria que produce los datos de inteligencia que requieren. Esto es especialmente válido en el caso de la inteligencia básica, pero aquéllos deben asegurarse de que se está realizando tal actividad de rutina, y de que se están siguiendo los lineamientos de orientación establecidos. Los comandantes pueden hacer esto únicamente si la gente que cumple estas tareas se encuentran bajo su control directo. Si los comandantes no pueden o no quieren orientar y dirigir todas las fases del proceso



de inteligencia, el resultado consiguiente puede ser cualquier cosa. Y cuando un comandante tenga que dedicarse personalmente a la fase de interpretación y apreciación, bien puede encontrarse con que no cuenta con la información básica, esencial para su propio proceso de deducción. Considérese por un momento el efecto de una situación semejante sobre la conducción de McClellan de la Campaña Peninsular, durante la Guerra Civil. Si bien la gente implicada se hallaba bajo su control, parece que consideró que la cuestión de compilar, cotejar, evaluar, analizar e interpretar la información era un asunto que correspondía en su totalidad a su oficial de Inteligencia, y que él sólo debía considerar el producto final. He aquí como John G. Burr, en su libro titulado "Los Fundamentos de la Batalla;", describió el resultado de ello:

"Desde el momento en que él (el general McClellan) asumió el mando del ejército del Potomac, hasta que fue relevado después de la batalla de Antietam, no dejó de sobreestimar el poderío de los Confederados que se le enfrentaban. Cuando el famoso Pinkerton, destacado como oficial de Inteligencia, decía que el Ejército de Lee consistía en 200.000 hombres, el Pequeño Mac nunca verificó ni dudó de la apreciación, aunque otros oficiales sabían que era absurda; en realidad, las fuerzas de Lee nunca superaron los 80.000, y, antes de que se le uniera Jackson, eran inferiores a 65.000 hombres.

Es evidente que McClellan no prestó suficiente atención a sus actividades de inteligencia, actitud ésta que resultó cara para su país. Aun el victorioso Grant tuvo sus dificultades con la inteligencia. El hecho de que no se preocupó por obtener un conocimiento suficiente del terreno, hizo frustrar su plan en Chattanooga. Una omisión fundamental semejante no podía ser menos que un indicio de una descuidada planificación en cuanto a inteligencia, la responsabilidad de la cual el comandante no puede eludir, como tampoco puede eludir sus consecuencias.

Pasemos algunas páginas más del libro de Burr, y consideremos el caso de los rusos y los alemanes en la Campaña de Prusia Oriental, en 1914.

"En 1914, los rusos y los alemanes se enfrentaron en Prusia Oriental y en Polonia. La zarina fue alemana, y la corte rusa estaba infestada de espías alemanes y simpatizantes de Alemania. Aun en los ejércitos rusos había agentes enemigos que ocupaban altos cargos. Como si esto fuera poco, a comienzos

de la campaña, el Alto Comando Ruso emitió muchas órdenes y transmitió muchas informaciones por radio, en lenguaje claro.

"Naturalmente, las informaciones relativas a los efectivos, la composición y ubicación de los ejércitos de Rennenkampf y Samsonov afluían hacia los cuarteles generales alemanes. No cabe duda de que von Prittwitz desconfiaba de todo cuanto se interceptaba desde los cuarteles generales rusos, temiendo de que fuera un engaño, pero el grupo Hindenburg-Ludendorff-Hoffmann, sabiendo del descuido con que solían proceder los rusos, recibía tales informaciones con todo placer, y las aprovechaba plenamente".

A manera de contraste, considérese la situación ruso-germana en 1939:

"Cuando los alemanes concertaron su pacto con Rusia en 1939, esperaban poder ubicar una vez más sus espías en toda Rusia. Pero Stalin no había olvidado lo ocurrido en 1914. Desde que llegó a ser dirigente de Rusia, el conductor soviético se había dedicado a ir eliminando los agentes extranjeros de su gobierno y su ejército. No tenía deseos de malograr la tarea realizada, y en consecuencia se mantuvo a los visitantes alemanes donde no podían ver ni enterarse de nada. Con esto no quiero decir que los nazis no obtuvieron una gran cantidad de informaciones sobre los ejércitos soviéticos en el frente. Sin duda alguna las obtuvieron. Pero no lograron saber lo suficiente sobre el poderío ruso en la retaguardia de dichos ejércitos, y fue precisamente este poderío el que luego habría de vencerlos.

"Von Brauchitsch pudo destruir tan eficientemente las comunicaciones de los polacos, porque siempre sabía exactamente dónde se encontraban los centros más importantes. Tanto en Francia como en Noruega, los alemanes conocían con todo detalle las fuerzas aliadas y sus movimientos.

"Nada escapó a esa red de espías e informantes nazis tendida sobre todos los países del mundo, excepto Rusia. Stalin sabía que cuanto más lograba mantener a su enemigo en la ignorancia, tanto mayores eran sus probabilidades de vencerlo en el campo de batalla".

Aparte de la excelencia de la contrainteligencia rusa, se destacaban en todo esto varios puntos de interés. En primer lugar, se tiene el hecho de que la política de inteligencia de los alemanes aparentemente preveía plenamente la obtención de informaciones de *todas las fuentes*.

Luego, fueron los altos *comandantes generales* mismos quienes realizaban la apreciación y la interpretación. Y finalmente, pero por cierto no por último, tenemos que éstos actuaban sobre la base de lo que ellos consideraban como la mejor información disponible. Las operaciones y la inteligencia estaban estrechamente relacionadas. El plan de acción que dirigía a la una, también guiaba a la otra.

Pero veamos lo que Burr dice de otro frente de la guerra de 1914.

“...Von Moltke quedó sorprendido ante la aparición de la Fuerza Expedicionaria Británica en Bélgica. Hubo una razón física como así también psicológica para tal sorpresa. Poco antes de la Primera Guerra Mundial, la inteligencia inglesa descubrió el hilo del sistema de espionaje alemán en Gran Bretaña. Con toda cautela, Scotland Yard y el Ministerio de Guerra fueron desenredando la madeja, y aun lograron descubrir la mayoría de los agentes alemanes. Pero no los molestaron en su acción, ni tampoco les dieron razón alguna para que sospecharan que habían sido descubiertos, hasta después de la declaración de guerra. Fue entonces cuando las autoridades entraron en acción simultáneamente contra todos. Como consecuencia de ello, el Alto Mando alemán quedó cegado durante muchos meses, hasta tal punto que ni la más mínima información sobre el movimiento de la Fuerza Expedicionaria Británica hacia Francia llegó hasta von Moltke. Éste no sabía que aquéllas habían cruzado el canal, hasta que sus Cuerpos de Ejército IX y III entraron en contacto en Mons”.

He aquí un magnífico ejemplo de la comprensión, por parte de los ingleses, de la importancia de la integración en cuestiones de inteligencia. Es ésta una demostración práctica de la estrecha relación entre la inteligencia y la contrainteligencia, como así también de las muchas y amplias complejidades de las operaciones de inteligencia, que requieren la más cuidadosa integración y orientación en los niveles de comando más altos, a fin de lograr la máxima efectividad. He aquí también una demostración más de aquello a lo que puede conducir la falta de inteligencia.

Esto es válido tanto en la paz como en la guerra, un hecho tantas veces desconocido en las empresas de los norteamericanos.

Alejandro Magno osó realizar la invasión —aparentemente imposible— del creciente imperio persa, porque sus agentes le habían informado sobre su corrupción interna; la Inglaterra de Isabel I desafió a la arrogante España, porque el servicio de in-

teligencia de Sir Francis Walsingham (la primera empresa nacional de este tipo en Inglaterra) pudo obtener pruebas concluyentes de la deficiente preparación de la Armada; y Jorge III perdió las colonias en Norteamérica por haber subestimado el estado de ánimo de los colonos.

El método de guerra de Genghis Khan fue el predecesor del de los nazis. El conductor mongólico nunca atacó una nación antes de haber enviado centenares de agentes como mercaderes, viajeros y refugiados, para que éstos obtuvieran toda la información disponible y propagaran rumores que minaran la moral.

Cabía suponer que a la altura de la Primera Guerra Mundial, los modernos comandantes habrían aprendido la lección sobre inteligencia. Algunos la aprendieron, pero muchos no lo hicieron, y es lamentable que una cantidad desconcertante, por lo elevada, de estos últimos, vistiera el uniforme de Estados Unidos de Norteamérica.

Benjamín Cain hizo el siguiente comentario al margen, relativo a la Primera Guerra Mundial, en una *“Conferencia sobre Experiencias de Inteligencia durante la Segunda Guerra Mundial”*, pronunciada el 10 de diciembre de 1946 ante un grupo de altos jefes militares aliados de la Segunda Guerra Mundial:

“En 1916, la aplicación de la inteligencia por parte de los norteamericanos se había reducido casi a un factor negativo. Para entonces, me había convertido en un personaje importante, ya que, ascendido a cabo de Lanceros, se me había nombrado «soldado de informaciones» de una unidad de ametralladoras. Esta tarea no era digna de ser cumplida por oficiales y personal subalterno de grados más altos, ¡de manera que me fue encomendada a mí!

Pero nosotros no fuimos los únicos que caímos en una actitud tan complaciente, por no decir estúpida. Shipley Thomas, en *“El oficial de inteligencia en acción”*, relata lo siguiente:

“Desde tiempos inmemoriales hasta 1914, hubo sólo dos fuentes de inteligencia sobre el enemigo. Éstas eran la «Inteligencia de Combate» y los «Espías en las líneas del Enemigo». A partir de 1914, se dispuso de tres fuentes adicionales, a saber:

- ”1. Reconocimiento aéreo a baja cota.
- ”2. Equipos de escucha eléctricos y de radio.
- ”3. Observación de artillería.

”En toda la campaña alemana de 1914, se evidenció más que en ningún otro caso la falta de obtención e interpretación de la inteligencia de combate. La aparente desatención de cuanto se pudo haber deducido de los movimientos de las fuerzas inglesas y francesas a comienzos de setiembre de 1914, y el no haberlos interpretado correctamente, condujo a resultados desastrosos.

”Von Moltke (sobrino del gran von Moltke) y todo el Ejército alemán de 1914, adoleció del mismo defecto básico de no obtener ni usar la inteligencia de combate. En sus largos años de paz, la inteligencia de combate había pasado a ser nada más que letra muerta. La teoría, el dogma y la lógica académica se habían convertido —como ocurre generalmente— en el sustituto de la inteligencia de combate”.

Naturalmente, el contacto con el enemigo por lo general brinda mejores oportunidades para el cumplimiento de la orden del panorama de combate. A este respecto, Burr relata lo siguiente:

“En el Frente Occidental estabilizado de 1914-18, ambos bandos desarrollaron sistemas que localizaban a cada unidad de sus adversarios, por número. En todos los cuarteles generales había un mapa en el que se indicaba la ubicación de las divisiones del enemigo, el cual era tan exacto, que su eficiencia a veces resultó ser fantástica. En cierta oportunidad, una división norteamericana fue enviada al frente durante la noche, como de costumbre, y con todas las precauciones para mantener el secreto, para ser recibida por un gran letrero sobre las trincheras alemanas, que decía: «¡Bienvenida, División!» En otro sector del frente, a comienzos de noviembre de 1918, se hizo ascender un globo de observación, en cuyo cesto se había cargado altos explosivos, con objetos simulados dispuestos artísticamente, para dar una buena sorpresa a los aviadores alemanes, quienes habían abatido muchos de nuestros globos. Pero ni un solo avión alemán se acercó a este globo, y finalmente apareció otro letrero sobre sus trincheras, que decía: «¡Saquen de ahí ese maldito armatoste!»

“Sin embargo, aun en esas condiciones en las que los servicios de Inteligencia tenían plenas oportunidades para obtener informaciones, ambos bandos lograron sorprender al adversario con excelentes camuflajes y rápidas concentraciones realizadas durante la noche”.

### **La experiencia obtenida durante la Segunda Guerra Mundial**

Cabía suponer que dada la experiencia reunida en períodos previos de guerra y de paz, llegada la Segunda Guerra Mundial, habría mejorado nuestro concepto del papel desempeñado por la inteligencia entre las guerras y durante éstas. Pero no fue así.

Nunca antes en su breve y turbulenta historia se había visto Estados Unidos enfrentado a un desastre tan repentino y espantoso como el sufrido en la mañana del 7 de diciembre de 1941. Y nunca había sufrido un desastre menos justificable. Todas las enseñanzas de la historia habían sido vanas.

La *“Investigación del Ataque contra Pearl Harbor”*, realizada por el Congreso, inclusive los puntos de vista adicionales del Sr. Keefe y los puntos de vista de la minoría, de los Sres. Ferguson y Brewster, a que llegó el 79° Congreso en julio de 1946, constituye un testimonio completo de cuanto ocurrió, y por qué. Si bien esta investigación no halló una mayor causa de crítica en cuanto a la cantidad y cualidad de la información provista (excepción hecha del reconocimiento), y destacó la necesidad del comando unificado, sí halló que los altos jefes no sometieron la inteligencia disponible a una debida apreciación, y no centralizaron la autoridad, ni procedieron a asignar claramente las responsabilidades en cuestiones de inteligencia. En otras palabras, el alto comando no estableció una política adecuada en materia de inteligencia. ¿Por qué? Porque carecía de una adecuada comprensión de la inteligencia. Aunque tanto las escuelas del Ejército como también las de la Marina, de cualquier nivel, desde hace tiempo están enseñando historia, como asimismo que la inteligencia es una función de comando, no se había realizado esfuerzo alguno para asegurar que la inteligencia ocupara el lugar que le corresponde en las divisiones de las planas mayores del comando. Muchos comandantes asumieron una actitud similar a la de McClellan, al designar un oficial de inteligencia para dejar luego todo a cargo de éste.

En la Secretaría de Marina, en la época de Pearl Harbor, había un conflicto entre el Servicio de Inteligencia Naval y la División de Planes de Guerra, sin que interviniera una autoridad superior. La División de Planes de Guerra opinaba que era ella quien debía cotejar y evaluar las informaciones, dejando sólo la obtención de éstas por cuenta del Servicio de Inteligencia. Pero éste consideró que tales tareas también le incumbían. Entre tanto,

se malgastaron en esta disputa interna mucho tiempo y esfuerzos que se podrían haber utilizado con más provecho en otra forma. De hecho, ¡la cuestión recién quedó aclarada en junio de 1943, cuando se estableció la División de Inteligencia de Combate!

En esa época, el entonces comandante en jefe de la Flota norteamericana dijo —según se ha sabido de fuente segura— que todo cuanto pretendía de su organización de inteligencia era ¡una apreciación de lo que haría el enemigo dentro de dos semanas! Aun después de cierto tiempo de iniciada la guerra, y antes de que pudiéramos vislumbrar nuestro camino hacia la victoria, otro importante oficial, el comandante de Aviación del Ejército en cierto teatro de operaciones, habría dicho a este respecto que “nunca vio que dos oficiales de inteligencia estuvieran de acuerdo sobre algo, ¡de manera que optó por no tenerlos en cuenta para nada!”

Sin duda, fuimos mejorando durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. La derrota de los japoneses en Midway se debió tanto a la comprensión personal que tuvo el comandante en jefe del proceso de inteligencia, y de la aplicación de su propio criterio, intuición y experiencia, como a la inteligencia disponible, que fue bastante fragmentaria, a pesar de los muchos informes publicados que sostienen lo contrario.

Samuel Eliot Morison dice en el tomo IV de su *“Historia de las Operaciones Navales Norteamericanas durante la Segunda Guerra Mundial.”*

“El almirante Nimitz emitió ya el 20 de mayo una apreciación de las fuerzas navales del enemigo, que fue bastante exacta y aún alarmante. Lo que no sabía era que el almirante Yamamoto —embarcado en el super-acorazado *Yamato*— ejercería personalmente el comando del grueso de la Flota Combinada, integrada por tres acorazados nuevos y cuatro acorazados viejos, tres cruceros livianos, una escuadrilla de destructores y un portaaviones liviano, que operaría entre Midway y las Aleutianas para cubrir a ambas. Si bien el cuadro no era completo, se habían deducido con tanta exactitud la composición, los itinerarios y los horarios aproximados de las fuerzas enemigas que amenazaban directamente a Midway, que el 23 de mayo el contraalmirante Bellinger, comandante de la Aviación Naval en Pearl Harbor, pudo pronosticar el plan de ataque japonés contra el atolón. De no haber sido por esta información oportuna y abundante, y (lo que fue igualmente importante) por el empleo inmediato e inte-

ligente que se hizo de la misma, la Flota del Pacífico no habría tenido más que una muy pequeña probabilidad de ganar”.

En las primeras horas de la mañana del 4 de junio de 1942 se estableció el contacto, y comenzó la batalla. Tal como lo expresa Morison en el último párrafo de su capítulo sobre “Los prolegómenos de Midway”:

“La batalla estaba en pleno desarrollo. «El curso que ha de tomar la guerra en el Pacífico puede depender de los acontecimientos de los próximos dos o tres días», manifestó el analista del comandante en jefe del Pacífico, al recibir esta noticia. Y así fue. Este combate naval fue uno de los más decisivos de toda la guerra”.

Otro magnífico ejemplo de la comprensión del proceso de inteligencia por parte del comando puede hallarse en el Informe de Operaciones del Primer Ejército norteamericano en Europa. La apreciación de este ejército respecto de las capacidades e intenciones de los alemanes antes de la Batalla de las Ardenas, constituye un excelente ejemplo de inteligencia muy bien aplicada, y refleja el reconocimiento de la comprensión del general Bradley, a pesar de la desatención demostrada en este caso por las altas autoridades. Sin embargo, la cuestión es que sean cuales fueren los éxitos logrados, los fracasos son costosos e innecesarios. ¿Por qué ocurre que un jefe militar establece una buena política de inteligencia, mientras que otro no hace lo propio? No nos podemos permitir el lujo de tener jefes que no entiendan la cuestión de tener que obtener informaciones sobre el enemigo. Debemos estar seguros de que nuestro sistema de instrucción para los altos cargos de comando no permita que un oficial llegue a ocupar semejante cargo sin haber demostrado que tiene plena comprensión de cuanto implica la inteligencia. La confusión en estas cuestiones, como la ejemplificada en el siguiente extracto del libro “*Misiones Secretas*”, del capitán de navío —ahora contraalmirante (R)— Ellis M. Zacharias, no debe ser tolerada donde se comprende claramente la relación entre la inteligencia y el comando. El extracto mencionado pertenece a una carta fechada el 3 de febrero de 1942, dirigida por el coronel John W. Thomasson (h), de la Infantería de Marina de Estados Unidos (quien entonces pertenecía al Servicio de Inteligencia Naval), al capitán de navío Ellis M. Zacharias, de la Marina norteamericana:

“Diría... que nuestro departamento se parece más que nada al borde exterior de un ciclón o de un torbellino. Se está cam-



biando todo. Se impuso King a Stark, y aquél absorbió la mayor parte de las funciones de éste...

Wilkinson encabeza el SIN, y es el tercer jefe en un año y medio ... Nos hemos agrandado enormemente. Nunca hubo antes semejante refugio para el ignorante y para el bien relacionado. De hecho, el SIN no está mal en cuanto se refiere a la obtención de informaciones. Pero ¿para qué sirve la información si no se la usa? Aquí parece prevalecer el concepto del museo”.

La siguiente cita del mismo libro demuestra que en general se tuvo conciencia de esta confusión, y que la falta de una orientación en la inteligencia estaba minando los esfuerzos de la información reunida:

“Las organizaciones de inteligencia embarcadas y en tierra no supieron reconocer el futuro valor para la planificación, inherente a la inteligencia obtenida durante sus operaciones, y después de haber escogido las informaciones tácticas de uso inmediato, de entre el material al que tenían acceso durante el combate, procedían a descartar el resto”. Tal como dijera el almirante King, todo cuanto querían saber era lo que haría el enemigo dentro de un lapso breve.

Otro aspecto asombroso de la conducta de algunos jefes militares es la desatención con que trataban las consideraciones de seguridad más elementales. Un ejemplo de ello puede hallarse en las publicaciones norteamericanas de las famosas notas de Zimmerman, del 1º de marzo de 1917. Se desconoce por qué los alemanes no comprendieron de inmediato que se habían descifrado sus códigos diplomáticos. Los ingleses, con toda seguridad, deben haber temido por una valiosa fuente, y sin duda tomaron las medidas pertinentes para que todo cuanto se nos proporcionaba, pudiese ser publicado. Sin embargo, se trata de un antecedente peligroso. La revelación de la emboscada de Yamamoto en la última guerra, y por cierto las audiencias sobre Pearl Harbor, ya fueron más acertadas.

Con todo, a través de todo esto se va vislumbrando el adelanto, y van raleando las filas de los ignorantes. Pero aún no lo suficiente. Dice George S. Pettee en *“El Futuro del Servicio Secreto Norteamericano”*:

“Lamentablemente, fuimos mucho más consecuentes en reconocer lo moderno de la inteligencia enemiga, que en apreciar los mismos hechos para la dirección de nuestra propia actividad en materia de inteligencia. La historia de los métodos de intelligen-

cia aplicados por nosotros durante la guerra, es la relación de cómo esta revolución fue realizada a medias, entorpecida siempre por la falta de comprensión de las necesidades impuestas por las nuevas condiciones. ... El subsecretario de Estado Dean Acheson, informó a la Comisión de Asignaciones de la Cámara de Diputados el 26 de noviembre de 1945, que hasta comienzos de la guerra, la técnica empleada por el Departamento de Estado para la obtención de informaciones ¡sólo difería por la máquina de escribir y el telégrafo, de la técnica utilizada por John Quincy Adams en San Petersburgo, y por Benjamín Franklin en París! Sin embargo, es una pobre excusa decir que estábamos atrasados porque comenzamos tarde, a menos que también tratemos de ponernos a la par”.

Pettee dice en otra parte, que lo que debemos hacer es “... reclutar, disciplinar y disponer en orden funcional, una cantidad de mentes humanas a los efectos de que el resultado de su acción combinada se asemeje al resultado que habría obtenido una sola mente racional, si la tarea hubiera estado dentro del alcance de una sola mente racional.”

Todo esto está muy bien, pero una vez más, no es suficiente. Debemos imbuir en nuestros jefes militares una comprensión tan amplia de la inteligencia y de su relación con el comando, que aquéllos establezcan adecuadas políticas de inteligencia con igual prontitud y facilidad con que establecen reglamentaciones disciplinarias para sus hombres.

### **La necesidad y el costo en la actualidad**

¿Cuál es nuestra posición actual, en esta era de “paz” desde 1946? Sin duda alguna, hemos aprendido mucho, es verdad, pero, ¿hemos aprendido lo suficiente? La situación que enfrentamos en la actualidad es por cierto diferente de cualquier otra a la que tuvimos que hacer frente en el pasado. De hecho, no tiene igual. Citaremos un Memorándum Interino de la Plana Mayor de la Subcomisión del Mecanismo de Política Nacional, de la Comisión del Senado para Operaciones del Gobierno, fechado el 4 de diciembre de 1959:

“Durante los catorce años transcurridos desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, la diferenciación tradicional entre la paz y la guerra se vio borrada por un conflicto que no conoce límites ni fronteras, excepto las impuestas al comunismo mundial por con-

veniencia. La competencia es total: se verifica en el sector militar, económico, científico, diplomático, cultural y moral”.

De tal manera se ha descrito con toda propiedad esa situación sombría que se la ha dado en llamar “Guerra Fría”. Pero califíquese como se quiera, lo cierto es que no es paz, y no podemos aplicar las medidas de paz, y sobrevivir. Detrás de todo esto acecha la posibilidad no improbable de las guerras limitadas, como medio que puedan aplicar los comunistas (ya lo han hecho) para obtener ventajas de esta competencia. Y detrás de *eso* acecha el peligro mortal siempre presente, de una guerra ilimitada, a la que nadie puede esperar sobrevivir.

En tal situación, una información exacta y oportuna de cuanto puedan ser las intenciones de nuestros enemigos potenciales, es una cuestión de vital importancia. En realidad, dada nuestra situación en el mundo, es también esencial saber qué pueden hacer nuestras naciones amigas y las neutrales, para reforzar o disminuir nuestra seguridad en cada una de las tres situaciones generales que debemos o deberíamos enfrentar, a saber, una vez más la actual tregua armada (“Guerra Fría”), una “Guerra Limitada” o una “Guerra Ilimitada”.

No es éste el momento para “escatimar la inversión de cien onzas de plata” en informaciones. Ni lo hemos hecho, aún. La legislación que estableció el Servicio Central de Inteligencia, el Ministerio de Defensa y su reorganización en 1958, son prueba de ello.

Pero estas mismas instituciones hacen surgir un nuevo peligro que amenaza el proceso de inteligencia. Se trata del examen crítico al que los fanáticos del presupuesto someten el ahorro que implican estas consolidaciones y monolitos, al eliminar la duplicación en el proceso de inteligencia. Pues no significan, ni deben significar ningún ahorro. Sólo deben aumentar su alcance y su exactitud. Pero en vista de que aumentan la gente y los requisitos de la estructura, el costo tiene que ser mayor, y lo es.

Una detenida consideración del proceso de inteligencia descrito debe conducir al reconocimiento de la creación de una expansión en materia de requisitos que esté de acuerdo con la expansión de la estructura de comando. ¿Por qué? Porque cada jefe, sea militar o civil, responsable del asesoramiento, la decisión o la ejecución de políticas y planes de acción militares *debe* tener un control suficiente sobre la inteligencia de la que depende el acierto o el desacierto de su asesoramiento, decisión o acto ejecu-

tivo, a fin de asegurar en la máxima medida de su capacidad, la adecuación de sus actos.

Se puede argüir, por ejemplo, que desde la reorganización del Ministerio de Defensa, realizada en 1958, encomienda el control operativo de las fuerzas armadas al ministro de Defensa, los Departamentos militares ya no requieren elementos componentes de inteligencia operativa. Es éste un argumento atractivo, pero no concluyente. Al menos presupone que la función de la inteligencia corriente debe ser cumplida entonces por la Junta de Jefes de Estado Mayor. Esto implicaría que éstos obtengan por lo menos algunos de los recursos con los que cuentan actualmente las secretarías militares para tal fin. ¿Resulta esto económico? No, y he aquí la razón de ello. El ministro de Defensa, por intermedio de la Junta de Jefes de Estado Mayor, ejerce el control operativo por vía de los comandantes unificados. Éstos, a su vez, ejercen *su* control operativo por intermedio de comandantes, quienes a su vez dependen de sus secretarías militares respectivas, en materia de apoyo en cuestiones de inteligencia. De tal manera, dirá Ud., mientras el almirante Felt, comandante en jefe del Pacífico, necesita al almirante Hopwood, comandante en jefe de la Flota del Pacífico, el almirante Hopwood precisa los recursos de inteligencia necesarios para cumplir con eficacia la voluntad del almirante Felt. El almirante Hopwood no puede pasar al almirante Felt los recursos de inteligencia del comandante en jefe de la Flota del Pacífico, y pretender que aquéllos le sigan correspondiendo. En cambio, el almirante Felt puede pretender —y lo hace— que el almirante Hopwood y sus recursos de inteligencia correspondan al comandante en jefe del Pacífico, en razón de su posición superior en la escala jerárquica. Y lo mismo ocurre en todos los niveles de la cadena de comando. De tal manera, si se alarga la cadena, aumentarían los requisitos en todos los niveles. Se puede lograr —y se ha logrado— una cierta consolidación del proceso de inteligencia básica. En este sentido puede hacerse más aún. Pero tal consolidación no puede ir más allá del punto en el que el comandante responsable ya no pueda juzgar la seguridad de dicho proceso, y obtener una reacción inmediata y efectiva.

Se ha argüido, y sin duda se seguirá arguyendo, que la “inteligencia acordada” eliminaría el aumento de requisitos, arriba mencionado, y que se la puede lograr por intermedio del Servicio Central de inteligencia para el gobierno general, y por intermedio del mecanismo de la Junta de Jefes de Estado Mayor para el Es-

tablecimiento de Defensa. En opinión del autor del presente artículo, la “inteligencia acordada” no vale nada, a menos que tal acuerdo sea espontáneo y unánime. Todo otro método de acuerdo en materia de inteligencia, mutila peligrosamente la fase interpretativa. La duplicación es aquí una garantía contra la concentración de estupideces, y se la debe fomentar. Es el comandante quien toma la decisión y es responsable de ella. Debe contar con todos los elementos de juicio. Sólo en esta forma lograremos los toques geniales necesarios para salvarnos del desastre. No debemos escatimar el precio. El costo de la derrota es hoy irreparable.

De tal manera, al examinar nuestros requisitos actuales en materia de inteligencia, debemos formular la siguiente pregunta:

¿Se necesita la información como base de asesoramiento, decisión o ejecución de la decisión, de la que es plenamente responsable el asesor, quien tomó la decisión, o quien la ejecuta?

En tal caso, dicha persona debe contar con los medios para poder obtener la información necesaria cuando la necesita, y para poder determinar su validez. Antes de limitar su autoridad para ello, él, junto con quienes le asignaron sus responsabilidades, debe examinar las siguientes preguntas en relación con el esfuerzo de inteligencia por él realizado.

Qué parte de tal inteligencia es:

- a) ¿Indispensable y no duplicativa?
- b) ¿Indispensable pero duplicativa?
- c) ¿Altamente deseable y no duplicativa?
- d) ¿Altamente deseable pero duplicativa?

Después de este examen y antes de retirar recursos, la autoridad que ha asignado las responsabilidades debe volver a examinar a *aquellos* una vez más, para determinar si el retiro de recursos necesarios para cumplir una tarea duplicativa no limita una autoridad necesaria, requiriendo por lo tanto la reducción correspondiente de la responsabilidad. Quizá sea difícil hallar un superior dispuesto a hacer *eso*, pero es lo que se debe hacer.

### **Medio y métodos**

¿Cómo se realiza todo esto en la actualidad? Para responder a esta pregunta, consideremos brevemente los medios con los que se determinan las responsabilidades. Los deberes del Presidente son establecidos en la Constitución que, entre otras cosas, le asigna la responsabilidad del comando general de nuestras fuerzas armadas. Esta responsabilidad es una parte apropiada de sus responsabi-

dades generales como jefe ejecutivo, en calidad del cual administra las leyes promulgadas por el Congreso. Estas leyes implican una asignación de responsabilidades, a veces directamente del Congreso a departamentos y organismos del Poder Ejecutivo, como ocurrió en el caso de la Ley Nacional de Seguridad de 1947, las Enmiendas a la ley Nacional de Seguridad de 1949, y la Ley de Reorganización del Ministerio de Defensa, de 1958. Dentro de este encuadre general de legislación y precedentes, se dirigen las Fuerzas Armadas, correspondiendo al Presidente tomar la decisión final.

Entretanto, y a todo lo largo de la cadena jerárquica, existe una compleja interconexión de responsabilidades en materia de asesoramiento, decisión y ejecución. El director del Servicio Central de Inteligencia, por ejemplo, es el principal asesor de inteligencia del Consejo de Seguridad Nacional, el que asesora al Presidente. Pero el ministro de Defensa y la Junta de Jefes de Estado Mayor son sus principales asesores militares, mientras que el secretario de Estado es su principal asesor en cuanto respecta a las relaciones exteriores. ¿Podremos decir, entonces, que el director del Servicio Central de Inteligencia no debe inmiscuirse en los asuntos de inteligencia militar, y que el ministro de Defensa debe abstenerse de lo relativo a las cuestiones de Política exterior? Si volvemos a considerar la descripción dada anteriormente de nuestra situación actual, por la Comisión del Senado para Operaciones del Gobierno, en relación con las responsabilidades de los funcionarios arriba indicados, resulta evidente que ninguno de ellos puede mantenerse apartado de cualquier sector de inteligencia, sin modificar sus responsabilidades. De tal manera, el asunto pasa a ser el grado hasta que cualquiera de esos organismos puede permitir que sus necesidades en materia de inteligencia sean cumplidas con fuentes que se encuentran fuera de su control. Este mismo tipo de razonamiento tiene validez en cualquier nivel de la cadena de comando.

Debido a que los distintos departamentos y organismos dedicados a actividades de inteligencia efectúan un intercambio escrito de los resultados de sus actividades de inteligencia, y en vista de que estas publicaciones a menudo tratan los mismos asuntos, se dice estar en presencia de una duplicación dispendiosa. Pero no es así. Cuando los informes son idénticos, se tiene una inteligencia acordada, sin una conciliación forzada en una comisión. Cuando difieren, se tiene una mejor base para la interpretación. No se trata simplemente de la cuestión de que la gente dedicada a la inteligencia tomen unos el fruto del trabajo de otros. Se trata de proporcio-

nar a funcionarios responsables, los elementos necesarios para interpretar el “producto” total disponible. De hecho, éste es uno de los aspectos más deseables de la Inteligencia Conjunta. Todo el complejo se asemeja en cierto modo a la investigación científica básica. Cuanto más se ahonda, y cuanto mayor sea la independencia de pensamiento dedicada a ella, con tanta mayor probabilidad se obtendrá el mejor resultado.

Esto no significa que deberíamos tener una anarquía en el terreno de la inteligencia. Por el contrario, debemos tener un control disciplinado de la *dirección* y el grado del esfuerzo. La unificación puede lograrse, y se logra. En cambio, la unificación no debiera tratar de imponer el acuerdo ni limitar el esfuerzo sin modificar las responsabilidades relativas al asesoramiento, decisión y ejecución. Así, la necesidad de engranar en las cinco categorías de inteligencia en todos los niveles, debe ser considerada a la luz de las responsabilidades conferidas en dichos niveles. Por ejemplo, no podemos argüir que la Fuerza Aérea debería proporcionar a la Marina toda la inteligencia aérea. La Marina tiene responsabilidades que requieren que tenga pleno conocimiento de la amenaza aérea que pueda interferir en su capacidad de cumplimiento de su misión. Debe contar ella misma con los medios para determinarlo, pues en caso contrario podría hallarse, como McClellan, desprovista de los medios para aplicar su propia experiencia y habilidad en cuestiones navales, al procesamiento de la información sobre la base de la cual tendrá que actuar necesariamente. Lo mismo rige para la Fuerza Aérea, el Ejército, etc.

De tal manera, según parece, todos tienen que hacer al menos un poco de todo. No se ha tratado de demostrar por qué la Marina, por ejemplo, necesita la inteligencia política, científica y económica, además de la relativa a las marinas extranjeras. Se supone que el lector comprenderá muchos de los factores que entran en la necesidad de la Marina de planear y tener en actividad a un establecimiento cuya misión es asegurar para Estados Unidos la libertad de los mares en todo el mundo. Los factores que configuran el poder naval y su influencia sobre la historia no se limitan al conocimiento del material con que cuentan los adversarios. El asesoramiento en asuntos navales tampoco puede ser tan limitado. Lo mismo es válido —en grado variable— para las demás ramas de nuestras Fuerzas Armadas. De manera que nuevamente se trata de una cuestión de grado.

La unificación ha proporcionado una forma para determinar

el grado y la dirección del esfuerzo de inteligencia en el Establecimiento de Defensa, pero no una forma para reducirlos.

El ministro de Defensa o la Junta de Jefes de Estado Mayor, en su calidad de organismos de comando general, pueden eliminar responsabilidades en escalones militares que les están subordinados, si tales responsabilidades no fueran estipuladas de otra manera por el Congreso. De tal modo pueden modificar los requisitos de inteligencia de los comandantes subordinados. Pero al hacerlo, pueden hallarse en la incapacidad de modificar los requisitos propiamente dichos. Pueden ejercer el mando y el control sobre los esfuerzos desarrollados por sus subordinados, quienes a su vez pueden hacer lo propio, concentrando así los esfuerzos de inteligencia. El subordinado puede depender del superior y puede obligar al subordinado, pero ni uno ni otro ejerce el control sobre esfuerzos laterales. Es así que el ministro de Defensa o la Junta de Jefes de Estado Mayor pueden concentrar o ramificar el esfuerzo de inteligencia en el Establecimiento de Defensa, según lo estimen conveniente, mientras no limiten las responsabilidades establecidas por ley, y asignadas a los departamentos militares. Estas disposiciones legales requieren un volumen de producción de inteligencia casi similar al de los requisitos de la inteligencia Conjunta. En consecuencia, los departamentos militares necesariamente tienen que dedicarse a una producción de inteligencia apreciativa adecuada para satisfacer las responsabilidades que le fueron impuestas por el Congreso. Esto incluye por lo menos los requisitos de inteligencia de la plana mayor y los de inteligencia de apoyo, que se deben cumplir. Se desprende de ello que los requisitos adicionales sujetos a modificación por parte del ministro de Defensa, pertenecen a los sectores de los requisitos de inteligencia de comando, conjunta y combinada. Todos ellos están tan entrelazados con los requisitos de la plana mayor y de apoyo, que una gran parte del proceso básico corriente y apreciativo necesario para satisfacer a uno de ellos, también satisface a otro, y se ganaría poco o nada efectuando el cambio de responsabilidades necesario para reducir el requisito de comando, conjunto y combinado, en el nivel del departamento militar y en niveles inferiores a éste. Se llega, pues, a la conclusión de que el *proceso* de inteligencia es fundamentalmente el mismo en todos los niveles de comando y de control. La diferencia verdadera consiste en el uso que se da a la inteligencia. Esto es lo que conduce a las divergencias que hemos denominado divisiones básica, corriente y apreciativa. Cualquiera de ellas puede convertirse en



otra, y ello ocurre a menudo. El tiempo es uno de los factores clave de esta metamorfosis, y es el ingrediente que generalmente convierte la inteligencia básica en inteligencia corriente. Si bien los procesos básico y corriente difieren por lo general materialmente del proceso apreciativo, hay tipos de información de valor tan elevado y alcance tan amplio, que pasan a ser apreciaciones casi en el momento de su obtención.

Los sistemas de usuario común son peligrosos, porque les falta el elemento de la correspondencia obtenida a través de un control autorizado. Rara vez pueden satisfacer todas las demandas de una vez, y por lo tanto son más adecuados para servir a funciones (como las cafeterías) en las que el tiempo y el control autorizado no sean tan importantes. Hemos acordado en que la inteligencia es una función de comando. El tiempo y el control autorizado pueden ser esenciales en el cumplimiento de tal función. Es como leer el diario del vecino; eso está muy bien, mientras no se lo necesite antes.

Es imposible extirpar o limitar una parte del proceso de inteligencia, sin afectar a otra en algún momento, quizá crítico. Es poco lo que puede hacer la unificación para mejorar tal situación y una tentativa de hacerlo sólo puede complicar y oscurecer un problema desde ya complejo y difícil.

### **Conclusiones**

Resumiendo, se postulan las siguientes proposiciones, a saber:

a) A fin de planear un establecimiento militar capaz de actuar como instrumento efectivo de la política nacional, es necesario conocer las capacidades y la intención de otras naciones, hostiles o amigas, de amenazar o de aumentar la seguridad de nuestro país en la paz, en la guerra fría, en la guerra limitada, o en la guerra general.

b) La disponibilidad de informaciones oportunas y exactas, en respuesta de los requisitos arriba indicados, es un prerequisite indispensable para un buen asesoramiento, una decisión acertada, y la ejecución efectiva en la dirección de las fuerzas militares.

c) Una dependencia tal de la inteligencia constituye un aspecto vital de la responsabilidad en el empleo de las fuerzas armadas, ya sea en la guerra activa, al lograr un estado satisfactorio de preparación para la guerra, o bien en el empleo de las fuerzas armadas como instrumentos estratégicos de la política en cualquiera de las condiciones mencionadas en el párrafo a).

d) La información proveniente de fuentes muy diversas, y sobre tópicos también muy distintos, puede resultar adecuada.

e) La responsabilidad tiene que estar acompañada por un grado correspondiente de autoridad y de recursos.

f) Cada rama y arma de las fuerzas armadas tiene responsabilidades especiales y consideraciones técnicas que le son propias las que imponen un requisito adicional y distinto en relación con la inteligencia.

De lo indicado se desprende que una inteligencia adecuada y un control positivo sobre las fuentes que la proveen, son elementos esenciales de una dirección efectiva de los departamentos militares en todos los niveles.

Siendo así, resulta vital saber lo más posible sobre las capacidades y las *intenciones* de cualquier enemigo potencial durante los años de paz. No nos podemos permitir el lujo de ser sorprendidos en la próxima guerra. Debemos saber si, cuándo y dónde puede esperarse un ataque, pues en caso contrario las probabilidades de que reaccionemos debidamente a tal ataque serán nulas, y disminuye la posibilidad de poder actuar en represalia. La cuestión del “si” es sumamente importante desde el punto de vista económico, y generalmente se lo puede deducir estudiando las capacidades fundamentales.

Estas circunstancias constituyen para nosotros un obstáculo difícil de salvar, pero no insalvable. Si establecemos y desarrollamos organizaciones de inteligencia convenientes, con una política adecuada, y un buen respaldo en que se puedan apoyar, no hay razón por la que no podamos pretender saber dentro de límites razonables, de dónde provendrá la amenaza, dónde y cuándo se llevará el ataque con mayor probabilidad, y la potencia de éste.

Ya estamos encaminados en el establecimiento de una organización semejante. *No debemos vacilar ahora* (como lo hemos hecho con frecuencia en el pasado). Debemos atender a lo dicho por aquel viejo chino, y no escatimar nada en materia de “honorarios y emolumentos” para asegurar la nación contra la acción sorpresiva.

Sólo tendremos éxito en el desarrollo de este programa si nuestros conductores —tanto políticos como militares— continúan sin vacilar manteniendo una política de inteligencia adecuada en que se basen fuertes organizaciones de inteligencia.

## Moscú a la conquista de la juventud (\*)

Por el comandante de Paurichkevitch

*No son los pueblos los que hacen las revoluciones, pero se prepara a los pueblos para que las hagan.*

LENIN.

Es en plena confusión que se produce la gran impulsión emancipadora que modifica, con mayor rapidez cada vez, la carta política del Mundo. La polvareda levantada por las naciones declaradas independientes, se agita constantemente. Los hombres que las dirigen trastocan sus alianzas, firman o denuncian los acuerdos tanto con el Oriente como con el Occidente. De este desorden aparente despréndese todavía una doble evidencia, consistente en el deterioro permanente de las posiciones occidentales en el Tercer Mundo y de la progresiva gangrena de éste por la ideología marxista.

Nadie ignora el encadenamiento de las circunstancias que, después del principio del neutralismo positivo que tuvo lugar en Bandoeng hasta las crisis cubana y congoleña, ha llegado a su término tanto en Asia como en el Medio Oriente, en el Africa Negra y en América Latina, con la esterilización de la influencia de Occidente en provecho de aquella del “campo socialista”. Después de cinco años escasos, sobre el plano político, el equilibrio de las fuerzas se ha deteriorado en forma considerable. Es indudable que Oriente no ha ganado todo lo que ha perdido Occidente. Sin embargo, sus progresos no son ignorados por nadie y su importancia política, lo mismo que la generalización geográfica del fenómeno, bien valen la pena de que se intente analizar las causas profundas que han dado lugar a los mismos.

Para ello, la solución fácil sería evidentemente la de ingresar en la cohorte de exegetas del “sentido de la historia”, para quienes todo acontecimiento está justificado si encuentra su explicación

\* De “Revue de Defense Nationale”, diciembre de 1960.

en el “proceso de la evolución de los pueblos”. De este modo en Francia ciertos “intelectuales iluminados” encuentran en el masoquismo político un deleite seguro. Para estos idealistas inconscientes (así lo esperamos al menos), la pasión de la emancipación de los “pueblos oprimidos” ha llegado a ser un hecho irresistible al cual se han resignado fácilmente. Su multiplicación y la atención que se les presta constituyen la dote de las antiguas civilizaciones donde, poco a poco, la acción se borra ante el pensamiento abstracto, el que se transforma de suyo en una meta en lugar de ser un medio de realización. Como tampoco son verdaderos marxistas ; estos hombres no son sino el instrumento del cual se sirve al adversario. Por consiguiente, sus palabras o escritos no podrán satisfacer al observador objetivo.

Las causas de la destrucción de las posiciones de fuerza occidentales en el Tercer Mundo no por ello dejan de existir, pero son de un orden más concreto. En primer término, es incontable de que las potencias occidentales, en su oportunidad, no han hecho evolucionar suficientemente al potencial humano de los países subdesarrollados que estaban a su cargo. Su acción fue organizadora, pero no constructiva. Sobre todas ellas no supieron crear en el seno de las poblaciones autóctonas una clase media que, aferrada a sus privilegios, hubiera servido como elemento estabilizador en el plano político. No obstante esto el edificio colonial se mantenía en pie, un poco por costumbre pero también gracias a la integridad del poder de las grandes naciones protectoras. La Segunda Guerra Mundial vino a poner fin, en forma brutal, a este frágil equilibrio. Francia e Inglaterra salieron gastadas, debilitadas, de cualquier modo incapaces de mantener intacto su resplandor y su prestigio sobre poblaciones en el seno de las cuales el espíritu crítico, atizado por la propaganda marxista, había hecho su aparición.

Todavía podría haberse puesto todo en orden si las tendencias de emancipación no hubieran encontrado, al lado del principal aliado de las potencias coloniales de Europa, el estimulante que la U. E. S. S., también ella debilitada por la guerra, no podía facilitarles todavía. En los Estados Unidos de Norteamérica el anticolonialismo es un dogma de Estado y la historia de los años que siguieron a la guerra se encuentra llena de errores políticos, cometidos en nombre de ese principio. Sus prosélitos ignoraban, sin embargo, que ante los ojos de los pueblos de color el Occidente constituye un bloque, aun cuando esté dividido, y que la pérdida

de prestigio de uno de sus miembros repercute sobre el conjunto de las naciones occidentales.

Frente a esta política destructiva, la acción marxista ante el mundo subdesarrollado se caracteriza por la unidad de concepción y por la voluntad constante de llegar hasta el fin, cualesquiera sean los procedimientos o medios empleados. Para el marxista convencido, la destrucción del colonialismo constituye una "verdad científica", cuya exactitud debe ser demostrada en toda oportunidad posible. Inscritas en el "sentido de la historia", las tendencias de emancipación de los pueblos coloniales fueron pues objeto de atenciones detenidas y la ayuda esclarecida de los estrategias del marxismo-leninismo.

Su acción en este terreno fue sin embargo prudente hasta estos últimos meses. Como el "dogma" no podía fallar, el comunismo jamás se empeña de modo irreflexivo. Con frecuencia la penetración ideológica, cuyos progresos parecen inciertos en los medios humanos poco desarrollados e inestables que caracterizan al Tercer Mundo, ha sido abandonada a favor de realizaciones concretas en el plano económico o comercial.

Pero, en forma más o menos discreta, el trabajo de subversión prosigue; la ubicación de los cuadros marxistas en el lugar se realiza progresivamente. Cada vez es mayor el número de estudiantes que, fuera de la cortina de hierro, se dedican al estudio del marxismo. La infiltración de núcleos en las administraciones y la estructuración de las masas se desarrollan en ciertos países del Tercer Mundo. Es en los resultados concretos de esta acción a largo plazo, donde se encuentran las probabilidades de la expansión ideológica de Moscú.

En el ambiente de la lucha ideológica, que, de la declaración de los dirigentes soviéticos, es el de la etapa de la "coexistencia pacífica" que vivimos, el futuro será del bando que sepa conquistar a la juventud, hacer que comparta sus puntos de vista y lograr su adhesión. Desgraciadamente, en cuanto a esta noción de lucha, solamente el bando marxista parece haber comprendido la necesidad y es el único que la ha puesto en práctica tanto en el plano político como en el subversivo.

Lo que está en juego tiene sin embargo una importancia considerable. Más que nunca la juventud del mundo representa el porvenir de las naciones, sobre todo cuando como ahora ella va adquiriendo paulatinamente conciencia de gravitación en la balanza política del momento. Los estrategias del marxismo se

han compenetrado de esto desde hace largo tiempo. Adeptos convencidos del “determinismo histórico”, ellos saben que es en los terrenos nuevos donde hay que sembrar para tener éxito.

Se constata fácilmente que el marxismo casi no se detiene ante nada, constituyendo la juventud, por lo demás, un terreno particularmente favorable para toda cultura ideológica. De todos modos, dejando a los profetas decadentes de la prensa occidental al cuidado de establecer teorías explicando “el inevitable proceso de la evolución de los pueblos”, los hombres de acción del Kremlin se dedican a orientar y acelerar dicha evolución, prometida por la historia, pero de la cual ellos juzgan que la actitud de la juventud es un factor determinante. Sus esfuerzos van dirigidos pues, en primer término, hacia los medios jóvenes y evolucionados de los pueblos coloniales o recientemente independientes. Los teóricos de la revolución mundial saben que basta, en la mayoría de los casos, con un grupo de exaltados activos, actuando en circunstancias favorables, para iniciar la puesta en marcha del “proceso histórico” en un país determinado. Sus esfuerzos tienen como propósito, desde luego, dar al dinamismo latente de esta juventud una orientación pro-marxista que sea lo más pronunciada posible. En una palabra, ellos preparan el futuro asegurando la formación ideológica de los considerados por ellos como los futuros cuadros de la revolución mundial. Esta acción sobre la juventud del Tercer Mundo, que se trata de seducir, de organizar y de consagrar al marxismo, va acompañada, por supuesto, de un esfuerzo paralelo sobre la juventud de los países “capitalistas” occidentales. Esta resulta más difícilmente permeable, en virtud de su acondicionamiento natural y su grado de evolución superior. Igualmente, careciendo de poder para adoctrinarla en forma satisfactoria, se buscará al menos de dividirla, de debilitarla y desarmarla moralmente, para impedir que llegue a constituir una fuerza de oposición para la expansión de la ideología marxista.

En el transcurso de los últimos cinco años, la maquinaria del comunismo mundial ha desplegado igualmente esfuerzos constantemente crecientes para conquistar a los jóvenes y en este campo de lucha ha logrado resultados nada despreciables. Su acción de infiltración se ha visto facilitada por la inestabilidad pasional, la imaginación exaltada y la sed de ideología que, en todo tiempo, han constituido las características dominantes de los medios de la juventud. El entusiasmo de los jóvenes por toda ideología nueva, su generosidad de devoción para toda abstracción

en las pretensiones idealistas, han servido de este modo a la causa del marxismo, sensibilizando ciertos cerebros jóvenes fácilmente inflamables. Para éstos, el aspecto superficial de los principales rasgos del marxismo-leninismo puede, en efecto, aparecer en la actualidad como una ventaja capaz de satisfacer la sed de ideales de una juventud que los “valores morales” debilitados de una civilización occidental bi-milenaria y agotada, no le ofrecen más que un alimento insípido, de los cuales el bienestar material y la tranquilidad del espíritu son los principales ingredientes.

Tan paradójal como aquello pueda parecer, puede considerarse que, en nuestros días, los verdaderos idealistas se encuentran en el Oriente, no obstante las bases materialistas de su dogma, por cuanto es su dinamismo y su devoción total a la lucha que hacen de los marxistas de 1960 los únicos verdaderos campeones de una fe abstracta y absoluta.

Sin embargo, la conquista ideológica de elementos jóvenes, generalmente suspicaces o inestables, de caracteres étnicos extremadamente diversificados, plantea problemas delicados para resolver, de los cuales algunos se encuentran todavía lejos de haber recibido una respuesta satisfactoria. Conviene ante todo atraer, seducir, a esta juventud antes de sembrar allí la cultura marxista. Para eso bastará, por lo general, canalizar la sed de actividad, organizar sus explosiones de entusiasmo, proponiendo a su imaginación propósitos de acción propios para suscitar su interés. La propaganda marxista se emplea allí con perseverancia y no sin éxito.

Ella ofrece a los sueños de los jóvenes idealistas temas de acción tales como la lucha por la paz, la abolición del colonialismo, la igualdad de los derechos de los pueblos y de los individuos. Ella se adjudica, en forma permanente, el papel de campeón de los oprimidos, de defensor de las libertades y de la paz mundial. Poco a poco esta propaganda va ganando terreno, contamina o seduce a una cantidad de jóvenes cerebros carentes de madurez política, que de inmediato se transforman, más o menos conscientemente, en propagandistas de las tesis de Moscú.

En seguida viene la etapa de los contactos. Encontrándose ya favorablemente predisuestos, los jóvenes deben ser todavía orientados políticamente de modo que sus actos puedan, en un futuro más o menos largo, contribuir al “movimiento de evolución histórica” de la humanidad. Los jóvenes son así atraídos

hacia las grandes organizaciones de masa, donde son adiestrados por militantes ya confirmados. Algunas de estas agrupaciones son, indudablemente, de inspiración occidental, pero tanto los unos como los otros persiguen —bajo rótulos distintos— una acción conducente a los mismos resultados, es decir, hacia la esterilización de las posiciones occidentales en el mundo.

Se constata, en efecto, mediante una curiosa paradoja que, con frecuencia, agrupaciones de jóvenes como la WAY<sup>1</sup> o la CIE<sup>2</sup> adoptan, con motivo de conferencias o congresos donde se tratan temas políticos, posiciones violentamente opuestas a las tesis occidentales y expuestas, generalmente, en un tono más desmesurado que el empleado por las organizaciones análogas marxistas (UIE-2- y FMJD-1-). Por cierto que se trata de demagogia, considerándose a la profesión de fe anti-colonialista como necesaria para el reclutamiento de adherentes. Se advierte, sin embargo, y ello no es una novedad, que la demagogia no recompensa. Además, las uniones de jóvenes marxistas buscan sistemáticamente el establecimiento de células en las organizaciones rivales, introduciendo en ellas elementos seguros con un rótulo falso.

Es posible asimismo ver, en la práctica, a las agrupaciones de jóvenes occidentales perder progresivamente terreno en los territorios subdesarrollados, sobre todo en el Africa, en beneficio de las posiciones de las organizaciones marxistas, más dinámicas y más hábiles, que disponen para su infiltración en las agrupaciones juveniles con la técnica y la experiencia del conjunto de la maquinaria comunista mundial. Mientras tanto, los fondos y recursos de que disponen la WAY y la CIE, y que ante los ojos de las juventudes autóctonas constituyen la principal influencia de aquéllas, sirven curiosamente para debilitar, en el país donde son empleados, las propias posiciones en Occidente, el cual paga así el proceso de su propia pérdida. Es evidente que en esas condiciones favorecen más bien que perjudican, ante los jóvenes de raza negra o amarilla, la acción de las federaciones rivales de Oriente.

Esto se continúa y se desarrolla cada día más, sobre todo en el Africa Negra, que parece constituir actualmente el objetivo

<sup>1</sup> WAY (World Assembly of Youth) : Organización de la juventud, similar a la Federación Mundial de la Juventud Democrática de inspiración marxista.

<sup>2</sup> CIE (Confederation Internationale de Etudiants): organización de estudiantes rival de la Unión Internacional de Estudiantes de obediencia estrictamente marxista con sede en Budapest.



de prioridad de las actividades de la Unión Internacional de Estudiantes y de la Federación Mundial de la Juventud Democrática.

A partir de 1954, la UIE dedica su esfuerzo principal a los países subdesarrollados de Asia, Africa y América Latina. Por ahora el A. F. N., el Medio Oriente y los territorios del Africa Negra, parecen encabezar la relación de prioridad de sus objetivos. Por su parte, la FMJD concentra la mayor parte de sus esfuerzos para infiltrarse entre la juventud africana. Ambas organizaciones, enteramente al servicio del comunismo, han logrado ya progresos considerables dentro del campo de acción que se les ha señalado. Gracias a ellas, la prensa especializada de la propaganda comunista es difundida en forma maciza a la juventud del mundo entero. Esta es poco a poco organizada, estructurada, incorporada en formaciones que frecuentemente pretenden ser “apolíticas” pero que en realidad están afiliadas a los movimientos de masa marxistas o que mantienen con éstos “relaciones llenas de confianza”. Las grandes manifestaciones internacionales tales como la “Semana de los Estudiantes para la paz” o las diversas “Jornadas de Solidaridad” son animadas y patrocinadas simultáneamente por la UIE y la FMJD. Son también éstas las que preparan todas las confrontaciones de juventud entre el Oriente y el Occidente, como el Festival de Viena (julio-agosto de 1959), destinadas a colocar a los estudiantes del mundo libre y de los países subdesarrollados enfrente de los marxistas probados, especialistas en los trabajos de “agitación propagandística”. En el transcurso de estos encuentros, preparados y organizados minuciosamente y a mucho costo, la contaminación ideológica va ganando terreno paulatinamente; se establecen contactos; se afirman las simpatías; nuevos prosélitos del marxismo ven surgir su vocación.

Seducir y atraer los medios de la juventud, estructurarlos de inmediato y orientarlos políticamente en su acción, representa, evidentemente, una empresa a largo plazo cuyo progreso, entre tanto, va siendo más evidente día a día. A ello se agrega la formación de los cuadros políticos marxistas distribuidos cada vez más ampliamente en los países del Oriente para los jóvenes seleccionados de acuerdo con sus opiniones progresistas, de los cuales se trata de formar a los futuros animadores de los movimientos revolucionarios que Moscú espera ver aparecer, o suscitar en caso necesario, en el mundo libre.

Esta formación se realiza con motivo de las becas ofrecidas a los candidatos preseleccionados por la FMJD o la UIE, permitiéndoles realizar estudios, frecuentemente de larga duración, en las Universidades del bloque soviético. Los cursos de formación política son parte integrante de todos los programas de los establecimientos de enseñanza superior del "campo socialista". En todas las capitales y grandes ciudades universitarias orientales, encontramos estudiantes africanos, árabes o asiáticos. Además de la instrucción política incluida en los programas, los jóvenes concurren a todas las conferencias de información política reservadas a los estudiantes de los países donde ellos se encuentran, de las cuales participan, así como la asistencia fuera de las horas de trabajo y con el contacto de los cuales adquieren el sentido de la dialéctica, como asimismo las aptitudes en materia de agitación y propaganda que necesitan. Al número de becados de la UIE se suman los beneficiarios de becas ofrecidas por los países del Este a estudiantes seleccionados, sea por intermedio de la ONU, sea en el cuadro de los intercambios culturales concertados con los gobiernos de los cuales dependen aquéllos. Encontrándose en materia de opiniones políticas menos favorablemente predispuestos respecto al marxismo que los candidatos reclutados por los movimientos de la juventud pro-comunista, estos estudiantes no dejan de recibir durante muchos años una orientación política en el más alto grado, que lleva consigo, irremediablemente, una cierta impregnación de la cual conservarán ellos, durante toda su vida, recuerdos más o menos indelebles.

En la hora actual se calcula en aproximadamente 8.000 el número de estudiantes de los países libres que reciben instrucción en las universidades del campo contrario. Debe tenerse presente que esta cifra es tan sólo aproximada, por cuanto las informaciones sobre este tema son de difícil obtención y todas ellas son fragmentarias. Lo que no ofrece dudas es que este número crece regularmente desde 1954. Es igualmente cierto que los resultados satisfactorios puestos de manifiesto en este plano, parecen haber incitado a los promotores de la estrategia soviética, para dar a su programa de formación marxista de la juventud un carácter mucho más espectacular. Es pues bajo este espíritu que conviene apreciar la reciente decisión del señor Khrushchev de crear en Moscú una "Universidad de la Amistad de los Pueblos", destinados esencialmente a los jóvenes provenientes de las naciones subdesarrolladas del globo.

Esta Universidad, de la cual sabemos ya que está patrocini-

nada por el Comité Soviético para la Solidaridad Afro-Asiática, cuya actitud antioccidental y la violencia de la propaganda “anti-imperialista” son bien conocidas, recibirá, en 1960/61, quinientos estudiantes pero debe tener, según las previsiones, de 3 a 4 mil en el transcurso de los próximos años.

Las condiciones extremadamente ventajosas ofrecidas a los candidatos, prácticamente libres de todo gasto (incluido su viaje a la U.R.S.S, y su regreso), el escaso nivel de conocimientos exigidos para su inscripción<sup>1</sup>, ponen claramente en evidencia que se trata, ante todo, de reclutar entre la juventud subevolucionada elementos políticamente interesantes para el plantel del marxismo en que indudablemente se transformará la Universidad de la Amistad. Es cierto que, para las necesidades evidentes de la propaganda, los soviéticos insisten mucho sobre el carácter “apolítico” de la enseñanza que será impartida en el seno de la futura Universidad. Ésta comprenderá solamente seis facultades: ingeniería civil, agricultura, medicina, ciencias físico - matemáticas, filología, historia, economía y derecho, todas ellas esencialmente técnicas y destinadas, según la propaganda de Moscú, a ayudar a los países pobres en la formación de los especialistas necesarios para su desarrollo. Todo esto no puede engañar a quienes conocen los métodos del marxismo-leninismo y de sus prosélitos soviéticos. En la U.R.S.S, no es posible concebir una enseñanza apolítica, ni en materia de filología e historia, ni en el dominio de la economía o el derecho. Los profesores de la Universidad, así como también sus cuadros administrativos y directivos, serán soviéticos y su rector, S. Roumyantzev, era, hasta su nombramiento, viceministro de enseñanza superior y secundaria de la U.R.S.S.

No sería cuestión pues de que un “apolitismo” cualquiera se pudiera instalar en un establecimiento dirigido por marxistas, para quienes el neutralismo político equivale al “pecado contra el espíritu” condenado por la fe cristiana.

Debe agregarse que el reclutamiento directo en el “campo de la paz”, con la mediación de los representantes diplomáticos de la U.R.S.S, o aun mediante solicitud individual dirigida a Moscú, de los candidatos para la nueva Universidad permitirá, al consejo de ésta, seleccionar para la admisión solamente a los postulantes “políticamente valederos”, es decir, simpatizantes o

<sup>1</sup> Los candidatos deben haber terminado la enseñanza secundaria de su país, pero los que no posean la preparación necesaria pueden inscribirse en la Facultad preparatoria de la Universidad, con el fin de perfeccionar su cultura general en 1, 2 ó 3 años.

hasta con ligazones, directamente o no, al movimiento comunista mundial. No existe pues duda alguna de que los estudiantes de la Universidad de la Amistad (y según el *Pravda*, ya se han recibido más de 25.000 inscripciones provenientes de 72 países) regresarán a sus países sumamente impregnados de marxismo y que en sus medios se transformarán en los instrumentos activos de la propaganda de la ideología de Moscú.

La iniciativa del señor Khrushchev debe ser considerada así como un acontecimiento de suma importancia, tanto más que todo hace creer que se trata solamente del principio de un programa muy vasto para la formación de cuadros progresistas y de penetración cultural soviética en los países del Tercer Mundo, llamado a desarrollarse notablemente en los años futuros.

Es un hecho que, en el cuadro de ayuda técnica prometida a Guinea, la U.R.S.S, construye en Conakry un "Instituto Politécnico" que puede recibir hasta 2.500 alumnos y donde los cursos serán impartidos por profesores soviéticos, por lo menos en un principio. También se estaría estudiando un proyecto semejante para Addis-Abeba, donde se contemplaría la construcción de una "escuela técnica".

Este esfuerzo de subversión de la juventud, cuya amplitud y desarrollo terminamos de considerar, no alcanza sin embargo, dirán algunos, sino a una débil parte de los medios para los cuales está destinado. Esto puede ser cierto para aquellos que se conforman con alinear cifras y establecer los porcentajes cuyo valor en el plano humano tiene, con frecuencia, tan sólo un valor irrisorio. Por el contrario, es suficiente con una minoría instruida y bien organizada para arrastrar hacia el marxismo a la masa de una juventud subevolucionada cuya única ideología es negativa, estando fundada esencialmente en el deseo de emancipación. En tales medios, inestables por esencia, un pequeño número de profetas del marxismo-leninismo basta para hacer saltar la chispa que dará origen al proceso revolucionario que, en un terreno carente de madurez política, es capaz de propagarse a una velocidad fulminante. Por lo demás, los efectos de la subversión soviética tendientes a ganarse los medios jóvenes ya se han hecho sentir en distintas regiones. Ellos alcanzan tanto a la juventud occidental, que ha sufrido los efectos destructores, como a la de la raza negra o de los países árabes, donde la penetración ideológica se abre camino lenta pero seguramente.

La juventud occidental, políticamente amorfa, de cualquier

modo sin organización, no posee los medios para oponerse eficazmente a la penetración marxista. Sin hablar del descalabro del sentido moral que caracteriza su fracción menos importante, debe admitirse que en el conjunto, a la misma le falta el oxígeno cívico y piensa más en trabajar para su propio bienestar que para la grandeza del Estado. Objetivamente casi no es posible juzgar que ella sea responsable. La juventud no se forma sola; y, si eventualmente este es el caso, ella entonces no hace más que imitar lo que ve en casa de sus mayores. Para muchos, el debilitamiento del espíritu de familia ha servido de prelude para olvidar el sentido de las responsabilidades hacia el país y la nación. Por otra parte, las corrientes progresistas que siguen ciertos jóvenes universitarios tienen, desgraciadamente, su origen en el carácter falto de civismo, a veces políticamente subversivo, de algunas de nuestras enseñanzas<sup>1</sup>. Como ha sido dado observar con motivo de la reciente adopción de posición de la U.N.E.F en cuanto al problema argelino, en la confrontación de las tesis lo que prevalece es el progresismo, porque está mejor organizado y es más diestro. La subversión marxista se desarrolla por consiguiente en el seno de nuestra juventud donde, en general, encuentra más indiferencia que oposición constructiva. Sin embargo, el ambiente carente de política que caracteriza nuestros medios jóvenes hace que esta subversión trate más bien de dividir que de construir, con el propósito de neutralizar las aptitudes de resistencia de la juventud de Occidente en el combate ideológico que separa al Oriente del Occidente. Este trabajo de erosión parece estar ya muy avanzado y su aspecto negativo no debe disminuir el peligro. Hacerse cargo nuevamente de esta juventud de Occidente, inculcarle un alma nueva y hacerle tener conciencia de su misión y de sus deberes, exige un trabajo considerable, del cual las mismas bases no se encuentran todavía fijadas. En este dominio todo queda por hacer. Ante todo hay que comprender el interés vital de este problema; luego, para resolverlo, hay que actuar en forma constructiva y sin pérdida de tiempo.

Mientras tanto, ya se ha demorado demasiado en ocuparse de la juventud de la raza negra, la más sensible a la penetración

<sup>1</sup> En junio de 1960, en un comunicado dedicado al problema argelino, el Sindicato General de Educación Nacional (CFTC) declara que es "indispensable conservar la vigilancia de las organizaciones sindicales en vista de frustrar las maniobras tendientes a obstaculizar el éxito de las conferencias" e insiste sobre "la urgencia del esfuerzo a cumplir por los sindicalistas universitarios atentos a su responsabilidad tanto en lo que respecta a la juventud francesa como en materia de relaciones entre Francia y los pueblos emancipados de ultramar/".

ideológica, a la que la imprevisión de nuestros regímenes pasados y la actividad de nuestros doctrinarios izquierdistas han abierto en gran parte las puertas. El resultado es que todas las federaciones estudiantiles africanas se encuentran en manos de extremistas totalmente adheridos al leninismo. Es el caso de la federación de los Estudiantes del África Negra en Francia, estrechamente afiliada a la UIE y en la que los dirigentes no ocultan sus simpatías por Moscú, ni su odio hacia el "colonialismo capitalista". Es cierto que la FEANF se encuentra expuesta a dificultades crecientes a medida que se accede a la independencia de los diversos Estados de la Comunidad en que los dirigentes, conscientes de la importancia de las futuras tareas que les aguardan, buscan sujetar nuevamente a sus jóvenes evolucionados que deben integrar los cuadros necesarios para todas esas realizaciones. Pero la Federación sigue controlando todavía, y continúa formando en el marxismo, a la gran mayoría de los estudiantes africanos de la Comunidad que trabajan en la metrópoli.

Por cierto, al declarar su independencia y al organizar sus propias estructuras sociales y económicas, esas gentes jóvenes, procedentes de territorios de expresión francesa, conservarán hacia la Francia metropolitana cierto apego que podría influir en las perspectivas de evolución de sus países. Esto no será cierto sino en la medida en que el virus marxista no los haya contaminado sino parcialmente, es decir, únicamente si la FEANF no tiene buen éxito en la misión que le ha sido confiada por los órganos directores del Comunismo internacional.

En los países de Oriente también se han constituido Federaciones de Estudiantes del África Negra en Checoslovaquia, en Alemania Oriental o en Polonia. La vehemencia en la adopción de posiciones de dichos organismos con respecto a los diversos problemas de política internacional bastan para probar, si ello es necesario, que los mismos se encuentran íntegramente en manos del comunismo mundial. De este modo, sin descanso, la parte activa de la juventud africana, que debe facilitar los futuros cuadros administrativos y técnicos del continente negro, resulta cada vez más contaminada y cada día que pasa va adquiriendo un tinte marxista más acentuado. Es cierto que en algunas oportunidades se producen reacciones entre ciertos jóvenes de color, becados ya sea en la U.R.S.S, o en cualquier país satélite, donde ellos soportan mal el aislamiento, la estrecha vigilancia del Partido, como asimismo la discriminación racial o la intensiva politización a que están sometidos. No es menos cierto, no obstante

las reacciones desfavorables de algunos, que el número de becados africanos en los países de Oriente no hace más que aumentar, y aumentará probablemente hasta que la Universidad de la Amistad de los Pueblos haya adquirido pleno rendimiento.

Por su parte, los estudiantes de cepa árabe, de raza amarilla, o nativos de los países de América Latina, frecuentan igualmente en gran número las Universidades del bloque soviético. También ellos, si exceptuamos aquellos jóvenes pertenecientes al campo marxista (China Popular, la República Democrática del Viet-Nam, Corea del Norte) que constituyen la mayoría, se quejan en diversos tonos del aislamiento en que los tienen los estudiantes (y sobre todo las “estudiantas”) soviéticos, por el control que sobre sus acciones y gestos es ejercido por el Komsomol, por la falta de libertad y por la desconfianza general en que se ven envueltos.

Asimismo, entre ellos se cuentan bastante pocos comunistas, y aun marxistas convencidos, aparte de ciertos iraqueses y los contados latino-americanos que se hallan en el campo Oriental. Por otra parte su actitud, frente al marxismo, está influenciada por la orientación política de sus propios dirigentes. Así, la mayor parte de los estudiantes egipcios regresó a la R.A.U. en el momento de producirse la crisis en las relaciones entre El Cairo y Moscú.

Por diversas razones, los estudiantes de cepa árabe o asiática (exceptuando China, Viet-Nam y Corea del Norte) parecen, a primera vista, ofrecerse menos de prisa a la infiltración ideológica que los africanos, entre los cuales ésta ha realizado grandes progresos.

Con todo eso no hay duda alguna que, la obra cumplida siendo de larga duración, su contaminación se producirá con el tiempo, estableciendo las bases del futuro encuadramiento político de los pueblos del Asia y del Medio Oriente, que permitirá hacer evolucionar a dichas regiones hacia los regímenes de la democracia popular prevista por el “proceso histórico” al que, según la teoría marxista, está consagrada la humanidad.

Para un observador realista y clarividente, la obra de subversión está desde ya demasiado avanzada para que uno pueda conformarse tratándolo ligeramente. Mucho más grave que la penetración económica, la que por el momento no concierne sino a objetivos bien delimitados, la conquista de las jóvenes imaginaciones por la ideología marxista rebasa el cuadro del presente y prepara la orientación futura del destino de las naciones libres.

A los que creen que la juventud no dispone de un poder suficiente para derribar los regímenes, los acontecimientos del primer semestre de 1960 deben abrirles los ojos presentándoles pruebas en contrario.

En Corea, los estudiantes sin disponer de suerte alguna de apoyo, lograron derribar un régimen dictatorial, que no había sin embargo titubeado en reducirlos por la fuerza y de cuya solidez nadie había dudado pocos meses antes. Otros estudiantes, en Turquía, llevando consigo a la opinión y al ejército, lograron que éstos entraran en acción, poniendo fin al régimen de Menderes. En el Japón, el gobierno de un pueblo de 100 millones de habitantes, surgido de una gran mayoría, cede ante el dinamismo frenético de un puñado<sup>1</sup> de manifestantes, extremistas de las universidades y de los sindicatos. La fuerza de la juventud sobre el plan político se ha transformado en una verdad incontestable. Aparece con toda claridad que los estrategas soviéticos han comprendido, después de largo tiempo, toda la importancia y han valorado las ventajas que la anexión de una fuerza semejante podría significar para sus propósitos revolucionarios.

¿Es demasiado tarde ya para reaccionar? Ciertamente no, siempre que se ponga rápidamente en marcha un programa de acción que sea a la vez racional, radical y constructivo.

Desde el primer momento hay que admitir *que estamos en guerra*. El postulado de la lucha permanente, que es un dogma en el campo marxista, debe tornarse igualmente en una realidad entre nosotros. Por otra parte, bastaría para ello abrir nuestros ojos y nuestros oídos; comprender los alaridos de Khrushchev en la UN o en otra parte; ver recargarse con exceso el planisferio de un rojo cada vez más cargado en diversos puntos del globo.

Habiendo visto el peligro y medido a nuestro adversario, hay que proceder de inmediato a trazar un programa de lucha capaz de quebrantar sus designios. Este plan de acción, evidentemente, no quedará restringido a la reanimación de los centros juveniles. En materia de política exterior, debe pretender especialmente llegar a la fusión de las políticas nacionales en una acción de defensa común y coherente. Pero de nada sirve combatir en el exterior si se deja corromper libremente el interior. La reeducación cívica de nuestra juventud educativa constituye, pues, una de las bases esenciales de nuestro enderezamiento.

<sup>1</sup> 10.000 como máximo.



En primer término, a esta juventud hay que *protegerla* contra las intrigas subversivas y, para ello, luchar contra la propaganda que la emponzoña lentamente. Se puede llegar al fin propuesto organizando y reforzando los centros juveniles que han quedado sanos, interesándolos en la lucha antimarxista, dándoles los medios para crear lugares de contrapropaganda.

De inmediato hay que *educarla*, hasta reeducar aquello que sólo está gangrenado superficialmente. Esto no puede concebirse sino en combinación con la educación nacional, con el fin de preparar a nuestra juventud para sus responsabilidades cívicas, como asimismo para sus deberes con la Patria. La educación de los ciudadanos comienza en las escuelas y en el hogar; es demasiado tarde enseñar los rudimentos a la edad del servicio militar.

Finalmente, es sobre todo necesario *inculcar en la juventud una ideología nueva*, capaz de atraer adhesiones y de estimular la energía creadora. Esta juventud, que tiene sed de crear y desea dedicarse por completo, debe encontrar nuevamente el espíritu pionero de las grandes empresas. Sobre este asunto, es de temerse que, no obstante los esfuerzos de la Iglesia, la fe cristiana no llegue a conservar en nuestra juventud una resolución suficiente para preservarla del virus ideológico oriental. En la época moderna de las ciencias exactas, los jóvenes, desgraciadamente, se interesan más en las realidades concretas que en las abstracciones del espíritu. A este respecto, el poder de los regímenes marxistas que se agranda y su materialismo, ejercen sobre muchos cerebros una atracción que no debe ser descuidada.

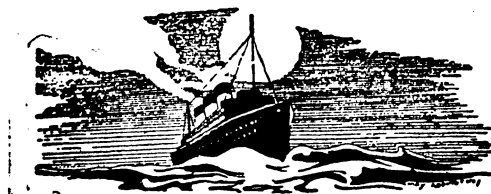
Conviene pues buscar otra cosa para llenar esta “vida ideológica”, la que caracteriza tan tristemente nuestros medios occidentales. En nuestros días, no faltan ideas grandiosas capaces de inflamar las imaginaciones. La Unión Europea sería una de ellas y también la de Euráfrica. Ambas merecen que se realice, a favor de ellas, una campaña vigorosa y decidida.

Con estas ideas directoras, los jóvenes occidentales o africanos podrían encontrar el sosiego de sus aspiraciones creadoras, la esperanza del desarrollo de los pueblos y de las razas, la promesa de la paz, en la que Europa o Euráfrica, transformada en el Tercer Grande Mundial, constituiría el más seguro de los garantes.

Entonces, una vez protegida, educada y alentada por una ideología, la juventud del mundo libre podrá finalmente ser organizada y orientada hacia las tareas que le esperan. Dichas ta-

reas le parecerán agradables, por cuanto tendrán por objeto la realización de una obra digna de sus aptitudes. Desgraciadamente, nos encontramos bastante lejos de haber alcanzado dicha etapa. Nada se ha hecho, o bien poco, para ocuparse de la juventud en forma eficaz y constructiva. La nuestra, como asimismo las de las regiones subdesarrolladas, de las cuales también nosotros somos un poco culpables, no se encuentran orientadas ni encuadradas de modo adecuado y constituyen para el trabajo de subversión marxista objetivos bastante mal defendidos.

Ya es hora de actuar para que la juventud del mundo libre, educada e instruida en cuanto a sus responsabilidades y deberes cívicos, se transforme en una fuerza política consciente, animada de una fe patriótica y de una ideología vivientes. Es solamente en estas condiciones que la misma constituirá, frente a la subversión marxista, un baluarte eficaz, garantía del porvenir de nuestros países y de la perennidad de los valores morales de nuestra civilización.



# Después del combate (\*)

Por Mercedes G. Azopardo

“El investigador de detalles establece el contacto vivo del espíritu con un pasado auténtico y preñado de consecuencias. En su trato devoto con las cosas muertas de ayer, ve brotar verdades pequeñas, pero vivas, cada una de ellas tan preciosa y tan tierna como una planta que se cultiva amorosamente.”

J. HUIZINGA

## I

Amaneció el 2 de marzo de 1811.

Cielos abonanzados, viento fuerte del E. S. E.

Lentamente agua y tierra fueron cambiando sus curvas. La naturaleza, apacible, mostraba todas sus galas.

Nuestro anchuroso Paraná, salpicado de verdes islas que se hacen y deshacen a gusto de su creador, que trae y lleva el aluvión, era un espejo.

Sus aguas apenas rizadas tomaban los colores con los que, por el sol naciente, se teñía el cielo.

En tierra, por doquiera, los árboles desgajados, el suelo fangoso, eran las únicas huellas que la turbonada de la noche anterior había dejado a su paso.

Al parecer todo estaba en calma, pero la tormenta rugía en las almas. Tres barquichuelos estaban amarrados a la costa, tres esperanzas de la patria palpitaban en su seno, tres símbolos de libertad levantaban sus mástiles y henchían sus velas al soplo simbólico de tan mágica palabra.

Tres noches con el arma al brazo en espera y búsqueda, tres noches de vigilia, tres noches de insomnio.

Llegaron a las seis de la tarde del día 24 de febrero. Desde entonces otean el horizonte en busca de algo que denuncie en el río otra presencia.

(\*) El día 2 de marzo pasado se cumplió el sesquicentenario del primer combate naval argentino, el de San Nicolás, al cual se refiere el presente artículo. - (N. de la D.)

La impaciencia carcome las almas; cual nuevo Prometeo encadenado, allí están atados por la calma chicha, cuando quisieran alas para volar, dirimir la contienda que los saque de una vez de la inacción, y poder llegar a su destino, donde otro soldado desafortunado los espera con el ansia de quien espera la salvación.

En su desasosiego, el jefe envió un chasque por tierra —25 de febrero— para indagar el paradero del rival. Vuelve el mensajero con la respuesta ansiada, que no arroja ningún lenitivo sobre su estado de ánimo.

Los otros, retenidos por la calma, han fondeado a cuatro leguas, en un paraje denominado *Las Hermanas*.

Pues bien, no hay otra solución: la espera.

Encarga la vigilancia de la costa al Comandante Militar del pueblo donde están —San Nicolás de los Arroyos—, para que no se desprenda alguna canoa portadora de noticias que serían preciosas para el enemigo.

“Un cañón en tierra vale tanto como un buque en el agua”, entonces se arma en tierra, en la punta más saliente de la barranca, una batería con cuatro cañones; soldados artilleros la custodian; cubierta con cueros semeja de lejos una lomada más en la accidentada costa; es lo que desea el jefe: ocultarla a los avizores ojos del enemigo. Tres días después, al hacer la descubierta desde los topes, se avista algo indefinido, pero que avanza, y repentinamente los rayos del sol lo hieren y con claridad se distingue que es una vela... dos... tres... cuatro... siete velas que navegan, brisa en popa, por la costa oriental de la isla que está más al Este; las reconocen, quieren doblar la punta de la isla, pero el viento flojo, casi calma, los obliga a fondear a las 11.

A mediodía, calma chicha, imposible continuar avanzando.

Primeras horas de la tarde.

Se recibe un mensaje. Es del Comandante Militar de Arroyo de Pavón, Sr. Cardoso, quien ofrece a los patriotas las pocas fuerzas de su mando como una afirmación de los sentimientos que animaban a todos los pobladores del lugar, pues esas fuerzas no eran soldados de un ejército regular sino vecinos animosos que ofrecían sus servicios a la causa que en esos instantes inflamaba todos los pechos, bullía en todas las corazones y se derramaba cual torrente impetuoso arrasando todo a su paso, como queriendo ganarle al tiempo para gritar al mundo entero, que América no sufría más la garra del opresor.

Era el revelarse de las fuerzas interiores que animan el espíritu del hombre y sin las cuales la humanidad yacería en sus primitivos tiempos; era la demostración palpable de los altos ideales que, aunque adormecidos, están, existen, en el interior de la conciencia y que sólo necesitan un sacudimiento para despertar y llevarlos a la cumbre; eran pobres paisanos, sí, pero paisanos



***Coronel de Marina D. Juan Bautista Azopardo***

(Oleo de R. del Villar, existente en la Escuela Provincial N° 6 “Juan Bautista Azopardo”, de la ciudad de San Nicolás)

que formaron nuestros ejércitos libertadores, criollos de corazón, fuertes y valientes, que nos llevaron por la senda estupenda de la libertad.

Llegó la noche.

La calma de la naturaleza no llevó sosiego a los hombres. Nueva noche de vigilia, nueva noche con el arma al brazo, “noche con mucho recelo”, dice Azopardo en su «Diario».

1° de marzo. El sol, impasible, siguiendo su curso, apareció de nuevo en el oriente, tiñéndolo todo de rojo y nácar; globo luminoso, que nace de las aguas, rompe las tinieblas nocturnas, desgarrar los velos que cubren su nacimiento y asciende por ese trozo de turquesa que es el cielo, envía sus rayos vivificadores a la tierra y todo renace: el verde de las plantas, es más verde; el plateado de las aguas más plateado; el blanco de las velas más blanco.

Los de Montevideo no pierden el tiempo. Hacen lo posible por doblar la punta de la isla, a la espía.

Largan un lanchón a descubrir y sondear el canal que pasa entre las dos islas. El «25 de Mayo» lo descubre, le tira un cañonazo por entre los árboles; el lanchón trata de regresar, lo descubre la goleta en la punta de la isla, le hace fuego con las miras de proa.

Orzó el lanchón y atracó a la costa (\*).

Los enemigos siguen a la espía, para ponerse a tiro de cañón.

Llegaron en la espléndida mañana del 1° de marzo los de Cardoso, al mando de un teniente. Son muy pocos y se los destinó al cuidado de la batería.

Tanto esfuerzo hicieron los españoles que lograron llegar a la costa Oeste de la isla (del Tonelero, dice en su parte Romarate) y fondearon fuera del porte de cañón, enfrente del triángulo escaleno de nuestros buques.

Dispararon un cañonazo y enarbolaron bandera y gallardete.

¡Siete buques se aprestan a luchar contra tres! ¡No les tememos! Nuestra actitud es de desafío. “Al momento tiré otro de mi goleta, asegurando también nuestra Real Bandera y Gallardete” (2).

Nos miramos, pero no ocurre nada hasta la seis de la tarde en que los otros vuelven a disparar el cañón. ¿Es para intimidarnos? No. Enarbolan bandera blanca y largan un bote con la misma insignia. Piden parlamento. El bote vestido de blanco, al pairo. Espera. No hay ninguna contestación. Se cumplen órdenes de la Exma. Junta de Buenos Aires. Al sol puesto volvió el parlamento a su bordo.

(1) En esta lancha armada había embarcado el mismo comandante en jefe de la expedición, Capitán de Fragata Jacinto Romarate, según parte oficial del combate pasado por el mismo al virrey Javier Elío.

(2) Diario de navegación de la «Invencible».

Son la siete y media de la tarde; el cielo se ha cubierto de nubes plomizas. Ruidos lejanos conmueven la atmósfera; parece que las fuerzas naturales quisieran comunicarse con el hombre, transmitirles el mensaje del peligro que los acecha o ejercitarlos para la lucha titánica que pronto enfrentarán.

Ruidos sordos, a los que acompañan luminosidades que, cual luces de bengala, desaparecen al instante para volver al segundo a iluminar la escena.

Truenos y relámpagos se suceden en el cielo encapotado; el viento desencadena su furia, ruge y silba... los árboles son hierbas que despedaza... las piedras, arena que arroja lejos... los barcos, ojas de papel que arrastra en su furia para llevárselos con él a las regiones ignotas de donde viene y a donde va; parece un loco que sólo deseara el exterminio de todo lo viviente sobre la tierra.

La lluvia llegó para completar su obra. Los buques nuestros a duras penas han podido zafarse de las garras de fiera del “ventarrón” y allí están recostados en la ribera fatigados de la lucha.

La goleta garreó, con dos anclas y dos amarras en tierra.

La balandra tuvo que reforzar la codera.

El bergantín rompió las dos coderas de proa y la de tierra por la popa, faltó el cable que tenía en el agua y se fue a la garra con un calabrote que había tendido por la popa. Dio fondo al ancla de estribor con la que, haciendo cabeza a la corriente, fue a varar, de través, en tierra de la isla.

Como a las cinco de la mañana había calmado el temporal; trabajaron para zafar y, transcurrida una hora, pudieron acodarse en la misma posición en que estaban anteriormente.

“Y pasaron la noche —la última noche—, con mucho trabajo, ventarrón fuerte y variable.”

Así el 2 de marzo de 1811.

Los enemigos se pusieron a la vela, vienen en popa sobre nuestra primera fuerza marítima.

El jefe da las últimas órdenes, atruena el aire un estampido.

Es el cañón de la «Invencible», que da la señal para que los buques de su división icen bandera encarnada al tope de proa; no es bravata, es para indicarles que lucharan hasta morir.

Ansiosa espera; el español, atrevido, luciendo la estampa airosa de sus naves mayores, con tripulación experta, equipo per-





fecto, sigue su marcha, se acerca, ya está sobre los nuestros, entra en el canal fangoso y lleno de bajos donde están los patriotas.

Son las nueve de la mañana de ese 2 de marzo que marca el primer jalón marítimo en nuestra historia de pueblo libre.

“Las balas enemigas nos cruzaban.” (1)

El «25 de Mayo» desobedece las órdenes recibidas: hace fuego; lo sigue la batería y por último la «Invencible».

Vararon los buques enemigos y se suspendió la acción.

A la tarde se reanudó el combate, que fue muy cruento. La «Invencible» sufrió el abordaje del «Belén».

Más de dos horas se defendieron las fuerzas patriotas en encarnizada lucha.

La palma de la victoria se la lleva Montevideo.

Pero no importa, no le durará mucho tiempo. Llegará pronto otro león, con las garras más afiladas, que arrojará del Plata a los realistas, con lo que dará un golpe mortal a la dominación española en América. En vano en su proclama el virrey Elío se pavoneaba del triunfo con frases altisonantes e irónicas para el Gobierno de Buenos Aires y sus ejércitos, que ya triunfaban en tierra; en vano trataba de hacer creer en lo pueril de nuestra causa; ésta, como todas las causas justas, bien pronto haría oír su trompeta en toda la faz de la tierra.

La Junta de Buenos Aires emitió también una proclama y comunicado al pueblo, sobre los hechos ocurridos para darle ánimo y valor para afrontar la lucha sin desmayos.

## II

Mientras tanto veamos qué pasaba en el teatro mismo de las operaciones, una vez que el combate había cesado.

La tripulación, oficialidad y el comandante del bergantín «25 de Mayo» no ofrecieron ninguna resistencia, y en instantes en que el «Cisne» se acercaba a darles el abordaje, se arrojaron al agua y se refugiaron entre los árboles de la isla a la cual estaban amarrados.

Los de la balandra «Americana» la desampararon yéndose a tierra firme, unos, a la batería, otros, a ocultarse entre los árboles de las quintas.

Los de la goleta que lograron fugar hicieron lo mismo.

(1) Azopardo - Diario de la «Invencible».

Dice el parte de Romarate —jefe español— que algunos se ahogaron. Todos estaban dispersos.

El comandante militar de San Nicolás, Miguel Herrero, que nada hizo durante el combate, que no supo ordenar la defensa de tierra, ni siquiera retirar los cañones para que no fueran un botín más para el enemigo, trató de reunirlos y los envió a un campamento a dos leguas del pueblo; pero como no se sentían seguros y estaban atemorizados pues creían que el enemigo los volvería a buscar allí, los hizo llevar a una estancia ubicada a cinco leguas más al Oeste. Varios hombres los cuidaban. Este hecho, en lugar de apaciguarlos, los excitó tanto que se amotinaron contra sus celadores por lo cual los condujo a la posta para mandarlos a Buenos Aires.

En efecto, se prepararon las carretas y salieron de ésa el 7 de marzo. Eran 24 marineros y 27 soldados de tropa. Figuraban también el comandante del bergantín «25 de Mayo» Hipólito Bouchard, el segundo comandante Manuel Suárez, el segundo comandante de la goleta «Invencible» José Díaz Edrosa, el capitán de la balandra «Americana», Angel Hubac y el sargento de granaderos de Fernando VII con doce soldados. La mayor parte habían huido a nado, por lo cual carecían de ropa. La población alarmada y temerosa al oír el estrépito del combate había huido al campo —quintas y estancias—; el Comandante Militar con sus **120** soldados intactos se retiró a una legua del lugar.

No quedaron en el pueblo más que el cura, doctor Manuel José de Warnes, los sacerdotes que servían en el sagrado ministerio que se les había confiado y muy pocos vecinos.

El cura, cumpliendo con su humanitaria tarea de amparar a la población, no había querido abandonar su iglesia a pesar de los repetidos ruegos de sus feligreses, que temían por su vida. Estaba en la casa parroquial, que le servía de morada, casa muy vieja, de estilo colonial; modesta en extremo, tenía muy pocas habitaciones, techo de dos aguas como casi todas las del pueblo, pisos de ladrillos, patios enormes, cerco de pita.

La iglesia —hoy catedral— estaba en el mismo solar que ocupa actualmente, calle Bartolomé Mitre y Guardia Nacional; pero la casa parroquial en los años 1810-1811, levantaba su modesta construcción en la vereda de enfrente, en los números que hoy son impares, es decir, hacia el Este. Subsistió hasta el año 1852, en que voló al explotar el polvorín (1).

(1) Estos datos me los ha facilitado el canónigo Rodolfo Torti, quien había hecho las investigaciones pertinentes en el año 1948, para escribir un libro.

En su despacho parroquial oraba pidiendo misericordia para todos los pobladores y por los que en esos momentos luchaban por la patria naciente, cuando en el patio resonaron los precipitados pasos de una persona que entraba agitada y temblorosa y le comunicaba que en esos instantes hacían irrupción en el pueblo los marinos españoles, a degüello y saqueo.

Es de imaginar la desesperación del sacerdote al oír semejante noticia. “Sacando fuerzas de flaquezas —dice él mismo en su oficio a la Junta— me dirigí hacia la bajada de don José Maxuach, donde sucedió la función con el fin de embarcarme y ver al primer comandante, echarme a sus pies y rogarle por la salud de mi pueblo”, pero no tuvo necesidad de tal cosa, pues a poco vio una partida de gente armada que registraba los montes, y como reconociera al comandante del falucho «San Luis», entabló conversación con él, quien le comunicó que tenía orden expresa de no hacer ningún daño.

En efecto, concluida su comisión, se retiró a su buque.

Esto en cuanto a la actividad de los patriotas, posterior al combate naval.

Los españoles, terminada la acción, rendidos los tres buques, después de la “obstinada defensa de la goleta” —como dice el capitán de fragata Jacinto Romarate en su parte del Virrey Javier Elío—, mandaron a tierra al alférez de navío José Aldana y al alférez de fragata Joaquín Tosquellas, con el capitán de artillería Juan Pedro Cerpa, para que trataran de acercar los cañones de la batería a la costa, a fin de embarcarlos como botín de guerra, pues ni el comandante de San Nicolás, Miguel Herrero, ni ningún otro se habían preocupado de ponerlos a salvo. Ayudados por la tropa que llevaban, los colocaron cerca del agua (posiblemente los bajaron de la barranca y los situaron en la playa); al día siguiente, completando el trabajo, los embarcaron.

Amaneció el día 3 de marzo; los marinos triunfantes, deseosos de llevar mayor número de prisioneros, comisionaron al teniente de artillería Sebastián Riera con algunos hombres, para que llegaran a la isla de San Pedro, donde se habían refugiado los prófugos del «25 de Mayo», para registrarla y capturar a todos los que hallaran.

Encontraron sesenta y dos individuos, a los cuales trasladaron a bordo en calidad de prisioneros.

Incurсионaron en el pueblo todos los días en busca de aves, carne fresca y otros alimentos; algunos los compraron y pagaron,

pero se llevaron ovejas que mataron a tiros, porque ningún poblador quiso suministrarles carne.

Algunos habitantes españoles desearon alejarse de San Nicolás y se embarcaron con ellos: un padre franciscano venido del colegio de San Carlos, el cura del Pintado que estaba en Rosario y que llegó en un barco mercante, y un licenciado llamado José Antonio Casa Tilly y su familia.

Dos días después del combate desembarcaron y llevaron al «Belén», forzosamente, al boticario Antonio García, para que ayudase a curar a los heridos juntamente con Félix Hermida, también para el mismo objeto.

Apresaron cuatro lanchas que habían llegado en esos días al puerto de San Nicolás, y otras tres que venían por el río.

El día 5 de marzo, siete buques se hicieron a la vela, de los cuales los cuatro grandes que eran el bergantín «25 de Mayo», la goleta «Invencible», el «Belén» —al que habían reparado tranquilamente de las averías sufridas en el combate— y el bergantín «Cisne», pasaron al otro brazo del Paraná; una balandra, una sumaca y un falucho grande navegaron hacia el Norte, mientras que siete barcos mercantes permanecieron fondeados en el mismo lugar.

Al día siguiente, 6 de marzo, los que estaban en el Paraná Grande como los mercantes que habían quedado allí fondeados, pusieron proa aguas abajo y se perdieron de vista en la lejanía.

Llegaron a la Colonia, donde el jefe de las fuerzas navales, capitán de fragata Jacinto Romarate, firmó el parte de la victoria. Luego siguieron a Montevideo.

Allí se dio orden de levantar una sumaria información sobre el apresamiento de los buques de la Junta de Buenos Aires.

A Azopardo, jefe patriota hecho prisionero, lo trasladaron preso a la fragata «Efígenia».

En dicha fragata se le tomó la declaración respectiva, a otros en el Real Hospital de Montevideo o en el mismo lugar en que tenía su asiento el Tribunal.

Concluido el sumario, se reunieron en Junta Marina los señores José María Salazar, brigadier de la Real Armada, presidente y comandante general del Apostadero de Montevideo, los capitanes de fragata José Laguna, Miguel Sierra y José Obregón, como vocales, y como asesor del doctor Vicente de Acha, y se declaró buenas presas a los tres buques: «Invencible», «25 de Mayo» y «San Felipe y Santiago» (balandra «Americana»).

Solamente retuvieron prisionero a Juan Bautista Azopardo, jefe de la escuadrilla revolucionaria, y lo enviaron a España a purgar su delito de insurgente, donde estuvo en cárceles y castillos hasta el año 1820.

### III

#### EPILOGO

El día 9 de marzo de 1811, se vio por el camino de la costa que lleva a Buenos Aires, una carreta cubierta, llena de gente.

¿A dónde iba y a quiénes conducía esa carreta, ahitos sus hombres, lánguidos sus semblantes, lúgubre su expresión?

Son los restos de aquella expedición marítima que saliera de Buenos Aires en una radiante tarde de febrero de 1811, rumbo al Paraná, airosas sus naves, con las velas desplegadas a la brisa rioplatense, animosos sus hombres, llenos de esperanzas, henchidos sus espíritus con el pensamiento en la causa que iban a defender, la más pura, la más noble, la más santa: la causa de la libertad.

Angel Hubac los conduce.

Reciben del maestro de postas, Remigio Acevedo, el auxilio de la carreta que los llevó hasta la posta de Ramallo; desde allí estos hombres —dieciocho eran en una carreta—, siguieron cambiando de posta en posta, carreta y bueyes, hasta llegar a Buenos Aires.

Ya en su destino los alojaron, a algunos en el cuartel del Regimiento de Patricios, a otros en el de Húsares y Arribeños y a varios, los acusados de más grandes delitos, en la cárcel.

Esperaron a que la Exma. Junta Gubernativa ordenara la substanciación de un sumario, que arrojara alguna luz sobre los acontecimientos.

El mismo estuvo a cargo del capitán de caballería José de la Peña y Zarzuela, nombrado fiscal, y del secretario Luis Argerich, teniente de caballería del Regimiento de Granaderos.

Algunos de los sumariados recuperaron la libertad; sobre otros recayó sentencia condenatoria.

El 21 de mayo de 1811, se pasó oficio al Mayor de la Plaza para que se sirviera transferir desde la Real Cárcel al Presidio a Juan Justo, irlandés y a Juan Justo, inglés, para que cumplieran su condena.

A Juan de Dios Reyes, cabecilla de la sublevación del «25 de Mayo», se lo condenó a diez años de presidio.

Al comandante de San Nicolás, Miguel Herrero, que se hallaba arrestado en el cuartel de Arribeños, se lo separó de su cargo.

Al capitán Cardoso, comandante de Arroyo de Pavón, creyó conveniente el señor Fiscal poner en el sumario como sentencia: “debe ser reprendido”. Al “comandante de la escuadrilla Mr. Batista, que se portó con valor, no se le vuelva a encargar mando de aquella naturaleza pues sólo es capaz de servir subordinado”.

Terminó el proceso el 24 de abril de 1811.

De los absueltos algunos tuvieron posteriormente destacada actuación en nuestra guerra de la independencia. Hipólito Bouchard siguió prestando servicios a la marina.

En el primer bombardeo de Buenos Aires por la escuadrilla al mando del capitán de navío Juan Angel Michelena, compuesta de ocho buques bien armados y equipados, que el 15 de julio está frente a la ciudad y la hace objeto de un alevoso ataque nocturno. Hipólito Bouchard, con la lancha cañonera que mandaba —única fuerza marítima con que contaba Buenos Aires— los batió sostenidamente con el cañón de 18 que montaba, hasta inutilizarlo.

Al organizar Francisco Gurruchaga la segunda escuadrilla, manda como capitán la sumaca «Santo Domingo» y tiene como segundo capitán a Manuel Suárez; Angel Hubac es capitán de la goleta «Nuestra Señora del Carmen» y del lanchón, Juan Francisco Díaz.

Los servicios de Hipólito Bouchard; de Angel Hubac, que dedicó y dio su vida en lucha franca contra la anarquía al sostener el pendón de Buenos Aires; de Bartolomé Cerreti que, comandante del «Balcarce», ofrendó su vida a la causa argentina en el ataque a la Colonia en 1826; de Pedro Mon, condestable de la «Invencible», que ostentaba años más tarde de estos sucesos, el grado de capitán de marina <sup>(1)</sup>; de Juan Bautista Azopardo, a quien una vez libre de sus opresores le faltó tiempo para correr a Buenos Aires e incorporarse nuevamente a la marina, no necesitan historiarse aquí, se conocen ampliamente; las hazañas de estos héroes fueron los “cuentos de hadas” que acunaron mi infancia.

<sup>(1)</sup> “*Campañas Navales de la República Argentina*” por Anjel J. Carranza, e “*Historia Naval Argentina*” por Teodoro Caillet - Bois.

Este fue el epílogo de aquella pequeña y precipitada expedición, que si tiene algún justificativo, es el del auxilio que iba a prestar al general Manuel Belgrano que se debatía en el norte ante el arrollador empuje paraguayo.

#### REFERENCIAS

- Diario del segundo comandante de la balandra «Americana».
- Diario del comandante de la «Invencible».
- Diario del segundo comandante del bergantín «25 de Mayo».
- Oficio del comandante de San Nicolás, don Miguel Herrero, a la Exma. Junta de Buenos Aires, en que da cuenta del combate.
- Oficio del cura de la iglesia del pueblo de San Nicolás, a la Junta, doctor José de Warnes.
- Parte de Romarate al virrey Javier Elío, en que da cuenta de la victoria obtenida.
- Sumario levantado a los del combate de San Nicolás, por las autoridades de Buenos Aires.
- Sumario levantado por los españoles en Montevideo.
- Recibos de postas firmados por Angel Hubac.

#### BIBLIOGRAFIA

- Campañas Navales de la República Argentina*, por Angel J. Carranza.
- Historia Naval Argentina*, por Teodoro Caillet-Bois.



**ARMADA NACIONAL**

**Reseña Histórica de su origen  
y desarrollo orgánico**

Por el Capitán de Navío Cont.

HUMBERTO F. BURZIO

---

NUMERO EXTRAORDINARIO DEL "BOLETIN  
DEL CENTRO NAVAL" EN HOMENAJE AL 150º  
ANIVERSARIO DE LA REVOLUCION DE MAYO

---

EDITADO POR LA SECRETARIA DE ESTADO DE MARINA

*(Departamento de Estudios Históricos Navales)*

---

**Se entrega sin cargo a los señores socios del Centro  
Naval en la oficina del Boletín, donde deben ser  
retirados personalmente o por persona debida-  
mente autorizada.**



# El comunismo soviético expresión de un imperialismo

Por el capitán de navío Fermín Eleta

*La forma como he encarado el trabajo quizá llame la atención del lector. Por eso quiero advertirle que he tratado de ser lo más imparcial posible en el juzgamiento de las cosas, y que si se ha logrado ponerle a su alcance con toda claridad las conclusiones finales, se debe al haber sacado a relucir y comentar lo que los comunistas han considerado su doctrina religiosa. Doctrina que, a cuarenta años de su proclamación, está tergiversada y remendada por los hechos y los hombres.*

*Pienso que hasta el mismo socialismo moderado, al llevar a cabo por programa la socialización o colectivización, cualesquiera sean las circunstancias y el lugar, cae en los vicios neo-comunistas.*

*Pero creo que en la sociedad actual existen tres factores de poder: el Estado, el Capital y el Trabajo. Que hay siempre una situación de equilibrio, dependiente de la idiosincrasia y desarrollo del país, en la cual los factores aludidos intervienen con un peso determinado, se conjugan armónicamente, se complementan, integran y fiscalizan hasta lograr la felicidad general. Todo está en comprender cuál es esa situación de equilibrio y darle la solución práctica adecuada con los métodos de una sincera y honesta democracia, sin empeñarse en socializar, estatizar o liberalizar las instituciones y empresas por principio o por norma.*

La política mundial, mejor dicho, los problemas que el comunismo plantea a diario a la democracia, se presentan en los actuales momentos de un modo desconcertante. Los cambios de 1958 en el mando soviético no han hecho variar ese clima de incertidumbre que se vive desde 1945.

En nuestro país, la insólita intromisión de comunistas en esferas sindicales y educativas, las campañas de disociación y desprestigio de instituciones básicas, los sucesos de violencia de 1958 que culminaron con el retiro de varios diplomáticos y los continuos sabotajes y atentados, constituyen la evidencia de un programa político en marcha, cada vez más palpable y asaz peligroso, que es necesario desenmascarar radicalmente.

Con tal fin, en este ensayo, volveremos en primer término al pasado para exponer sin temor los sugestivos principios de Marx, Engels y Lenin, base de la doctrina del Partido Bolchevique, así como su posterior aplicación por Stalin. Después, detallaremos la

doctrina militar soviética, bastante ignorada pero no menos importante que la anterior. Y luego, con esos elementos medulares a mano, abordaremos estas tres preguntas:

—¿Qué relación hay entre las dos doctrinas: política y militar?

—¿En qué etapa se halla el comunismo original en Rusia?

—¿Qué camino podrá seguir en el futuro?, para llegar así a unas conclusiones finales.

\*

Marx y Engels encontraron en Lenin el artífice que ejecutó con exacta precisión sus pensamientos. Lenin es el cerebro impulsor del bolchevismo; su doctrina fue la guía flexible para la acción del proletariado que hasta 1918 conservó íntegramente la pureza original.

La Declaración de los Derechos del Pueblo Trabajador y Explo-tado, aprobada el 11 de enero de 1918, escrita por Lenin con inter-vención de Stalin, contiene la esencia del formidable movimiento marxista-leninista que conquistó Rusia.

Se señalan allí como objetivos fundamentales a los siguientes:

- I) La organización socialista de la sociedad.
- II) La completa supresión de la división de la sociedad en clases.
- III) La abolición de toda explotación del hombre por el hombre.
- IV) La represión implacable de la resistencia de los explotadores.
- V) La victoria del socialismo en todos los países.

Estimamos que la mención escueta de estos grandes objetivos, no es suficiente para nuestros fines, por lo que enunciaremos los principios de acción y dogmáticos derivados de ellos, que dieron su verdadera forma a la doctrina bolchevique. Más o menos son los que siguen:

- 1) El capitalismo es un sistema de opresión colonial y de extran-gulación financiera, de carácter internacional, de la gran ma-yoría de la población del planeta por un puñado de países avanzados.
- 2) El capitalismo es el peor enemigo de la paz y del socialismo.
- 3) El imperialismo es la última etapa del capitalismo y demarca la víspera de la revolución social del proletariado.

- 4) La humanidad, al salir del capitalismo, sólo puede entrar en el socialismo, es decir en el régimen de la propiedad colectiva de los medios de producción y de distribución de los productos con arreglo al trabajo rendido por cada cual; ese socialismo, poco a poco, deberá transformarse hasta llegar al comunismo, en cuya bandera campeará este lema: *“De cada uno según sus capacidades, a cada uno según sus necesidades”*.
- 5) El Estado es el producto y la manifestación del carácter irreconciliable de las contradicciones de clase y es el órgano de opresión de una clase por otra. La liberación de la clase oprimida es imposible, no sólo sin una revolución violenta, sino también sin la destrucción del aparato motor del poder estatal: el Ejército, la Policía y la Burocracia, y la disgregación de la Iglesia. Los trabajadores sólo necesitan al Estado para aplastar la resistencia de la clase explotadora: la burguesía; luego, será suficiente el pueblo en armas.
- 6) La meta final de la revolución proletaria es la destrucción del Estado o sea la supresión de toda violencia organizada y sistemática, de toda violencia y sumisión contra los hombres en general.
- 7) Los Soviets de Diputados Obreros, Soldados y Campesinos constituyen el tipo de Estado más perfecto de la historia y bajo el cual puede realizarse la emancipación económica de los trabajadores antes de lograr la meta final de la revolución social.
- 8) Todas las tierras del Estado son patrimonio de todo el pueblo y se entregan en usufructo a todos los que la trabajan, quedando abolido para siempre el derecho de propiedad privada de las mismas.
- 9) El problema del Poder es el problema cardinal de toda revolución; una dictadura revolucionaria del pueblo exige un Poder fuerte y esto sólo se consigue por la adhesión libre y voluntaria de los pueblos, por la toma directa del Poder desde abajo, por el pueblo en armas y por el gobierno directo del pueblo.
- 10) Sólo la clase revolucionaria que prosigue su camino sin vacilaciones, que no se desanima ni se desespera en los tránsitos más duros, difíciles y peligrosos y que sabe esperar, puede dirigir a las masas trabajadoras y explotadas. No se requieren arranques histéricos, sino la marcha acompasada de los batallones de hierro del proletariado.

- 11) La revolución bolchevique adopta como principio la subordinación incondicional de las masas a la voluntad de los dirigentes del proceso del trabajo.
- 12) En una sociedad comunista el que no trabaja no come, salvo que no pueda hacerlo.
- 13) No se concibe el socialismo, ni siquiera una democracia perfecta y estable, sin llevar a la mujer a la participación independiente, no sólo en la vida política en general sino también en los servicios públicos permanentes que todo el mundo debe prestar.
- 14) La educación debe ser integral y capacitará al futuro trabajador para ser útil a la comunidad con el total desarrollo de sus facultades.
- 15) El movimiento comunista ruso es una parte del movimiento proletario revolucionario mundial y su problema histórico más grande es la necesidad de apoyar la revolución internacional hasta la victoria final.
- 16) Sólo hay un internacionalismo efectivo, que consiste en entregarse al desarrollo del movimiento revolucionario y de la lucha revolucionaria dentro del propio país, y luego en apoyar esta lucha, esta línea de conducta, en todos los países sin excepción.
- 17) El reconocimiento del proletariado al derecho de las naciones a su autodeterminación es lo único que garantiza la plena solidaridad de los obreros de distintas naciones y permite un acercamiento verdaderamente democrático entre éstas.
- 18) El carácter político-social de una guerra no se determina por la buena voluntad de las personas, grupos o pueblos enteros, sino por la política de la clase que hace la guerra, de la cual ésta es una continuación; por los vínculos del capital como potencia dominante de la sociedad moderna; por el carácter imperialista del capital moderno internacional; por el vasallaje financiero, bancario y diplomático de los chicos con respecto a los grandes. Las guerras, al acelerar gigantescamente la transformación del capitalismo monopolista en capitalismo monopolista de Estado ponen a la humanidad a las puertas del socialismo.
- 19) La insurrección no es siempre y en todas las condiciones la forma obligada de lucha. Las revoluciones no se estimulan sino que se desarrollan a medida que las contradicciones de

clase, que engendran las revoluciones, se van haciendo más agudas.

- 20) El Partido Bolchevique niega la política de conquistas o anexionaciones propias del imperialismo moderno, así como toda clase de infracciones contra la libertad de los pueblos y los derechos de las minorías nacionales.

Lenin recalca estos principios fundamentales de la doctrina del bolcheviquismo en sus innumerables discursos y escritos. Los consideró inmutables en su esencia en la historia del socialismo, pero admitía que la experiencia debía determinar la forma de su aplicación.

\*

Si Lenin fue el fundador de la República Soviética de Rusia, Stalin ha sido el forjador del primer Estado socialista del mundo: La Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas. Stalin interpretó tan bien como Lenin los principios marxistas y, además, respetó cuidadosamente la médula de los principios leninistas. Llevado por un temperamento práctico y positivo, basó su acción en una doctrina creadora sin descuidar por ello lo dogmático ni la dialéctica que tan buenos resultados le ha dado al comunismo desde su nacimiento.

Stalin entendía que un plan superior debía organizar la economía nacional en beneficio del mejoramiento sistemático del nivel material y cultural de los obreros, para que, así, en el futuro, el individuo alejado de las preocupaciones del pan diario y dirigiendo sus asuntos en una libre asociación de obreros, sin clases o estado, fuera realmente libre. Llevó a cabo, entonces, sus planes quinquenales; industrializó al país, y elevó a la ciencia, a la técnica y a la máquina como Dios supremo. Con ellos, quiso reencontrarse con los principios puros del comunismo sobre la socialización de la producción y obtuvo un formidable progreso en la colectivización de la industria y de la agricultura. Mantuvo como principio inamovible la nacionalización de la tierra; nadie, excepto el Estado, tuvo ni tiene el control individual de la producción, ni tampoco puede explotar el trabajo ajeno para beneficio personal; aunque hubo de aceptar que el comunista poseyera propiedades, yates o automóviles y aún sirvientes, e incluso que aquello fuese heredable y transferible.

Desde el punto de vista sociológico, Stalin tanteó el retorno a la valorización del hombre. Durante la Segunda Guerra Mundial y la más reciente guerra fría, a fin de aumentar la capacidad de

resistencia del pueblo, inició una vuelta hacia el nacionalismo, la defensa de la patria, la tradición, la historia, la familia, la liberalización de las artes y de la cultura, dándoseles una forma socialista en el contenido y nacionalista en la forma. Posteriormente, hasta buscó con la Iglesia una neutralidad benévola.

Si Lenin en 1921 se vio obligado a emplear métodos capitalistas para salvar la economía del país, no es extraño que Stalin se apartara de la pureza principista para afianzar la causa de la socialización del Estado, como tampoco sería impropio suponer que otro tanto pueda repetirse en el futuro con nuevos dirigentes en otras dificultades similares.

Políticamente, Stalin destruyó toda oposición interna y se convirtió en un dictador absoluto utilizando los aparatos comunes de una maquinaria estatal. Él representaba el Presidium, el Politburo, el partido y el Estado. El viejo bolchevismo desapareció allá por el año 1935. Dio por tierra con el Estado de los Soviets de Diputados Obreros, Soldados y Campesinos como organización ideal de liberación del proletario. Hasta la Segunda Guerra Mundial se desentendió del internacionalismo y del principio de la revolución permanente; la U.R.S.S. siguió la política de la paz porque era la mejor condición para la construcción de la sociedad socialista rusa y no por otra causa.

Después de 1945, Stalin cambió fundamentalmente en su política exterior. Quizá impulsado por los triunfos militares y su habilidad diplomática durante la concertación de la paz, o porque sintiéndose viejo quisiera ver la bandera roja ondeando sobre el mundo antes de morir, o porque apreciara que la humanidad estaba lista para el socialismo en un campo por demás fecundo cual es una posguerra, lo cierto fue que llevó a cabo una violenta ofensiva comunista-internacional utilizando todos los medios que otrora había empleado en su misma patria. Es en esta última etapa donde el comunismo muestra sus dientes al mundo; sus procedimientos implacables para lograr el vasallaje incondicional y la violación de la libertad y el respeto a otros pueblos están todavía muy frescos en nuestra memoria. Recordando el aforismo stalinista de que “ninguna revolución puede llevarse a cabo con guantes de seda”, será posible que entendamos plenamente la razón de ser de la perturbación de posguerra que prosigue en nuestros días sin disminuir de intensidad.

La muerte de Stalin produjo automáticamente un aflojamiento de los resortes de su dictadura. Malenkov, que tomó el mando, pretendió mejorar las condiciones de vida de sus compatriotas

reorientando la economía nacional hacia el hogar alejándola un tanto del campo militar. En el orden internacional recorrió parte de la cortina de hierro; aprobó la altiva conducta de Tito y, por primera vez, se habló de coexistencia pacífica entre los bloques.

Se observó una inmediata reacción en los pueblos al vislumbrar la recuperación de los ideales más queridos. Los movimientos juveniles en la misma Rusia; los alzamientos en Berlín Oriental y Hungría; los síntomas insurreccionales en Polonia, Bulgaria y Rumania; y la brusca caída del apoyo electoral al comunismo en varios países europeos, fueron el mayor aliciente espiritual que tuvieron las democracias para seguir adelante unidas y sin desmayos en la posguerra.

Naturalmente, que no en balde el Partido Comunista Soviético ha llegado a ser lo que es; ante la evidencia de estos hechos, y con Khrushchev y Mikoyan al frente, eliminó a Malenkov y a sus amigos sin dilación acusados como traidores y se aplastaron todos los intentos reaccionarios. Nada más fue necesario para dar la pauta de las futuras y permanentes intenciones del comunismo, y otra vez se esfumaron las esperanzas de una verdadera paz y de un mundo mejor.

En 1960, el comunismo tiene en los Soviets la mística que le dio vida, pero los principios de 1848, 1871 y 1918 ya no son los mismos. Los años de acción y las circunstancias gastaron algunos, otros se pulieron y todos se adecuaron a las realizaciones prácticas.

La figura prominente de la U.R.S.S., es Khrushchev; ha tenido que vencer la oposición de dos antiguos políticos adictos a Stalin: Malenkov y Molotov, y de un militar: Zhukov, para erigirse en un indiscutido plano de predominio dentro del Partido Comunista y del Estado, habiendo sido apuntalado decisivamente por aquél. Es un político enérgico, dinámico y astuto con el cuño de la vieja escuela donde se formó y uno de los últimos sobrevivientes. Ha sabido criticar el culto a la personalidad y a las desviaciones al marxismo-leninismo en el orden nacional. Poco se ha cambiado, en el orden internacional, y parece como que quisiera adoptar una doctrina comunista sui-géneris: marxista-leninista por un lado, pacifista por otro, e imperialista; permanentemente dura contra el enemigo de siempre: el capitalismo, ya en la etapa decididamente imperialista, representado por las democracias de Oriente y Occidente y en particular por los EE. UU. y el militarismo alemán.

Los dos últimos años nos muestran el fabuloso progreso técnico-científico que ha dado al Soviet, entre otras cosas, la supre-

macía en la conquista del espacio. Los problemas de la producción agropecuaria en particular y el complejo por el standard de vida del ciudadano americano subsisten. Se mantiene cerrada la cortina de hierro, pero trascienden los tremendos gastos militares y contribuyentes; las desviaciones burocráticas; el lento sojuzgamiento de los dirigentes del trabajo a los de carácter netamente político; y el poco apego que al colectivismo tienen los campesinos.

La línea política exterior recoge hasta la fecha estos ejemplos visibles y concretos que no requieren comentarios de encauzamiento, a saber: el mantenimiento de Tito lejos de la órbita de Moscú; la paulatina evolución de Nasser hacia Occidente y la prudente actitud de Nehru en su neutralidad; la situación de Berlín y de las dos Alemanias; los episodios del Tibet, Laos y Cuba, que tan de cerca afecta a los americanos; los submarinos del Golfo Nuevo en íntima conexión con nosotros; los desalentadores y peligrosos fracasos de las conferencias cumbres de Ginebra y París, y la guerra de palabras entre Khrushchev y Eisenhower donde ni las formas se respetaron.

\*

La Doctrina Militar Soviética fue desarrollada totalmente durante la era de Stalin. Se acepta que en esa doctrina tuvieron marcada influencia los siguientes factores:

—La revolución bolchevique y la ciencia militar de Lenin.

—La antigua doctrina de las Fuerzas Imperiales Rusas.

—Algunas doctrinas militares extranjeras.

—La nueva ciencia militar de Stalin.

—Las experiencias de la última guerra y los progresos de la energía atómica y de las nuevas armas.

Las Fuerzas Armadas Rojas recibieron el toque académico imprescindible para la conducción de las guerras antes de la Segunda Guerra Mundial. Antiguos oficiales del Imperio, críticos famosos como Jomini y Clausewitz, Lenin y Stalin que entendían muy bien el problema militar, las escuelas zarista, alemana, y en parte la americana y japonesa moldearon esa fuerza. Del pueblo en armas y de las milicias rojas sólo quedó el recuerdo y una enseñanza, y, poco a poco, se volvió a los esquemas clásicos impuestos por siglos de experiencia. De esa enseñanza los militares rusos extrajeron una realidad moderna de conducción de que la acción bélica tiene un carácter masivo, identificándose los problemas del frente y de la retaguardia en todos los sectores de la vida nacional, concepto que hoy ha sido universalmente adoptado.



Los principios de lo que entendemos por doctrina militar soviética son más o menos los siguientes en orden de aparición:

- 1) Una guerra revolucionaria es una guerra justa y defensiva e interviene todo el pueblo. (Para la U.R.S.S, todas las guerras son consideradas así).
- 2) La guerra es la continuación de la política por medios violentos ; la política es el todo, la guerra es una parte de ese todo.
- 3) La paz es una tregua para la guerra y la guerra es un medio para obtener una paz que sea algo mejor o peor.
- 4) La guerra, o se hace en toda regla o no se hace. No puede haber términos medios.
- 5) La insurrección es como la guerra: un arte, con sus bases doctrinarias.
- 6) Los conceptos tradicionales militares, que a veces tienen un carácter táctico o axiomático de procedimientos, como ser los relativos a: la maniobra e iniciativa; la sorpresa y la seguridad ; la oportunidad del ataque; el aniquilamiento; la retirada; el heroísmo en el combate; el mantenimiento de fuertes reservas; la estrecha cooperación entre todas las armas; el apoyo logístico; el espionaje y el contraespionaje; la preparación y el entrenamiento; el resquebrajamiento de la moral del enemigo; aquello de “severo en el entrenamiento y blando en la guerra” y tantos otros proverbios diarios propios de los famosos cosacos imperiales que han dejado su sedimento en el Ejército Rojo, como lo ha evidenciado el miedo de las poblaciones conquistadas a las tropas rojas.
- 7) Los siguientes factores operativos permanentes como los llamara Stalin: la estabilidad de la retaguardia; la moral del combatiente; la cantidad y calidad de las divisiones; el armamento ; y la capacidad en el cumplimiento de las órdenes del personal de comando.
- 8) Después de la Segunda Guerra Mundial, Stalin impuso estos tres nuevos principios: el mantenimiento de un gran poder militar dividido en tres fuerzas independientes en constante actividad, cada una con un departamento político bien organizado; la conquista, conversión y sumisión del vencido ; la iniciativa en la sorpresa.
- 9) De las últimas manifestaciones de los políticos y militares rusos pueden deducirse dos nuevos principios: las grandes guerras del futuro abarcarán el planeta y nadie podrá escapar

a sus consecuencias destructivas; desde un primer momento las acciones serán contundentes y poderosas en el mismo centro vital del enemigo.

- 10) Finalmente, creemos interpretar que también el militar ruso ha adoptado un principio como fundamental, que es hoy factor común en todas las FF. AA., a saber: la solución de cualquier problema militar requiere una orgánica apreciación de la situación general y particular, y un severo control de los modos de operar concebidos con todos los principios de su doctrina militar aquí enunciados, con la experiencia de las batallas de la última guerra mundial y los progresos de la energía atómica y de las nuevas armas.

\*

Expuestas así con lujo de detalles las dos doctrinas básicas de la U. R. S. S. y su evolución a través del tiempo, pasaremos a las preguntas formuladas en un principio:

*Primera pregunta:* ¿Qué relación hay entre las dos doctrinas política y militar?

*Respuesta:* Confrontando ambas doctrinas se puede observar claramente la fórmula perfecta de la complementación y la integración de lo militar con lo político. La doctrina militar soviética no es más que el brazo ejecutante de la doctrina política que llevaron a la práctica a su modo Lenin y Stalin; ambas, sumadas, constituyen finalmente la doctrina del Partido Comunista Soviético. No podía ser de otro modo si tenemos en cuenta que el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea Roja surgieron de la revolución proletaria, que con esos hombres se nutrieron los cuadros superiores y subalternos, que la fe revolucionaria dio la jerarquía y que con esa fe lucharon en la Segunda Guerra Mundial. Sépase bien que entre militares y civiles en la U. R. S. S. no hay nunca diferencias ideológicas, sólo puede existir la lucha por el poder.

*Segunda pregunta:* ¿En qué etapa se halla en Rusia hoy el comunismo original?

*Respuesta:* Antes de contestar esta pregunta, deseamos destacar que desde 1918 a 1960 hubieron intensos factores perturbadores, por otra parte naturales, repetibles e inevitables en la vida de cualquier pueblo, que influyeron decididamente en el desenvolvimiento del plan ideológico. Ellos fueron:

- La teoría y la práctica de una doctrina como la comunista, fácil de inocular, pero difícil de materializar, porque revoluciona un concepto y una forma de vivir milenarios, particularmente en el campo.

- La gigantesca tarea que implicaba la socialización de un país tan enorme, desorganizado y atrasado como era Rusia en 1917.
- La guerra civil 1918-1920 y la resistencia campesina de 1932.
- La muerte de Lenin.
- La Segunda Guerra Mundial.
- La agresiva política exterior soviética desde la Segunda Guerra Mundial, que ha requerido presupuestos militares de hasta 35.000 millones de dólares anuales.
- Los problemas políticos internos después de la muerte de Stalin.
- La energía con que el mundo no comunista enfrenta al comunismo.

Estos factores fueron tan poderosos que detuvieron la marcha hacia el comunismo en esta forma (ver objetivos fundamentales de la Declaración de 1918) :

- I) Imposibilitando la organización socialista de la sociedad. Es bien sabido que la socialización de la producción y la distribución de los productos no puede ni ha podido encontrar el camino adecuado, aún tratándose de una colectivización, como se ha hecho prácticamente desde 1930, y no de una comunización.
- II) No se ha logrado la supresión de la división de la sociedad en clases. Hay quienes reciben más dinero que otros con familias más pequeñas, hay desnivel social, hay una burguesía y hay quienes tienen privilegios.
- III) No se ha evitado la explotación del hombre por el hombre, ya que desde que se constituyó la Rusia de los Soviets, es el Estado el primero y más severo censor y explotador del hombre, despojado de toda individualidad y convertido realmente en una célula. El Estado Soviético es la fuerza capitalista y monopolista más poderosa del mundo, con todos los vicios del capitalismo; prácticamente es un superimperialismo con distinto nombre, del que saldrá sólo con una catástrofe exterior.
- IV) La máquina del Estado no ha desaparecido. Por el contrario, existen enormes fuerzas armadas, policía, burocracia, a los que se ha agregado el partido oficial que

es el elemento dominante como medio de opresión de los explotados.

- V) No se ha logrado la victoria del comunismo en el mundo a pesar de haberse producido una segunda y brutal guerra mundial. Deberá admitirse, sin embargo, que el comunismo ha salido de los límites de Rusia y se encuentra diseminado en todos los países del mundo, habiendo logrado una extraordinaria victoria con la proclamación de la República Socialista de China. Se ha internacionalizado, recibiendo órdenes de Moscú casi sin excepción, y controla una tercera parte de la población mundial.

En resumen, podría afirmarse que el comunismo soviético está en las etapas primarias de un socialismo imperialista y más que adelantar hacia la etapa final predicada por Lenin, pareciera haber retrocedido desde 1918. Así lo demuestra la violación y el abandono de casi todos los viejos conceptos y el visible alejamiento de los objetivos fundamentales de la Declaración. Es una consecuencia de la imposibilidad material de llevar a cabo esa doctrina, que en su génesis pretendía ser altamente humanista, pero que, en la realidad, es materialista, atea y excéntrica a la naturaleza de los pueblos que conciben a la familia con su patriarca como base de la sociedad y a la libertad del hombre como una bendición divina. Pero aún, con su forma actual, ejercerá un papel imponderable en el mundo por el poder físico de que se lo respalda y el empuje y disciplina de sus dirigentes.

*Tercera pregunta:* ¿Qué camino podrá seguir en el futuro?

*Respuesta:* Si los actuales dirigentes se inclinaran por la antigua doctrina leninista, podríamos asegurar que tendrían una tarea sin fin en su propio país para llegar a la meta final. En el orden internacional, deberían dejar que las sociedades maduren en la pobreza y en el desorden y que nuevas guerras entre los países del resto del mundo, grandes o pequeñas, abonon los campos para las revoluciones sociales, mientras la U. R. S. S. sigue a la defensiva y en la paz, intercambiando mercancías, conocimientos, etc. No será irracional la suposición de que éste fuere el camino elegido por la R. S. de China, una vez que haya consolidado sus fronteras, a pesar de que se la trate de aparecer como deseosa o creyente de la impostergabilidad de la guerra. El mundo podría esperar así, una coexistencia más o menos pacífica dentro de esa divergencia ideológica durante largo tiempo.

Si esos dirigentes siguieran los métodos stalinistas de post-guerra, debe pensarse desde ya, que el objetivo inmediato del comunismo es la hegemonía mundial. Será la intimidación o la violencia y la inflexible decisión de imponer su política lo que les cabe esperar a los demás países. Con esa bandera la U. R. S. S. tiene aún bajo su dominio a casi todos los territorios conquistados u ocupados en 1945; fomentó y fomenta las luchas intestinas en otros pueblos buscando la anarquía y la disolución de la unidad nacional y como ejemplos citaremos: las guerrillas comunistas de Grecia, la revolución comunista de China y las periódicas revueltas en el Medio y Lejano Oriente; actúa con las armas de su ejército para ahogar las reclamaciones y los derechos de las mayorías o minorías opositoras, tal cual lo hizo en Berlín y Hungría; opera permanentemente donde Occidente tiene problemas, como en Indochina y Sumatra y ahora en Cuba; crea sistemáticamente frentes fríos o calientes sorprendidos y tanto habla de coexistencia, paz, como de guerra inevitable, para obligar al mantenimiento de colosales y terribles presupuestos de guerra y provocar razonamientos y disensiones en el mundo democrático como lo hizo en Corea; continúa socavando con sus tácticas favoritas, las bases de la democracia y de las instituciones medulares en los países que sufren las consecuencias de los múltiples problemas modernos y la incomprensión de los países rectores de Occidente, como en la América Latina; y gasta millones en todo el mundo no con espíritu constructivo, sino con el fin de comprar gobiernos que favorezcan sus propios intereses. Se haría así difícil, una coexistencia pacífica en el mundo a pesar de todos los predicamentos.

\*

Un cuidadoso examen de la situación actual y un meditado análisis de lo que acabamos de exponer, permiten llegar con todo fundamento a las siguientes conclusiones finales dignas de una reflexión:

- La U. R. S. S. es hoy día un estado totalitario de extrema izquierda con el espíritu de un superimperialismo.
- La U. R. S. S. persigue la hegemonía mundial bajo un aparente paso hacia la comunización de la humanidad; para ello se vale de la intimidación o la violencia, la infiltración ideológica, el sabotaje a las instituciones medulares, el agitación de problemas sociales y económicos, y la inexorable decisión de hacer prevalecer sus objetivos, menos por la guerra general, hasta imponer regímenes sa-

télices, o simpatizantes, o, en última instancia, neutrales.

- El Partido Comunista Soviético, con un viejo líder al frente, conduce actualmente a la U. R. S. S. a sus satélites y al comunismo internacional. Es la organización puramente política más poderosa del mundo.
- El Partido Comunista Soviético realiza aparentemente su acción con una terminante doctrina ideológica, político-social, económica y militar, heredada de Lenin y Stalin; pero parece no existir escrúpulo alguno en dejar temporariamente a un lado, modificar o cambiar los principios tradicionales, si con ello se favoreciera el logro del objetivo propuesto.
- En la U. R. S. S. no hay problemas ideológicos entre militares y civiles, y los resultados para el mundo serían exactamente los mismos ya gobierne allí un militar como un civil.
- La N.A.T.O., la S.E.A.T.O. y la O.E.A. son tres organizaciones defensivas del bloque democrático a las que teme profundamente el bloque comunista.
- Sin embargo, en casi todos los países de Latinoamérica, Africa y Asia hay en mayor o menor grado factores contribuyentes a la expansión neo-comunista, como ser: los problemas de la masificación moderna; la desorientación política de una buena parte de la población; el manoseo de las instituciones tradicionales; la decadencia de los partidos democráticos; la desorganización; los errores de los grandes de Occidente en el enfoque de las soluciones a las penurias económicas de los pueblos poco desarrollados; la existencia de un núcleo muy grande de la sociedad con un marcado régimen de vida inferior.
- En la República Argentina, además, la irresponsabilidad de unos y la indiferencia peligrosa de los más impiden ver el avance tenaz sin tregua ni descanso, como aquello de la marcha acompasada de los batallones de hierro de Lenin, de una ideología imperialista y atea, unida indestructiblemente a Moscú.

Por suerte, a todo esto, podemos afirmar también, que en Occidente y en Oriente la Iglesia Católica, las Fuerzas Armadas, grandes líderes demócratas y otras nobles instituciones, siguen siendo un baluarte incommovible que actúan con renovada y vibrante energía en la defensa de la familia patriarcal, de la patria, de la fe, de la libertad, y ante los cuales se estrellará el Partido Comunista Soviético.

# **El Tratado de Equivalencia Naval, Paz y Amistad con Chile (1902) - Viaje de la Embajada Naval y Militar para el Canje de los Pactos - Agregado Naval en Londres - Elección Presidencial - El Nuevo Ministerio - Ley Orgánica de la Armada - Segunda Conferencia de Paz en La Haya**

Por el Almirante Juan A. Martín

El Doctor José Antonio Terry, desde su llegada a Santiago de Chile, tuvo contacto con importantes hombres públicos y de la sociedad chilena que habían sido amigos del Doctor Quirno Costa, lo que lo llevó hasta el Presidente de la República, Doctor Germán Riesco, y con él en conversaciones privadas analizó y resolvió en principio las divergencias surgidas entre los dos países, lo cual facilitó que los funcionarios oficiales pudieran redactar el pacto referido; el estado de estas negociaciones se comunicaba a Buenos Aires, donde análogas condiciones entre hombres públicos importantes dentro y fuera del gobierno contribuyeron a allanar las dificultades que se presentaban. Entre estos funcionarios figuraba el Doctor Carlos Concha Subercasaux, ministro de Chile, con muchas vinculaciones en Buenos Aires, donde tenía directo contacto con el Presidente de la República, aún en los momentos críticos de diciembre de 1901.

Fueron figuras descollantes en esas negociaciones el Dr. Quirno Costa y el Dr. Amancio Alcorta, Ministro de Relaciones Exteriores, que actuaban en esos cargos desde años anteriores. El Dr. Alcorta falleció cuando se terminaban las negociaciones, reemplazándole interinamente el Dr. Joaquín V. González, uno de los ministros más jóvenes que acompañaba al General Roca en su gobierno, quien en publicaciones de esa época narró las difi-

cultades que se le habían presentado al tratarse en nuestro Congreso los tratados celebrados en Chile y la valiosa colaboración que le prestó a él, ministro nuevo en Relaciones Exteriores, el Dr. Quirno Costa, que presidía el Senado. Parte de las dificultades nacían de las actitudes de las marinas de los dos países que no querían desprenderse de los buques que poseían desde años atrás, situación que se allanó con la estipulación de que esos buques fueran puestos y mantenidos en condiciones de reserva.

En el ambiente público existían esperanzas de finiquitar el arreglo con la aprobación de los Congresos de ambos países; con esa aprobación se resolvió que el canje de los trabajos se realizara en Santiago de Chile en el mes de septiembre, en que se conmemoraba la fecha patria de ese país. Materializó esa idea la disposición de nuestro gobierno convenida con Chile de encargar a una embajada especial, que presidiría el Dr. Terry, compuesta por un grupo de militares y marinos presidido por el Almirante Daniel de Solier y el Teniente General Luis María Campos, ambos los de mayor jerarquía en nuestras fuerzas armadas; el personal de esta embajada viajaría hasta Valparaíso en el crucero acorazado «San Martín», buque jefe de nuestra flota de mar (que se conservaba, con dotación completa de tiempo de guerra) en visita de cortesía y reanudación de amistad con la chilena, con la que podría haber tenido que combatir, y que en breve tiempo pasaría a quedar en condiciones de buque de reserva.

#### **VIAJE DEL CRUCERO «SAN MARTÍN» A CHILE**

En abril abandoné el comando de la «Sarmiento» por haber sido designado comandante del crucero acorazado «San Martín» y donde el almirante Solier había izado su insignia para este viaje, dejando en mis manos todo lo referente a la travesía, muestra de confianza que no dejó de impresionarme.

El grupo de oficiales del ejército durante el viaje de ida y vuelta vivió en la intimidad con los del barco, tomando a la vez conocimiento de la modalidad de las rutinas de a bordo para la utilización del buque tanto en la paz como para la guerra. El General Campos se levantaba temprano y hacía visitas como de inspección a las diversas faenas; acompañado por un oficial, a menudo se presentaba en el puente, a las ocho de la mañana, hora del relevo de la guardia, momento en que el oficial de derrota me comunicaba los detalles de la navegación durante la noche y el



resultado de las observaciones astronómicas, para dar yo las instrucciones a seguir en la navegación durante el día. El General observaba con atención la información que el oficial de derrota me hacía sobre la navegación, y al final la resolución mía sobre la derrota a seguir; él tenía un hijo marino y una vez, en los primeros días de viaje, con alguna emoción me preguntó, si su hijo Jorge sabía de todas esas cosas, alegrándolo mucho la respuesta favorable que le di y el comentario de que era un correcto oficial de marina.

Durante el viaje reinó tiempo bueno con llegada puntual al puerto de Lota, donde esperaba en un crucero chileno el Almirante Jefe de la Base de Talcahuano para combinar con la embajada argentina el programa proyectado para la recepción del «San Martín» en el puerto de Valparaíso; las autoridades del puerto y la Administración del Parque de Lota y Minas de Carbón invitaron a la embajada a pasar el día en visita local, almuerzo y fiestas en tierra, lo que ésta aceptó, delegando el Almirante Solier en mí la tarea de arreglar con el Almirante chileno Lindor Pérez Gacitúa, los detalles de la recepción de nuestro buque. El almirante chileno era el que había desempeñado la jefatura de la comisión de límites con Chile en Tierra del Fuego y la región Magallánica, donde fuimos compañeros durante los años 1894 al 1896, que realizamos en completo acuerdo. Con Pérez Gacitúa examinamos detenidamente los detalles del programa y las condiciones del tiempo reinante, eligiendo yo para la entrada del «San Martín» las 10 de la mañana que encontré era la mejor hora para la parte profesional, la oficial y popular; el almirante partió por tren para Valparaíso para informar a la Dirección General de la Armada de Chile y a su gobierno de los detalles del programa que habíamos concertado. La mañana indicada, una división chilena de torpederos recibió al «San Martín» a la llegada a Valparaíso escoltándonos hasta la Bahía y a la hora fijada el «San Martín» entraba a las líneas de buques de Chile para ir a tomar posición en el amarradero que se le había designado enfrente del crucero acorazado O'Higgins, buque jefe de la marina chilena con insignia del almirante Muñoz Hurtado.

La embajada bajó a tierra y al día siguiente partió para Santiago, donde tuvieron lugar las ceremonias oficiales del canje de los Tratados el 18 de septiembre y las fiestas sociales, que fueron espléndidas. Durante ese tiempo en Valparaíso tuvieron lugar las de la marina y sociedad porteña a la oficialidad y dotación del «San Martín». Después de las fiestas del canje de los

Tratados, el Presidente de la República fue a Valparaíso, visitó nuestro buque en revista oficial, hubo almuerzo a bordo y gran recepción a la tarde; en el viaje de regreso hicimos escala en Talcahuano, donde se rellenaron las carboneras, y en Punta Arenas, cuyas autoridades ofrecieron fiestas oficiales unidas a las sociales del pueblo amigo que habíamos tenido durante el tiempo de la demarcación de límites en las regiones vecinas. De regreso a Puerto Belgrano, la embajada partió para Buenos Aires, quedando yo como comandante del buque hasta mediados del año siguiente.

En retribución de la visita del «San Martín», Chile envió a nuestro país una embajada presidida por el almirante Don Jorge Montt, ex-presidente de la República, compuesta por militares y marinos, la que viajó en una división de la escuadra chilena cuyos buques visitaron Puerto Belgrano, en el cual quedó el buque mayor, viniendo a Buenos Aires los cruceros; en esa oportunidad fui designado edecán del almirante Montt. Esta visita tuvo lugar en mayo de 1903, recibiendo los chilenos grandes atenciones y asistiendo a la celebración de nuestra fecha maya.

En julio fui designado Agregado Naval en Londres y como la duración de este destino era de dos años, como mínimo, tuve que deshacer mi hogar que había instalado en Puerto Belgrano al hacerme cargo del comando del «San Martín».

En aquella época no existían en aquel lugar casas para alojamiento del personal. Pero aproveché la casa alojamiento y oficinas que utilizaron los ingenieros durante su contrato y me alojé allí con mi familia, siendo yo el primer comandante que viviera en esa base con su familia.

Mientras me alistaba para ir a Londres, llegó a Puerto Belgrano el Comodoro jefe de la División Británica del Atlántico Sur, siendo objeto de diversos agasajos, entre ellos una cacería y una comida en mi domicilio particular. Fue en esta oportunidad que el capitán Maurette tuvo la idea de comprar parte de mi mobiliario, para instalar una residencia oficial.

#### AGREGADO NAVAL EN LONDRES

Como por el Tratado recientemente celebrado los buques de combate debían pasar a la reserva, pocas eran las posibilidades que tendría de realizar actividades profesionales y decidí entonces aceptar el cargo de Agregado Naval en Londres, que me había sido ofrecido por el Presidente de la República, por consi-

derar que allí tendría excelentes oportunidades para ponerme al corriente de los progresos de la marina británica. Mi antecesor en Londres había sido el capitán Julián Irizar, quien se había dedicado especialmente al estudio y preparación de los elementos necesarios para equipar la cañonera «Uruguay», de la que él sería comandante en su exitoso viaje a la Antártida para socorrer a la expedición Nordenskjöld.

Al llegar a esa capital de inmediato entré en relaciones con los oficiales y funcionarios de la marina, siendo nombrado socio honorario de los diversos clubes navales, y recibiendo la visita de los representantes de las casas de construcciones y armamentos navales. En esta oportunidad me resultó provechoso aquellos conocimientos que había adquirido sobre las costumbres y modalidades británicas durante el viaje de la «Sarmiento».

Fui incorporado al almuerzo mensual que en el Club Naval celebraban los agregados navales y que, en aquella oportunidad, constituían un grupo formado por dos capitanes de navío, el de Rusia y del Japón, y dos capitanes de corbeta, los de Alemania y Francia. Dado que nuestro país estaba alejado de las rivalidades que separaban a estas naciones, muy pronto trabé amistad con todos ellos y aprovechaba las informaciones que me daban.

Poco tiempo después de llegar a Londres recibí órdenes del ministro de marina de visitar el estudio del destacado pintor De Martino, que en esos momentos pintaba un cuadro conmemorativo del viaje de la «Uruguay» a la Antártida, dispuesto por nuestro ministro de relaciones exteriores. Este pintor era muy apreciado por el rey Eduardo, oficiales de la marina británica y de otras marinas extranjeras. Había estado también en nuestro país cuando era oficial de marina italiano, volviendo nuevamente en su carácter de pintor marinista y relacionándose con el comodoro Rivadavia y muchas familias de nuestra sociedad, hechos estos que contribuyeron a que fuera asiduo concurrente a su estudio, visitas que también resultaron provechosas en el orden profesional.

En septiembre fui ascendido a capitán de navío, debido, probablemente, al número de vacantes producidas por retiro o su aumento en el presupuesto.

#### LA ELECCIÓN PRESIDENCIAL DEL AÑO 1904

Desde el año anterior los partidos políticos se habían puesto en movimiento para las elecciones presidenciales que tendrían lugar en marzo en reemplazo del General Roca, que terminaba su

mandato en octubre; por una parte los radicales y los socialistas como partidos de oposición tenían sus candidatos propios, pero en la mayoría del país los partidos que podían calificarse como conservadores procuraron llevar al gobierno una fórmula representativa de los intereses generales, combinación que cristalizó aceptando todos como candidato al Dr. Manuel Quintana.

El Dr. Quintana no era un militante activo de los comités de ningún partido político; había sido legislador y ministro nacional en algunas oportunidades; fue representante del país con el Dr. Roque Sáenz Peña en las conferencias internacionales de Montevideo y Estados Unidos, acción que fue ponderada por la prensa argentina. Ya para otro período presidencial anterior se había mencionado su nombre, indicado por el propio General Mitre, como uno de los más capacitados para ese cargo y en los diversos grupos que concurrieron unidos a su elección figuraron los que colaboraron con el General Roca, los antiguos mitristas y los que respondían en la Provincia de Buenos Aires al Gobernador Dr. Marcelino Ugarte, al grupo del Dr. Benito Villanueva en las Provincias de Cuyo, en las Provincias del Norte los Patrón Costas, Dr. José Evaristo Uriburu, etc., y en la Capital los que acompañaban al Dr. Carlos Pellegrini y al Ing. Emilio Mitre. Para vicepresidente se dejó el candidato a la decisión del Doctor Quintana, quien posiblemente para no resentir a los presidentes de grupos que propiciaron su candidatura, indicó el nombre del Dr. Figueroa Alcorta, político joven que se destacaba en los círculos de Córdoba, que fue aceptado a la candidatura, fórmula que tuvo gran mayoría en la elección de marzo, mes en que se realizaban las elecciones generales desde varios años atrás.

Estas noticias sobre la política nacional me llegaban por medio de los diarios de Buenos Aires o en la correspondencia de amigos que actuaron activamente en las elecciones, algunos relacionados conmigo desde la época de mis servicios en el ministerio de Relaciones Exteriores, Comisión de Límites; ellos eran del grupo que rodeaba al Dr. Norberto Quirno Costa y al ministro Dr. Amando Alcorta.

#### **EL NUEVO MINISTERIO - POLÍTICA**

Para su ministerio el Dr. Quintana eligió nombres ajenos a los que constituían las direcciones de los partidos políticos militantes, aunque pudieran representar ecos de las simpatías en algunos partidos y sobre los cuales hubo opinión favorable en el ambiente público. Fueron designados ministros las siguientes per-

sonas: Hacienda, el Dr. José A. Terry; Interior, el Dr. Rafael Castillo; Justicia, el Dr. Joaquín V. González, Guerra, el general Godoy; Agricultura, el Dr. Damián Torino; Obras Públicas, el Dr. Adolfo Orma; Relaciones Exteriores, el Dr. Carlos Rodríguez Larreta; y para Marina el nombramiento recayó en mí, el más joven de los capitanes de navío en esa época.

Mi nombre para el ministerio de Marina había sido propuesto por el Dr. Carlos Rosetti, amigo del Dr. Quintana y candidato para Intendente de la ciudad de Buenos Aires, a sugerencia del Ingeniero Naval Gustavo Sunbland Rosetti, sobrino de aquél y de mi misma promoción. El Dr. Rosetti se trasladó a Londres antes de hacerse cargo de la Intendencia Municipal; me visitó, enterándose de mis actividades, y me manifestó que creía que se me daría un puesto importante, suponiendo yo que sería en el Estado Mayor General, Comando de División, etc., pero nunca me imaginé el de ministro.

Algunas semanas más tarde recibí una carta del Dr. Adolfo Orma, donde en nombre del Dr. Quintana me ofrecía el ministerio de Marina y adjuntaba una relación reservada con los nombres de los demás ministros; agregaba que debía regresar cuanto antes.

Acepté el ofrecimiento pero, al mismo tiempo, manifesté que mi condición de subordinado no me permitía abandonar el cargo sin una explicación y que consideraba que mi regreso debía ser dispuesto por la superioridad. En agosto recibí la orden de entregar la oficina a la Legación y regresar a Buenos Aires, lo que hice embarcándome en el «Cap Blanco», llegando a Buenos Aires el 26 de septiembre y teniendo mi primera entrevista con el Dr. Quintana dos días más tarde.

El Dr. Quintana imponía con su figura venerable y cuidada, pero en muchísimo mayor grado me impresionó a mí el informarme sobre el plan de gobierno que tenía formulado para desarrollar en este período presidencial en que se iba a cumplir el primer centenario de la independencia de nuestro país y del criterio que había tenido para la elección de sus colaboradores y de haber aceptado la información general que sobre mí había tenido; a mi vez le informé brevemente sobre lo que había observado en Europa, que juzgaba de interés aplicar a nuestra marina dotándola de Ley Orgánica propia para el régimen y renovación de la misma, incluyendo como principios fundamentales preparación y elección para los ascensos de oficiales como promesa de su capacidad para el futuro y de retiro para el personal antiguo a medida que se formaba el nuevo instruido, y mientras durara la

vigencia del Tratado de Desarme y Equivalencia Naval con Chile, ocupar la actividad de la marina en su instrucción en escuelas y la hidrografía y el conocimiento de nuestra costa sud que le asegurara progreso para el futuro.

La composición del cuerpo de oficiales de marina no exigía hacer cambios en la organización del Ministerio, siendo conveniente mantener la Secretaría General como centro de dirección de los servicios y para el ministro, aparte de la función política, ejercer la de Jefe en lo técnico y militar, en lo que el Secretario General tendría función similar a la de Jefe de Estado Mayor. Con ese concepto, revisando la lista de los oficiales superiores existentes, sus actividades y desempeños, sugerí el nombre del capitán de Navío Luis Maurette para el cargo de Secretario General, lo que fue aprobado de inmediato por el Dr. Quintana, que ya tenía buenas referencias sobre él. Para las reparticiones ministeriales se nombró al capitán de Navío Adolfo Díaz para Personal y Servicio Militar; Rojas Torres, en Administración; capitán Nunes, Artillería y Armamento; Ing. Ruggeroni, para Material; Prefecto General Marítimo al almirante Rafael Blanco; vicealmirante Enrique Howard, vocal naval del Consejo Supremo de Guerra y Marina; contraalmirante Feilberg, Director General de Administrativa; Atilio Barilari, Jefe de Puerto Militar y García Mansilla quedaba como Director de la Escuela Naval Militar.

Los doctores Carlos Rosetti y Adolfo Orma me habían informado a mi llegada de la parte política de ese momento y de su intervención como muy allegados al Dr. Quintana; me visitaron mis antiguos compañeros que habían sido propagandistas de mi nombre cuando empezaron a aparecer los candidatos ministeriales y también oficiales superiores de la época antigua que se habían mantenido ligados a las nuevas promociones —no había rivalidades entre unos y otros— salvo algún raro recalcitrante con ideas de la antigüedad en el servicio como muestra de preparación, desconociendo la evolución que se estaba produciendo. En el Ministerio me presenté al ministro como su subordinado, encontrando a Betbeder acompañado en esos momentos con el inseparable propagandista de la marina en “La Nación”, Juan Obanza desde el tiempo de Rivadavia y también de mi amistad, con quienes conversé sobre las actividades de la marina durante el último ministerio. Fue en una carta de Obanza que recibí en Londres la primer noticia de haber aparecido mi nombre públicamente como candidato al Ministerio de Marina.

A Betbeder, que había actuado como ministro desde el falle-

cimiento de Rivadavia y le convenía embarcarse, se le nombró Comandante en Jefe de la Escuadra con insignia en el acorazado «Alte. Brown», para constituir divisiones de instrucción con los guardacostas, cruceros y buques auxiliares, elementos autorizados por el Tratado de Equivalencia Naval con Chile, cuya organización y nombramientos inició una era de actividad en los buques y reparticiones, y para los nuevos jefes de éstas en la preparación de proyectos de leyes para el Congreso que permitieran una mejora a la situación de pobreza en que se iba encontrando la marina por causa de las necesarias economías que tuvo que hacer el gobierno, impuestas por los gastos de posibilidad de guerra con Chile.

Con el Capitán Maurette examinamos la situación del material de nuestra marina, muy buena en el año 1898, pero ya sobrepasada desde todo punto de vista por los adelantos de las marinas militares europeas, resolviendo iniciar de inmediato un nuevo proyecto para su constitución.

En el de Marina, como en los demás ministerios, se inició el estudio de la situación general que existía como consecuencia de las economías del período de paz, comenzando por proyectar las mejoras para el futuro en la preparación del presupuesto para el año 1905, renglones que fui estudiando con cada uno de los jefes de división del ministerio y con el Secretario General, mejoras que fueron llevadas a conocimiento del Presidente de la República. Cuando hubo reunión de ministros para hablar del nuevo presupuesto, el ministro de Hacienda Dr. Terry, aceptó incluirlas, parte aumentando el nuevo presupuesto y parte con la aprobación del Presidente de la República para una ley especial de crédito al Ministerio de Marina para la adquisición de materiales para la armada que se hallaban desgastados por el uso en buques o talleres. Esta ley incluía la adquisición de un transporte para el servicio de la costa sud y dos cañoneras de río, las «Rosario» y «Paraná», para reemplazar los buques que estaban de estación en el Paraguay durante los movimientos revolucionarios desde hacía algunos meses, y que eran completamente inadecuados para el clima y por sus dimensiones (monitor «Andes» y vapor a ruedas «Maipú»). Esta ley se trató y aprobó en el Congreso en breve tiempo.

Examinadas las condiciones generales del servicio y empleo de las armas de los buques para su uniformidad y mejora, se creó la Escuela de Aplicación para Oficiales; en el primer curso se llamaron los Tenientes de Fragata más antiguos y siguiendo por grupos con los demás, para radicaría más adelante con los

Alféreces de Navío. La condición de pasar por esta escuela se impuso en los requisitos de ascenso para los oficiales en la Ley Orgánica.

### LEY ORGÁNICA DE LA ARMADA

En Marina continuó funcionando la organización creada en el año 1898; el ministro ejercía las funciones políticas de Secretario de Estado y a la vez el Comando Superior y el Estado Mayor General. La Subsecretaría había desaparecido, en parte por no tener funciones efectivas dentro de la marina y en ese momento además por temor del ministro Rivadavia de que el cargo pudiera ser ocupado por elementos impuestos por los políticos con idealismos ajenos a la profesión naval, con otros intereses, creándose la Secretaría General, en la que recayeron las funciones de “Ayudante General” o las de Jefe de Estado Mayor General. Las “Divisiones” que había en éste, con su mismo nombre y ramas a tratar, continuaron como oficinas del Ministerio con oficiales superiores a su frente que en años posteriores se convirtieron en las direcciones generales actuales, organización con la que Betbeder manejó la marina en su Ministerio, continuando yo con ella. Betbeder tuvo como secretario general a su compañero de promoción capitán de navío Manuel Barraza (a quien nombró Agregado Naval en Londres en mi reemplazo, al designarse a mí ministro) y entré al servicio acompañado por el capitán de navío Emilio Maurette, nombrado por el Presidente de la República.

En la nueva organización del Ministerio fueron confirmados los Jefes de Divisiones del Material, Armamento y Administración y designado Jefe de la del Servicio Militar (Personal) al Capitán de Navío Adolfo Díaz, de la misma promoción mía.

En una reunión con mis colaboradores inmediatos empezamos a poner en práctica la idea de redactar el proyecto de Ley Orgánica para la Marina, manejada hasta ese momento por leyes o reglamentos del ejército anticuadas, originarias de las de la Madre Patria y además en Marina las Sabias Ordenanzas de la Armada Española de la época de Carlos III, con su reglamentación de los servicios de disposiciones de ética profesional, encargándoseles que revisaran la parte útil que contenían, agregando lo nuevo que se iba conociendo en sus publicaciones de las marinas modernas. Estos me tenían al corriente de lo que estaban preparando, agregando yo observaciones mías al respecto; lo mismo hicieron con el Capitán Maurette; cada uno formuló el ca-



pítulo de disposiciones pertinentes de cada servicio, trabajos que constituyeron el proyecto de la nueva ley, cuyo estudio se terminó en algunas reuniones de conjunto.

En varias oportunidades habíamos conversado de nuestros proyectos de Ley Orgánica con el General Enrique Godoy y naturalmente ambos informábamos al Presidente de la República. Formulados los proyectos de ley, fueron tratados en nuestro Congreso en el año 1905, recibiendo la de Marina el N° 4856 que tuvo unos 40 años de vigencia, sin modificación en sus principios fundamentales, que subsisten en leyes posteriores y estimo que algunas de las modificaciones realizadas no mejoran las de la ley primitiva. Ha sido obra mía parte de las disposiciones sobre los ascensos por antigüedad y por elección, que tanto han beneficiado a la formación de la marina actual; las del retiro obligatorio por causas lógicas, la del voluntario como autorización al ejecutivo para concederla cuando el servicio lo permitiera a los que se atrasaran en la carrera o que vieran mejor porvenir fuera de la marina, de manera de mantener en el personal el concepto de llevar el servicio de la armada al más alto nivel de preparación y eficiencia, lo que se exigía en las marinas modernas cuyo personal se formaba para la defensa nacional con criterio personal y sin pensar en tener beneficios pecunarios, como ocurría en las profesiones civiles. Pero en la ley, y también por sugestión mía, se disponía que en el retiro el haber que tendría el personal sería el mismo de los de su grado en el servicio activo, incluyendo las gratificaciones (que en ese tiempo eran ayuda de costas y prest) al sueldo básico que se estaban estableciendo como mejoras en él.

#### **MOVIMIENTO SUBVERSIVO DE LOS RADICALES EN 1905**

En el país, a pesar de estar funcionando todo normalmente, el partido radical, que había promovido algunos movimientos en épocas posteriores al año 1890, continuaba su campaña de oposición al gobierno existente y aunque en el Parlamento tenía representantes, extendió su acción a buscar prosélitos en algunas ramas del ejército, siendo descubiertos y vigilados por el Ministerio de Guerra y por la Policía. A principios de 1905, aunque no se atribuyó el hecho a acción del partido radical, en momentos en que el Dr. Quintana pasaba por la Plaza San Martín en viaje de su casa a la casa de Gobierno en un coche tipo "Victoria" tirado por caballos, a la altura de la calle Maipú, un hombre que resultó ser después un tanto desequilibrado, corrió detrás del coche haciendo un disparo de revólver sobre él sin causar heridas;

el edecán del presidente, capitán de fragata Donato Alvarez, se lanzó del coche y corrió detrás del asaltante, que fue detenido en la calle Maipú.

En febrero hubo noticias en el gobierno de la aproximación de la fecha en que se produciría el movimiento revolucionario de los radicales —preparaban una revolución contra el General Roca durante el gobierno anterior y la realizaban ahora contra el Dr. Quintana que no era roquista—. En la noche anunciada hubo levantamientos en algunas provincias y en la capital intenciones de ocupar comisarías de policía, el Arsenal de Guerra, los Talleres de Marina de Dársena Norte, etc. Era Jefe de Policía el General Rosendo Fraga y en sus oficinas nos reunimos con el ministro de Guerra, General Godoy, para recoger y complementar las informaciones y desde allí, a media noche, después de haber estado en la casa del Presidente de la República, el Gral. Godoy se trasladó al Arsenal de Guerra ocupándolo, acompañado por el Coronel Smith que quedó a cargo del establecimiento, poniendo nuevas guardias. Yo hice lo mismo, trasladándome a Dársena Norte, donde en ese momento se encontraba la fragata «Presidente Sarmiento» en dique seco, preparándose para su nuevo viaje de instrucción, única fuerza de marina existente en la capital en esa circunstancia; el Segundo Comandante, capitán de fragata Deroux, que se encontraba a bordo, movilizó al personal del buque, se relevó la guardia de los talleres y con un pelotón de hombres armados de la «Sarmiento» se recorrieron las inmediaciones del terreno en el que se ejecutaban las obras de construcción de los diques. No existían calles y el tránsito se hacía por los terraplenes de las vías de obras; en ellos se detuvo a algunos individuos sospechosos que no opusieron resistencia. Llegó a bordo el comandante del buque, capitán Scott Brown, que quedó a cargo de los talleres; en la casa de gobierno estaba ya el Capitán Murette y el Jefe de la División Servicio Militar, capitán de navío Adolfo Díaz. Como a las cuatro de la mañana la compañía de 80 hombres de la «Sarmiento» llegó a la Casa de Gobierno, primer elemento militar que entraba en ella en momentos en que llegaba a su despacho el Dr. Quintana, con quien nos reunimos todos los ministros.

En la capital un grupo de revolucionarios ocupó la comisaría 16ª de la calle Bolívar y Cochabamba, pero fue recuperada poco después. Luego se supo que el Dr. Hipólito Yrigoyen, aparente jefe de la revolución, había estado en el edificio frente a la entrada del Arsenal de Guerra, cuando el ministro de guerra llegó y lo

ocupó, y al ver que fracasaría su intentona allí, abandonó la posición que tenía y desapareció, terminando con ello el movimiento revolucionario en la Capital. En Mendoza hubo algunos combates reñidos, pero también terminó en breve tiempo. En Bahía Blanca, el Segundo Jefe del Batallón de estación allí se sublevó con él para dirigirse a la capital por la antigua línea férrea; pero el Jefe de la Región Militar, con elementos navales de la Base de Puerto Belgrano, se adelantó con las suyas por la nueva línea férrea directa de Sierra de la Ventana, cortándole el camino; con esto y la noticia del fracaso de la revolución en Buenos Aires los revolucionarios de Bahía Blanca abandonaron el movimiento.

En la ciudad de Córdoba los revolucionarios ocuparon el gobierno de la provincia y detuvieron al Vicepresidente de la República Dr. Figueroa Alcorta que se encontraba allí veraneando con su familia y también al Dr. Roca, diputado nacional. Ante las noticias recibidas allí del fracaso de la revolución en todas partes, los radicales hicieron que el Dr. Figueroa Alcorta solicitara una conferencia telegráfica al Presidente de la República y por medio de ella obtener algunas ventajas o promesas para ellos, cosa que el Presidente de la República les negó, por lo que abandonaron el gobierno, ocupándolo las antiguas autoridades; a esa conferencia asistimos con el Presidente los ocho ministros.

Tanto en la Capital como en las provincias fueron detenidos algunos de los promotores, menos el Dr. Yrigoyen que había desaparecido; se iniciaron los procesos por las autoridades correspondientes y salvo las detenciones realizadas no hubo violencias ni condenas mayores, recuperando en pocos días la capital y las provincias su vida normal.

### **POLÍTICA INTERNACIONAL EN EL PACÍFICO**

Nuestro ministro en Chile, Dr. Anadón, vino en vacaciones a Buenos Aires visitando al Presidente y al Ministro de Relaciones Exteriores, ilustrando al gobierno sobre el estado de la política internacional en aquel país. Dio también noticia de que el ministro de Relaciones Exteriores en conversación privada le había manifestado que temía se presentaran para Chile dificultades graves con el Perú y que era posible que necesitase aumentar su poder naval lo que, de acuerdo con nuestro Tratado de Paz y Amistad, debería comunicar a nuestro gobierno con un año de anticipación. El Dr. Quintana trató este asunto con los ministros militares, de Relaciones Exteriores y de Hacienda y como en nuestro país había conveniencia de no entrar de nuevo en una carrera

de armamentos, se le dio instrucciones al ministro Anadón para que al regresar a Chile, por la misma vía confidencial, ofreciera a ese gobierno garantías sobre nuestra posición en los asuntos del Pacífico, para evitar la construcción de nuevos buques, que nos obligaría también a ordenar la construcción para nosotros.

Nuestra marina, que con las adquisiciones del año 1898 había equilibrado su poder naval con Chile, conservaba en reserva de armamento sus cuatro cruceros acorazados como único poder naval pero ya éstos, con los progresos que se efectuaban en las marinas europeas, su poder naval se había reducido notablemente y en el análisis que se hizo cuando recibí el Ministerio se había puesto en evidencia la necesidad de estudiar un plan nuevo de armamento, respondiendo a la idea que diera el Dr. Quintana al pronunciar su discurso inaugural de gobierno, que nuestro país se mantendría como potencia naval en Sudamérica. Estudiado este punto con la Secretaría General y algunos oficiales superiores capacitados, se llegó a la conclusión de que deberíamos tener buques acorazados de 15.000 toneladas de desplazamiento por lo menos, además de cruceros acorazados y torpederos mayores de los que teníamos, esto en caso de que en el equilibrio internacional del A. B. C. de esta parte del hemisferio sur no se proyectaran buques mayores y también contemplando nuestra escuadra para la fecha del centenario y la necesidad de construir en Puerto Belgrano diques de carena mayores; estas informaciones y diseños quedaron reservados en la Secretaría General con el proyecto de ley de armamentos secretos adecuados, informaciones que pasaron a manos de Betbeder cuando al año siguiente, por el fallecimiento del Dr. Quintana, él fue designado ministro de Marina, reemplazándose. Se había aconsejado a nuestro ministro en Chile que procurara evitar que ese país procediera a adquirir nuevos buques y también, si allí mantenían su propósito, pedir que oficializaran la comunicación prevista con un año de anticipación.

#### **LAS LEYES ORGÁNICAS DEL EJÉRCITO Y DE LA ARMADA**

Los proyectos de Ley Orgánica para la Marina y el Ejército estaban estudiándose en la Cámara de Diputados, teniendo ya la de Marina despacho de comisión, con algunas disposiciones sobre servicios y asuntos que el ministro de guerra no había encontrado aplicable poner en su proyecto de ley; le interesaba que se votara la ley del ejército antes que la de marina para evitarse complicaciones, y me pidió que hiciera demorar por unos días la conside-

ración de la mía, obteniendo en ese tiempo el despacho de la suya y después de la de guerra, la de marina fue votada sin observación.

En la oficialidad de la armada no había rivalidad entre los formados en la Escuela Naval, que ya contaba con algunos capitanes de navío, y los que no provenían de ella, entre los que había jefes y oficiales almirantes que continuaban teniendo cargos en tierra, prefecturas, reparticiones u oficinas. Sin embargo, hubo dos o tres que iniciaron en el Senado gestiones para que ese año no se despachara la ley de marina, proponiendo un proyecto de modificaciones al despacho que no prosperó, aunque hubo demoras. En la sesión pública un senador, al tratarse el despacho de la ley, hizo moción de aplazarla para poder ser tratado al año siguiente con la modificación de artículos aportados a la comisión pero que ésta no había incluido; en la reunión pública pude contestar sus observaciones y la ley se votó con el único voto en contra del senador por Catamarca que había hecho la moción de aplazamiento.

Esta ley se despachó en las últimas sesiones ordinarias, a fines de setiembre del año 1905, y con su vigencia en el Departamento de Marina se preparó todo el servicio de informaciones necesario para su cumplimiento, actuando en diciembre de ese año el primer tribunal de clasificaciones de la armada. Entre el personal que no era de la Escuela hubo satisfacción por las disposiciones de la ley, que les permitía continuar algún tiempo en el servicio acordándoles beneficios para su retiro.

#### **DECLINACIÓN DEL ESTADO DE SALUD DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**

El Dr. Quintana comenzó a sentir algunos efectos de una afección causada por la arterieesclerosis y en enero de 1906 delegó temporariamente el mando en el vicepresidente, Dr. Figueroa Alcorta; dejó su domicilio de la calle Carlos Pellegrini, instalándose para sus asistencias en una hermosa quinta de Belgrano, donde lo visitábamos los ministros que continuábamos actuando con el doctor Figueroa Alcorta; durante enero y febrero el Dr. Quintana hizo vida normal, pero a principios de marzo empezó a agravarse y el 11 de ese mes falleció.

En la política del país continuaban actuando en las mismas condiciones las diversas fracciones de los partidos que apoyaron al Dr. Quintana en su gobierno, aunque con alguna disminución en la influencia de los de la provincia de Buenos Aires. Al falle-

cimiento del Dr. Quintana, los ministros consideramos nuestra situación personal y ofrecimos la renuncia del cargo al vicepresidente en ejercicio, ante el cual se movieron los cabildeos para la nueva organización del ministerio mientras, por pedido del doctor Figueroa Alcorta, continuábamos actuando nosotros.

En el nuevo ministerio figuraron hombres representativos que habían tenido alguna actuación pública anterior y allegados a los partidos políticos actuantes; para Relaciones Exteriores se designó al Dr. Estanislao Zeballos; a Guerra pasó el Jefe de Policía de la Capital, general Rosendo Fraga, y para Marina, Betbeder.

En Marina se me ofreció el comando de la escuadra, pero como ello obligaría a relevar de su mando a oficiales superiores más antiguos que yo, decliné el ofrecimiento y acepté, en cambio, el cargo de agregado naval en Francia e Italia, donde actuaban como ministros nuestros los Dres. Ernesto Bosch y Roque Sáenz Peña, debiendo tener oficina permanente en París y formar parte de lo que se llamaba Comisión Naval en Londres, incorporada a nuestra legación.

Nuestro ministro en Londres me entregó, para que resolviera, el proyecto de adquisición de las cañoneras de río que recibieron los nombres de «Paraná» y «Rosario»), proyecto mío, del que me ocupé en seguida en compañía del Ing. Naval Bianchi, lo que terminé en breve tiempo. A su licitación concurren constructores navales ingleses y de varios otros países; estudiadas las propuestas, las devolví al ministro Domínguez, aconsejando la adopción de la propuesta de la casa Armstrong, lo que éste aceptó. La vigilancia de la construcción quedó al principio a cargo del Ing. Bianchi y después del nuevo agregado naval en Londres, capitán Montes, hasta que llegaron los comandantes y oficiales designados para ello.

#### SEGUNDA CONFERENCIA DE PAZ (1907)

Ante las aspiraciones opuestas de la política internacional, las naciones europeas concertaron reunir en 1907 una nueva conferencia de paz, a la que se invitó también a las naciones sudamericanas; ella tuvo su asiento preliminar en París, representando a nuestro país una delegación compuesta por el Dr. Roque Sáenz Peña, como presidente, los ex ministros de Relaciones Exteriores Dr. Luis María Drago y Dr. Carlos Rodríguez Larreta, y como delegados militares yo y el coronel Francisco Reynolds (cónsul ge-

neral en París); como secretarios, los Dres. Rómulo Naón, Carlos Becú y Juan Carlos Cruz.

Las delegaciones organizaron sus estudios en comisiones de especializados, compuestas por miembros de todas ellas, y en las cuales las especialidades militares y de marina tenían casi mayor volumen e importancia que las diplomáticas; eligieron presidente general al embajador Nellidoff, de Rusia, y vices de varios países, proponiendo la ciudad de La Haya como asiento de las deliberaciones. Nuestra delegación, aparte de las cuestiones militares y generales, llevaba preparadas dos ponencias: la doctrina Drago y el Tratado de paz y amistad con Chile. La primera fue apoyada por la embajada norteamericana y la segunda, presentada juntamente con Chile, teniendo ambas, cuando se trataron, aprobación y aplauso general. Para Marina los delegados no llevaron ninguna instrucción desde Buenos Aires y en esos momentos no teníamos nada especial en nuestro país para proponer, así que seguí de cerca las deliberaciones de las ponencias opuestas europeas, en las que adquirí conocimiento a fondo de las rivalidades que existían allí, cristalizadas de un lado por la Triple Alianza: Alemania, Austria e Italia, y del otro por la Entente Cordiale de Inglaterra y Francia, teniendo éstas aliadas a Rusia y al Japón, respectivamente (a pesar de haber estado estas dos últimas en guerra).

El Dr. Drago y la Secretaría General de nuestra delegación estaban instalados en un chalet que representaba la oficina técnica ; y el Dr. Sáenz Peña y su familia, en su hotel, constituían el centro diplomático y social, sobre todo para las naciones latinoamericanas. Allí concurría la mayoría de las familias de las representaciones en amigables y simpáticas reuniones, mientras que en las oficinas del Dr. Drago se trataron las partes de las ponencias.

Las reuniones de la conferencia duraron algo más de tres meses, tratándose los puntos rivales de los países, tendiendo a suprimir o aminorar los que podrían resultar en casos de guerra internacional, pero en el fondo de los asuntos las rivalidades aumentaron; en mi informe final al Ministro de Marina sintetiqué la descripción de la obra realizada, expresándole que, a pesar de las convenciones pacíficas acordadas, como resultado final las marinas europeas aumentaban la calidad, volumen y potencia de sus flotas, llevando los desplazamientos de acorazados a las 30.000 toneladas.

Terminada la conferencia de La Haya volví a hacerme cargo de mi oficina en París y durante el año 1908, entre otros temas,

envié a Buenos Aires un informe sobre el *trotyl* (trinitotolueno), nuevo explosivo sueco para carga de granadas, otros sobre las causas de la explosión de la santabárbara del acorazado francés «lena», en Toulon, que se mantenía en secreto, investigándose el asunto por una comisión de diputados. Yo pude obtener copia del informe reservado, en el que se comprobaba que el material de la explosión de nitrocelulosa de ese buque procedía de las usinas de Pont du Buys, en las que habían utilizado aguas de una vertiente insospechada de las montañas en vez de utilizar agua destilada, como prescribía la reglamentación existente; se comprobó a posteriori que aquellas aguas habían contenido gérmenes orgánicos no destruidos en la fabricación de esa nitrocelulosa, que resultó impura, y comprobándose también que se había enviado a otros lugares nitrocelulosa contaminada.

El ministro Domínguez me llamó a Londres para una consulta, de acuerdo con instrucciones del Ministerio de Marina. Había recibido orden de pedir a constructores navales de diversos países propuestas para una licitación para la construcción de buques acorazados y torpederos, de conformidad con estudios hechos por una comisión asesora del ministro y una ley secreta correspondiente para incremento de la marina de guerra. La orden del ministro contenía detalles y especificaciones para acorazados y torpederos de tipos determinados y se pedía a las casas enviaran sus propuestas para cierta fecha del mes de marzo. Me dio a conocer el texto de la documentación que remitía a las casas tal como ordenaba el ministro, debiendo yo informarle solamente sobre las casas constructoras a quienes fuera conveniente enviarles el pedido.

Por cartas privadas, yo había tenido noticias de la existencia de una comisión asesora del ministerio para el estudio de nuevos armamentos y del nombramiento de una comisión naval en Londres, de la que era posible yo fuera el presidente, pero hasta la fecha en que me llamara el ministro Domínguez no había tenido noticias oficiales al respecto, acto reservado de nuestro gobierno que recién conocí varias semanas después, al recibir comunicación del decreto de la nueva comisión en Londres de la que yo formaría parte y que sería presidida por el almirante Domecq García. Con esto terminó mi actuación como agregado naval en París y Roma, y pasé a Londres, a colaborar con el ministro Domínguez en la parte técnica de la licitación de armamentos, iniciando su estudio a la espera de la llegada de la nueva comisión, que comenzó sus tareas en marzo de 1909.



# **El militar como funcionario público o ministro de fe**

**Por el capitán de fragata auditor Alberto Mario Schulte**

Por imperio de la ley, en diversas circunstancias, los oficiales de las Fuerzas Armadas desempeñan funciones públicas que los transforman en “funcionarios públicos” o “ministros de fe”.

Tales son los casos que prevé nuestro Código Civil, al confiar en personal militar la responsabilidad de extender actas de nacimiento o de defunción o de autorizar testamentos.

Estas funciones a que se hace mención, no están tratadas o consideradas en los reglamentos militares, y en lo que a la Armada Nacional se refiere, las mismas solo figuran enunciadas en el Reglamento General del Servicio Naval (Libro II, tomo 1° — art. 670 y 671).

Por ello, el objeto que se persigue con este modesto trabajo, es simplemente indicar las normas generales que rigen estas funciones y para que sirvan de orientación para aquellos oficiales que en un momento dado puedan encontrarse en la situación mencionada.

La ley, al conceptualizar los términos “funcionarios públicos” o “empleados públicos” usados en el Código Civil o Código Penal, designa a todo el que participa accidental o permanentemente del ejercicio de funciones públicas, sean por elección popular o nombramiento de autoridad competente.

“Función pública” es toda actividad que realice fines propios del Estado. Lo que vale no es la cualidad del sujeto público o privado, sino la naturaleza de la función. Si ésta es tal que el sujeto forma o ayuda a formar la voluntad del Estado para conseguir fines públicos, el que está investido de ella se transforma en órgano de la Administración Pública y sólo por esto se convierte en funcionario público.

Este es el caso de los militares que, en las circunstancias es-

pedales que la ley consigna, desarrollan funciones públicas, y sus actos como funcionarios públicos están revestidos de las facultades necesarias para extender y autorizar instrumentos que tienen valor jurídico ante la Administración Pública y ante los Tribunales de la Nación y de las Provincias.

En el desempeño de sus funciones públicas, el militar está sujeto a todas las obligaciones del funcionario público debiendo guardar el mayor secreto sobre los actos en que intervenga en ejercicio de esas actividades. Está sometido asimismo a todas las responsabilidades que prevé el Código Penal para aquellos funcionarios públicos que violen sus deberes o abusen de su autoridad.

Veremos a continuación, en detalle, cuáles son las funciones públicas que confiere la ley al militar y las circunstancias especiales durante las cuales se desempeñan como tales.

#### **DE LAS PRUEBAS DEL NACIMIENTO Y FIN DE LA EXISTENCIA DE LAS PERSONAS**

El Código Civil ha organizado un sistema especial de prueba del nacimiento de las personas; otro tanto ha hecho respecto a su muerte, al matrimonio, al reconocimiento de hijos, etc. Estos hechos son sumamente importantes en la vida de relación y en el derecho.

Del nacimiento depende la adquisición de todos los derechos y obligaciones, puesto que ese hecho señala en realidad, el principio de la personalidad jurídica; del nacimiento, de la legitimación y del reconocimiento de hijos habidos fuera del matrimonio depende la adquisición de importantes derechos y obligaciones en el orden de las relaciones de familia; la muerte, que pone fin a la existencia de las personas, implica la transmisión de sus derechos y obligaciones a otras personas, llamadas herederos.

Todos estos hechos mencionados son el fundamento del estado civil de las personas, todo lo cual interesa básicamente a la organización de la familia y de la sociedad. Por ello, la ley no sólo ha querido crear un sistema de prueba, sino que también ha querido asegurar su conservación. Por ello ha creado una institución, el Registro del Estado Civil de las Personas, encargado de registrar e inscribir en libros especiales los nacimientos, defunciones, matrimonios, reconocimiento y legitimación de hijos. Se llama “acta” o “partida” el asiento o inscripción de cada una de estos hechos en el libro respectivo; por extensión se llama también acta o partida el testimonio o copia del asiento, expedido por el jefe de la oficina.

A pesar de lo establecido en el art. 80 del Código Civil —que entró en vigor el 1° de enero de 1871—, que dispone que las municipalidades deberán crear registros públicos, recién en 1884 se dictó la ley N° 1565 que imponía la obligación a todas las municipalidades de crear el Registro Civil de las Personas. A raíz de esta ley, el 19 de agosto de 1886 fueron abiertas las oficinas del Registro Civil de la Capital Federal. Actualmente la función y organización del Registro del Estado Civil de las Personas de la Capital Federal está regida por la ley N° 14.586.

Establece el Código Civil que el día de nacimiento, con las circunstancias del lugar, sexo, nombre, apellido, paternidad y maternidad, en una palabra, el nacimiento de las personas, se probarán, de los nacidos en la República por los certificados auténticos, extraídos de los asientos de los Registros Públicos (Registro Civil) <sup>1</sup>.

En el artículo 81, expresa el citado Código que “De los nacidos en alta mar, por copias auténticas de los actos que por ocasión de tales accidentes, deban hacer los escribanos de los buques de guerra y el capitán o maestro de los mercantes, en las formas que prescribe la respectiva legislación”.

Con respecto a los nacimientos en buques de guerra, no existe ninguna reglamentación que a ella se refiera, situación ésta que se explica, por cuando ni en tiempos de paz y mucho menos en tiempo de guerra es de práctica que se encuentren a bordo personas del sexo femenino. Ni siquiera existe entre los miembros de las planas mayores o de la tripulación, el “escribano” de que habla nuestro Código.

Sin embargo, la actual organización de nuestra Armada Nacional hace que esa posibilidad remota antes, de nacimientos en buques de guerra, sea hoy un hecho perfectamente posible.

Nuestra Marina cuenta con un Comando de Transportes Navales creado por decreto N° 6340/52 para apoyo logístico de la Armada y atento la función que desempeña —transporte de personas y carga—, es posible que se produzca a bordo de alguna de las naves de guerra afectadas a ese Comando, un nacimiento o una defunción. Además, en diversas ocasiones, la Armada Nacional, por medio de sus unidades, ha colaborado en la evacuación de civiles, ya sea de países extraños envueltos en conflictos internos o internacionales, o bien cooperando con las autoridades constituidas en casos de inundaciones o catástrofes.

<sup>1</sup> Arts. 79 y 80 del Cod. Civil.

Llegado pues el caso, de que en un buque de guerra se produjera un nacimiento, este acontecimiento deberá ser asentado en el Libro de Navegación, con todos los requisitos que la Ley de Registro Civil establece para las actas de nacimiento. No existiendo a bordo el “escribano” que menciona el Código, el acta pertinente deberá ser suscripta por el Comandante del buque.

El Código de Comercio prevé en su art. 927, inc. 5°, que deberá asentarse en el Diario de Navegación “los nacimientos y defunciones que ocurrieren a bordo”.

Es de hacer notar que la palabra “actos” que emplea el artículo 81 del Código Civil está tomado en el sentido de “instrumento”.

#### **PRUEBA DE LA MUERTE DE LAS PERSONAS**

La existencia de las personas termina con la muerte natural de ellas<sup>2</sup>.

El Código Civil enumera la forma y medios de prueba de la muerte de las personas y establece en su art. 104 que: “La muerte de las personas, ocurrida dentro de la República, en alta mar, o en país extranjero, se prueba como el nacimiento en iguales casos”.

Es decir, que producido un fallecimiento a bordo de un buque de guerra, deberá asentarse en el Libro de Navegación el acta pertinente, que deberá firmar el Comandante de la nave.

Debe tenerse presente que el art. 104 antes citado, se refiere a muertes ocurridas ya sea en tiempo de paz o en tiempo de guerra, pero respecto a las cuales ha sido posible efectuar a bordo los asientos correspondientes. Si no hubiera sido posible realizar las anotaciones pertinentes, establece el artículo 105 del mismo código que “La de los militares muertos en combate, respecto de los cuales no hubiese sido posible hacer asientos, por lo que conste en el Ministerio de Guerra”.

La disposición del art. 105 es aplicable tanto a los miembros del Ejército, de la Marina o de la Aeronáutica, ya que el término “militares” es genérico y, además, porque cuando se dictó el Código Civil sólo existía el Ministerio de Guerra, que incluía al de Marina. Recién en 1898 se separaron los Ministerios Militares, formando los de Guerra y Marina.

<sup>2</sup> Art. 103 del Cod. Civil.

## DE LA TRANSMISION DE LOS DERECHOS POR MUERTE DE LAS PERSONAS

### De los testamentos especiales

Toda persona de existencia visible, que no esté afectada por una incapacidad de las previstas en el Código Civil, tiene la facultad de disponer de sus bienes por testamento, con arreglo a las disposiciones del mencionado Código<sup>3</sup>.

El testamento es un acto escrito, celebrado con las solemnidades que exige la ley y por el cual una persona dispone del todo o parte de sus bienes para después de su muerte <sup>4</sup>. Es pues el medio por el cual el causante manifiesta de una manera concreta su voluntad. “Las últimas voluntades no pueden ser legalmente expresadas sino por un acto revestido de las formas testamentarias: un escrito, aunque estuviese firmado por el testador, en el cual no anunciase sus disposiciones sino por la simple referencia a un acto destituido de las formalidades requeridas para los testamentos, será de ningún valor” <sup>5</sup>.

Las formalidades que la ley exige en la redacción de los testamentos, podemos sintetizarlas en las siguientes:

- a) La voluntad y la aptitud del otorgante. Como todo acto jurídico, el testamento para ser válido tiene que ser otorgado por persona capaz <sup>6</sup> y siempre que esa persona capaz actúe bajo el impulso de una voluntad libre y esclarecida<sup>7</sup>.
- b) Escritura. — El testamento, hemos dicho más arriba, es un acto escrito. Luego, para nuestra ley de fondo, la escritura es un elemento constitutivo del acto testamentario. Así lo explica el Dr. Velez Sársfield, redactor del Código Civil, en su nota al art. 3607, donde al referirse a los testamentos verbales (nuncupativos), agrega: “Aunque esta forma pueda ofrecer ciertas ventajas, no la admitimos, porque juzgamos imprudente autorizar a los moribundos a confiar sus últimas disposiciones, comúnmente muy importantes, a la incertidumbre o la fragilidad de la memoria de los testigos cuando sean muchas las disposiciones del testador y a todos los peligros de la prueba testimonial”.

<sup>3</sup> Art. 3.606 Cod. Civil.

<sup>4</sup> Art. 3.607 C. C.

<sup>5</sup> Art. 3.632 C. C.

<sup>6</sup> Arts. 52, 53, 54, 55, 1.040, 1.042, 1.045 y 3.624 C. C.

<sup>7</sup> Arts. 897, 2a. parte, 900 y concordantes del C. C.

- c) Solemnidad. — La solemnidad en cuanto a las formas del testamento surge del texto mismo del art. 3607 antes citado, cuando dice: “El testamento es un acto escrito, celebrado con las solemnidades de la ley...” Tal solemnidad varía, desde luego, de acuerdo a las particularidades de cada una de las formas de testamento que reconoce la ley.
- d) Finalidad. — Hemos visto que el testamento es un acto mediante el cual una persona dispone de sus bienes para después de su muerte, luego la “finalidad” o motivo del testamento es un requisito indispensable. A este respecto, ha establecido la Cámara Civil Primera de la Capital<sup>8</sup> que “no puede ser considerado como testamento el documento que no contiene disposiciones para después de la muerte del firmante”. Es decir, que el testamento debe contener una disposición de última voluntad, como pueden ser la institución de herederos; legados; reconocimiento de hijos nacidos fuera del matrimonio; nombramiento de tutor para hijos del testador que queden fuera de la patria potestad; el reconocimiento de deudas; la revocación de un testamento anterior; la desheredación de un legitimario, etcétera.

Toda persona capaz de disponer por testamento puede testar a su elección, en una u otra de las formas ordinarias de los testamentos<sup>9</sup> y las formas ordinarias de testar son: el testamento ológrafo, el testamento por acto público y el testamento cerrado<sup>10</sup>.

Son testamentos especiales o privilegiados aquellos que pueden ser otorgados por ciertas personas en ciertas circunstancias particulares determinadas por la ley<sup>11</sup>.

Tanto los testamentos ordinarios o comunes como los especiales o privilegiados sólo difieren entre sí del punto de vista de la forma. En lo concerniente a la naturaleza y extensión de las disposiciones que pueden contener, están sometidos a las mismas reglas y, con las reservas que corresponden a los testamentos especiales no seguidos, a breve término, de la muerte del testador, gozan de la misma eficacia jurídica.

De lo expuesto se desprende un principio general que reconoce a toda persona de existencia visible, no afectada de incapa-

<sup>8</sup> Gaceta del Foro, Tomo 84, pág. 276.

<sup>9</sup> Art. 3.624 C. C.

<sup>10</sup> Art. 3.622 C. C. Ver aclaración en el Apéndice.

<sup>11</sup> Arts. 3.672 al 3.689 C. C.

cidad, la facultad de otorgar testamento bajo una u otra de las formas ordinarias que el código contempla, sin más limitaciones que las originadas por la falta de condiciones físicas necesarias al otorgamiento de cualquiera de ellas. Este principio rige, no solamente para circunstancias comunes, sino también en las excepcionales, como son las creadas por el estado de guerra.

En tiempo de guerra, tanto el civil como el militar, cuando no exista imposibilidad de poder testar en alguna de las formas que prevé el Código y tenga a su alcance los medios necesarios para llenar su cometido, podrá hacerlo otorgando testamento ológrafo, por acto público o cerrado.

El codificador, al redactar el Código Civil, tuvo en cuenta circunstancias excepcionales por las que, en tiempo de guerra, es posible que pueda atravesar el personal militar que por razón del servicio se encuentre en operaciones de guerra y por ende tropiece con dificultades para recabar y obtener la presencia de un escribano público que autorice su testamento o que se encuentre imposibilitado para escribir o no supiese hacerlo, lo que no le permitiría redactar testamento ológrafo o que por cualquier motivo no contare con los elementos necesarios para otorgar testamento cerrado. Asimismo, consideró la posibilidad de quien quiera testar y se encuentre embarcado en un buque de guerra o mercante. Estos son los fundamentos que dan origen al testamento especial.

Debido a las circunstancias antes transcritas, no solamente facilita la ley al personal militar a testar de una manera especial, sino que por expresa disposición legal convierte al militar que reúne determinadas condiciones en un oficial público, en un ministro de fe, con facultades para poder extender y autorizar actos que tendrán valor jurídico ante los Tribunales de la Nación y de las Provincias. En otras palabras, en las oportunidades que determina la ley —y que veremos más adelante— la ley equipara al militar a un Escribano de Registro, ya que lo designa “oficial público” instituido para recibir y redactar, conforme a las leyes, los actos que le fueran encomendados y para dar carácter de autenticidad a los hechos y declaraciones que ante él se desarrollen, formulen o expusieren, cuando para ello fuera requerida su intervención.

Estos testamentos especiales, son instrumentos privilegiados que tienen por paradigma el testamento militar instituido provisoriamente en Roma por Julio César, confirmado más tarde por Tito y por Domiciano y elevado por Nerva y por Trajano a la

categoría de forma permanente. A su vez, el testamento militar da origen más tarde al testamento marítimo.

### Testamento militar

“En tiempo de guerra, los militares que se hallen en una expedición militar, o en una plaza sitiada, o en un cuartel o guarnición fuera del territorio de la República, y asimismo los voluntarios, rehenes o prisioneros, los cirujanos militares, el cuerpo de intendencia, los capellanes, los vivanderos, los hombres de ciencia agregados a la expedición, y los demás individuos que van acompañando o sirviendo a dichas personas podrán testar ante un oficial que tenga por lo menos el grado de capitán, o ante un intendente de ejército, o ante el auditor general y dos testigos. El testamento debe designar el lugar y la fecha en que se hace.”<sup>12</sup>

Debemos tener presente que los términos y denominaciones utilizados en el art. 3672 del Cod. Civil precedentemente transcrito, se adaptaba a la organización que tenía el ejército a la fecha de la promulgación del código, que data del año 1869. Hoy día las Fuerzas Armadas están organizadas de manera muy distinta y distintas son también las denominaciones y funciones que desempeñan los integrantes de sus cuadros permanentes.

Analizando el texto del artículo 3672, observamos que el testamento militar está condicionado a las siguientes circunstancias:

- 1º) **al estado de guerra.** El personal militar y el personal civil adscrito a la organización militar no tiene el privilegio de poder disponer de sus bienes para después de su muerte por testamento especial sino en caso de guerra y
- 2º) en estado de guerra, tampoco en cualquier circunstancia, sino **cuando integre una expedición militar**, ya sea dentro o fuera del país o bien cuando se encuentre en una plaza sitiada, o en cuartel o guarnición fuera de la República.

Esto en cuanto a quienes pueden testar.

En el mismo artículo comentado, se establece a continuación quiénes son las personas a las cuales la ley les confiere funciones de oficial público a los fines de que reciba, redacte y dé carácter de autenticidad a los hechos y declaraciones que ante él se desarrollan. La mencionada disposición legal establece que las personas autorizadas a hacer uso del testamento militar lo harán “ante un

<sup>12</sup> Art. 3.672 C. C.



oficial que tenga por lo menos el grado de capitán, o ante un intendente del ejército, o ante el auditor general y dos testigos”.

Recordamos aquí nuevamente que la redacción de este artículo data del año 1869. La actual estructuración de las Fuerzas Armadas difiere fundamentalmente de la que sirvió de guía al codificador. La ley n° 14.777 “Ley para el Personal Militar” y su decreto reglamentario n° 15.848/59 “Reglamentación para la Armada Nacional de la ley 14.777”, establecen para todos los oficiales de los distintos cuerpos los mismos derechos y obligaciones, fijando para cada uno las funciones que están llamados a desempeñar. A su vez, la especialización de las funciones originada por el avance de las ciencias y la modernización de los medios de combate, ha traído como consecuencia, la creación de diversos cuerpos especializados que no existían a la fecha de la promulgación del código. Atento pues a la composición y estructuración vigente de las Fuerzas Armadas, puede afirmarse autorizadamente que hoy, cualquier oficial que tenga por lo menos el grado de capitán o sus equivalentes, que se halle en la situación prevista por el art. 3672, puede actuar válidamente como oficial público o ministro de fe en la recepción o autorización de testamentos especiales.

La jerarquía de capitán que exige la ley a los militares para que puedan desempeñarse como oficiales públicos está establecida como principio general, pues acto continuo enumera el Código distintos casos particulares que originan excepciones a ese principio general antes enunciado.

Dice el Código en su art. 3673: “Si el que desea testar estuviere enfermo o herido, podrá testar ante el capellán o médico o cirujano que lo asista. Si se hallase en un destacamento, ante el oficial que lo mande aunque sea de grado inferior al de capitán. “Debe entenderse, desde luego, que la intervención de los testigos es siempre de rigor.”

Vemos entonces que la exigencia respecto a la jerarquía del oficial que fija el artículo 3672 desaparece cuando el que va a testar se encuentra enfermo o herido, ante la posibilidad de que fallezca sin hacerlo por no haber un oficial de grado de capitán o superior que reciba o autorice su testamento.

Seguidamente, el mismo artículo establece otra excepción, basada ésta en circunstancias de hecho. Prevé el caso de que quien quiera testar, integre un destacamento a cuyo frente se encuentre un oficial de jerarquía inferior a la determinada en el principio general. En este caso, la ley autoriza que el acto pueda realizarse

por ante el oficial que lo mande, aunque sea de grado inferior al de capitán.

Analizando la redacción de la segunda parte del artículo 3673, notamos que están sin resolver dos situaciones o supuestos perfectamente factibles y ellos son:

- a) Si el que quiere testar es el oficial que está al mando del destacamento, ¿ante quién debe o puede hacerlo?
- b) Desarrollándose la situación planteada en tiempo de guerra, si fuera muerto o desapareciese el oficial que está a cargo del destacamento (o todos los oficiales que pudieran integrarlo) y asume el mando un suboficial, ¿ante quién pueden testar sus integrantes?

Al primer supuesto, estimamos que la lógica de la norma nos autoriza a admitir que el jefe del destacamento puede testar ante su segundo. Esta consecuencia se extrae de la práctica administrativa, de las prácticas parlamentarias y de disposiciones que guardan cierta analogía con el caso planteado previsto en el C. J. M.<sup>13</sup>

En cuanto al segundo supuesto, o sea el b), caben hacer las siguientes observaciones: El art. 305 del Decreto 15.848/59 que reglamenta la ley para el Personal Militar n° 14.777 excluye al personal subalterno del escalón de mando y comando. Dice el mencionado artículo “Sucesión del comando o mando —Entiéndese por sucesión del comando o mando, la asunción automática del mismo por oficiales subordinados al titular, en caso de muerte, inhabilitación, desaparición, destitución o pase a otro destino del oficial que lo ejerciere.” Vemos que esta disposición no incluye al personal subalterno en el escalón de mando.

Ahora bien, la mencionada Reglamentación tiene por objeto dar normas a los fines de la ejecución y aplicación en detalle de lo previsto por la ley que reglamenta y es dable observar que todas las disposiciones de la ley 14.777 son para su uso y aplicación en tiempo de paz y no trae, en consecuencia, prescripciones propias de tiempo de guerra. Siendo el supuesto b) una circunstancia planteada en tiempo de guerra, la norma aplicable no podría ser la regla prevista para tiempo de paz.

Es indudable que, si en operaciones de guerra el oficial que tiene el mando de un destacamento y todos los oficiales subordinados fueren muertos, tomados prisioneros, etc., corresponde que

<sup>13</sup> Arts. 14 y 29 del C. J. M. y Art. 18, inc. 10 de la RLJMA.

asuma el mando o jefatura del destacamento, aunque sea en forma accidental], el militar de mayor jerarquía o antigüedad que sobreviva, aún cuando sea de la categoría de personal subalterno.

En consecuencia, afirmamos sin temor a errar, que es ante ese jefe accidental, que ha asumido la responsabilidad de la conducción del destacamento, que podrá testar cualquiera de los integrantes del mismo. No de otra manera podría solucionarse esta situación, ya que es evidente que el espíritu de la ley es dar la posibilidad a esos hombres que, en tiempo de guerra, se encuentran en expediciones militares o heridos o enfermos, a realizar un acto tan trascendental como es su disposición de última voluntad y por medio de él, regularizar tal vez, una situación social o económica o de conciencia, como podría ser el reconocimiento de un hijo, el perdón de una deuda, la confesión de una falta o un delito, etc.

El testamento será firmado por el testador, si sabe y puede firmar, por el funcionario ante quien se ha hecho, y por los testigos. Si el testador no sabe o no puede firmar, se expresará así y firmará por él uno de los testigos. De los testigos uno a lo menos debe saber firmar <sup>14</sup>.

El principio general que impone la ley, es de que el testador deba firmar el testamento y sólo como excepción autoriza que no lo haga él, sino otro a su ruego cuando no sabe firmar o está impedido de hacerlo, circunstancia que debe hacerse constar en el testamento, todo ello en presencia del que autoriza el acto y los testigos, bajo pena de nulidad. De la nota del Codificador a los arts. 3.622, 3.627 y 3.658 surge lo expuesto precedentemente y además, que es indispensable que las formalidades exigidas por la ley deben constar en el mismo testamento, como así también, debe hacerse mención en el testamento en forma expresa de que fue leído y firmado en presencia del funcionario autorizante y testigos.

De lo contrario, si los testigos no hubieran visto firmar al testador, ninguno podría asegurar que el que aparecía como testador era realmente la misma persona nombrada. Es pues necesario, que el Juez que ha de decidir sobre la validez del testamento sepa si se ha llenado o no este requisito esencial, prueba esta que debe encontrarse en el mismo testamento y no fuera de él, tal como lo establece el art. 3.627.

Los testigos deben ser varones mayores de edad, si fuesen sólo soldados; pero basta que tengan dieciocho años cumplidos, de

<sup>14</sup> Art. 3.674 del C. Civil.

la clase de sargento inclusive adelante<sup>15</sup>. De esta disposición surge una norma que establece que la edad de los testigos será de 22 años como mínimo o sea, mayores de edad, aceptando como excepción a testigos cuando éstos tengan 18 años cumplidos y siempre que sea personal militar de la jerarquía de sargento en adelante. Atento la actual organización de las Fuerzas Armadas, debe entenderse sargento o sus equivalente o sea cabo principal para la Armada Nacional.

Los testigos de los testamentos especiales, deben tener además las cualidades físicas e intelectuales necesarias para actuar como testigos, tales como conocer el idioma del testador y el idioma en que se extienda el testamento<sup>16</sup>. La incapacidad no se presume<sup>17</sup>. La capacidad de los testigos debe existir al tiempo de la formación del testamento<sup>18</sup>. No pueden ser testigos los ascendientes ni descendientes del testador<sup>19</sup>, ni los herederos instituidos en el testamento, ni los legatarios, ni los que reciben algún favor por las disposiciones del testador<sup>20</sup>. Tampoco pueden ser testigos los ciegos, los sordos y los mudos, ni los que están privados de su razón por cualquier causa. Los dementes no pueden serlo ni aún en los intervalos lúcidos<sup>21</sup>.

Concede la ley a quien puede testar militarmente la opción de hacerlo, ya sea en la forma de testamento abierto o bien cerrado. Si el que puede testar militarmente prefiere hacer testamento cerrado —dice el art. 3.678 del C. C.— actuará como ministro de fe cualquiera de las personas ante quien ha podido otorgar testamento abierto. Es decir, que la ley traslada en este caso, al respectivo jefe u oficial, la función que en la forma ordinaria del testamento cerrado encomienda al Escribano Público. Le está dando, ni más ni menos, funciones notariales, ya que dará fe o carácter de autenticidad a hechos desarrollados por ante él.

### **Medidas de seguridad a tomar con los testamentos especiales**

Dice el Código Civil que el testamento otorgado en la forma prescripta, si el testador falleciera, deberá ser remitido al Cuartel General y con el visto bueno del jefe del Estado Mayor, que

<sup>15</sup> Art. 3.675 del C. C.

<sup>16</sup> Art. 3.700 C. C.

<sup>17</sup> Art. 3.696. C. C.

<sup>18</sup> Art. 3.698 C. C.

<sup>19</sup> Art. 3.702. C. C.

<sup>20</sup> Art. 3.706 C. C.

<sup>21</sup> Arts. 3.708 y 3.709 C. C.

acredite el grado o calidad de la persona ante quien se ha hecho, y se mandará al Ministerio de Guerra, y el Ministro de este Departamento lo remitirá al Juez del último domicilio del testador para que lo haga protocolizar. Si no se conoce domicilio al testador, lo remitirá a uno de los jueces de la Capital, para que lo haga protocolizar en la oficina que el juez disponga<sup>22</sup>.

Volvemos a hacer notar, que la redacción de las pertinentes disposiciones del Código Civil están de acuerdo a la organización de nuestro Ejército a la fecha en que se promulgó el mencionado cuerpo legal<sup>23</sup>. Desde entonces ha cambiado fundamentalmente el modo de hacer la guerra con el adelanto y modernización de los medios ofensivos.

Por ello, el procedimiento que indica el Código no es ya el más apropiado para dar seguridad al testamento especial. Dice el Código que si el “testador falleciere, deberá ser remitido al cuartel general...”, lo que equivale a imponer al oficial ante quien se dictó el testamento a llevarlo o custodiarlo hasta que el testador fallezca. Esta obligación no puede hoy día cumplirla un oficial en campaña, por las muchas otras tareas que sus funciones específicas le impone. Además, tendría que preocuparse continuamente de saber cuál es la suerte que ha corrido el testador, pues de fallecer debe elevar el documento. Por otra parte es posible que el cuartel general que menciona el Código esté alejado del lugar donde está desarrollando operaciones de guerra y que sea inconveniente el envío a esa autoridad militar.

Estas consideraciones nos llevan a pensar que lo lógico sería que el oficial ante quien se hubiera extendido un testamento, debe tenerlo a buen recaudo en su misma unidad, pero debe elevarlo en la primera oportunidad por la vía jerárquica correspondiente hasta el Secretario de Estado de Marina, reservando en su poder una copia o duplicado, debidamente firmada. Cuando la Secretaría de Marina fuera informada del fallecimiento del testador, enviará el testamento al juez del último domicilio del testador, a los fines de su protocolización. Si no se conoce domicilio al testador, lo remitirá a uno de los jueces de la Capital, para que lo haga en la oficina que el juez disponga<sup>24</sup>.

<sup>22</sup> Art. 3.677 C. C.

<sup>23</sup> El Código Civil-ley n° 340 fue sancionado el 25. IX. 1869 y promulgado el 29 del mismo mes (29.IX.1869).

<sup>24</sup> Art. 3.677 C. Civil.

### **Eficacia del testamento militar**

Si el testador falleciere antes de los noventa días subsiguientes a aquel en que hubiesen cesado respecto a él las circunstancias que lo habilitan para testar militarmente, valdrá su testamento como si hubiese sido otorgado en la forma ordinaria. Si el testador sobreviviera a este plazo, su testamento caducará<sup>25</sup>. Vemos pues, que la eficacia del testamento militar está sujeta al cumplimiento de una condición suspensiva: la de que el testador fallezca dentro de cierto término y en ciertas circunstancias.

### **Testamento marítimo**

El autor de nuestro Código Civil, siguiendo la concepción del testamento militar y con el objeto de reemplazar, respecto de circunstancias escasamente propicias, la función de los testamentos ordinarios, ha legislado también el comúnmente llamado testamento marítimo.

Este nuevo tipo de testamento especial, no necesita como el militar, de que impere un estado de guerra para que pueda ser otorgado.

Establece el mencionado cuerpo de leyes, que “Los que naveguen en un buque de guerra de la República, sean o no individuos de la oficialidad o tripulación, podrán testar ante el comandante del buque y tres testigos, de los cuales dos a lo menos sepan firmar. El testamento debe ser fechado. Se extenderá un duplicado con las mismas firmas que el original”<sup>26</sup>.

Surge de lo expuesto precedentemente, que el testamento debe ser firmado por el testador, por los testigos y por el oficial de marina, Comandante de la nave, que oficia de notario. Estos documentos (se extiende por duplicado) serán custodiados entre los papeles más importantes del buque y se dejará la constancia pertinente en el Libro de Navegación<sup>27</sup>.

Si el buque, antes de volver a la República arribase a un puerto extranjero en el que haya un agente diplomático o un cónsul argentino, el Comandante entregará a este agente un ejemplar del testamento, y el agente lo remitirá a la Secretaría de Marina, para los efectos que se ha dispuesto respecto al testa-

<sup>25</sup> Art. 3.676 C. C.

<sup>26</sup> Art. 3.679 C. C.

<sup>27</sup> Arts. 3.679 y 3.680 del C. C.

mentó militar. Si el buque volviese a la República, lo entregará al capitán del puerto para que lo remita a iguales efectos a la Secretaría de Marina<sup>28</sup>.

Si el personal que va a hacer testamento marítimo prefiere hacerlo cerrado<sup>29</sup>, se observarán las solemnidades prescriptas para esta clase de testamento, actuando como ministro de fe el Comandante del buque o su segundo ante tres testigos, de los cuales a lo menos dos sepan firmar, observándose además las disposiciones generales que rigen los testamentos marítimos<sup>30</sup>.

Es de hacer notar que el codificador designa con el nombre de “ministro de fe” al comandante de la nave ante quien se otorga testamento, equiparándolo o identificándolo en cuanto desempeña esa función especialísima, a un escribano público.

En cuanto a la exigencia de los testigos, vemos que en el testamento marítimo se exigen tres en vez de dos que se exige para los testamentos militares y en cuanto a la edad de los mismos, nada dice el artículo 3679. En consecuencia, se adoptará la disposición general que contiene el artículo 3705, que es de carácter general, según la cual los testigos del testamento deben ser mayores de edad.

En los buques mercantes de bandera argentina, se podrá testar en la misma forma que en los buques de guerra, haciéndose el testamento ante el capitán, su segundo o el piloto, observándose en lo demás, lo dispuesto para los testamentos hechos en un buque de guerra<sup>31</sup>.

El testamento marítimo no valdrá como tal sino cuando el testador hubiese fallecido antes de desembarcar, o antes de los noventa días subsiguientes al desembarco. No se considerará “desembarco” el bajar a tierra por corto tiempo para reembarcarse en el mismo buque<sup>32</sup>.

El testamento no se reputará otorgado en el mar, si en la época en que se otorgó se hallaba el buque en puerto donde hubiese cónsul de la República<sup>33</sup>.

<sup>28</sup> Art. 3.682 C. C.

<sup>29</sup> Ver apéndice: testamento cerrado.

<sup>30</sup> Art. 3.682 C. C.

<sup>31</sup> Art. 3.683 C. C.

<sup>32</sup> Art. 3.684 C. C.

<sup>33</sup> Art. 3.685 C. C.

## APENDICE

Establece nuestro Código que la formas ordinarias de testar son: el testamento ológrafo, el testamento por acto público y el testamento cerrado (art. 3622).

El testamento ológrafo (etimológicamente “hológrafo”, de holo “todo” y grafo “escrito”.) Este testamento permite al otorgante obrar reservadamente y sin el concurso de persona alguna, ya que puede ser redactado sin que su existencia como testamento pueda ser conocida por los beneficiarios o instituidos y puede ser redactado en cualquier lugar y circunstancia. Tiene el inconveniente de que su existencia puede permanecer ignorada o ser destruido por accidentes, etc., o bien resulte nulo por algún defecto producto de la improvisación.

Para ser válido este testamento, en cuanto a sus formas, debe ser escrito todo entero, fechado y firmado por la mano misma del testador. La falta de alguna de estas formalidades anula en todo su contenido (art. 3639).

Si hay algo escrito por una mano extraña, y si la escritura hace parte del testamento mismo, el testamento será nulo, si lo escrito ha sido por orden o consentimiento del estador. Este testamento debe ser escrito precisamente con caracteres alfabéticos y puede escribirse en cualquier idioma (arts. 3640 y 3641).

Las disposiciones del testador escritas después de su firma deben ser fechadas y firmadas para que puedan valer como disposiciones testamentarias (art. 3645).

El testador puede, si lo juzgare más conveniente, hacer autorizar el testamento con testigos, poner su sello, o depositarlo en poder de un escribano, o usar de cualquier otra medida que dé más seguridad de que es su última voluntad.

### **El testamento por acto público**

El testamento por acto público es también llamado “testamento notarial” por la circunstancia de que normalmente habrá de ser otorgado por “ante un Escribano Público y tres testigos residentes en el lugar”. Admite sin embargo el Código, que en los pueblos de campaña y en la campaña, donde no haya escribano, el testamento puede ser hecho ante el Juez de Paz del lugar y tres testigos o ante alguno de los miembros de la Municipalidad con tres testigos (art. 3655).



Este testamento debe ser hecho pues, ante escribano público y tres testigos residentes en el lugar (art. 3654). El testador puede dictar su testamento al escribano o dárselo por escrito o solo darle las disposiciones que debe contener para que las redacte en la forma ordinaria (art. 3656).

Por su parte, el escribano debe, bajo pena de nulidad del testamento, designar el lugar en que se otorga, su fecha, el nombre de los testigos, su residencia y edad, si ha hecho el testamento o si solo ha recibido por escrito disposiciones (art. 3567).

El testamento debe ser leído al testador en presencia de testigos, que deben verlo; y firmado por el testador, los testigos y el escribano, bajo pena de nulidad. Si el testador no supiese firmar, puede hacerlo por él, otra persona o alguno de los testigos. En este último caso dos de los testigos por lo menos deben saber firmar (arts. 3658 y 3661).

No pueden testar por acto público el sordo, el mudo y el sordo-mudo, pero sí puede hacerlo el ciego (arts. 3651 y 3652).

### **El testamento cerrado**

El testamento cerrado debe ser firmado por el testador. El Pliego que lo contenga debe entregarse a un escribano público, en presencia de cinco testigos residentes en el lugar, expresando que lo contenido en aquel pliego es su testamento. El escribano dará fe de la presentación y entrega, extendiendo el acta en la cubierta del testamento, el nombre, apellido y residencia del testador, de los testigos y del que hubiere firmado por el testador, como también el lugar, día, mes y año en que el acto pasa (art. 3666).

El testamento ha de estar escrito y firmado de su mano y la presentación al Escribano y testigos, la hará escribiendo sobre la cubierta de que aquel pliego contiene su testamento; observándose en lo demás lo que queda prescripto para esta clase de testamentos. El que sepa escribir, aunque no pueda hablar, puede otorgar testamento cerrado. El sordo puede otorgar testamento cerrado (arts. 3668 y 3669).

# 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.

Para envíos postales, agregar \$ 10 para gastos. Cheque o giro postal o bancario, a la orden de "Centro Naval".

# Notas Profesionales

## NACIONALES

### SESQUICENTENARIO DEL COMBATE DE SAN NICOLÁS.

Presididos por el Excmo. señor Presidente de la República, doctor Arturo Frondizi, realizáronse el 2 de marzo, frente a la columna erigida en la ciudad de San Nicolás de los Arroyos, los actos en recordación del 150° aniversario del combate naval de San Nicolás, primer combate de las fuerzas navales argentinas, que tuvo lugar el día y mes citados del año 1811.

Los actos fueron iniciados a las 16 horas con la llegada del Dr. Frondizi y su comitiva, procediéndose de inmediato al izado del pabellón nacional en la columna mencionada, ejecutándose a continuación el Himno Nacional. Acto seguido, pronunció un discurso el intendente municipal de San Nicolás, haciéndolo luego el secretario de Marina, contraalmirante Gastón C. Clement, cuyas palabras se transcriben más adelante. Finalizado el discurso del almirante Clement, se descubrió una estatua del coronel de Marina Juan Bautista Azopardo y una placa recordativa, siendo los honores al cañón rendidos por unidades navales destacadas en las inmediaciones. El bronce de honor fue bendecido por S. E. R. el Vicario Castrense, cardenal Dr. Antonio Caggiano.

La ceremonia prosiguió con un responso que rezó el obispo de San Nicolás, monseñor Dr. Francisco J. Vennera, sobre una urna conteniendo los restos del coronel de Marina Juan B. Azopardo, la que se encontraba ubicada sobre un túmulo cubierto con la bandera nacional.

Luego el secretario de Marina depositó una ofrenda floral en nombre de la Armada Nacional, haciendo lo mismo, seguidamente, diversas instituciones oficiales y privadas que se habían adherido al homenaje, encontrándose presente nuestro Centro Naval, representado por su presidente, vicealmirante Agustín R. Penas, y

secretario, capitán de fragata Norberto J. Badens, y enviándose una ofrenda floral.

**Texto del discurso pronunciado por el secretario de Estado de Marina,  
contraalmirante Gastón C. Clement**

Excelentísimo señor Presidente de la Nación; señoras, señores:

Traigo a esta solemne conmemoración sesquicentaria y a esta recordación reverente del combate de San Nicolás, la voz emocionada de la Armada Nacional, que viene con unción a tributar su homenaje a aquellos primeros hombres que se enrolaron en sus filas y que desde la cubierta de sus endebles navios dieron una clara lección de heroísmo, de honor y de coraje y una muestra insuperable de cómo se debe vivir y morir con dignidad por la causa siempre sagrada de la Patria.

Fue aquí, en medio de las aguas que bañan esta ciudad, eterna en la gloria de la Nación por su pasado heroico y también por el privilegio de ser, tras la larga y cruenta noche de la primera tiranía, el sitio elegido para rubricar la promesa de constituir y consolidar la unión nacional; fue aquí, en el Paraná, adyacente a esta benemérita ciudad, que de nuevo se erige hoy como un hito trascendente y como una visión anticipada de la grandeza y pujanza de la Argentina esplendente del futuro, que se efectuó el primer disparo de cañón de la Armada Nacional entrando en combate para consolidar las aspiraciones de un pueblo noble, que entendió llegada la hora de ser amo y forjador de su destino.

Vientos de fronda se cernían por entonces sobre la causa de la libertad de América. Protegido por las murallas de Montevideo y por la artillería de la Colonia del Sacramento, estaba incólume el poder marítimo realista cuyas naves de guerra, bajo el comando de experimentados marinos, profundos conocedores del arte de la guerra naval y contando con tripulaciones disciplinadas y con espíritu de cuerpo, mantenían el dominio del Río de la Plata y la acción hegemónica sobre nuestros ríos interiores.

La antítesis se vivía en la ribera opuesta del majestuoso río. En el seno del gobierno de la Primera Junta y en sus primeros momentos todavía no se había podido medir en sus verdaderos alcances la necesidad inmediata de adquirir un adecuado poder naval y la gravitación histórica y decisiva de éste en la supervivencia y en el poderío de las naciones. Prevaleció, no obstante, el sentido visionario y el buen juicio de los integrantes del primer gobierno patrio, que comprendieron la lección de la historia, que indicaba con aleccionadores ejemplos que ningún Estado que se precie de soberano puede prescindir del mar ni en la paz ni en la guerra.

Por ello, y porque las noticias de la expedición de Belgrano al Paraguay no eran alentadoras, el gobierno encargó a uno de sus componentes, el diputado por Salta don Francisco de Gurruchaga, la formación de una escuadrilla que apoyara las operaciones de aquella expedición y que, oponiéndose a la fuerza naval que actuaba allende el Plata, impidiera las comunicaciones entre Montevideo y el Paraguay.

Gurruchaga, verdadero precursor del poder naval argentino, había servido en la Real Armada y con el grado de teniente de fragata participó en la batalla de Trafalgar, luchando —por una extraña paradoja de la Provi-

dencia— a las órdenes de Baltasar Hidalgo de Cisneros, el virrey del Río de la Plata derrocado por el pronunciamiento de Mayo.

De ahí que esos antecedentes y sus destacadas condiciones de capacidad y de hombre de acción lo señalaban como el más indicado para organizar nuestras primeras fuerzas navales.

Su hazaña reconforta y tonifica el espíritu de los hombres que visten nuestro uniforme naval porque, carente de medios materiales, plagado de dificultades económicas, apremiado por el tiempo, sin gente experta en construcciones navales y desprovisto de experimentados marinos, hizo de la nada tres buques de guerra, los equipos para la lucha y aquel arsenal de Barracas allá al final de la calle Larga, y aquel fondeadero de balizas interiores, conocieron su ardor revolucionario, su actividad insuperable y el generoso desprendimiento de sus bienes en aras de la causa sagrada y suprema de la libertad que comenzaba a florecer en su tierra.

Pero no hay duda que no podía suplir con su vigorosa personalidad el armamento endeble de sus naves, ni tripularlas con hombres experimentados en las faenas marineras y en las luchas por el dominio del mar y menos arraigar en tales dotaciones heterogéneas, en las que privaban extranjeros, los sentimientos de abnegación y de sacrificio y el espíritu de disciplina que son indispensables virtudes para lograr el triunfo en la guerra marítima.

En estas condiciones, el 16 de febrero de 1811, largó amarras la escuadrilla, no sin que antes Gurruchaga hiciera reconocer como jefe de la expedición a Azopardo, entregara a éste instrucciones secretas en un pliego que habría de abrirse a la altura de la isla Martín García y arengara desde «La Invencible» a aquellos primeros marinos, a quienes transmitió el llamamiento de la Junta a su valor, con palabras llenas de fogosa elocuencia y patriotismo que transfiguraban su noble rostro, y que retemplaban los espíritus de los hombres que habían de afrontar una lucha tan desigual.

Y llegó el 2 de marzo de 1811 y con él la adversidad y la pérdida de la primera escuadrilla argentina. El resultado era previsible, dada la mayor cantidad y potencialidad de las unidades enemigas y el superior número y disciplina de sus efectivos.

En cambio, esa acción naval tiene un significado que va más allá de los hechos aquí desarrollados. Encarnó el primer esfuerzo marítimo de una nación que combatía por ser libre. Representó la visión de un gobierno recién constituido con respecto a la necesidad de complementar en las aguas circundantes el paralelo empeño de las fuerzas de tierra.

Tradujo la capacidad de un pueblo para ir organizando y dando forma a las instituciones básicas requeridas para la defensa de sus anhelos. Y por sobre todo, significó una demostración de bravura, de arrojo y de fortaleza moral, de incommensurables proyecciones en el espíritu y en el ánimo de los hijos del país y también, lógicamente, en el ánimo y en el espíritu de sus adversarios, quienes, a partir de ese momento, tuvieron una clara noción de la calidad de hombres que estaban a su frente.

En tal sentido importa señalar una vez más a la consideración de todos los argentinos la conducta de Juan Bautista Azopardo, de Hipólito Bouchard y de Ángel Hubac, que se batieron con heroísmo y hasta agotar todos los medios disponibles, los dos primeros desde sus respectivas naves, cuyas santabárbaras intentaron finalmente volar, y el último desde la batería que accionaba desde la costa.

Al efecto basta remitirse a lo que en 1911 dijera, en ocasión de conmemorarse el centenario de este combate de San Nicolás, el entonces alférez de navío don Benjamín Villegas Basavilbaso, hoy presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, con referencia al comandante y segundo comandante de la escuadrilla patriota: “Bouchard, en el crítico esperar de aquel naufragio, conociendo en su alma gigantesca el fin que esperaba a los guerreros, tomó la encendida tea en un gesto de arrogancia para iluminar trágicamente el cuadro postrero con pavorosas explosiones. Mas su deseado sacrificio no pudo realizarse, pues le arrancaron de la mano la humeante mecha de la muerte.”

“Azopardo cayó por la brumosa visión de los políticos, nunca por sus resoluciones ni por su temeridad. Y cuando el prisionero de San Nicolás regresaría a la patria que había elegido para descansar de las continuadas jornadas de la guerra, fueron vindicados sus méritos, que habían sido olvidados en diez años de cerrojos. Anciano, enfermo, oscuro y olvidado, el prisionero de Romarate, vio llegar la hora en que bajara al polvo de esta tierra; quién sabe si en sus últimos momentos no evocara la hora cruel de sus destinos, animadas sus pupilas con el recuerdo de San Nicolás.”

“Hay héroes en las sombrías meditaciones del fracaso, como hay cobardes en las jubilosas exaltaciones de las dianas vencedoras. La derrota tiene sus cumbres, como el triunfo sus abismos.”

San Nicolás fue el cáliz que debían apurar esos marinos de la patria vieja. Iniciados por el infortunio, fueron golpeados por la desgracia y perseguidos por las pasiones de las exigencias políticas. Y esos conceptos habían sido ya formulados por el coronel Antonio Somellera, otro marino de los grandes que enriquecen el acervo histórico de la Patria, el que al hablar en 1883 sobre los intrépidos capitanes de la escuadrilla decía: “En los corrillos que con tal motivo se formaban en las calles, en la alameda y muelle de cantería que entonces existía ya algo destruido, donde era el punto de reunión de los hombres de mar, no se hablaba de otro asunto que del apresamiento de los bergantines, refiriéndose episodios verídicos o no, en los que se ponderaba la bravura de nuestros marinos, con la exageración propia de un pueblo ya fanatizado, oyéndose repetir con encomio los nombres de los jefes que los habían mandado, concluyendo, al disolverse esos grupos tan animados, con el cotidiano grito de ¡Viva la Patria! que era entonces como los acordes de una marcha guerrera, que, al frente del enemigo, enardece el espíritu del soldado.”

El glorioso comportamiento de nuestra primera escuadrilla nos permite afirmar ahora, después de transcurrido un siglo y medio de los acontecimientos de Mayo y luego de haberse sedimentado en la distancia y en el tiempo la justa apreciación de los valores de quienes interpretaron el afán de libertad de nuestro pueblo, que la Patria tuvo la buena suerte de contar desde sus instantes iniciales con varones conscientes de su misión histórica, de amplias miras sobre el porvenir del país que estaban forjando y dotados de una decisión inquebrantable de no cejar hasta ver el triunfo de sus ideales.

En este mismo lugar, hace ya ciento cincuenta años, estuvieron presentes el espíritu indomable de nuestros antepasados, el coraje de un puñado de guerreros, la férrea determinación de quienes juraron mantener a costa de cualquier sacrificio el más alto de los sentimientos humanos: el de la libertad.

No puede entonces ser más honroso para un marino que expresar, en nombre de toda la Armada Nacional, su reconocimiento a los que dieron su

vida y a los hicieron alarde de temeridad en el combate, por el magnífico ejemplo que han dejado entre nosotros y por la imperecedera enseñanza de gloria con que ellos iniciaron la ilustre tradición naval argentina.

Señores:

Si San Nicolás es una brillante página de heroísmo naval, es también y fundamentalmente una dura lección de la historia.

Ni entonces ni hoy se puede vivir de espaldas al mar o subestimar la importancia de su dominio.

Los pueblos que ignoraron o despreciaron el valor axiomático del poder naval sucumbieron como naciones libres o en todo caso la pérdida de su predominio marítimo marcó el cese de su esplendor y la iniciación de un período de decadencia.

La República Argentina, casi insular por su conformación y ubicación geográfica, finca en la seguridad de sus comunicaciones marítimas, indispensables para su comercio y para el desarrollo expansivo de su economía, sus posibilidades de progreso y sus anhelos de un porvenir para su noble pueblo.

No permanezcamos ciegos a la realidad, porque no sólo la historia del mundo sino hechos recientes ocurridos en nuestros mares adyacentes, nos indican la necesidad imperiosa de consolidar nuestro poder naval.

Es sin duda gravoso al hacerlo, pero es, no obstante, el seguro que debe pagar la Nación para su tranquilidad, para la eficaz defensa de su patrimonio moral y material y para la debida protección de la integridad de su territorio.

No permitamos, como hace ciento cincuenta años, que la insuficiencia de nuestra armada nos lleve a escribir nuevos capítulos sobre el valor y sobre el heroísmo argentino, pero nos haga lamentar otra vez de lo que hubimos de hacer para evitar los hechos que no supimos prever y las derrotas que no bregamos para impedir.

Los que desde la Armada venimos a San Nicolás a honrar a tan ilustres antecesores y a poner la ofrenda de nuestra flor y de nuestro silencio en homenaje a estos adalides de la causa de la Patria, invocamos su excelsa memoria y su aleccionador ejemplo, para que ellos sirvan de guía luminosa acerca de la conducta y de la política que debe seguir la República, en el afán de consolidar nuestra condición de Nación soberana y de asegurar por siempre para nosotros y para nuestros hijos los beneficios del progreso y de la libertad.

*(Informativo.)*

#### **NOTA BIOGRÁFICA DEL CORONEL DE MARINA JUAN B. AZOPARDO**

Nació en Senglia, isla de Malta, el día 20 de febrero de 1772 y falleció en Buenos Aires el 3 de febrero de 1827.

Aprendió el arte de la construcción naval en Toulon, Francia, y a principios de 1800 se trasladó al Río de la Plata, recibiendo patente de corsario al servicio de España.

Actuó activamente contra los invasores ingleses en 1806, destacándose muy especialmente en la reconquista de Buenos Aires, haciéndose acreedor al empleo de capitán urbano agregado a la artillería de la ciudad en 1807.

En este año, por orden de Liniers, se trasladó a la batería de Olivas trabajando en diversas construcciones y en la organización de la enseñanza práctica de cañón a las compañías de Pardos.

Con motivo del nuevo ataque británico a la Capital, cupo al capitán Azopardo muy importante actuación hasta la completa derrota de dichas fuerzas; por la que le fueron reconocidos por la superioridad sus valiosísimos servicios en pro de la defensa de la ciudad y propuesto por Liniers al Real Gobierno Español para el ascenso. Liniers le extendió en 1808 despacho de teniente coronel graduado de las milicias urbanas de Buenos Aires.

Fue constantemente adicto a la causa del virrey Liniers, y en 1809, por disposición del mismo, cesó en sus funciones militares aducándose, entre otras, razones económicas, pero conservando su patente de corso.

Más tarde, Azopardo abrazó decididamente la causa de la Revolución, apoyando con su acción y la palabra a la Junta del 25 de Mayo de 1810, presidida por D. Cornelio Saavedra.

En 1811 fue nombrado comandante de la flotilla integrada por la goleta «Invencible», el bergantín «Veinticinco de Mayo» y la balandra «América» para actuar por el Paraná y Paraguay. En febrero de 1811 le fue entregado el despacho de coronel y el reconocimiento de jefe principal de la expedición paraguaya en combinación con el general Belgrano, que actuaba como comandante general.

El combate de San Nicolás fue la primera acción en que intervino contra las fuerzas españolas, y aunque de resultados funestos, sirvió para poner de manifiesto su bravura y heroísmo. La lucha desigual lo obligó a rendirse y después de breve sumario efectuado en Montevideo, fue trasladado a España como reo de Estado.

Ya prisionero y en la cárcel, fue tres veces condenado a muerte hasta que el movimiento liberal de Andalucía en 1820 le abrió las puertas de la cárcel. Después de varias peripecias logró embarcarse rumbo a Buenos Aires, donde llegó el 26 de agosto de 1820 para ponerse a las órdenes de Balcarce y el coronel de Marina general José M. Zapiola.

Revalidó sus despachos de 1811 y fue reconocido como teniente coronel del Ejército al servicio de la Marina.

Asistió al segundo combate de Colastiné durante las operaciones contra los rebeldes de Entre Ríos en 1821, y por el éxito de la campaña fue nombrado capitán del puerto de Buenos Aires y jefe de matrículas.

Zapiola lo propuso para segundo jefe de la escuadra, siendo aprobada la propuesta; además, fue designado comandante del bergantín «General Belgrano». Obtuvo la cédula de retiro el 3 de febrero de 1827, y murió pobre y olvidado en su pequeña casa, en el lugar que hoy ocupa la intersección de las calles Corrientes y Cerrito.

*(Informativo.)*

## **ALMIRANTE BROWN: 104º ANIVERSARIO DE SU FALLECIMIENTO**

Con motivo de cumplirse el 3 de marzo el 104º aniversario del fallecimiento del almirante D. Guillermo Brown, la Armada Nacional realizó diversos actos para honrar su memoria, actos



estos a los cuales se adhirió el Centro Naval mediante la concurrencia de una representación de la institución y el envío de una ofrenda floral.

La ceremonia principal tuvo lugar en la plazoleta Colón, donde se levanta el monumento al Gran Almirante, izándose el pabellón nacional y la “bandera conmemorativa” en mástiles instalados al efecto; mientras dos cadetes de la Escuela Naval Militar y dos del Liceo Naval Militar que lleva el nombre del procer realizaban esta ceremonia, el lugar fue sobrevolado por una escuadrilla de nuestra aviación naval.

Para rendir los honores correspondientes, formaron una compañía de marinería de la Escuela de Mecánica de la Armada; una compañía del Regimiento de Infantería de Marina N° 1; una delegación de treinta cadetes de la Escuela Naval Militar e igual número del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”.

Fueron especialmente invitados a esta ceremonia el ministro de Defensa Nacional y los secretarios de Ejército y de Aeronáutica ; el vicario castrense, S. E. R. cardenal Antonio Caggiano; los presidentes de las comisiones de Defensa Nacional de ambas cámaras legislativas; el presidente del Centro Naval; los agregados navales extranjeros, almirantes en situación de retiro y las autoridades de instituciones diversas vinculadas con la Armada Nacional.

A continuación de la ejecución del Himno Nacional, hizo uso de la palabra el contraalmirante D. Carlos A. García Favre, quien dijo:

A pocas horas de cumplido el sesquicentenario de nuestro primer combate naval, la Marina de Guerra recuerda en este día un nuevo aniversario de la muerte del almirante don Guillermo Brown. Fue allá por el año 1814 que entra en las páginas de nuestra historia este bravo irlandés, atraído por la apasionante aventura que significaba incorporarse a esa pléyade de hombres que, en los países americanos, luchaban por acabar con el colonialismo europeo e ingresar al mundo de los pueblos libres. Trajo Brown, como todo bagaje, su experiencia de veinte años de oficial de marina, alterando la apacible vida del oficial mercante con algunas acciones guerreras que despertaron en él su vocación militar y su ancestral amor por el mar. Era lógico, pues, que fuera elegido por nuestros primeros gobernantes para empuñar el timón de nuestros primeros navios de guerra. Así, con la formación de nuestra primera flota, se pudo completar en el campo estratégico la lucha total contra los enemigos ocasionales de nuestra patria. Luego vemos actuar sus naves ya en operaciones conjuntas para tomar la plaza de Montevideo, ya asegurando la libre navegación de los ríos o en las misiones ofensivas de curso en aguas del océano Pacífico. Tres veces tuvo el privilegio de defender nuestras fronteras marítimas: en 1814, 1826 y 1841.

La campañas de 1814/15 tuvieron por objeto destruir el poder naval de España en el Río de la Plata, que amenazando de continuo nuestros puertos y usando como base a Montevideo, retardaba la consolidación de la independencia de nuestra patria y menguaba la libertad de acción al general San Martín para emprender su campaña libertadora a Chile y el Perú.

Después de dos años de duras acciones, entre ellas Martín García, Arroyo de la China y Montevideo, quedó destruido el poderío hispánico en aguas del Plata. La Revolución de Mayo podría entonces extenderse libremente a los otros pueblos de América.

Terminadas estas campañas, Brown llevó la guerra al océano Pacífico, atacando al comercio español en el baluarte de El Callao, donde entre otras presas, obtuvo la fragata «Consecuencia», que luego con el nombre de «La Argentina» y al mando de Hipólito Bouchard, llevó el pabellón de la patria y sus ideas revolucionarias por los mares del mundo en un largo periplo de dos años.

La guerra contra el Imperio del Brasil nos sorprendió sin una flota de guerra. Otra vez Brown debió apelar a todos sus recursos para armar, de la nada, una escuadra capaz de hacer frente a las bien entrenadas naves enemigas. De 1825 a 1828, más de 30 acciones militares tuvieron por escenario nuestro gran río y nuestras costas marítimas; La Colonia, Los Pozos, Quilmes, Juncal y Monte Santiago supieron del desprendimiento de vidas, del derroche de coraje y de la pericia marinera que pusieron de manifiesto las tripulaciones heterogéneas de aquella Marina de Guerra. Caro, en vidas, fue el precio de aquellas victorias y de aquellos reveses con que hubo que pagar nuestra improvisación. El pueblo de Buenos Aires comprendió ese esfuerzo. Sus exteriorizaciones de entusiasmo fueron el mejor premio para el héroe naval y sus bravas dotaciones. El Congreso lo condecoró con el Escudo del Juncal.

En esta guerra el Almirante puso en evidencia, más que nunca, sus extraordinarias condiciones de conductor, su incontenible audacia, su genio militar y su gran cariño por la patria de adopción. Y en 1841 volvió a crear una escuadra, con la que hizo frente a las fuerzas de Rivera y Garibaldi y bloqueó nuevamente el puerto de Montevideo, sitiado por tierra por el general Oribe. La figura de Brown, altiva y valiente en la lucha, serena y humana en la paz, unida a sólidos conocimientos profesionales, fue el molde en que se forjaron nuestros primeros marinos, dando la tónica de las virtudes que deben acompañar a los hombres de mar. Nunca se detuvo ante el peligro ni le asustó la superioridad numérica del enemigo, pero su mano no empuñó la espada para respaldar una injusticia o una arbitrariedad. Su relato del combate de Montevideo, el 14 y 15 de mayo de 1814, elevado al ministro Larrea, ponen de relieve la generosidad de su espíritu, pues, sabedor del fin que les deparaba a los enemigos, en caso de ser vencidos, pedía que los mismos fueran tratados como prisioneros de guerra, pues “el usar de represalias demostraría debilidad y el perdonar sería generosidad”.

Brown confiaba en Dios como en sus hombres para luchar por las causas justas como fue la defensa del patrimonio nacional, y la necesidad de formar y robustecer la conciencia de nuestro poder marítimo, objetivos a los cuales dedicó toda su vida.

También los azares de nuestra vida política enredaron a Brown, en horas amargas de nuestra historia. La captura de la «Hércules», el proceso

por desobediencia que sufrió y la pérdida de sus bienes, pusieron a prueba su temple, como le ocurriera a otras grandes figuras de nuestra historia frente a episodios dolorosos.

Por un corto período le tocó ocupar la gobernación de Buenos Aires, en momentos en que la pasión desenfrenada de los hombres que tenían el poder de las armas en sus manos utilizaba las vidas y bienes de los ciudadanos para imponer sus principios y ambiciones. Trató en vano de mediar en estas contiendas y de salvar la vida de Dorrego, víctima de la intransigencia política de la época. Sus palabras no encontraron eco y poco después renunció, agobiado por el peso de responsabilidades que no eludió. La guerra civil no era la causa por la cual armó su brazo y renunció a su cargo para retirarse de la vida política. Había combatido a los enemigos de la República, llenado los deberes de soldado sin evitar fatigas ni peligros, pero no quería participar en la lucha fratricida en que se desangraba el país. Cabe señalar los merecimientos que rodeaban la figura de nuestro Gran Almirante en las palabras del Libertador, don José de San Martín, cuando al escribirle al ministro Díaz Vélez, le dice: “Yo no tengo el honor de conocerlo, pero como hijo de este país me merecerá siempre un eterno reconocimiento por los servicios tan señalados que le ha prestado.”

Sus últimos años los pasó dedicado a cultivar la huerta de su propiedad en Barracas y a escribir sus memorias. Su casona humilde fue frecuentada por los hombres ilustres de la época, que veían personificada en Brown la historia naval de la patria. Murió el 3 de marzo de 1857, rodeada del afecto de sus familiares y del reconocimiento de todos los argentinos.

Mitre, que en su carácter de ministro de Guerra despidiera sus restos en el cementerio de la Recoleta, en un brillante discurso dijo, entre otras cosas: “No puedo rememorar en este momento todas las fabulosas hazañas del Almirante Brown. Todos recuerdan que el estampido de su cañón en las aguas del Plata era anuncio de victoria y que a la vista de los mástiles de la capitana, la ciudad de Buenos Aires dormía tranquila bajo la guardia de su Almirante, mientras él velaba sobre el puente de su bajel.”

Finalizadas las palabras del mencionado almirante, el secretario de Marina depositó una ofrenda floral al pie del monumento en nombre de la Armada Nacional.

*(Informativo.)*

#### **FUE AGASAJADO EL ALMIRANTE JUAN A. MARTIN.**

El sábado 18 de marzo fue agasajado el almirante Juan A. Martín, con motivo de haberse cumplido ochenta años de su ingreso en la Escuela Naval.

Con tal motivo, el director de dicho instituto, contraalmirante Juan H. R. Questa, presidiendo una delegación de cadetes navales, se trasladó al domicilio particular del almirante Martín, en donde saludó al citado oficial superior y le hizo entrega de un escudo de la Escuela Naval y una réplica del cutó de los cadetes, en recuerdo de tan singular fecha.

El almirante Martín ingresó en la Escuela Naval el 24 de febrero de 1881, habiendo cumplido el año pasado sus bodas de diamante desde que egresara como alférez de fragata de nuestra Marina de Guerra.

Decano de los almirantes, el distinguido marino ocupó altos cargos nacionales y en la institución, habiéndose desempeñado como subsecretario del Ministerio de Guerra y ministro de Marina en 1904, agregado naval a las diversas legaciones argentinas en el exterior, director de la Escuela Naval y otros organismos. En el año 1930 pasó a situación de retiro, a su solicitud.

Es autor de numerosos trabajos hidrográficos y formó parte de la comisión de límites con países limítrofes.

*(Informativo.)*

#### **EL LÍMITE EXTERIOR DEL PLATA.**

En la mañana del 30 de enero de 1961, fue suscripta en Montevideo la declaración conjunta argentino-uruguaya sobre fijación del límite exterior del Río de la Plata, representando a la Argentina su embajador permanente, ingeniero Gabriel del Mazo, y al Uruguay el canciller, señor Homero Martínez Montero.

El texto de la declaración es el siguiente:

“Los gobiernos de la República Oriental del Uruguay y de la República Argentina, animados del propósito de establecer en forma definitiva el límite exterior del Río de la Plata, a los efectos previstos en el derecho internacional y de manera especial, para fijar la línea de base destinada a medir el mar territorial y sus zonas contiguas y adyacentes.

“Teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 13 de la convención sobre el mar territorial y la zona contigua, adoptada por la conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar y firmada por los dos Estados en Ginebra (Suiza) el 29 de abril de 1958, declaran:

”1° — El límite exterior del Río de la Plata, divisorio de las aguas de dicho río con el océano Atlántico, es la línea recta imaginaria que une Punta del Este, en el Uruguay, con Punta Rasa del cabo San Antonio, en la Argentina.

”2° — La mencionada línea divisoria será también la línea de base para fijar las respectivas fajas de mar territorial en zonas contiguas y adyacentes.

”3° — El régimen jurídico del Río de la Plata continuará siendo como hasta el presente el establecido en el protocolo Ra-

mírez-Sáenz Peña, firmado en Montevideo el 5 de enero de 1910 y otros instrumentos internacionales vigentes, y por las leyes y reglamentos de ambos estados ribereños en cuanto sean aplicables.”

En seguida de firmar el señor Martínez Montero exteriorizó su satisfacción por suscribir la precedente declaración y al final el canciller manifestó: “La fijación del límite, que consagra esta declaración, señala la base indispensable para definir espejos de agua de suma importancia para el futuro económico y jurídico de nuestros países, tales como las respectivas jurisdicciones del mar territorial, situado frente a las costas de cada uno de nuestros Estados, las zonas de pesca exclusiva y aquella otra, donde cada país, en defensa de sus intereses, intervendrá en la preservación de los recursos marítimos”.

Por su parte, el embajador argentino, Ingeniero Del Mazo, al responder destacó que, “el documento suscripto en nada se refiere a la delimitación interior de las aguas del gran río fraterno, para las cuales continuará en vigor el régimen de derecho establecido por el protocolo Sáenz Peña-Ramírez, sabio y eficaz “modus vivendi”, que rige en la materia”.

*(Periodística.)*

#### **VISITAS DE BUQUES EXTRANJEROS.**

Unidades de la Armada Francesa. — Procedente de Valparaíso (Chile) arribó al puerto metropolitano, el 20 de febrero, el crucero escuela “Jeanne D’Arc”, al mando del capitán de navío M. Y. de Bazelaire, y el aviso “Commandant Riviere”, al mando del capitán de fragata P. Frederic Moreau, amarrando ambas unidades en la Dársena A de Puerto Nuevo. La primera de ellas cumple su 23° viaje de instrucción con oficiales alumnos de la Escuela Naval.

El día de su llegada los comandantes de Bazelaire y Moreau, acompañados por el Embajador de Francia, vizconde Armand Du Chayla, y el Agregado Naval a dicha representación diplomática, coronel Paul A. Notelle, efectuaron las visitas de cortesía a las autoridades navales, siendo recibidos en las dependencias de la Secretaría de Marina por el Subsecretario del Departamento, contraalmirante Eladio M. Vázquez, en representación del señor Secretario de Marina, contraalmirante Gastón C. Clement, el vicealmirante Agustín R. Penas, que representó al Comandante de Operaciones Navales, almirante Alberto P. Vago, y el Prefecto Nacional Marítimo, capitán de navío Mario R. Paillas.

Las dos naves de referencia fueron visitadas en la tarde del

24 por el presidente de la República, doctor Arturo Frondizi, acompañado por el secretario de Marina, contraalmirante Gastón C. Clement; el jefe de la Casa Militar, brigadier Baldomero J. Llerena; el edecán aeronáutico de turno, vicecomodoro Fernando M. Pérez Colman, y el ayudante de órdenes del secretario de Marina, teniente de navío Juan José Salas.

Al trasponer la planchada del «Jeanne D'Arc», primera de las naves visitadas, su tripulación rindió honores al doctor Frondizi lanzando repetidos “hurra”, ejecutando luego la banda del buque nuestro himno nacional. Seguidamente el primer mandatario recibió las presentaciones de la plana mayor y revistó a los oficiales alumnos.

Terminada la revista, el capitán Bazelaire invitó al doctor Frondizi y a su comitiva a trasladarse a su cámara donde se brindó con una copa de champagne. Posteriormente, y a invitación de su comandante, el capitán Moreau, los nombrados recorrieron el aviso “Comandant Riviere” y, terminada esta visita, se regresó al «Jeanne D'Arc» de donde el Primer Mandatario fue despedido con los mismos honores que a su llegada.

Durante su permanencia en esta Capital, tanto las Planas Mayores como el personal Subalterno, fueron objeto de diversos agasajos y demostraciones de aprecio tanto por la colectividad francesa como por nuestro pueblo.

**Naves de la República Alemana.** — En la mañana del 24 de marzo amarraron en la Dársena A de Puerto Nuevo las fragatas «Graf Spee» e «Hipper», que se desempeñan como buques-escuela, al mando de los capitanes de fragata Burkhard Hackländer y Hans Jenisch, respectivamente, llevando a los cadetes que realizan su viaje de aplicación.

A su llegada los comandantes fueron saludados por un representante del comandante de operaciones navales, el agregado naval y diplomáticos alemanes, un representante del prefecto general marítimo y delegados de instituciones argentino-germanas. Posteriormente, los comandantes de las dos naves se trasladaron a la Secretaría de Marina para saludar al secretario de Marina, contraalmirante Gastón C. Clement, al comandante de Operaciones Navales, almirante P. Vago, y al prefecto Nacional Marítimo, capitán de navío Mario R. Paillas.

Son estos los dos primeros buques de guerra de la República Federal Alemana que visitan nuestro país desde hace veintinueve años, siendo la última la realizada por el crucero «Karlsruhe», en 1932.

Las dos fragatas que acaban de visitarnos fueron adquiridas a la Gran Bretaña y puestas en servicio en 1959. Sus características principales son: «Graf Spee», eslora 91 metros; manga 11,7 metros; calado 3,8 metros; desplazamiento, 1.600 toneladas. El «Hipper» tiene una eslora de 91,3 metros; manga 11,5 metros; calado 3,5 metros; desplazamiento 1.470 toneladas.

Las tripulaciones de estos dos buques fueron objeto de diversos agasajos durante su permanencia en esta Ciudad y, como en el caso de las dos unidades de la Armada Francesa, fueron visitadas por S. E. el señor Presidente de la Nación, Dr. Arturo Frondizi.

*(Periodísticas.)*

## EXTRANJERAS

### FRANCIA

#### ESCUELA DE GUERRA NAVAL.

**Origen.** — En base a las enseñanzas de la guerra de 1870 y con una idea clara de la importancia de proceder a la formación de especialistas de Estado Mayor, el ejército, después de la terminación del mencionado conflicto, creó una Escuela Superior de Guerra. En la Armada hubo que esperar hasta el año 1882 antes de ver surgir, por vez primera, la idea de una Escuela de Guerra Naval en un informe elevado por el ministro de Marina, C. V. Gaugeard, al Presidente de la República. Tal como había sido ideada por el Ministro, esta “Escuela Superior” en nada se asemejaba a la “Escuela de Oficiales de Estado Mayor” del ejército, sino que era una escuela que formaba parte importante “para la enseñanza del Arte militar o de la Estrategia Naval”, es decir, más bien una Escuela de Alto Comando.

Por decreto del 27 de diciembre de 1895, se procedería a la creación de una Escuela Superior de Guerra de la Marina, destinada a iniciar al mayor número posible de oficiales en las tareas del comando. Esta fue reemplazada, a partir de 1895, por una “Escuela de Altos Estudios de la Marina”, destinada a completar la instrucción general de los oficiales. Dos años más tarde hubo una nueva modificación; fue creada una Escuela Superior de la Marina cuyo objetivo era “completar la instrucción de un determinado número de oficiales desde el punto de vista del comando y de las funciones superiores que podrían encomendárseles”. El

decreto del 5 de diciembre de 1899 dio lugar a una nueva reorganización de la escuela, dándole finalmente una reglamentación que duró diez años.

**La Escuela Superior de la Marina, de 1899 a 1910.** — Contaba con un cuerpo de profesores reducido integrado por el Director de la Escuela, su “ayudante de campo”, el profesor de estrategia y táctica y su ayudante. Ella desempeñaba un doble papel; por una parte, contribuía a la elaboración de la “Doctrina”, aquella famosa doctrina que hizo correr tanta tinta y dio lugar a polémicas en las esferas marítimas y en el Parlamento y en la misma Marina alrededor de 1900. Esta “doctrina” que justificaba, a la vez, los programas navales y la evolución técnica, la organización de las fuerzas, la táctica. Debe destacarse al respecto que este papel fue considerado como necesario, sobre todo al personal instructor de la Escuela, que no tenía nada en qué fundar su enseñanza.

Por otra parte, la Escuela debía perfeccionar la instrucción *técnica* de los oficiales. En efecto, el Estado Mayor General consideraba que los oficiales no seguían los rápidos progresos que se realizaban en el material. Es así como la prueba más importante de los exámenes de ingreso era la presentación de un anteproyecto de un buque, verdadero trabajo de un ingeniero.

El ingreso a la Escuela Superior era exclusivamente por selección. Solamente podían ser propuestos los tenientes de navío con tres años de embarco, por lo menos, a bordo de buques que no fueran torpederas adscriptos a las defensas móviles o buques clasificados en la categoría de Escuelas Flotantes. Entre estos últimos, se exceptuaba a la Escuela Naval.

**Hacia la formación del oficial de Estado Mayor.** — La idea de formar oficiales de Estado Mayor empezó a tomar impulso. El contacto con el ejército y especialmente los estudios realizados por un pequeño grupo de oficiales, entre los cuales debemos citar al teniente de navío Castex, pusieron en evidencia su utilidad. Si bien el decreto del 12 de septiembre de 1910 constituye un primer paso, aunque modesto, en la realización de esta idea, al precisar que el propósito de la Escuela Superior de la Marina es el de “iniciar al mayor número posible de oficiales de la Marina en una doctrina de guerra deducida del estudio continuado de los problemas de la guerra naval, con el propósito de alcanzar una unidad de vista completa en el Comando”, hubo que esperar hasta 1912 para ver fijado explícitamente entre los propósitos



el de “preparar a un determinado número de oficiales de Marina en el papel de colaboradores inmediatos del Comando”. Y el primer curso de Estado Mayor fue creado en 1914. Pero estalló la guerra y la Escuela clausuró sus puertas durante cinco años.

En el transcurso de la guerra, la falta de oficiales de Estado Mayor especializados se hizo sentir tanto más por cuanto ya se había podido apreciar la eficacia de los métodos de trabajo y el rendimiento de los estados mayores del ejército.

De modo que desde la reapertura de la Escuela Superior, a fines de 1919, la idea de su reorganización había sido unánimemente admitida. Esta idea está bastante bien resumida en el comunicado emitido por el Consejo Superior de la Marina, el 22 de noviembre de 1920, y permite darse cuenta del camino recorrido en 20 años. “Teniendo en consideración la necesidad de proceder a la constitución de Estados Mayores formados por oficiales conocedores de un método uniforme de investigación y de trabajo, considerando que una misma Escuela no puede formar simultáneamente oficiales de Estado Mayor y preparar a los oficiales para el Alto Comando, el Consejo comunica la conveniencia de proceder a la reorganización de la Escuela Superior de la Marina orientando su enseñanza con *el único propósito de formar oficiales de Estado Mayor*, de poner además a disposición de ciertos oficiales seleccionados, los medios para adquirir los conocimientos generales indispensables para el ejercicio del Alto Comando. El Consejo comunicó la necesidad de crear un Centro de Altos Estudios Marítimos que estaría bajo la misma dirección que la Escuela Superior”. Este comunicado tomado en consideración por el Ministro, resultaría, previos laboriosos intercambios de puntos de vista entre el Estado Mayor General y el almirante Rayte, entonces Comandante de la Escuela Superior, en el decreto del 2 de mayo de 1921 que fija el principio de dos Escuelas; una para la preparación de oficiales en las funciones de Estado Mayor denominada “*Escuela de Guerra Naval*”, la otra para la preparación de oficiales superiores en las funciones de Jefes de Estados Mayores y en los Altos Comandos, denominada “*Centro de Altos Estudios Navales*”.

**La Escuela de Guerra Naval, de 1921 a 1939.** — *Su propósito* es el propuesto por el Consejo Superior de la Marina, ya mencionado anteriormente.

*Las condiciones de ingreso:* el ingreso es únicamente *por selección*, moderada todavía por la presentación de los candidatos

ante un jurado que examina un trabajo personal realizado por cada uno de ellos. El jurado hace una lista por orden de mérito que es presentada a una comisión de clasificación integrada por oficiales superiores y los admitidos son elegidos, en sus 4/5 partea por la Comisión clasificadora y el otro quinto por el Ministro.

*La duración* de la instrucción quedó fijada en doce meses.

*El examen de egreso* confiere a aquellos que han aprobado dicho examen el “Diploma de Estado Mayor”.

*Su enseñanza* comprende una *enseñanza principal* impartida por un cuerpo de profesores, una *enseñanza complementaria* dada por conferenciantes ajenos a la Escuela y *Ejercicios Prácticos*.

Debemos destacar que los idiomas extranjeros no están incluidos en el programa. Esta organización de la Escuela de Guerra Naval no sufrirá sino modificaciones sin importancia, hasta principios de la Segunda Guerra Mundial.

*El Centro de Altos Estudios*, admite a Oficiales Superiores (capitanes de navío o capitanes de fragata) designados por disposición del Ministro previa información de la Comisión de clasificación. La duración de la instrucción es de siete meses.

**La Escuela de Guerra Naval y su organización actual.** — Si después de 1945 la misión de la Escuela de Guerra Naval sigue siendo sensiblemente la misma, sin embargo los programas, la enseñanza y las condiciones de ingreso fueron retocados, por cuanto ya no se trata solamente de formar oficiales de Estado Mayor.

Se observa la estrecha ligazón impuesta al Comandante de la Escuela de Guerra Naval con los Comandantes de las Escuelas Superiores de Guerra y del Aire, la que se expresa por primera vez.

*Las condiciones de ingreso.*

La admisión es por concurso.

Con anterioridad a 1955, los oficiales autorizados para presentarse figuraban en una lista establecida por la Dirección del Personal y los candidatos eran sometidos a pruebas escritas y a pruebas orales, siendo el programa sensiblemente igual al actual.

Después de 1955, en principio todos los candidatos son retenidos. Los candidatos son sometidos a pruebas escritas que comprenden un tema general de interés para la Marina, un informe sucinto cuyos elementos son extraídos de una documentación en-

tregada al iniciarse la prueba. Finalmente, una prueba de idioma inglés.

Solamente los candidatos aprobados rinden pruebas orales. Estas están basadas en los textos referentes a la organización de la Marina, sobre documentos tácticos en vigor, y sobre los principales acontecimientos de la guerra de 1939-1945. Como promedio, de 80 candidatos, hay 40 admisibles (que han aprobado los exámenes escritos) y 20 son los que se reciben.

#### *El programa y los métodos de enseñanza.*

El programa de enseñanza comprende una *enseñanza de base*, marítima, y una enseñanza de *información general*.

La enseñanza de base tiene por objeto hacer que los oficiales pasen progresivamente del estudio de los factores tácticos de los elementos de las Fuerzas Marítimas al del empleo táctico de fuerzas complejas y luego al de la conducción de las operaciones marítimas en el escalón del teatro de operaciones.

La misma se imparte bajo la forma de preparaciones, conferencias, pláticas, exposiciones, seminarios (x), aplicaciones y ejercicios, y se divide en cuatro ciclos: revisión de los medios de acción y de los factores tácticos, ejercicio del comando, empleo táctico de las fuerzas, conducción de las operaciones marítimas.

La enseñanza de la información general tiene por fin el desarrollar la formación general de los oficiales cursantes, informándoles sobre los grandes problemas nacionales y mundiales. Esta enseñanza es impartida bajo la forma de conferencias, informaciones diversas, visitas.

#### *Los métodos de enseñanza.*

Los oficiales cursantes son distribuidos en grupos de trabajo que tienen la fisonomía de un pequeño Estado Mayor: la enseñanza se imparte bajo la forma de preparaciones, conferencias, pláticas, exposiciones, seminarios, aplicaciones, ejercicios, que se hacen en general siguiendo la técnica de los trabajos en comité.

Los programas, teniendo en consideración las críticas recogidas y las modificaciones introducidas en la técnica, son retocados anualmente.

(1) El seminario es un estudio en grupo de un problema que ya ha sido objeto de una preparación, de una conferencia o de una exposición.

### *Conclusión*

Es así como, anualmente, la Escuela de Guerra forma oficiales de Estado Mayor especializados desarrollando su cultura general. La instrucción de los oficiales superiores en las funciones del alto comando está asegurada por el Centro de Altos Estudios Militares que ha substituido al Centro de Altos Estudios Navales.

(De "*Bulletin d'Information de la Marine*",  
Nº 12, 21 de marzo de 1961.)

## **GRAN BRETAÑA**

### **EL PORTAAVIONES INDISPENSABLE.**

“En este instante estamos considerando el problema de una nueva generación de portaaviones y, quizás más importante aún, el avión que debe ir con ellos, por cuanto del avión dependería la forma y tamaño de la nave.”

Con el mundo en su actual estado de intranquilidad, las palabras que preceden, pronunciadas por el Primer Lord del Almirantazgo en el almuerzo con que se celebró el Día de Trafalgar en la Liga Naval, adquieren un valor particular. Debemos ser capaces, ya sea solos o con la ayuda de aliados, de desplegar el poder aéreo a cualquier parte del globo donde se necesite una fuerza militar. El gradual estrechamiento de las bases que nos están disponibles en ultramar las dificultades con que se tropieza al sobrevolar determinados países extranjeros, ponen en evidencia la vital importancia del portaaviones.

La versión en vigor de la “Pax Britannica”, exige que debemos estar en condiciones de actuar rápidamente en cualquier situación de intranquilidad, antes de que la misma se transforme en una guerra amplia. La misma inaccesibilidad de muchas partes del mundo, hace que la rápida y eficaz acción de esta naturaleza sea solamente posible al portaaviones. Queda implícito en el concepto de la Reserva Estratégica: las tropas son transportadas hasta el punto turbulento por los medios más rápidos posibles —el portaaviones de Comando—, el segundo de los cuales ya está listo para ser transformado, bien podría ser el primero en el escenario. Pero las mismas tropas necesitarán un urgente y continuado apoyo aéreo, que, en numerosos casos, solamente podrá ser prestado por los aviones que se encuentran en los portaaviones.

Admitida la necesidad esencial es evidente que, salvo que se evolucione una estrategia enteramente nueva, o que se proceda al desarme total y mundial, seguiremos teniendo necesidad del por-

taaviones. Los buques actuales no durarán para siempre; es indudable que deben haber reemplazos. Costarán, inevitablemente, mucho dinero; toda defensa moderna es costosa. El portaaviones es vital para nuestra seguridad; la factura debe considerarse como una prima de seguro. Resultará barato a ese precio.

(De "*Admiralty News Summary*", N° 172, Enero de 1961.)

### **SUPERVIVENCIA EN EL MAR: PRÓXIMOS EXPERIMENTOS.**

Los recientes grandes temporales, con las llamadas concomitantes de buques en peligro, debe hacernos recordar que, en cualquier momento, bien podría caerles en suerte a los que navegan los mares en buques el encontrarse en mitad del océano, sin barco y con muy escasos medios de apoyo visible. Es, por así decirlo, el riesgo profesional del marino, frecuente en la guerra, pero también presente en la paz.

Es frecuente el olvidar, en tiempo de paz, la necesidad de contar con un equipo salvavidas eficaz. Pero es precisamente en los esfuerzos realizados durante tiempo de paz que las vidas de grandes números pueden depender durante la guerra. En años recientes, muchos son los adelantos introducidos en los equipos salvavidas para la Marina Real, en gran parte como resultado de ensayos realizados mar afuera en diversas condiciones de frío y calor. Actualmente se provee a todos los buques la balsa salvavidas inflable cubierta; las raciones han sido muy mejoradas y se está procediendo a la introducción de una eficaz planta destiladora solar, para la producción de agua dulce del mar.

Todos estos son beneficios materiales, que deberían ayudar grandemente al marino que ha naufragado. Lo que necesita una mayor experimentación es el comportamiento, tanto del personal como del equipo bajo condiciones severas. Pronto se espera lograr esto con un experimento de supervivencia real, en condiciones de ser llevado libremente por la corriente en alta mar. Los oficiales y clases, que serán seleccionados entre personal voluntario, se embarcarán en balsas salvavidas inflables en medio del Atlántico y vivirán en ellas durante cinco días. Un oficial médico hará observaciones en cada una de las balsas.

Durante el experimento las condiciones serán deliberadamente severas en forma extremada; en él se encierra un elemento de peligro. Pero podemos estar seguros de que no solamente la Marina Real, sino todo el mundo marítimo, esperará el resultado de los experimentos con el mayor interés.

(De "*Admiralty News Summary*", N° 173, febrero de 1961.)

### **LA MARINA REAL EFECTÚA EL PRIMER DESEMBARCO EN UNA ISLA DEL ATLANTICO.**

El primer desembarco registrado en las estériles islas brasileñas de Martín Vaz, en el Atlántico Sur, fue hecho por H.M.S. "Owen" (Capitán de fragata P. D. Hall, D. S. C., R. N.) mientras navegaba rumbo a Georgia del Sur para iniciar un trabajo hidrográfico.

Los tres pequeños islotes del grupo están situados a unas 650 millas al E. N. E. de Río de Janeiro, y en los derroteros son descritos como "escarpados e inaccesibles". Los peritos conocedores de la zona habían manifestado previamente que toda tentativa para ir a tierra sería "imposible".

Detalles de los desembarcos para realizar observaciones científicas, con autorización especial otorgada por el gobierno brasileño, han sido recibidas ya en el Almirantazgo.

Una pequeña dotación de oficiales y personal subalterno marino, acompañados por científicos civiles embarcados en el "Owen", hicieron la tentativa en la mayor de las tres islas, que se eleva unos 300 pies. Se embarcaron en un bote remolcado por una lancha a motor hidrográfica y, luego de considerables dificultades, lograron saltar a tierra sobre las rocas barridas por las rompientes.

Ocho hombres pueden reclamar la distinción de ser las primeras personas conocidas en poner pie en esta isla y dos de ellos, un oficial y un clase, lograron escalar la costa acantilada de la isla y llegar hasta la "cima". Otros recogieron muestras y especímenes botánicos, biológicos y geológicos.

Mientras éstos se encontraban en tierra, otra lancha hidrográfica del "Owen" tomaba sondajes de las entradas S. W. de las islas, a la vez que el mismo buque hacía un rápido levantamiento de las mismas mediante radar y ángulos de sextante. Se tomaron muestras del fondo con una rastra remolcada y una grúa mecánica.

(De "Admiralty News Summary", N° 173, febrero de 1961.)

### **PRESUPUESTO DE LA MARINA DE GUERRA. VALOR DEL PODER NAVAL.**

La Exposición Aclaratoria, presentada anualmente con el Presupuesto de la Marina, es, de hecho, un informe sobre la marina de guerra presentado al Parlamento por el Primer Lord del Almirantazgo. En una reciente Conferencia de Prensa, Lord Ca-

rrington, el Primer Lord, destacó la continuidad de estas Exposiciones. “No se trata simplemente de una sesión anual —dijo— donde tenemos nuevas ideas, donde vamos a los tumbos y a los golpes de un lugar a otro; es un programa continuado a largo plazo, que ha sido trazado por la Junta del Almirantazgo”.

Resumiendo su charla en la Conferencia, el Primer Lord prosiguió : “Creemos que el valor del poder naval es tan grande como lo ha sido siempre, y si algún cambio hay es que sigue aumentando. Consideramos que el poder de la Armada descansa en sus buques modernos y versátiles, que comprende a una flota con un poder de impacto fuera de toda proporción con su tamaño numérico. Finalmente, la Armada no permanece estancada. La Armada de mañana se encuentra hoy sobre las gradas”.

En la iniciación de la Exposición Aclaratoria, el Primer Lord vuelve a exponer el papel de la Armada y destaca el valor especial de la movilidad y flexibilidad del poder naval, poniéndose más en evidencia a medida que el número de bases británicas en ultramar ha ido declinando. El poder naval puede ser rápidamente concentrado y hacer que actúe donde fuera necesario. Su despliegue no puede ser evitado por la negación de los derechos de sobrevuelo. Puede ser mantenido listo frente a la costa, permaneciendo a la vez discreto.

En tiempo de paz, la marina de guerra desempeña un papel vital en el mantenimiento de la paz. En guerras limitadas y en estallidos locales de violencia, su rápida intervención puede asegurar de que las cosas no se desarrollen en una guerra amplia con el correspondiente peligro de un conflicto nuclear —un papel para el cual el portaaviones de comando está perfectamente adecuado—. En el caso de una guerra total, el papel de la Marina Real sería el de ser parte integrante de las fuerzas navales combinadas de Occidente.

**Nuevos destructores con proyectiles dirigidos y sus armas.** — Al considerar los puntos destacados del programa de este año, el Primer Lord continuó: “Vamos a disponer la construcción de los destructores quinto y sexto para proyectiles dirigidos de la clase «Hampshire». Simultáneamente con esto, iniciamos el desarrollo de la segunda versión del proyectil «Sea Slug», que tiene un mayor alcance y poder de impacto que el «Sea Slug Mark I», y será instalado en los destructores cinco y seis de proyectiles dirigidos, y luego, posteriormente, cuando se presente la oportunidad, en los números uno a cuatro”.

**Segundo submarino nuclear y segundo portaaviones para comandos.** — Después de referirse brevemente al buen progreso que se realiza en el «Dreadnought», el Primer Lord recordó que el verano último se había dispuesto la construcción del segundo submarino nuclear. Declaró luego que el H. M. S. «Albion» había sido tomado para ser convertido en el segundo portaaviones de comandos, y explicó que esto permitía contar con un portaaviones de comandos permanente al este de Suez, y otro al oeste de este mismo lugar, ya sea recorriéndose o en operaciones en el hemisferio occidental, y listo con un breve aviso previo. “La experiencia que hemos tenido con el «Bulwark», dijo el Primer Lord, “ha demostrado que esta ha sido una idea muy valiosa y exitosa”.

**El buque de ataque.** — Como agregado a la versatilidad de la Armada, el Primer Lord anunció que este año se ordenaría la construcción de un buque de ataque, para reemplazar al actual Buque de Desembarco, Tanques. “Contará —dijo—, con una capacidad de transporte muy superior a la de la actual Escuadra de Guerra Anfibia”. Este buque estará en condiciones de llevar tanques, camiones, aprovisionamientos como así también hombres, y podrá hacer que las embarcaciones de desembarco salgan flotando desde su interior. También dispondrá de un helicóptero y será un buque de 10.000 a 15.000 toneladas.

“Además —dijo el Primer Lord—, contamos con nuestros dos tipos más modernos de fragatas, los «Tribal» y los «Leander», combinando los mismos todos los papeles necesarios en una escolta. Son antisubmarinos, directores aéreos, y son fragatas antiaéreas de modo que, como dije en un principio, estamos tratando de lograr una Armada versátil”.

Para el próximo año financiero, se solicita al Parlamento el otorgamiento de la suma neta de £ 413.200.000, o sean £ 15.699.900 más que el año pasado. Ejemplos de las causas de ciertos aumentos —en el campo de la construcción naval— son, aumento de salarios debido a la introducción de semanas laborables más cortas y los salarios otorgados a los empleados de ingeniería y construcción naval; el aumento en el costo y la complejidad del equipo de guerra electrónica; y los aumentos en el programa de construcción de petroleros.

(De “Admiralty News Summary”, N° 174, Marzo 1961.)





**CARLOS A. BRUERA**

Capitán de Fragata

Falleció el 2 de enero de 1961

**NACIMIENTO:** En Zárate (Pcia. de Buenos Aires), el 26 de julio de 1905.

**INGRESO:** A la Escuela de Mecánica de la Armada, el 18 de febrero de 1920; a la Escuela Naval, el 28 de diciembre de 1922.

**ASCENSOS:** Ing. electricista de 3ª, el 1º de enero de 1928; ing. electricista de 2ª, el 10 de abril de 1931; ing. electricista de 1ª el 31 de diciembre de 1936; ing. electricista principal, el 31 de diciembre de 1942; capitán de fragata ing. electricista, el 31 de diciembre de 1946.

**DESTINOS:** Fragata «Sarmiento»; acorazado «Moreno»; crucero «Garibaldi»; 1ª Reg. Naval (Arsenal); acorazado «Rivadavia»; 1ª Escuadrilla de Exploradores, «Cervantes»; 3ª Reg. Naval; crucero «Almirante Brown»; Base Naval Río Santiago; crucero «La Argentina»; D. G. Administr.; Base Naval Río Santiago.

**RETIRO:** 11 de julio de 1947.



**ENRIQUE SILBEREISEN**

Capitán de Corbeta

Falleció el 2 de enero de 1961

**NACIMIENTO:** En Brumath (Alsacia), Alemania, el 15 de octubre de 1882.

**INGRESO:** En la Marina de Guerra, el 1° de noviembre de 1908, en la Dirección General de Electricidad.

**ASCENSOS:** Suboficial de 1ª (transitorio), el 1° de noviembre de 1908; ing. electricista de 3ª, el 1° de julio de 1910; ing. electricista de 2ª, el 20 de septiembre de 1911; ing. electricista de 1ª, el 12 de mayo de 1925; ing. electricista principal, el 8 de julio de 1930.

**DESTINOS:** Dirección General de Electricidad; transporte «Bahía Blanca»; Sec. C. Talleres, Instalac. y Reparac. Serv. Radiotelegráficos; Comisión Naval en Europa; transporte «San Martín»; E. M. G. Nav.; Servicio de Comunicaciones Navales; Arsenal Naval Buenos Aires; Dirección General de Navegación y Comunicaciones.

**RETIRO:** 17 de agosto de 1936.

**MENCIONES HONORÍFICAS:** Formó parte de la Subcomisión Técnica encargada de la adquisición de vehículos, instalación de red telefónica policial y de una red de broadcasting, comunicando el Prefecto General de Policía que este oficial llenó su cometido en forma altamente satisfactoria (17 de marzo de 1932).



**GUSTAVO ADOLFO J. GIACHELLO**

Teniente de Fragata Aviador Naval

Falleció el 4 de enero de 1961

NACIMIENTO: En Rosario (Santa Fe), el 7 de octubre de 1931.

INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL: El 26 de diciembre de 1947.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 14 de diciembre de 1953; teniente de corbeta, el 31 de diciembre de 1955; teniente de fragata, el 31 de diciembre de 1958.

DESTINOS: Esc. Av. Naval; E. Aer. N° 2; E. Aer. N° 3; B. A. P. I.; Esc. Cdo.; Cdo. Adiestramiento P. Belgrano.



**OSCAR G. ARDILES**

Capitán de Fragata

Falleció el 24 de enero de 1961

NACIMIENTO: En la Capital Federal, el 22 de septiembre de 1897.

INGRESO A LA ESCUELA NAVAL: El 27 de febrero de 1914.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 30 de enero de 1920; alférez de fragata, el 30 de enero de 1922; alférez de navío, el 9 de mayo de 1924; teniente de fragata, el 1° de enero de 1927; teniente de navío, el 31 de marzo de 1933; capitán de fragata, el 31 de diciembre de 1937.

DESTINOS: Acorazado «Pueyrredón»; crucero «Belgrano»; cañonera «Rosario»; acorazado «Rivadavia»; cañonera «Patria»; Arsenal Naval Buenos Aires; transporte «Azopardo»; crucero «Almirante Brown»; crucero «Buenos Aires»; transporte «T.1»; transporte «Bahía Blanca»; Esc. de Mee. de la Armada; acorazado «Rivadavia»; Escuela Nav. Militar; acorazado «Moreno»; aviso «A.3»; Secretaría del Ministro; aviso «Golondrina»; torpedero «Mendoza»; 1ª Escuadrilla de Exploradores; torpedero «La Plata»; Comisión Naval en Europa; H. S. M. «Vindictive» Armada británica; crucero «La Argentina»; torpedero «Corrientes»; D. G. P. Naval; E. M. Naval.

Retiro: 14 de septiembre de 1943.



**HECTOR RUBEN RIOS**

Teniente de Fragata

Falleció el 30 de enero de 1961

NACIMIENTO: El 9 de febrero de 1932.

INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL: El 1° de febrero de 1950.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 1° de diciembre de 1954; teniente de corbeta, el 31 de diciembre de 1956; teniente de fragata, el 31 de diciembre de 1959.

DESTINOS: «Bahía Thetis»; Esc. Aer. N° 1; Esc. Aér. N° 2; C. I. A. C.; 1ª Esc. Explor. C. A. P. Belgrano; «Independencia».



**ANGEL LANZILLO**

Teniente de Corbeta

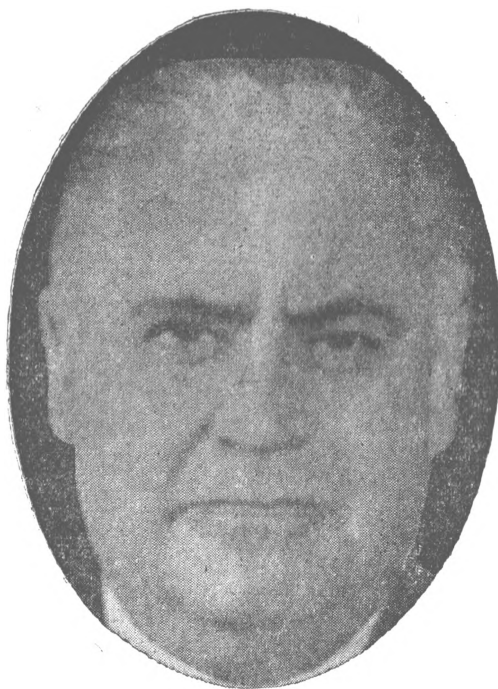
Falleció el 30 de enero de 1961

NACIMIENTO: El 28 de julio de 1935.

INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL: 18 de enero de 1951.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 30 de octubre de 1956; teniente de corbeta, el 31 de diciembre de 1958.

DESTINOS: E.A.N.; Dest. «Santa Cruz»; B. N. P. B.; «Bahía Thetis».



**DOCTOR RODOLFO MEDINA**

Falleció el 19 de febrero de 1961

**NACIMIENTO:** En la ciudad de La Plata, el 7 de julio de 1885.

**INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL:** En el año 1902.

**ACTUACIÓN EN LA MARINA:** En 1906 realizó el viaje de la fragata «Sarmiento». Después de una breve actuación, llegó al grado de alférez de navío, pidiendo la baja para dedicarse al estudio del derecho.

**ACTUACIÓN POSTERIOR:** Egresó de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales en el año 1916, recibíendose luego de doctor en jurisprudencia. Fue profesor de geografía en la Escuela Superior de Comercio «Carlos Pellegrini» durante 37 años, y profesor de organización de comercio en la Escuela de Comercio «Sud». Desempeñó funciones en el Ministerio de Agricultura y en 1926 fue secretario redactor del laudo de la industria azucarera. De 1928 a 1934 fue fiscal federal en la Capital Federal; de 1934 a 1937, juez federal en La Plata; en 1937, camarista en lo Criminal y Correccional de la Capital Federal. En 1949 se retiró de la magistratura.

Luego de la Revolución Libertadora de 1955 formó parte de la Comisión Nacional de Investigaciones; después fue presidente de la Fiscalía de Recuperación Patrimonial y abogado del Banco Industrial de la Nación.



**JUAN BOERI**

Capitán de Fragata

Falleció el 8 de marzo de 1961

NACIMIENTO: El 8 de julio de 1896.

INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL: El 27 de febrero de 1914.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 1° de marzo de 1918; teniente de corbeta, el 5 de agosto de 1920; teniente de fragata, el 26 de marzo de 1923; teniente de navío, el 1° de marzo de 1926; capitán de corbeta, el 13 de septiembre de 1932; capitán de fragata, el 31 de diciembre de 1936.

DESTINOS: Esc. Naval; «Guardia Nacional»; «Misiones»; «Libertad»; Grupo de Torpederos; Grupo de Rastreadores y Minadores; Esc. de Mecánica; «La Plata»; «Corrientes»; «Entre Ríos»; A. N. B. A.; Com. Nav. Europa; «Brown»; «Sarmiento»; S. H. N.; M.4; «San Luis»; 1ª Reg. Naval; E. M. G. N.; «Moreno»; «Tucumán»; D. G. P. N.; D. G. A. N.

RETIRO EFECTIVO: 27 de junio de 1942.

RETIRO ACTIVO: 28 de marzo de 1944.

RETIRO EFECTIVO: 11 de diciembre de 1947.





**ERNESTO E. CASCARINI**

Capitán de Fragata

Falleció el 9 de marzo de 1961

NACIMIENTO: El 30 de septiembre de 1908.

INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL: El 16 de febrero de 1923.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 1° de enero de 1929; teniente de corbeta, el 9 de marzo de 1931; teniente de fragata, el 31 de marzo de 1934; teniente de navío, el 31 de diciembre de 1936; capitán de corbeta, el 31 de diciembre de 1941; capitán de fragata, el 31 de diciembre de 1946.

DESTINOS: Escuela Naval; «Sarmiento»; «9 de Julio»; «Córdoba»; «Alférez Mackinlay»; «Garibaldi»; «Ministro Ezcurra»; «Jujuy»; «Almirante Brown»; «Murature»; «Mendoza»; Cdo. Av. Naval; «Tucumán»; «La Plata»; «Rivadavia»; D. G. P. Nav.; Serv. Hidr. Naval.

RETIRO: 30 de diciembre de 1954.

RETIRO ACTIVO: 9 de marzo de 1956. (Falleció en servicio.)



**OSCAR I. BASAIL**

Capitán de Navío Contador

Falleció el 11 de marzo de 1961

NACIMIENTO: 28 de noviembre de 1885.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 25 de enero de 1905; teniente de corbeta, el 26 de enero de 1910; teniente de fragata, el 12 de agosto de 1913; teniente de navío, el 21 de octubre de 1917; capitán de corbeta, el 26 de marzo de 1923; capitán de fragata, el 1° de marzo de 1928; capitán de navío, el 31 de diciembre de 1935.

DESTINOS: D. G. A. N.; «Bahía Blanca»; «Moreno»; «Rivadavia».

RETIRO EFECTIVO: 28 de noviembre de 1939.

RETIRO ACTIVO: 28 de noviembre de 1939. (Falleció en servicio.)

## Asuntos Internos

### ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

**Guardiamarinas:** Cont. Néstor Edgardo Alonso, Rodolfo José Alonso, I. M. Oscar Alberto Arroyo, Angel María E. Ates, Héctor Audisio, Fernando Ballester, Cont. Guillermo L. Vera Baroni, Pedro Juan Bauer, Jorge Bernardo, Osvaldo H. Brocea, Eugenio S. Brusa, José M. Cagliolo (h.), Hugo Ernesto Clérici, Hugo H. Colombotto, Juan Carlos Corral, Eduardo Sergio Cosentino, José Pedro Costa, Carlos Oscar Critelli, Cont. Ubaldo Fernando Couceyro, Edgardo Hugo Chiocci, Jorge Ercasi, José María Espósito, Antonio Esteban, Luis Guillermo Fal, Eegino Eduardo Fernández, Francisco Antonino Fournier, Carlos A. Frasch, Eduardo Carlos Frías, Daniel Antonio Fusari, Néstor Alfredo García Zanetti, Carlos Oscar Ghioldi, Héctor Gustavo Giménez de Miguel, Juan Carlos Daniel Grieco, Juan Fernando Gutman, Ronaldo Esteban Henshaw, José del Carmen Heredia, Enrique Carlos Isola, Carlos Alberto Jarroege Lima, Jorge Carlos Kalemkerian, Julio Italo Lavezzo, Carlos Federico Lebrón, Cont. Iván Francisco Leiva, Jorge Leoni, Carlos A. Lobbosco Vera, Rodolfo Horacio Ludueña, Guillermo Braulio Maissonave, Edmundo Héctor Maquieira, Carlos Alberto Marrón, Eduardo Horacio Marty, Miguel Angel Nava, Jorge Francisco Nogueira, Eugenio Noziglia, Gustavo F. Oneto, Elvidio Omar Parodi, Gerardo Alberto Pazos, Humberto José Carlos Pegolo, Cont. Enrique Reno Perrando, Luis Jorge Prado, Alberto Felipe Horacio Profumo, Julio Carlos Pueyrredón, Roberto Oscar Quiroga, Horacio Florencio Néstor Reyser, Luis Maximiliano Ribero Piera, Carlos César Ricaldoni, Roberto Rodríguez, Carlos Mateo Rojas Ortiz, Eduardo Abel Román, I. M. Jorge Enrique Cayetano Sáenz, Carlos Alberto Salimeni, Jorge A. Spini Slocker, Juan José Solans, Anatol Juan Tarapow, Juan Carlos Torres, Roberto Varela, M. Guillermo Videla, Alberto Viera Ezcurra, Bernardo Angel Viglierchio, Julio César Villanueva, Alberto Rodolfo von Wernich, Mario Zambra, capitán de fragata bioquímico Artemio V. R. Vialé, tenientes de fragata médicos Carlos Alberto Frías y Jorge Daniel Rasmussen, tenientes de navío cont. Néstor Eusebio Vena, odont.

Rodolfo Osvaldo Traverso, tenientes de fragata médicos Andrés Barriocanal, Jorge Eduardo Hug, Ramón Alberto Jiménez y Carlos Roberto Torrubiano, auditor Ireneo Jorge Portela, tenientes de corbeta (C) Manuel Failde, Fermín Francisco Franquet, Eric Fabián López, Ramón Pueyo, guardiamarinas: (C) Mario Tomás Antinori, I. M. Cornelio Cáceres, Agustín Dell'Acqua, (C) Ricardo Joaquín Molina, I. M. José Olguín, (C) Felipe Jorge Scardilli, (C) Bautista Camilo Saval, (C) Luis Rodolfo Tartuferi, tenientes de fragata odont. Gustavo Adolfo Lovato y Héctor Oscar Pereira y tenientes de fragata médico Reinaldo Marcos Toso y Héctor E. Settanni.

#### **CONFIRMACIÓN COMO SOCIOS ACTIVOS**

Ex-teniente de navío ing. Lorenzo Manuel Segura, ex-guardiamarina I. M. Damián Horacio Abalos.

#### **REINGRESO**

Capitán de corbeta Duilio Isola.

#### **RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS**

Desde el 25-1-61, capitán de corbeta Enrique Carlos Isola; desde el 17-2-61, capitán de navío José J. Almagro, vicealmirante Walter A. von Rentzell, contraalmirante Alberto Lonardi; desde el 22-2-61, capitán de navío Juan José Feilberg; desde el 25-2-61, capitán de fragata contador Eugenio Burzio, capitán de fragata Baltazar Fandiño, capitán de fragata Gerardo Fernández Rubio, contraalmirante contador Fernando P. V. Louge, teniente de fragata Elíseo Vila; desde el 9-3-61, capitán de fragata Carlos E. Constantino, contraalmirante Victorio Malatesta; desde el 14-3-61, teniente de navío César Lera.

#### **ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES - (Art. 16 Estatuto)**

Inc. 1: — Comodoro David Olmos, 1er. teniente auditor Rogelio Norberto Maciel, teniente coronel Ignacio Zelaya, mayor Julio Alfredo Vaca Narvaja, mayor Horacio Crespo, coronel de intendencia Francisco José Folino, teniente coronel de intendencia Ernesto Aníbal Gigoux, general de brigada Carlos Alberto Salas, coronel Jorge Alberto Berghmans, comandante Hugo Conway, capitán médico (aer.) Ricardo A. Munafo Dauccia, teniente general Juan Bautista Picca, coronel Mario Guillermo Viale.

Inc. 3° — Dardo Diego Bond, Ervin Esteban Kapus, Juan F. Dato Montero.

Inc. 4° — Francisco Juan Cresta, Roberto Eduardo Capello, Raúl Gustavo Heredia, José María Videla del Mazo, Carlos Joaquín Maqueda, Alfredo Bernardo F. A. V. Mohorade.

#### **BAJAS DE SOCIOS**

**Por fallecimiento:** Sr. Luis Ernesto Carrascosa (concurrente), capitán de fragata Carlos A. Bruera (activo), capitán de corbeta Enrique Silbereissen (activo), teniente de fragata Gustavo Adolfo J. Giachello (activo), capitán de fragata Oscar G. Ardiles (vitalicio), teniente de fragata Héctor Rubén Ríos (activo), teniente de corbeta Angel Lanzillo (activo), doctor Rodolfo Medina, capitán de fragata Juan Boeri (vitalicio), Capitán de fragata Ernesto E. Cascarini (activo) y capitán de navío cont. Oscar I. Basail (vitalicio).

**Por renuncia:** Mayor Carlos María Guillant (concurrente), capitán Roberto L. Roualdes (concurrente), doctor Julio Antonio Tain (activo), guardiamarina Alfredo Hugo Manchado.

#### **RENUNCIA VOCAL. DE LA C. D. Y SU REEMPLAZO**

Fue aceptada la renuncia presentada oportunamente por el vocal titular de la Comisión Directiva capitán de fragata Agustín C. Ledesma, designándose como reemplazante al capitán de fragata Francisco A. Alemán.

#### **DISCERNIMIENTO DE PREMIOS PARA LOS TRABAJOS PUBLICADOS EN EL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL (año 1959-60)**

Fue designado el siguiente jurado para discernir los premios mencionados: Presidente: vicealmirante D. Agustín R. Penas; vocales: capitán de navío D. Juan C. Bassi, capitán de navío D. Santos R. Ferreira, capitán de fragata D. Adolfo A. Pintos y capitán de fragata D. Norberto A. Berardo.

#### **CONSIDERACIÓN SOLICITUDES SOCIOS CONCURRENTES**

En virtud de una resolución ya existente, las solicitudes de los socios concurrentes eran consideradas en los meses de marzo y setiembre de cada año. Teniendo en cuenta que esta demora de varios meses ocasionaba ciertos inconvenientes, el señor Presidente de la C. D. propuso que las citadas solicitudes fuesen consideradas a medida que se presentaran previo cumplimiento de las disposiciones estatutarias, proposición que fue aprobada.

**ASAMBLEA ORDINARIA**

En cumplimiento de las disposiciones del Art. 40 del Estatuto, se resuelve convocar a Asamblea Ordinaria para el jueves 27 de abril próximo, a las 19.30, para tratar la siguiente

Orden del día:

- 1° Consideración de la memoria, balance, inventario e informe de la Comisión Revisora de Cuentas.
- 2° Emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.
- 3° Proclamación de los nombres de los electos.
- 4° Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

**ANEXO - ALOJAMIENTO — MODIFICACIÓN A LA REGLAMENTACIÓN**

En su oportunidad, la Presidencia aprobó ad-referendum las siguientes modificaciones a la Reglamentación del Anexo-Alojamiento :

**Art. 1º, inc. a)** — Socios del Centro Naval, que podrán optar por ocupar una habitación individualmente, siempre que haya alojamiento disponible; en caso contrario deberá compartirla, en orden inverso de antigüedad del socio.

**Art. 4º** — Los dormitorios podrán ser ocupados por un período ininterrumpido de (30) treinta días (con excepción de los comprendidos en el acápite c) del artículo 1º); pasado ese límite tendrán que desalojarlos, pudiendo continuar disponiendo de los mismos con carácter precario si hubiera disponibilidad. La prioridad para el desalojo seguirá el siguiente orden: 1º socios concurrentes, 2º socios activos y 3º socios vitalicios.

Tal desalojo se efectuará por orden de antigüedad de alojamiento, y deberá cumplirse antes de las 24 horas de haber sido comunicado por la Gerencia.

**Art. 6º** — Al socio que hubiera hecho un pedido de alojamiento y no hiciera uso del mismo, se le reservará por el término de 24 horas, a partir de la fecha inicial del pedido. Pasado dicho plazo se dejará sin efecto la reserva y se hará efectivo el cobro del día de referencia.

**Art. 8º** — El socio que ocupara un dormitorio no podrá oponerse a que otro socio ocupe la otra cama de la habitación, en virtud de lo dispuesto en el Art. 1º, inc. a).

Presentadas en la sesión celebrada por la C. D. con fecha 6 de febrero, las modificaciones de referencia fueron aprobadas, exceptuando la modificación del Art. 1° inc. a), en donde dice: “en orden inverso de antigüedad del socio”, que se propuso leyera “en orden inverso de antigüedad de grado”, agregando que se exceptúan de esta disposición los socios activos de grado de oficial superior y socios vitalicios, dándose traslado de esta nueva sugerencia a la Subcomisión del Interior.

### **DÍA DE LA ARMADA NACIONAL**

Con motivo de la celebración por primera vez del “Día de la Armada Nacional”, a realizarse el 27 de mayo próximo, y la adhesión del Centro Naval a la misma solicitada por la Secretaría de Marina, el Secretario de la Institución se puso en contacto con la División Relaciones Públicas de Marina con el objeto de concertar dicha adhesión. De las entrevistas sostenidas surgieron las dos siguientes proposiciones:

—Que el Centro Naval facilite un salón para efectuar una exposición de cuadros, organizada por la Secretaría de Marina.

Fue aprobada, resolviéndose ofrecer el salón del 4to. piso por todo el tiempo que demande la exposición.

—Que el Centro Naval organice un torneo de esgrima entre las instituciones de la Capital, corriendo por su cuenta lo concerniente al mismo y los premios a otorgar.

### **PLAYA EN MAR DEL PLATA**

Con motivo del ofrecimiento hecho por la Dirección de Promoción de Turismo de la Provincia de Buenos Aires al Centro Naval, de los lotes “C” y “D” de la playa Alfar (Mar del Plata), vista la información suministrada por la Subcomisión del Interior, así como los planos elaborados, el costo probable de las obras, etc., y luego de un cambio de ideas se resuelve efectuar tres pasos previos:

**1er. paso:** Remitir nota al Director de Promoción de Turismo de la Provincia de Buenos Aires aceptando, con carácter precario, los lotes “C” y “D” de la playa Alfar (Mar del Plata).

**2do. paso:** Nombrar una comisión para que estudie el proyecto de instalación, costo efectivo, financiación y organización, integrada por los señores capitanes Juan C. González Llanos, Francisco A. Alemán, Jorge A. Ledesma y Luis M. Bardi.

**3er. paso:** Colocar un aviso en lugares visibles de la sede social, en que se informará a los señores asociados de lo que piensa hacer la Comisión Directiva sobre el particular, e invitarle a formular las sugerencias que estimaran necesarias, las que serán entregadas en Secretaría.

## Gallardetes y Distintivos del Centro Naval



Se comunica a los señores consocios que se hallan en venta en **Contaduría**, al precio de:

GALLARDETES . . . . . \$ 12.—

DISTINTIVOS . . . . . „ 30.—







# BOLETIN DEL CENTRO NAVAL BUENOS AIRES

Vol. LXXIX

ABRIL-JUNIO 1961

NÚM. 647

## SUMARIO

<i>Día de la Armada Nacional</i> .....	XIII
<i>Trascendencia americana del 17 de mayo de 1814. - Argüero</i> .....	153
<i>El comunismo a la conquista del mundo. - Pinay</i> .....	173
<i>Antecedentes sobre la organización de nuestra primera fuerza naval. - García</i> .....	199
<i>Conducta. - Capitán "M"</i> .....	219
<i>Al alférez Sobral y la corbeta "Uruguay". - Destéfani</i> .....	229
<i>Causales del progreso del comunismo en el mundo. Principios y técnicas de luchas de ideologías, aplicadas a la subversión. Estrategia y táctica del comunismo. Respuesta de Occidente al comunismo. - Pozzi Jáuregui</i>	237
<i>Adiós a la «Sarmiento» (poesía). - Amieva</i> ...	268
<i>Notas profesionales</i> .....	269
<i>Necrología</i> .....	291
<i>Asuntos internos</i> .....	303

# 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 14,30 a 19,30.

**ODONTÓLOGO:** Lunes a viernes, de 8 a 12.

**ENFERMERÍA:** Lunes a viernes, de 8 a 12.

**PEDICURO:** Miércoles, 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.

**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.

## 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 N° 681.043

---

---

ABRIL-JUNIO 1961

---

---



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

## CENTRO NAVAL

### PRESIDENTES HONORARIOS Excmo. Sr. Presidente de la Nación, Doctor Arturo Frondizi

S. E. el Sr. Secretario de Estado de Marina,  
Contraalmirante Gastón C. Clement

### COMISION DIRECTIVA

Presidente	<i>Vicealmirante</i>	Agustín R. Penas
Vicepresidente 1°	<i>Contraalmirante</i>	Jorge J. A. Palma
Vicepresidente 2°	<i>Vicealmirante</i>	Leandro M. B. Maloberti
Secretario	<i>Capitán de Fragata</i>	Norberto J. Badens
Tesorero	<i>Cap. de Navío Cont.</i>	José S. Cárdenas
Protesorero	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	Pablo E. Arguindeguy
Vocales titulares:	<i>Tte. de Navío Auditor</i>	Jorge Gnecco
	<i>Cap. de Corbeta Auditor</i>	Manuel E. Valentini
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo O. Gómez
	<i>Contraalmirante Méd.</i>	Ciríaco F. Cuenca
	<i>Capitán de Fragata</i>	Cleto Santa Coloma
	<i>Capitán de Navío</i>	Juan C. Bassi
	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Jorge A. Collasso
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos
	<i>Capitán de Navío</i>	Néstor S. Noriega
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fulgencio Ruiz
	<i>Capitán de Navío</i>	Jonás L. Sosa
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano D. Iribarne
	<i>Capitán de Fragata</i>	Raúl V. Angelini Farach
	<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Alberto Boffi
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Jorge Gopceovich Bregliani
	<i>Capitán de Navío</i>	Francisco Morell
	<i>Capitán de Navío</i>	Raúl Francos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Diego H. de Villalobos
Vocales suplentes:	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano Alvarado
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Pernice
	<i>Capitán de Fragata</i>	Horacio A. Ferrari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Héctor Marrero
	<i>Capitán de Fragata</i>	Justiniano M. Achával

#### Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	Luis E. Rabbione
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Siró V. de Martini
Suplentes	<i>Capitán de Corbeta</i>	Emilio E. Massera
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Jorge I. Anaya

## SUMARIO

DÍA DE LA ARMADA NACIONAL.....	XIII
<i>Discurso pronunciado por el señor Secretario de Marino, contraalmirante Gastón C. Clement.</i>	
TRASCENDENCIA AMERICANA DEL 17 DE MAYO DE 1814.....	153
<i>Por el Dr. Luis E. Argüero.</i>	
EL COMUNISMO A LA CONQUISTA DEL MUNDO.....	173
<i>Por Antoine Pinay.</i>	
ANTECEDENTES SOBRE LA ORGANIZACIÓN DE NUESTRA PRIMERA FUERZA NAVAL.....	199
<i>Por Elcira E. García.</i>	
CONDUCTA .....	219
<i>Por el Capitán "M".</i>	
AL ALFÉREZ SOBRAL Y LA CORBETA «URUGUAY».....	229
<i>Por el Capitán de Corbeta Laurio H. Destéfani.</i>	
CAUSALES DEL PROGRESO DEL COMUNISMO EN EL MUNDO. PRINCIPIOS Y TÉCNICAS DE LUCHAS DE IDEOLOGÍAS, APLICADAS A LA SUBVERSIÓN. ESTRATEGIA Y TÁCTICA DEL COMUNISMO. RESPUESTA DE OCCIDENTE AL COMUNISMO.....	237
<i>Por el Capitán de Fragata Néstor O. Pozzi Jáuregui.</i>	
ADIÓS A LA «SARMIENTO» (Poesía) .....	268
<i>Por Fernando Amieva.</i>	
NOTAS PROFESIONALES .....	269
NECROLOGÍA.....	291
ASUNTOS INTERNOS.....	303

**Los autores son responsables del contenido de sus artículos**

## SUBCOMISIONES

### Interior:

Presidente	<i>Contraalmirante</i>	Jorge J. A. Palma
Vocales	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Alberto Boffi
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Capitán de Navío</i>	Jonás Luis Sosa
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fulgencio Ruiz

### Comedor y Bar:

	<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fulgencio Ruiz

### Alojamiento:

	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Alberto Boffi
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos

### Baños y Peluquería:

	<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
--	---------------------------	-----------------------

### Edificio:

	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge A. Desimoni
--	-------------------------	-------------------

### Estudios y Publicaciones y Cultura:

Presidente	<i>Contraalmirante Méd.</i>	Ciríaco F. Cuenca
Vocales	<i>Capitán de Navío</i>	Juan C. Bassi
	<i>Capitán de Navío</i>	Francisco Morell
	<i>Capitán de Navío</i>	Raúl Francos
	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Jorge A. Collaso
	<i>Capitán de Fragata</i>	Tristán D. H. de Villalobos

### Hacienda:

Presidente	<i>Capitán de Navío Cont.</i>	José S. Cárdenas
Vocales	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	Pablo E. Arguindeguy
	<i>Capitán de Fragata</i>	Raúl V. Angelini Farach
	<i>Teniente de Navío Aud.</i>	Jorge Gnecco

### Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano D. Iribame
------------	---------------------------	--------------------

**Yachting:**  
*Capitán de Fragata* Efraín C. Ledesma

**Tiro:**  
*Capitán de Corbeta* Roberto S. Suárez

**Inspector Sala de Armas:**  
*Capitán de Corbeta* Jorge Petrelli

**Delegado ante la Federación de Esgrima de Buenos Aires:**  
*Capitán de Fragata* Alvaro Gómez Villafaña

### DELEGACIONES

**Tigre:**  
 Presidente *Capitán de Navío Méd.* Julio R. Mendilaharzu  
 Vocal *Capitán de Fragata* Carlos B. Montes

**Puerto Belgrano:**  
 Presidente *Capitán de Navío* Néstor S. Noriega  
 Vocales *Capitán de Fragata* Cleto Santa Coloma  
*Capitán de Fragata* Adolfo O. Gómez  
*Capitán de Corbeta* Jorge Gopceovich Bregliani

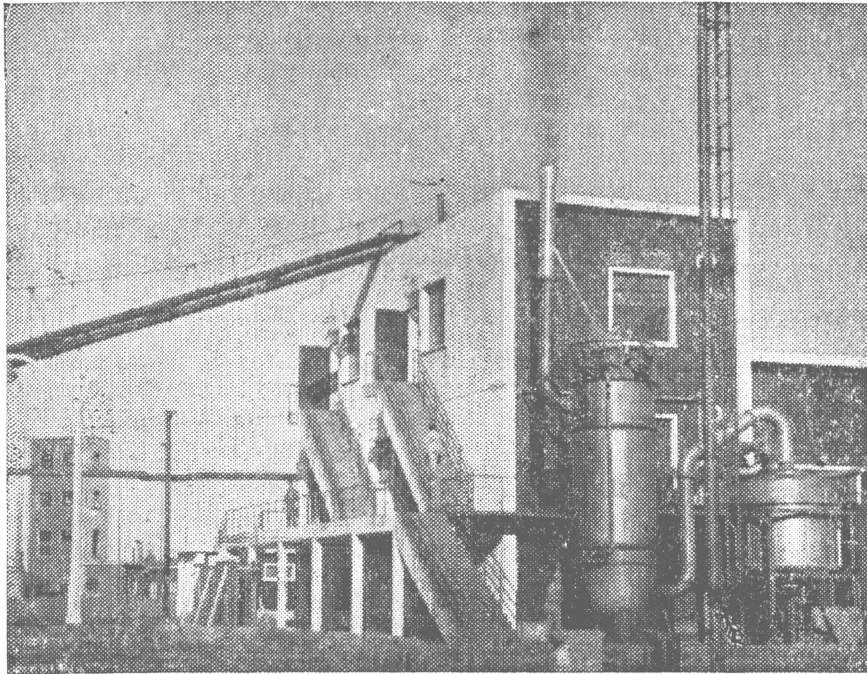
**Mar del Plata:**  
 Presidente *Capitán de Navío* Juan C. González Llanos

**Ushuaia:**  
 Presidente *Capitán de Navío* Silvio R. Cassinelli

---

---

# A.F.N.E.



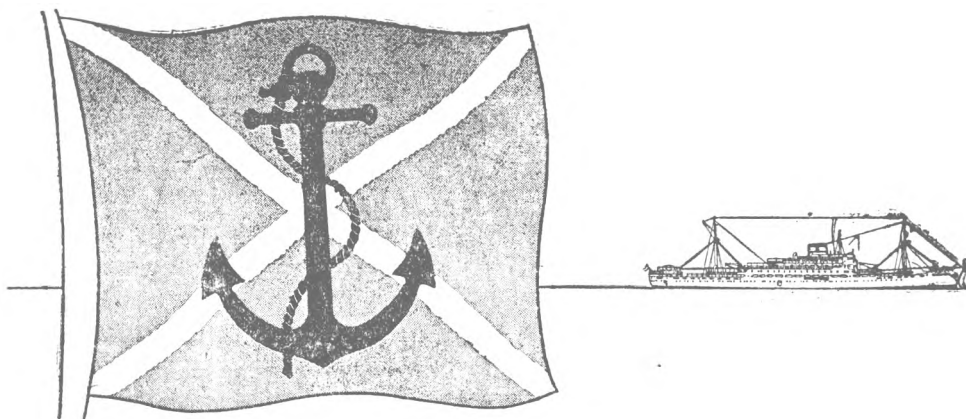
## **FABRICA NAVAL DE EXPLOSIVOS AZUL**

Gelatina explosiva, gelignitas, accesorios para voladuras, nitrocelulosas, trotyl, pólvoras, para uso en canteras, fábricas de pinturas, municiones, etc.  
Un aporte de la ARMADA NACIONAL al progreso del país.

---

---





Ahora **BAJO  
UNA  
SOLA  
BANDERA...**

Todas las unidades que hasta ahora navegaban bajo los pabellones de FLOTA MERCANTE DEL ESTADO y FLOTA ARGENTINA DE NAVEGACION DE ULTRAMAR, lo harán actualmente bajo una nueva y única bandera: la de LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS, empresa nacida de la fusión de las anteriores el 24 de Mayo de 1961.

Con el mismo espíritu de progreso de sus predecesoras, con igual convicción de la participación vital que le toca desempeñar en el desarrollo del comercio exterior del país y en el estrechamiento de los vínculos materiales y culturales con todos los pueblos del mundo, LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS impulsará sus actividades, respaldada por la fuerza que le brinda esta unión de voluntades y experiencias.

**E.L.M.A.**

**LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS**



Ex - F.A.N.U.

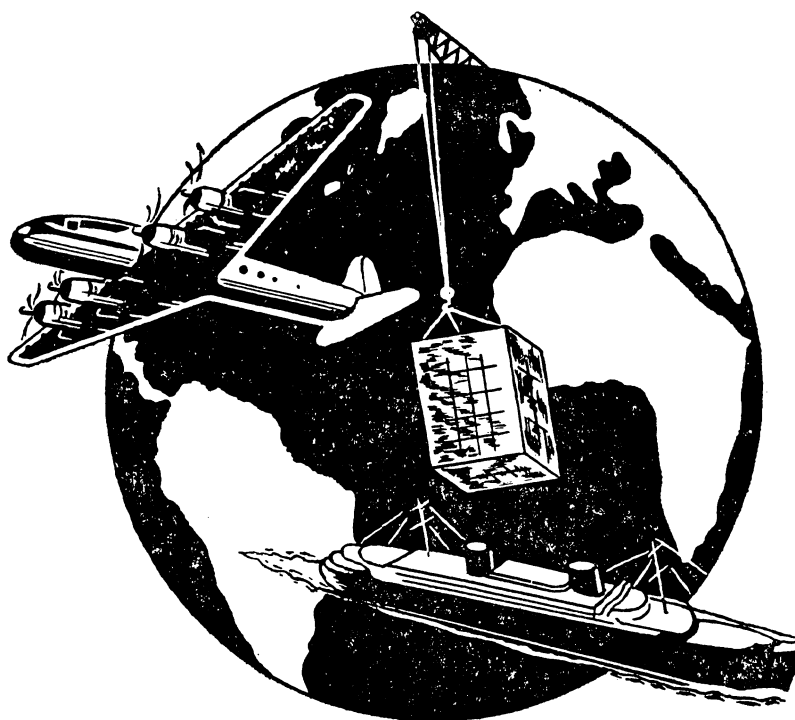
25 de Mayo 459



Ex - F.M.E.

# CARLOS A. CUNEO

IMPORTACION - EXPORTACION



## LATIN CORNER EXPORT

EQUIPAJES NO ACOMPAÑADOS

•

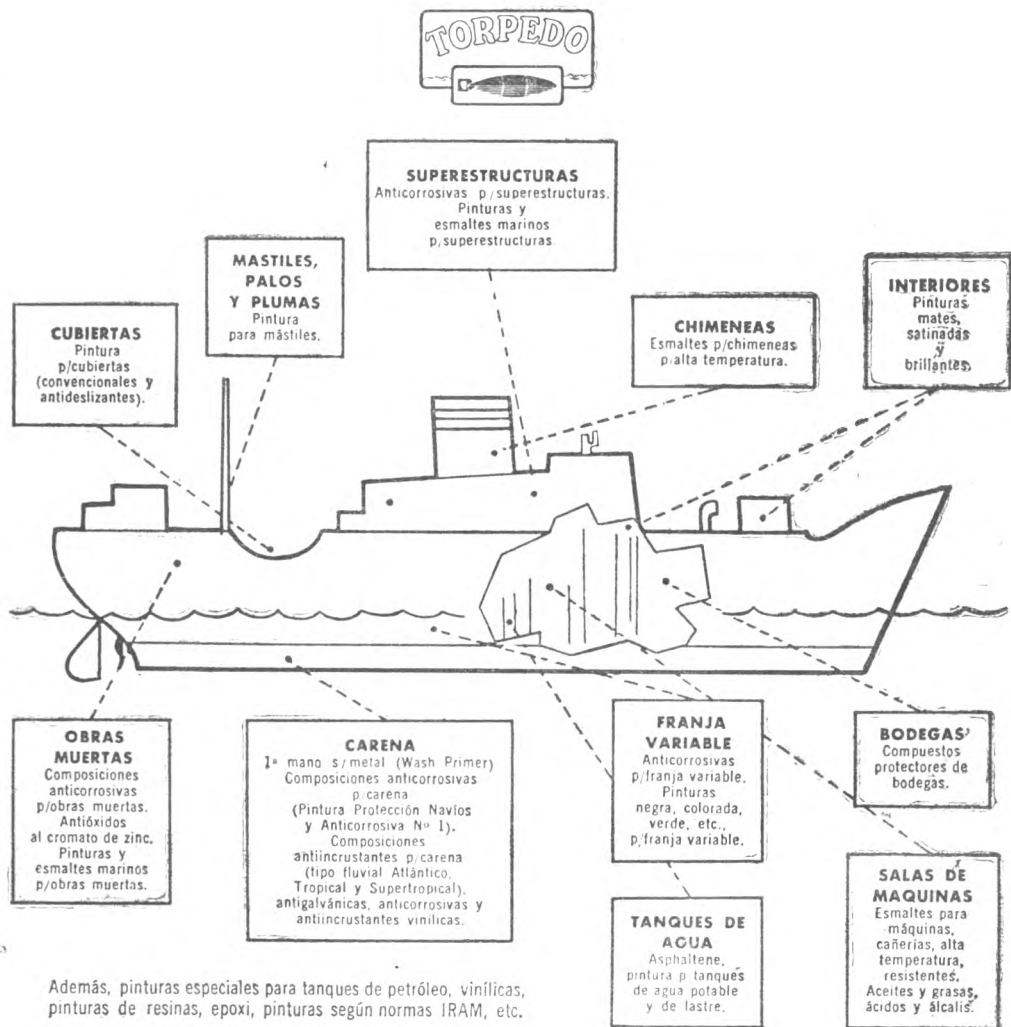
EMBARQUES DESDE LOS ESTADOS UNIDOS

2 West 31 Street, 4º piso - New York 1, N. Y.

Viamonte 1660 - Piso 3º C - Buenos Aires



ELABORA Y DISTRIBUYE LAS AFAMADAS PINTURAS Y COMPOSICIONES MARINAS



Además, pinturas especiales para tanques de petróleo, vinílicas, pinturas de resinas, epoxi, pinturas según normas IRAM, etc.

Informes técnicos en:

**COLORIN**

Industria de Materiales Sintéticos S. A.

**DIVISION MARINA**

JURAMENTO 5853 - MUNRO (F.N.G.B.) - T. E. 740-0086/89

## **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).

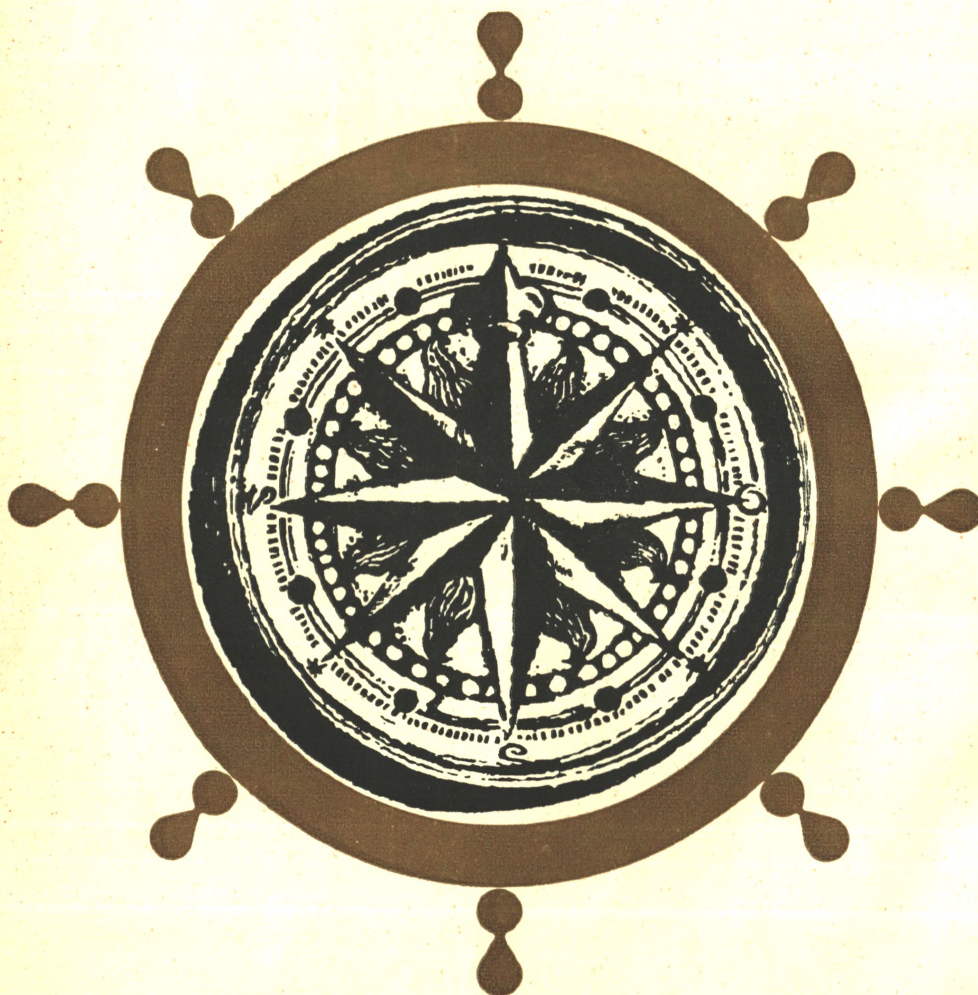
Las colaboraciones deben venir firmadas, con la aclaración de firma y grado, si es personal militar, y domicilio y teléfono.

*LA DIRECCIÓN*

*COMBATE DE MONTEVIDEO*  
**17 DE MAYO** DIA DE LA  
ARMADA  
NACIONAL

---

---



# **Día de la Armada Nacional**

**Discurso pronunciado por el señor Secretario de Marina, contraalmirante  
Gastón C. Clement**

En esta fecha y frente a este monumento, nos congregamos para rememorar uno de los acontecimientos más gloriosos y decisivos de la independencia nacional: La victoria naval obtenida por la escuadra del Almirante Brown frente a Montevideo.

Mediante esa acción quedó anulada para siempre la preponderancia de las armas realistas en el área vital del Río de la Plata y, por lo tanto, asegurado el camino de la libertad emprendido por el pronunciamiento de Mayo de 1810.

Es de tal significación el acontecimiento que conmemoramos y tiene tanta trascendencia en el desenvolvimiento histórico de nuestra emancipación, que el 17 de Mayo ha sido instituido como el “DIA DE LA ARMADA ARGENTINA”, no sólo porque marca el momento en que la escuadra de Brown consigue triunfo tan decisivo y de consecuencias definitivas en la marcha de la liberación de la patria, sino que, al mismo tiempo, agrega el jalón de mayor importancia en la ya iniciada tradición de gloria, de heroísmo y de nobleza de nuestra institución naval.

De ahí que constituye un primordial deber rendir nuestro homenaje al insigne almirante cuya ciencia, cuya pericia y cuya bravura, hizo posible la realización de semejante hazaña.

A él le debemos el primero y el más alto de los ejemplos.

El de que no deben medirse ni los sacrificios ni los esfuerzos, cuando se trata de la libertad de la Nación. También de él recogimos la enseñanza de que a la Marina, como integrante de las demás Fuerzas Armadas, no sólo le corresponde la obligación, sino también le cabe el honor, de ser defensora de la soberanía nacional e insobornable garantía del derecho de su pueblo a construir su futuro al amparo de las normas y de las instituciones que él mismo quiera darse.

Felizmente, es posible declarar sin reservas que esa enseñanza ha sido cumplida invariablemente por nuestra armada a través

de su siglo y medio de existencia. Todos los hombres que visten su uniforme están impregnados de ese espíritu y mantienen con máxima firmeza tan noble ideal. Se enorgullecen de ser herederos de quienes dieron su vida y su sangre por lograr esos propósitos y no abrigan duda alguna de que sabrán continuar con honra el mismo trayecto, sin irse a pique y sin arriar jamás el pabellón de la Patria.

Nuestros cuadros nunca han dejado de identificarse con las inquietudes ciudadanas, con el afán de progreso, con el anhelo del bienestar del pueblo, y, desde luego, con el ansia de que nuestro país se vea colocado cuanto antes en el lugar que le pertenece entre las demás naciones del mundo, de acuerdo a su patrimonio moral, a sus riquezas materiales, a su desarrollo cultural y científico, a su desenvolvimiento económico y a las extraordinarias perspectivas que le ofrecen su potencialidad industrial, la amplitud de sus campos, la fertilidad de sus tierras y, por último y fundamentalmente, las altas cualidades de su población, sana y pujante.

Pero nuestra institución está igualmente convencida de que ese progreso no será realmente positivo y, sobre todo, no podrá ser consolidado y desarrollarse con los alcances a que aspiramos, sin que afiancemos, decidida y definitivamente, nuestros inmensos intereses marítimos.

Señores:

El movimiento de nuestro intercambio internacional está exigiendo desde ahora, y nuestra expansión económica de un mañana cercano requerirá muy pronto, que los navios portadores de los elementos que adquirimos o bien que llevan el producto del esfuerzo y del trabajo argentino, puedan cumplir con su pacífica tarea en condiciones de una amplia y completa seguridad.

El grado de adelanto que hemos conseguido en tal sentido, no admite que posterguemos la obtención de ese objetivo. Es urgente la solución de este problema vital, para el futuro del país. El pueblo de la república no puede dejar de mirar de frente al mar. Si por ese lado le llegó la civilización y el progreso de que goza y si a través de las aguas que nos circundan pudo el Almirante Brown contribuir decisivamente a la epopeya de nuestra independencia, es indudable que por esas mismas aguas seguirán presentándose las inmensas posibilidades que están ofreciendo nuestras legítimas aspiraciones y nuestro portentoso porvenir, como también pueden asomar los más graves peligros para la integridad nacional.

En ese afán, es indispensable, también, acrecentar nuestras flotas mercantes e incrementar la industria naval, en sus múltiples aspectos, especialmente en lo relacionado con los astilleros y los talleres de reparaciones navales.

Es cierto que el país está soportando serias dificultades de orden económico. Pero también lo es de que una postergación de las medidas que nos faciliten salir de una situación de notorio debilitamiento marítimo, implica tanto como renunciar a un progreso no lejano y demorar posibilidades concretas de mejorar el panorama general. Nadie puede negar la necesidad inmediata de encarar el adecuado transporte de petróleo, de carbón, de mineral de hierro y, desde luego, de los tradicionales productos que necesitamos o que se extraen de nuestra tierra, cuyo tráfico se hace más del 98 % por vía marítima.

Contar con flotas mercantes suficientes y homogéneas y con talleres y astilleros, constituye uno de los pasos más efectivos hacia la obtención de una integral autonomía económica, que nos permitirá desenvolvemos en el futuro por nuestros propios medios.

Es indiscutible que serán muy pocas las inversiones que puedan dar un rendimiento de mayor utilidad y que, en suma, serán incalculables los dividendos, tanto espirituales como materiales, que se obtendrán del acrecentamiento de nuestros intereses marítimos.

En el DÍA DE LA ARMADA NACIONAL, la Secretaría de Marina que tiene a su cargo la custodia de dichos intereses, hace un llamado a los habitantes del país para que no se postergue por más tiempo el afianzamiento de una verdadera conciencia marítima y que ésta se traduzca sin demoras en hechos concretos y en esfuerzos reales, para que la Nación ocupe de una vez por todas el rango que le está asignado entre las demás potencias marítimas.

También es propicio este día para hacer llegar un mensaje a todos los hombres de nuestra institución. Lo hago en la fundada esperanza de interpretar fielmente sus sentimientos y su modo de pensar.

Densos nubarrones oscurecen en esta hora crítica el porvenir de los pueblos. Una concepción extraña a nuestra tradición y a nuestra manera de sentir, trata de anular los valores espirituales que la humanidad ha adquirido a lo largo de muchos siglos de esfuerzos y de sacrificios. Se está reproduciendo actualmente otro episodio de la vieja lucha histórica entre los que creen en que la libertad es el mejor don que hemos recibido de Dios, y los que



no conciben otro modo de vida que el de someter al individuo, a través de un crudo materialismo, a la esclavitud y al servilismo.

A la Armada Argentina le toca entonces tomar la intervención que le confieran las circunstancias y desde su esfera de acción, en defensa de la forma de vivir que nace del espíritu argentino y del modo de ser de los hijos de nuestra tierra.

El insigne Almirante Brown nos marcó el sendero mediante el cual es posible seguir sosteniendo con tesón el nobilísimo ideal de la patria. Otros esforzados constructores de la nacionalidad nos dieron el ejemplo de sus empeños patrióticos, como Don Francisco de Gurruchaga, que puso su talento, su capacidad y su fortuna, en la creación de la primera Armada Nacional. Tanto ellos y quienes lo sucedieron en la larga y fecunda lista de los que han contribuido al crecimiento de nuestra Institución, nos legaron la conciencia de que nuestro principal deber es ponernos al servicio de los más altos valores del alma argentina.

Todos los que pertenecemos a la Armada sabemos que siempre hemos seguido ese derrotero y que nada ni nadie podrá desviarnos de tan noble misión.

La Armada Argentina, en este día en que se recuerda a hombres, a hechos y a acontecimientos que la han cubierto de gloria, y frente a la estatua de quien fue guía y ejemplo de indomable coraje y de heroico patriotismo, renueva por mi conducto el juramento de que sabrá cumplir en todos sus alcances y con verdadero espíritu republicano, el deber que le asignan la Constitución y las Leyes de la Patria.

# Boletín del Centro Naval

VOL. LXXIX

ABRIL-JUNIO

NÚM. 647

## Trascendencia Americana del 17 de Mayo de 1814 (\*)

Por el Dr. Luis E. Argüero, Profesor de Historia Naval Argentina en la  
Escuela Naval Militar

El honor que significa hablar desde esta prestigiosa tribuna, por la que han desfilado tantas personalidades ilustres y que usa la eminente Academia Nacional de la Historia para sus tenidas máximas, ha hecho que, como lo hacía el juglar antiguo con la divinidad al entonar sus rimas, haya yo invocado mentalmente segundos antes de elevar mi voz, la protección de la figura patricia que tutela este recinto.

No me amedrenta, sin embargo, el compromiso de hablar desde tan elevada cátedra, puesto que me presta serenidad la conciencia de que desde ella cumplo con un imperativo de justicia. Pero sucede que hay lugares que imponen deberes y que obligan a quienes en ellos se cobijan. Como este solar ilustre, tan cargado de dignidad e historia que me hace pensar si, de un momento a otro, no pudiera aparecer por esa puerta, caminando despaciosamente, con su aire pensativo y abrumado de ideas, con una mano en el bolsillo de su pantalón, entreabierto su levita y no quitado aún su airoso chambergo, al dueño de casa, que, llegando desde la inmortalidad, hubiera querido asociarse a este acto en que la República celebra el Día de la Armada Nacional, cuya historia él comenzara a escribir, cuyos fastos enriqueciera desde el gobierno y cuya acción fuera el primero en valorar con ejemplar

(\*) Conferencia pronunciada en el Museo Mitre, el 16 de mayo de 1961.

ecuanimidad, que en él era sólo un hábito mental y un imperativo moral no razonado.

Dije que me guía un afán de justicia porque, al ocupar esta tribuna que el Museo Mitre me ha brindado hoy, adhiriendo al homenaje que se rinde a la Marina de Guerra, quiero exponer cómo y en cuánto fue decisiva la obra de ésta en un momento trascendental para la independencia de América, ya que divulgar y enaltecer la obra de una institución es el mejor homenaje que se le pueda rendir. Máxime cuando esa institución es nuestra Armada, que por tradicional modestia gusta del obrar silencioso, sin estridencias ni alardes, pero que, quizá por ello, ha sufrido una injusta preterición cuando llegó el momento en que los historiadores hicieron el reparto de laureles entre quienes merecieron el bien de la Patria.

Si mis palabras hubieran de tener la virtud de restablecer la equidad histórica y de lograr que en la enseñanza se diera el merecido relieve a la gloria militar y civil de la Armada Nacional, habría yo satisfecho no solamente un ardiente e íntimo deseo, sino que también habría cumplido con una obligación de buen argentino. Por ello, no deberá esperarse de mi disertación ni el aporte documental inédito, ni el aparato erudito, ni el giro con prurito de galanura literaria. Espigaré por caminos transitados, interpretaré y relacionaré hechos ya conocidos y hablaré claro, porque siento hondo. Como lo hiciera José Manuel Estrada al iniciar sus magistrales lecciones de Historia Argentina, pido a ustedes tengan en cuenta de quien les habla *“il lungo studio e il grand’amore.”*

\* \* \*

Hace ya tiempo que un deber de patriótica gratitud imponía a la Nación la necesidad de, por lo menos una vez al año, hacer un alto en su afanoso trajín, para dedicar un recuerdo a quienes, cobijados bajo la sombra augusta del almirante Guillermo Brown y vistiendo el botón de ancla, prodigando su valor y con sacrificio de su vidas o de su bienestar, consolidaron nuestra independencia, defendieron el honor nacional, aseguraron la soberanía argentina en tierras remotas, completaron el conocimiento de nuestra geografía, dieron seguridad al tráfico marítimo y, con el diario ejemplo que les inspirara su figura tutelar, practicaron el desinterés, la hidalguía, el patriotismo y el amor a la libertad dentro del orden, sabiendo cumplir digna y acabadamente con aquel imperativo de Nelson: *“Un marino debe ser, antes que nada, un caballero*

Acordada la celebración de nuestra institución naval, bien inspirados estuvieron quienes eligieron para ello el 17 de mayo. Fue éste su día más glorioso. Mucho más que tantos otros fastos de su laureado historial. Más que el preludio inconcluso de San Nicolás. Que el *debut* heroico de Martín García. Que el sacrificio de Spiro en Arroyo de la China, todo un símbolo. Que Guayaquil, La Colonia, Los Pozos, Quilmes, El Juncal, Monte Santiago, Patagones, Paso de Cuevas o cualquier fecha del hazañoso periplo de Bucharado. Más que el día de la fundación de la Escuela Naval. O el de la creación de la escuadra de Sarmiento o del Ministerio de Marina. Más que aquella estival jornada del retorno de la «*Uruguay*», vencedora de los hielos y emisaria de la humanidad. Más que el día de la botadura de la «*Sarmiento*», el arca vieja y sagrada de cuantos han vestido el uniforme del Almirante ilustre.

Bien elegido estuvo el 17 de mayo, pues fue el día más glorioso de nuestra Armada. Porque no solamente coronó en 1814 una bien concebida y mejor lograda operación naval, sino también porque la victoria que conquistó en ese día, tuvo una trascendencia político - militar que desbordó nuestras fronteras y ejerció una decisiva influencia en los destinos del continente americano. El 17 de mayo de 1814 no es solamente una fecha argentina: es un gran día de América.

Pareciera, en un primer momento, que nuestra tesis de la trascendencia continental del 17 de mayo fuera una inflada hipérbole solamente. No hay tal. Sucede que nuestra historia naval está injustamente olvidada o postergada en nuestros planes docentes. Y que los argentinos, aún más de a caballo que de cubierta, no hemos aprendido a valorar justamente al poder naval como llave del dominio marítimo y, por ende, de la grandeza de una nación. Hace más de medio siglo que el ilustre Dr. Angel Justiniano Carranza adoptara como acápite para sus estupendas “*Campañas Navales*” el aforismo “*El tridente de Neptuno es el cetro del mundo*” y, sin embargo, son aún muchos los que, entre nosotros, no captan la justicia de esta afirmación.

La enseñanza de la historia en nuestro país padece del grave defecto de la falta de un enfoque panorámico que haga notar la trabazón e interdependencia de los sucesos y que demuestre cómo éstos no son meros acaeceres anecdóticos, de simple valor subjetivo o local, sino causas y efectos a un tiempo de otros eventos y de grandes concepciones políticas o militares que, frecuente-

mente, están condicionadas también a factores geográficos y económicos de validez permanente.

Donde más se nota ese defecto es en la exposición de la Historia Militar. Al relatarla, sus especialistas suelen perderse en detalles y minucias técnicas, importantes para el arte de la guerra, pero no siempre con una trascendencia tal que les confiera jerarquía histórica. Olvidan generalmente que —siendo la guerra uno de los medios de la realización de la política de un Estado— toda operación militar obedece a un fin político y que éste, fatalmente, ha nacido de circunstancias múltiples que se deben poner a la luz, para que de un hecho de armas pueda percibir la posteridad su importancia en la historia general. Propensos así a perder el bosque por examinar demasiado al árbol, les cabe bien el sayo de la crítica que el almirante Mahan formulara a los historiadores navales de su país: “*Se han preocupado poco de la conexión existente entre la historia general y la particular que escribían, limitándose generalmente al papel de simples cronistas de los sucesos marítimos*”(1).

De ésta como miopía histórica, es consecuencia que nuestro pasado se relate como una sucesión deshilvanada de acontecimientos catastróficos, vale decir, aparentemente inmotivados y sin trascendencia ulterior. Y deriva también que los historiadores argentinos, salvo las excepciones de rigor, no hayan aquilatado debidamente cuán fundamentales han sido para nuestros destinos los sucesos de que fue protagonista principal la Marina de Guerra. Prueba de ello es que a más de un desprevenido sorprenderá oírme afirmar, por ejemplo, que en la Historia Americana el combate de San Lorenzo careció de la importancia que tuvo la campaña naval de Montevideo. Que la expedición de los Andes obedeció, primordialmente, a un objetivo naval: la conquista del dominio del Pacífico. O que el general San Martín fue el más grande estratega naval de nuestra historia, así como el almirante Brown fue nuestro mejor táctico del mar.

Si se subestima, como sucede entre nosotros, a la Historia Naval y no se la explica haciéndose ver su relación íntima con otros sucesos militares, políticos y económicos, no podrá jamás apreciarse en cuánto el “*Sea Power*”, el poder naval, hace posible al dominio marítimo y cómo éste decide las guerras y el destino de las naciones.

(1) ALFREDO THAYER MAHAN: *Influencia del poder naval en la Historia*, trad., Bs. As., 1946, p. 14.

Como los pueblos sin costas, igual se asfixian los que las tienen pero no dominan sus aguas. Jamás serán verdaderamente libres, sino tributarios de quienes señorean sus mares y sus ríos. No ejercen el dominio marítimo, que únicamente puede adquirirse con el poder naval, vale decir, con el que da la posesión de escuadras respetables, de puertos seguros, de bases bien distribuidas y de una población con alma marinera. Y como los mares y ríos son los más importantes caminos de una nación, si por ellos ésta puede transitar con seguridad, tendrá en sus manos la llave del dominio marítimo, que significa la riqueza en la paz y el triunfo en la guerra.

Porque la historia enseña que las operaciones bélicas continentales están condicionadas a las que se desarrollen en el mar. En otras palabras: que las guerras se deciden sobre la faz de las aguas. Aníbal fue vencido, no obstante su genio y su formidable ejército, no por haberse enervado en las delicias de Capua, ni Cannas fue la batalla que decidió su destino: Roma lo venció porque ejercía el dominio del que justamente podía llamar *Mare Nostrum*. Trafalgar, por sí sola, esterilizó las victorias pasadas y futuras de Napoleón e hizo inevitable a Waterloo. En tiempos más cercanos, la Primera Guerra Mundial fue ganada por quienes mantuvieron el control de las rutas marítimas y la Segunda se definió en dos gigantescas batallas navales: la del Atlántico y la del Pacífico.

Y en América, la guerra por la independencia fue ganada por los que supieron conquistar el dominio marítimo, mediante la adquisición de un sólido poder naval. Verdad ésta que muchos ignoran, que algunos callan y que únicamente contados historiadores han vislumbrado entre la urdimbre de los hechos de nuestro pasado: Mitre, López, Carranza y Villegas Basavilbaso, para citar sólo a civiles, ya que podría decirse que a los capitanes Caillet Bois y Ratto "*les comprenden las generales de la ley*", como reza el modismo forense.

\* \* \*

Tras el gesto de Mayo, la Revolución debió imponerse por las armas sobre los núcleos de reacción: Montevideo, Lima, Asunción y Córdoba. Todo debió improvisarse: generales, ejércitos y hasta los planes, que no obedecieron a un criterio conexo y orgánico, sino circunstancial y con olvido de la importancia del dominio marítimo. Éramos hombres de espíritu mediterráneo, criados de espaldas al mar, sin buenos puertos, aislados del resto del mundo por un régimen comercial absurdo y adoctrinados en la

desconfianza al extranjero. Nada sabíamos de marina, de barcos, ni de operaciones navales. Eran excepción a esta ignorancia algunos hombres marinos, armadores o que habían navegado: Gurruchaga, Larrea, Echevarría, White y el mismo Belgrano. No fueron escuchados a tiempo sobre la necesidad de crear una escuadra que quitara a los realistas el dominio de nuestras rutas fluviales y marítimas. Y por ello, los primeros años de nuestra gesta emancipadora anduvieron a los tumbos. Belgrano fue vencido en el Paraguay porque no contó con una escuadrilla que lo apoyara; Suipacha se agostó en Huaqui porque, al no poder ser Montevideo tomado por mar por falta de escuadra, hubo de distraerse en el sitio terrestre hombres, armas y dinero, que hubieran sido preciosos en el Alto Perú. Y la altiva Buenos Aires, empuñando la nunca apagada antorcha de Mayo, debió sufrir bombardeos y latrocinios cometidos por los marinos realistas de Montevideo, a quienes no podía enfrentar por carecer de una fuerza naval respetable.

Urgida la Junta Grande por mil apremios, tarde y mal improvisó una escuadrilla para ayudar a Belgrano que estaba en el Paraguay y contrabalancear el poderío de la marina realista de Montevideo que dominaba los ríos: en San Nicolás se pagarían las culpas y por resultas de este combate, Belgrano debería retirarse, militarmente vencido y Buenos Aires quedaría bloqueada.

Allí donde los marinos realistas no pesaban, la Revolución cundía: el Alto Perú y la Banda Oriental se plegaban a ella y no tardó en ponerse sitio terrestre a Montevideo, poco efectivo por cierto, por cuanto la plaza tenía su salida al mar libre y protegida.

Pero el desastre de Huaqui obligó a levantar el cerco de la ciudad oriental para poder enviarse fuerzas a la frontera norte amenazada. Los marinos realistas bombardearon Buenos Aires y se internaron por los ríos, saqueando estancias y pueblos y apresando barcos. A esto el Triunvirato únicamente pudo responder con la erección de baterías costeras, como las del Rosario que, si bien nos son caras como cuna de la Bandera, fueron índice elocuente de nuestra impotencia naval: a la postre no sirvieron para nada y los realistas pudieron sortearlas sin peligro para continuar sus correrías río arriba.

El año 1812 significó para nosotros un respiro: Napoleón estaba entonces en el cenit de su poderío y España mal podía, por tanto, pensar en dominar a los rebeldes rioplatenses. Nuestra frontera norte, amenazada desde Huaqui por la invasión realista, fue liberada en Tucumán y Salta y en Buenos Aires fue sofocada

la conspiración de Alzaga, que actuaba en coordinación con los realistas del Alto Perú y Montevideo, ciudad esta última a la que se restableció el sitio terrestre en octubre.

Parecía como si un nuevo espíritu alentara a la Revolución. Era que a mediados de 1812 había llegado al Plata, a bordo de la fragata «*George Canning*», un grupo de patriotas, veteranos de las guerras de Europa, juramentados para dar a la gesta reudentora un vigoroso impulso que conquistara la victoria y nos llevara a la independencia absoluta. Con el arribo de esos hombres había sonado la hora de terminar con los ensayos e improvisaciones militares, con los planes parciales y cautelosos y, también, con nuestra timidez en asuntos navales.

Porque, como bien lo escribiera Mitre: “*sólo en las aguas no se dilataba el espíritu de la Revolución. El poder marítimo de la España en América parecía invencible. Sus naves de guerra, desmanteladas en Europa, dominaban ambos mares desde las Californias en el Pacífico hasta el golfo de México en el Atlántico. El río de la Plata y sus afluentes reconocían por únicos señores a los marinos de Montevideo, que mantenían en perpetuo jaque todo el litoral argentino*” (2). Esta aguda observación de Mitre se explica señalándose que, hasta la llegada de la fragata «*Canning*», nuestros gobernantes, en lo político, seguían disfrazados con la “*Máscara de Fernando*” y en lo militar, ignorando la verdad rotunda que muchos años antes escribiera en una austera celda conventual un preclaro estadista español, el cardenal Cisneros: “*No puede ninguno ser poderoso por la tierra si no lo es por la mar*” (3). Sentencia que hoy debiera estar grabada en bronce en el frontispicio de todos los Ministerios de Marina del mundo.

Los pasajeros de la «*Canning*», José de San Martín y Carlos de Alvear principalmente, traían consigo una nueva concepción política, liberal, audaz y generosa; una nueva estrategia para la Revolución y una nueva táctica para lograr sus objetivos. Su veteranía les había enseñado que era necesaria la formación de fuerzas terrestres y navales disciplinadas y seriamente organizadas y la elaboración de planes orgánicos con claras miras mediatas e inmediatas, que permitieran a la guerra pasar, de la táctica defensiva que hasta entonces había predominado, a una ofensiva general contra los centros de la resistencia realista, que estaban

(2) BARTOLOMÉ MITRE: *Historia de San Martín y de la emancipación sudamericana*, Bs. As., 1940, t. I, p. 182-3.

(3) Cit. en BENJAMÍN VILLEGAS BASAVILBASO: *La influencia del dominio del mar en las guerras de (la) emancipación argentina*, Bs. As., 1935, p. 5.



fuera de nuestras fronteras naturales, obrándose para ello, si era necesario, en colaboración con las fuerzas patriotas que luchaban por la libertad en otros lugares de América. En una palabra: Mayo debía continentalizarse.

En buena hora habían llegado los hombres de la «*Canning*». A fines de 1813, cuando ya eran voz cantante en el gobierno y tenían en sus manos los puestos claves militares, el optimista panorama de 1812 da un vuelco. Como Napoleón tambalea en su trono, España puede volver a ocuparse de América. Montevideo, con sus murallas y casamatas, sus doscientos cañones y, sobre todo, con su puerto y escuadra, resisten nuestro sitio terrestre y es puerta franca para recibir tres mil veteranos de la Península que duplican su guarnición y parecen darle una carta de triunfo. Chile, despedazado por luchas civiles, corre peligro de perderse. Y Belgrano es vencido en el Vilcapugio y Ayohuma y debe replegarse dejando nuestro norte nuevamente amenazado.

La situación militar se tornó angustiosa, pues el país estaba amagado por un bien concebido movimiento de pinzas realista. Montevideo, con sus defensas y sus seis mil hombres por un lado. Por el norte, el general Pezuela ocupando Salta y Jujuy con cinco mil soldados y preparando su avance hacia el sur. Y en el mediodía de Chile, el capitán de navío Pareja, al frente de un ejército de casi tres mil plazas, contando los refuerzos que había traído desde el Perú. Mitre y Ratto entre nosotros, Medina y Barros Arana entre los chilenos y García Camba entre los historiadores españoles, coinciden en afirmar que estas fuerzas realistas estaban organizándose bajo un plan único y sincronizado: desde el norte y el oeste las dos primeras invadirían el territorio argentino, reunirían sus fuerzas en Córdoba y, apoyadas desde el este por las fuerzas navales y terrestres de Montevideo, tomarían a Buenos Aires entre dos fuegos.

Dicen que no hay mal que por bien no venga. Los peligros y las sucesivas malas nuevas tuvieron la virtud de enseñar a Buenos Aires una lección: el riesgo grave e inminente para la Revolución no era la distante Lima sino Montevideo que, por su posición estratégica, estaba señalado como puerto de recalada y cabecera de puente para la expedición reconquistadora que España preparaba. Era pues el primer obstáculo que salvar y esto no podría hacerse si no se contaba con una escuadra.

Los hombres de la fragata «*Canning*» enfrentarán la situación.

Su talento militar y su audacia juvenil hicieron ver a Alvear

claro el problema. “*Era preciso convencerse —escribirá en sus memorias— que con el sitio de tierra no podría obligarse a rendirse a esta ciudad (Montevideo), dueña del mar y dominando el río por las fuerzas navales... Era preciso una escuadra para apoderarnos de tan importante punto, con cuya ocupación podíamos considerar asegurada la causa de la libertad*” (4).

Y, mientras San Martín partía hacia el norte para sustituir al vencido Belgrano y distraer a Pezuela de sus planes de invasión, Alvear dedicó sus entusiasmos a disciplinar un fuerte ejército en Olivos, destinado en primer término a proteger a Buenos Aires y, ulteriormente, a reforzar al sitiador de Montevideo, cuyo mando él contaba con asumir, mientras con su influencia en la política y en la milicia, daba impulso al armamento naval. Su tío Posadas, aunque a regañadientes, porque, como hombre de mentalidad terrestre y sedentaria, consideraba al proyecto asaz riesgoso, lo secundó desde el gobierno junto con Larrea, su Ministro de Hacienda que, desde 1810, veía clara la importancia del dominio naval. El norteamericano White consiguió dinero, barcos y tripulaciones y Guillermo Brown, un irlandés enérgico, valiente y tozudo, que ya se había distinguido como forzador del bloqueo fluvial realista, dio cohesión militar al todo. Y así nació, como de milagro, la escuadra de 1814. Milagro, porque se organizó entre sombras y en un tiempo mínimo. Y milagro, porque pudo llevarse a cabo en un pueblo sin vocación, tradición ni experiencia marineras y sin conciencia del peso que puede tener el poder naval en la marcha de una guerra.

Cien días bastaron. En su transcurso Brown tomó Martín García, dividiendo las fuerzas navales enemigas y posibilitando el cómodo cruce del río por los refuerzos y abastecimientos para los sitiadores de Montevideo. Al mes, apareció con su escuadra ante esta ciudad y el 17 de mayo de 1814, en una operación que es una lección de valor y audacia, de cabal aprovechamiento de fuerzas y de genial aplicación del principio nelsoniano de que hay que forzar al enemigo a combatir para luego exterminarlo en detalle y totalmente, el Almirante destruyó la armada de la ciudad y puso bloqueo a ésta. El desánimo y el hambre hicieron lo demás: el 23 de junio las fuerzas patriotas ocupaban la plaza.

\* \* \*

Cien días habían bastado a la escuadra porteña para lograr lo que no habían podido conseguir las fuerzas terrestres en casi

(4) GREGORIO F. RODRÍGUEZ: *Historia de Alvear*, Bs. As., 1913, t. I.

tres años de sitio, que nos habían costado hombres, dinero y sinsabores. Por ello, no cabe duda alguna que Brown y nuestros marinos fueron los auténticos vencedores de Montevideo. Alvear, que asumió el mando del sitio recién y casualmente el 17 de mayo, cuando Brown ya estaba vencedor en la bahía enemiga, le hizo justicia al informar que en ese día “*el Sol y la victoria se presentaron a un tiempo*”(5). Vicente Fidel López, de indiscutible filiación alvearista, reconoce que Alvear, cuando todavía estaba en Buenos Aires y Brown ya se hallaba en campaña, se encontraba “*muy distante de sospechar que los sucesos marítimos hubieran de llevar al rápido curso que tomaron y contaba con que la fuerte guarnición de la plaza, aventuraría una salida y una gran batalla*”(6). El general Tomás de Iriarte, que fuera amigo de Alvear, dirá en sus memorias que la rendición de Montevideo “*fue debida exclusivamente al triunfo de nuestra escuadrilla*”(7).

El propio vencido, general Vigodet, señaló al verdadero vencedor de Montevideo al solicitar de Brown una cesación de hostilidades y un canje de prisioneros e, implícitamente, ofrecerle su capitulación (8). El Director Posadas, por su parte, escribió, exultante de júbilo, a San Martín, que estaba en el norte atento a la campaña naval: “*Respire ese corazón: Montevideo es nuestro por capitulación. Carlos está adentro con sus tropas; la escuadra del Estado se ha apoderado del puerto*”(9).

Puesta en claro la filiación naval de la victoria de Montevideo por los irrecusables testimonios que acabamos de citar, valoremos ahora al grande acontecimiento.

El Dr. Gregorio F. Rodríguez, ilustrado biógrafo del general Alvear, nos ha dejado un colorido cuadro de la tremenda sensación que causaron en América la victoria naval del 17 de mayo de 1814 y su inmediata y directa consecuencia, la caída de Montevideo. Nos dice que Buenos Aires ardió en fiestas y que en el resto del continente “*fue una trepidación, diremos así, la que conmovió todos los espíritus y pueblos, doquiera se dejara sentir*

(5) Parte de Alvear a Posadas, de 17 de mayo de 1814, en ÁNGEL JUSTINIANO CARRANZA: *Campañas navales de la República Argentina*, Bs. As., 1916, t. II, p. 253.

(6) VICENTE FIDEL LÓPEZ: *Manual de la Historia Argentina*, Bs. As., 1920, p. 288.

(7) TOMÁS DE IRIARTE: *Memorias. La Independencia y la Anarquía*, Bs. As., 1946, p. 163.

(8) V. en ÁNGEL JUSTINIANO CARRANZA, *op. cit.*, t. II, p. 255-6.

(9) Carta de Posadas a San Martín, de 24 de junio de 1814, en COMISIÓN NACIONAL DEL CENTENARIO: *Documentos del archivo de San Martín*-Bs. As., 1910, t. II, p. 65.

*alguna manifestación del sentimiento revolucionario. No quedó pueblo, ni siquiera mísera aldea, donde no reflejara el regocijo su más alta expansión patriótica. Festejos públicos, expansiones sinceras y felicitaciones espontáneas de las autoridades, de los Cabildos, saludaron el triunfo montevideano ofreciendo al Gobierno la prueba más elocuente del contento popular”* (10).

Si América libre estalló de júbilo, otro fue el sentimiento con que la noticia se recibió en España. El Dr. Arturo Capdevila, en uno de sus preciosos romances históricos (11) —siempre he creído que el historiador debe ser también poeta— pinta de mano maestra una reunión del Consejo de Estado en Madrid, presidida por el rey Fernando, a mediados de 1814:

*“Montevideo es el tema:  
de lejos hay que tomarlo”.*

Los consejeros discurren:

*“Y dicen en conclusión  
después de mucho pensarlo:  
Montevideo es la llave  
de aquel mundo sublevado.  
Con que se gane o se pierda  
la plaza, un mundo jugamos”.*

Opiniones optimistas chocan con otras más cautas. El Rey atiende a todas y, en final dramático, una puerta se abre, un pliego llega, el ministro Cevallos rompe sus sellos, y

*“Mas según lee, el ministro  
duros levanta los párpados  
y del color de la cera  
se pone el pobre de pálido.  
El pliego con mano torpe  
el pliego extiende a Fernando,  
de verlo color de cera  
pregunta el Rey:  
¿Qué ha pasado?  
Y con palabra sombría  
lento responde Cevallos:  
Montevideo a caído.  
Alvear, Señor, lo ha tomado”.*

(10) GREGORIO F. RODRÍGUEZ, op. cit., t. II, p. 103.

(11) ARTURO CAPDEVILA, *Los romances argentinos*, Bs. As., 1943, p. 109: *Romance de la toma de Montevideo*.

Aparte de sus altos méritos como una magistral operación naval ¿qué importancia había tenido la victoria de Brown ante Montevideo para que provocara tan inmensa alegría entre los libres de América e hiciera empalidecer a Fernando y a sus cortesanos? Es que, caída Montevideo, unos y otros presintieron, con razón, que, días más, días menos, los caminos de España en América habrían de desembocar en una pampa arriscada que se llamaba Ayacucho.

Lo que intuyeron entonces pueblos y gobiernos, no lo han captado en toda su hondura e importancia la mayoría de nuestros historiadores de hoy. Hablan de la victoria de Brown como de una de las tantas que obtuvimos en el decurso de nuestra epopeya emancipadora. Y, tras de un escueto relato de las operaciones navales que se realizaron, pasan a asentar un prolijo inventario de los gajes militares obtenidos: 5.000 cañones, 18.000 fusiles, 6.000 prisioneros, 68 barcos mercantes apresados y los restos de la respetable escuadra realista, y terminan su magro recuento, admitiendo sólo que la caída de Montevideo aseguró nuestra tranquilidad y el comercio litoral.

Este balance no es justo ni exacto. La victoria naval de Montevideo fue algo mucho más fundamental, algo mucho más grande. Selló definitivamente nuestra independencia y aseguró la de toda la América Española, al posibilitar la expansión militar de Mayo hasta los fuegos del Ecuador.

Detallaré las consecuencias de la acción del 17 de mayo de 1814, cuyo cúmulo e importancia probará éste que pareciera un aventurado aserto.

En lo inmediato, el 17 de mayo señaló el fin de la dominación realista en el Plata y eliminó la constante y cercana amenaza que, para Buenos Aires y su revolución, significaba Montevideo como plaza fuerte y apostadero y como punto de apoyo para la expedición “*pacificadora*” que España preparaba contra el Plata, la que debió postergar su partida y, más tarde, cambiar de itinerario.

La fulmínea y victoriosa ofensiva naval de 1814, al acabar con la resistencia de Montevideo, salvó nuestra integridad territorial en el oeste y el norte, pues desbarató el bien urdido plan militar realista a que antes me he referido. El general Pezuela, amargado por las deserciones de su tropa, la resistencia de los pueblos argentinos que ocupaba y la sublevación de regiones alto-peruanas a sus espaldas, obras éstas de la “*guerra de zapa*” que ya San Martín ponía en práctica desde su cuartel general de Tu-

cumán, al recibir la noticia de la calda de Montevideo, solicitó de Lima autorización para retroceder hasta el Desaguadero. A fines de julio, dos meses después de la victoria de Brown, los realistas habían evacuado nuestro confín norte y dejado a su retaguardia a Cochabamba, Santa Cruz de la Sierra y los alrededores de Chuquisaca, adonde se había reencendido la rebelión.

Y el virrey Abascal, desde Lima, aprovechando una muy oportuna mediación inglesa, autorizó a los jefes que por sus órdenes actuaban en el sur de Chile y amenazaban llegar a Santiago, para iniciar tratativas de paz con los patriotas trasandinos —que culminarían en el tratado de Lircay— con el objeto de que las tropas realistas que allí operaban pudieran “*dirigirse con todas sus fuerzas al Perú, para ayudar a salvar a este vasto país de los complicados peligros que lo amenazaban*”, dijo el historiador español García Camba cuando detalló las consecuencias de la caída de Montevideo<sup>(12)</sup>.

No debe olvidarse, tampoco, el efecto moral que ejerció la victoria naval de 1814. En Buenos Aires, eliminó una angustia y en toda América provocó el renacer de la confianza en el triunfo de la causa de la libertad, que vacilaba en muchos corazones por los sucesivos contrastes sufridos. Y a todos los argentinos nos hizo ver cómo, con decisión y audacia, un país eminentemente mediterráneo por su tradición y cultura, podía hacerse de un poder naval, creando escuadras, disciplinando tripulaciones y formando jefes y oficiales. Nos hizo ver, en una palabra, que los criollos podíamos estar en el timón.

Finalmente, en lo que a la faz diplomática respecta, la victoria de Montevideo forzó al gabinete inglés a ser más cauto en el apoyo que prestaba a sus aliados españoles, respecto de las intenciones represivas de éstos para con los insurgentes de América. Esta cautela se cambiará en neutralidad benévola para los independientes cuando acaezca Maipú y, por boca del primer ministro Canning, terminará en cerrada oposición a todo intento recolonizador español cuando se acerque la hora de Ayacucho. Posición que hará suya el presidente Monroe, en los Estados Unidos, al exponer en 1822 su doctrina famosa. Portugal, fiel aliada de Inglaterra, a raíz del 17 de mayo de 1814 también se apartará de Es-

(12) ANDRÉS GARCÍA CAMBA, *Memorias del general... para la Historia de las armas españolas en el Perú. 1809-21*, Ed. Bibl. Ayacucho, Madrid, 1916, t. I, p. 171.

pañía y hará una sorda oposición a toda tentativa suya de reconquistar el Río de la Plata.

\* \* \*

Contenida por el triunfo de Montevideo la múltiple ofensiva realista contra nuestro territorio, vale decir expulsado el enemigo de éste, desbaratados sus planes y reconquistada la confianza en el triunfo, la Revolución podría pasar ahora de su etapa nacional a su arremetida continental. Había concluido la primera parte del vasto y generoso plan de los hombres de la «Canning». Sometido el baluarte de Montevideo, debía ahora terminarse con Lima, el otro reducto de la reacción, que dominaba con sus ejércitos y su flota las aguas del Pacífico, amenazando nuestras espaldas, que estaban en los Andes. Con visión genial había escrito Moreno en 1810: *“Nuestra Revolución debe terminar en Lima”*. Y, comentando la toma de Montevideo, a la que llama *“la plaza más inexpugnable de la América Meridional”*, Bernardo Monteagudo, verbo de la Logia Lautaro, confirmará en 1814: *“Ya no existe en el Río de la Plata la antigua Montevideo, pero es preciso no dormirse sobre nuestros laureles: aún vive el tirano del Perú y su campo nos llama a la victoria. Hagamos sucumbir la esperanza que le queda y fijemos la suerte que merecen las Provincias Unidas del Río de la Plata.”*<sup>(13)</sup>

Se ha dicho que Montevideo posibilitó la iniciación de la expansión continental del verbo redentor de Mayo. Pero en cómo llevar a cabo esta segunda fase, era donde discrepaban los hombres del gobierno y de la Logia, entre los que existían dos concepciones táctico-estratégicas muy distintas, tanto como lo eran los caracteres de quienes las habían elucubrado. El plan de Alvear, esencialmente nacional y primordialmente terrestre, y el de San Martín, generoso, americano y con una justa estimación del poder naval.

Alvear proyecta entrar nuevamente en el Alto Perú para llegar por tierra a Lima, mientras la escuadra de Brown, vencedora de Montevideo, distrae al enemigo por el lado del Pacífico, cortándole comunicaciones, apresándole buques y fomentando insurrecciones en las poblaciones litorales.

San Martín, por su parte, opina que el camino a Lima por el Altiplano es casi impracticable: habíamos fracasado en él dos veces, que serían tres cuando sobreviniera Sipe Sipe. Para defen-

<sup>(13)</sup> MARIANO DE VEDIA Y MITRE, *Vida de Monteagudo*, Bs. As., 1950, t. I, p. 356.

der el Norte, piensa, habrán de bastar Güemes, sus gauchos y un pequeño número de fuerzas regulares. El resto ha de hacerse con *“un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile y acabar allí con los godos, apoyando un gobierno de sólidos amigos... Aliando las fuerzas pasaremos por el mar a tomar Lima: ése es el camino y no éste. Convéznase: hasta que no estemos sobre Lima, la guerra no acabará”*.<sup>(14)</sup>

Salta a la vista que el plan de San Martín, con el mismo objetivo que el de Alvear, Lima, era inverso tácticamente al de éste. Las fuerzas del Norte, que Alvear consideraba principales, serían auxiliares para San Martín. Y las de la expedición al Pacífico, a las que Alvear asignaba papel meramente coadyuvante, serían para San Martín la carta de triunfo porque él, con visión de cóndor, había oteado que para rendir a Lima era necesario, previamente, conquistar el mar. Y opinaba que esta conquista no debería tentarla una escuadra aventurera, sino una fuerza naval regular: *“Para que una fuerza marítima produzca efecto en una invasión debe ir compuesta de buques de guerra del Estado... y no de corsarios, cuya finalidad principal es hacer presas”*.<sup>(15)</sup> Afirmación que hoy podría repetir en esencia el propio Brown y que también firmaría cualquier otro almirante ilustre.

En un comienzo privó el plan de Alvear, laureado por la toma de Montevideo, sobrino del Director Supremo y voz cantante en la Logia, ya que San Martín estaba enfermo en Córdoba. Por ello se enviaron hacia el Norte a los soldados captores de la ciudad oriental y se comenzó a organizar la escuadrilla corsaria destinada al Pacífico.

Pero San Martín, que sabe que el Alto Perú no es el camino, se hace nombrar gobernador de Cuyo, porque tiene noticias de que los patriotas chilenos, despedazados por discordias partidistas, no han de tardar en sucumbir ante las fuerzas españolas que, reforzadas por mar desde el Callao, marchan sobre Santiago. En previsión de ese peligro, organiza su servicio de inteligencia en Chile y disciplina milicias en Mendoza. Antes de dos meses, sus informes se tornan realidad: en octubre de 1814 los realistas deshacen a los chilenos en Rancagua y el vencedor, general Ossorio, recibe desde Lima órdenes de cruzar los Andes con tres mil hombres para conquistar Cuyo, después Córdoba y, por fin, Buenos Aires,

<sup>(14)</sup> Carta a Nicolás Rodríguez Peña de 22 de abril de 1814, pub. en MITRE, *op. ext.*, t. IV, p. 188.

<sup>(15)</sup> Cit. en MITRE, *op. cit.*, t. I, p. 439-40 y en TEODORO CAILLET BOIS, *Ensayo de Historia Naval Argentina*, Bs. As., 1929, p. 117.



obrando en combinación con las tropas que avanzarían desde el Alto Perú hacia el Sur y con la expedición de diez mil soldados que se prepara en España al mando del general Morillo. <sup>(16)</sup> Nuevamente Mayo está amenazado por tres frentes.

En abril de 1815, aplastado por los peligros exteriores y la oposición interna, Alvear termina en el exilio su meteórica carrera. Se acerca la hora de la concepción sanmartiniana, segunda etapa del plan que se inició con Montevideo.

Panorama sombrío el de 1815: Napoleón ha caído y Fernando VII, de nuevo en su trono, ultima detalles para su expedición al Río de la Plata. La estrella de Arauco se ha velado y nuestro Norte está defendido por un ejército indisciplinado y pobre, mandado por un general mediocre.

Un conflicto diplomático decidió a Fernando VII a ordenar que la expedición de Morillo cambiara rumbo hacia Nueva Granada y Venezuela, adonde había de ahogar en sangre la insurrección. Este trastrueque de planes se debió, principalmente, a que la escuadra realista había quedado sin puntos de apoyo en el Plata, desde la toma de Montevideo. Ésta no es una simple conjetura: lo dice Brown en sus memorias, <sup>(17)</sup> lo avala Mitre y lo enseña la historia diplomática europea. Comentando este trascendental cambio, que hizo abortar, también, a la ofensiva realista a través de los Andes, el Dr. Villegas Basavilbaso ha dicho: “*No es ésta la oportunidad de analizar a fondo las razones militares que determinaron la nueva ruta de Morillo, pero es conveniente recordar que, sin bases operativas en el Río de la Plata, no era juicioso ni prudente pretender ejecutar con probabilidades de éxito ningún ataque contra Buenos Aires*”. <sup>(18)</sup>

\* \* \*

Disipado el peligro de la expedición reconquistadora, Brown y Bucharado se hicieron a la mar rumbo al Pacífico en son de corso, para molestar las comunicaciones entre el Callao y Talcahuano, crucero cuyas proyecciones exageraron en Chile los agentes secretos de San Martín, hasta lograr que los realistas se pusieran a la defensiva y abandonaran la idea de incursionar sobre Cuyo, que

<sup>(16)</sup> BENJAMÍN VILLEGAS BASAVILBASO, *La influencia del poder naval en la Revolución Argentina*, en Boletín de la Junta de Historia y Numismática Americana, Bs. As., 1924, t. IV.

<sup>(17)</sup> *Memorándum de las operaciones navales...* en CARRANZA, *op. cit.*, t. IV, p. 408.

<sup>(18)</sup> BENJAMÍN VILLEGAS BASAVILBASO, *La influencia del dominio del mar...*, *cit.*, p. 16.

les había renacido a raíz de Rancagua y de nuestra derrota de Sipe Sipe, ocurrida en octubre de 1815.

El plan de San Martín va avanzando. El Ejército de los Andes se estructura cuidadosamente, al Norte lo defienden Güemes y sus guerrilleros, y los realistas de Chile no duermen sino con un ojo por la presencia de Brown y Buchardo en sus costas.

Al finalizar 1816, cuando ya el Congreso de Tucumán ha tenido su gesto heroico y definitivo, que dio a San Martín el pabellón de una nación soberana, el Ejército de los Andes está listo y su campaña planeada día por día con genio estupendo. San Martín, que se encargará de su realización terrestre, para su faz marítima solicita el urgente envío al Pacífico de una fuerza naval regular, <sup>(19)</sup> que nosotros ¡cuándo no! no teníamos posibilidad alguna de equipar.

En enero de 1817, San Martín ordena a sus tropas romper la marcha. No solamente lo guía el propósito fraterno de libertar a Chile: avanza también para conquistar el dominio marítimo del Pacífico. *“Chile —ha escrito un año antes— está llamado a fijar la suerte de la América del Sud y, siendo además su litoral marítimo, debe abrirse el camino del Pacífico y buscar al enemigo por él. Lograda esta grande empresa, el Perú es libre”.* <sup>(20)</sup>

Si con Chacabuco no se terminó con los realistas de Chile; si éstos pudieron resistir en el Sur de ese país; si obtuvieron el éxito de Cancha Rayada y si, después de Maipú, consiguieron evacuar parte de sus fuerzas hacia el Perú, todo ello les fue posible porque San Martín no obtuvo la escuadra que pidiera urgentemente a Buenos Aires y que hubiera servido para cortar las comunicaciones marítimas del Sur de Chile con el Callao. Su genial valoración del poder naval se había estrellado contra la bancarrota financiera de nuestro gobierno.

Pero, decidido el Libertador a consumir su plan, meses antes de acaecer Maipú había comenzado a organizar la escuadra chilena que, en 1819, pudo hacerse a la mar, expulsar a las residuales

<sup>(19)</sup> En carta al general Antonio González Balcarce de 22 de abril de 1817, San Martín escribe: *...lo primero es mover el éxito con seguridad y no puede hacerse SIN UNA FUERZA NAVAL QUE DOMINE EL MAR Pacífico... Yo no expondré nunca a ese ejército a ser desbaratado por dos o tres buques de guerra que pondría Lima en precaución de este mal que es el mayor que puede venirle a su existencia...* (El subrayado es de San Martín). Repr. en BARTOLOMÉ MITRE, *Comprobaciones Históricas*, en *Obras Completas de...*, Bs. As., 1942, t. X, p. 515.

<sup>(20)</sup> Oficio de San Martín al gobierno, de 29 de febrero de 1816, cit. en MITRE, *Historia de San Martín*, cit., t. II, p. 33.

realistas al Sur de Chile, bloquear el Callao, desbaratar el tráfico marítimo español y arrinconar sus naves en los puertos distantes. El dominio del Pacífico había sido conquistado. Estaba expedita el camino al Perú.

Nada detuvo a San Martín, ni siquiera la amenaza de una nueva expedición española contra Buenos Aires, para enfrentar a la cual se le ordenó repasar los Andes. *“Si no se emprende la expedición al Perú, todo se lo lleva el diablo”*, dijo y acertó. Bastó que Buenos Aires pusiera en actividad su diplomacia y poblara de corsarios el Atlántico, para terminar con el peligro que se gestaba en Cádiz. El 1° de enero de 1820 las fuerzas expedicionarias realistas se sublevaron antes de embarcar y así terminó la última amenaza contra nuestra independencia. Siete meses más tarde zarpaba de Valparaíso la escuadra que debía llevar a San Martín hacia el Perú, navegando por el Pacífico recién conquistado.

\* \* \*

Es ahora el instante trascendental en que se ha de operar la conjunción de las dos corrientes libertadoras: la de San Martín y la de Bolívar. A fines de 1818, éste, que había vuelto a la lucha contra Morillo, había escrito al primero para proponerle una alianza: *“La causa que defiende Chile es la misma en que se hallan comprometidos Buenos Aires, la Nueva Granada, Méjico y Venezuela; es la de todo el continente de Colombia. Las armas de Chile y Buenos Aires pronto darán la libertad al Perú y la escuadra chilena puede franquear las comunicaciones con Nueva Granada y Venezuela por el Chocó y Panamá y ayudar a los patriotas de esos países”* (21)

Antes de un año, San Martín entraba en Lima sin disparar un tiro, copando el último centro de resistencia contra la independencia del Río de la Plata. La conjunción argentino-chileno-bolivariana haría el resto: en 1824, en Ayacucho, las últimas fuerzas realistas rendirían sus armas.

\* \* \*

Se ha visto, en apretada síntesis, cómo la guerra de la Independencia se ganó en tres etapas fundamentales y decisivas. Cuando con Montevideo conquistamos nuestro dominio fluvial. Cuando la escuadra chilena, concepción genial de un argentino, conquistó el del Pacífico. Y cuando, completando la campaña naval de 1814,

(21) *Documentos para la historia de la vida pública del Libertador...*, Caracas, 1878, t. VI, p. 492-3.

nuestros corsarios, de 1817 a 1820, redujeron a la nada lo que restaba del dominio marítimo español en el Atlántico.

La operación de Montevideo fue el antecedente necesario, el ineludible paso previo para la finalización de la larga y dolorosa guerra de la independencia hispanoamericana. López, con justicia, ha dicho que “*salvó a la capital de las Provincias Argentinas y a la América del Sur*”. (22) El 25 de Mayo, con Montevideo y el día de Ayacucho, forman la trilogía de las fechas definitivas —obertura civil, intermedio naval y epílogo militar— del drama de La guerra emancipadora.

Certeramente ha dicho Mitre que sin Maipú no hubieran sido posibles Boyacá ni Ayacucho. Pero también es cierto, y digámoslo bien alto, que no habrían sonado las dianas triunfales de Maipú, si cuatro años antes el almirante Guillermo Brown no hubiera hecho oír la voz de sus cañones en aquella memorable y breve campaña a la que, no obstante haberse opuesto en un principio a ella, iba a calificar de “*lo más grande que hasta el presente ha hecho la Revolución*”, San Martín, el guerrero con visión naval, señor de la victoria y paladín de la justicia. ¿No merece este ecuánime y rotundo fallo un episodio que fue culminación de lento y doloroso proceso, pero que tuvo la virtud de trastocar el entonces sombrío panorama militar de la lucha por la libertad, no solamente en nuestro país y Uruguay sino también en ambos Perús, en Chile, en Colombia, en Venezuela y Ecuador, llegando hasta obligar a cambiar de política a los gobiernos de España, Inglaterra y Portugal y haciendo irremisible la independencia americana?

Y esto lo debe la República a nuestra Marina de Guerra, que supo realizarlo en un 17 de mayo, con un puñado de valientes y pocos y malos barcos, pero bajo el mando del irlandés de la mirada de acero y de la sonrisa bondadosa y triste, castellano de Barracas y almirante del Plata.

Por eso dije al comenzar mi disertación, que ninguna otra fecha podía ser más indicada que el 17 de mayo, para que culminaran en ella los actos con que los argentinos rendimos homenaje a la Armada Nacional.

(22) Vicente Fidel López, *Manual* cit., p. 290.

**ARMADA NACIONAL**

**Reseña Histórica de su origen  
y desarrollo orgánico**

Por el Capitán de Navío Cont.

HUMBERTO F. BURZIO

---

NUMERO EXTRAORDINARIO DEL "BOLETIN  
DEL CENTRO NAVAL" EN HOMENAJE AL 150º  
ANIVERSARIO DE LA REVOLUCION DE MAYO

---

EDITADO POR LA SECRETARIA DE ESTADO DE MARINA

*(Departamento de Estudios Históricos Navales)*

---

**Se entrega sin cargo a los señores socios del Centro  
Naval en la oficina del Boletín, donde deben ser  
retirados personalmente o por persona debida-  
mente autorizada.**

# **El comunismo a la conquista del mundo (\*)**

Por Antoine Pinay

**PALABRAS DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA ESCUELA NACIONAL DE GUERRA, GENERAL DE BRIGADA MANUEL GERARDO ALVARADO, AL PRESENTAR AL CONFERENCIANTE, EX PRIMER MINISTRO DE FRANCIA**

Señores:

Iniciamos el ciclo de extensión cultural con una exposición que tendrá efectos perdurables en la vida de esta Escuela Nacional de Guerra. La circunstancia de que una figura de gravitación mundial como el ex-primer ministro de Francia Antoine PINAY exponga desde esta cátedra su pensamiento, madurado a través de una larga experiencia de gobierno, sobre un tema estrechamente vinculado a nuestros estudios y al quehacer nacional, constituye un alto honor, a la par de una importante contribución a la labor docente en que estamos empeñados.

Huelga referirse a la actuación pública del conferenciante, consagrado al servicio de su patria, quien cierra con la exposición de hoy un ciclo de cuatro disertaciones pronunciadas en las más altas tribunas del país y que han tenido amplia resonancia en nuestro medio.

Deseo señalar la importancia del tema elegido: “El comunismo a la conquista del mundo”, cuyo solo enunciado significa una definición que resulta indispensable en la hora crítica que vivimos, si en realidad nos interesa la supervivencia de la democracia representativa.

Nos atrae profundamente la perspectiva ecuménica del problema que entraña ese enunciado, pues el comunismo, a la vez de ser un estado patológico de una sociedad, constituye una doctrina

(\*) Conferencia pronunciada en la Escuela Nacional de Guerra, el 16 de mayo de 1961, al VIII Curso de Defensa Nacional, bajo el auspicio del *Foro de la Libre Empresa*, ipor gentileza del cual se publica en nuestro Boletín (N. de la D.).

totalitaria apoyada por una gran potencia con fines declarados de dominación mundial.

De ahí que nos interese analizar el problema no sólo con un criterio ontológico, sino también estratégico, a fin de encontrar los puntos de coincidencia de las naciones del mundo libre, entre las que Francia desempeña un relevante papel, que permitan mancomunar esfuerzos, ya que la defensa de la libertad no puede ser eficaz sino mediante el ejercicio de una coordinada acción colectiva.

Esta libertad se ve hoy más amenazada que nunca por la presencia dentro de la Organización de los Estados Americanos de una nación hermana en la que una minoría activa, desnaturalizando la misión que la llevó al poder y sin haber mediado ningún pronunciamiento popular en tal sentido, se volcó abiertamente al campo comunista, trayendo a nuestro continente consignas extrañas al sentir americano y que pretenden quebrantar la solidaridad continental.

Francia, que tanto ha contribuido a la formación del pensamiento político de los próceres que forjaron nuestra nacionalidad, sigue siendo para nosotros un vivo ejemplo de cómo una nación puede resistir las más duras pruebas y cumplir sus altos destinos sin abdicar los valores que constituyen la esencia de una verdadera democracia. Y el señor PINAY es, sin duda, un arquetipo de ese espíritu a la vez liberal y constructivo que caracteriza a la Francia de hoy y de siempre.

No deseo concluir estas breves consideraciones sin agradecer al Foro de la Libre Empresa, el haber hecho posible la realización de este acto.

#### **CONFERENCIA DEL Sr. ANTOINE PINAY**

Al tomar por tema para esta conferencia “El comunismo a la conquista del mundo”, creo responder a vuestra espera y a vuestras inquietudes. A vuestra espera, porque como ministro de Relaciones Exteriores de Francia, en 1955, he podido adquirir entonces una experiencia directa y personal en un período particularmente activo de la vida internacional, cuando la política de alivio de la tensión triunfaba en las dos conferencias de Ginebra.

A vuestras inquietudes, porque los progresos del comunismo, desde el fin de la última guerra, ponen en causa el destino de cada nación y pesan sobre el futuro de cada ciudadano del mundo libre.

“La Unión Soviética”, como solía decir M. Maurice Thorez, Jefe del Partido Comunista Francés, “ha dejado de ser una isla en el océano de los Estados capitalistas; el comunismo ha rebasado mucho el marco de un solo país. Los pueblos coloniales y semicoloniales se liberan. Las ideas comunistas se apoderan del espíritu de millones y millones de hombres de los países capitalistas”.

La extensión del comunismo, en efecto, es impresionante. En 1917, la URSS era el único país comunista del Universo; acababa de firmar con Alemania una paz de capitulación; luchaba con la guerra civil; representaba el 16 % de la superficie del globo y el 7 % de su población.

Cuarenta años después, el comunismo ocupa el 26 % de la superficie de la tierra y agrupa el 36 % de sus habitantes.

Al amparo de la última guerra, la URSS aumentó su propio territorio, se anexó una mitad de Polonia, los Estados Bálticos, Carelia, una parte de Prusia Oriental, Rutenia y Besarabia.

Creó, en Europa, una zona de países satélites, estrechamente integrados en un sistema político, económico y social: Polonia, Alemania Oriental, Checoslovaquia, Hungría, Albania, Rumania y Bulgaria —ocupando Yugoslavia dentro de ese conjunto una posición particular—, sin estar por ello desprendida del mismo.

En 1948, se produce la conquista de China por el comunismo, y esta victoria, lejos de marcar una pausa, es la fuente de nuevos progresos; Corea del Norte y Vietman del Norte ceden a su vez. En todo el Sudeste asiático hay colonias de millones de chinos diseminados hasta en las más pequeñas aldeas, y los emisarios de Pekín minan los esfuerzos del Gobierno de la China Nacionalista por mantener su control. Sobre 1.500 millones de asiáticos, 50 vivían bajo el régimen comunista en 1939. Hoy son 700.

Como en el Cercano Oriente la URSS había retrocedido años atrás ante la partición del Irán y el desmembramiento de Turquía, nos complacimos ante la idea de que esa zona llave del mundo escaparía al avance comunista. Hoy es preciso abandonar esa ilusión. Por los medios más diversos: entregas de armas, créditos, tratados de comercio, envío de técnicos, apoyo incondicional a los nacionalismos fanáticos, la URSS ha hecho pie en países desde largo tiempo codiciados por los zares. Acuerdos diplomáticos, comerciales o de entregas de material bélico han sido firmados entre la URSS y sus satélites y los países del Cercano Oriente. El Islam no es una barrera inexpugnable contra el comunismo.



En la Conferencia de Bandoeng que agrupó, en abril de 1955, a los 5 países del Pacto de Colombo (Pakistán, India, Ceilán, Birmania e Indonesia) y a 24 naciones que representaban más de la mitad de la especie humana, la URSS no figuró. Hasta fué blanco de las acusaciones de algunos delegados por su imperialismo y su colonialismo, tanto en Africa como en Europa.

En la Conferencia de El Cairo, en diciembre de 1957, —esa conferencia de “los pueblos” de Asia y Africa— la URSS estuvo oficialmente representada por una delegación masiva, integrada con precaución. La preparación de la Conferencia, el desarrollo de las tareas, las resoluciones adoptadas, se inspiraron en la más pura técnica comunista. “El lenguaje empleado por la delegación soviética no ha terminado de causar preocupaciones a los círculos colonialistas de Washington, Londres y París”, podía leerse en el órgano comunista francés “L’Humanité”. “Digan ustedes lo que precisan, estamos dispuestos a ayudarlos como los hermanos pueden ayudarse entre ellos” declaraba, en efecto, el vocero de Moscú. “No buscamos beneficios, ni privilegios, ni controles, ni concesiones, ni fuentes de materias primas. No les pedimos participar en ningún bloque, ni cambiar vuestra política interior o exterior”.

Tan es así, que si la declaración final condenaba la dominación imperialista y la explotación extranjera, la URSS estaba lavada del pecado de su propio imperialismo, de las masacres húngaras, de su dominación sobre los países de Asia y de Europa. Los pactos militares y políticos son terminantemente condenados, quedando bien entendido que los pactos firmados por la URSS con los países que ella avasalla no son militares ni políticos. Ni una palabra es pronunciada en contra de la URSS. De Bandoeng a El Cairo, la diplomacia soviética puede estar orgullosa de su obra. Una nueva maquinaria de guerra ha sido emplazada para iniciar el asalto al Africa.

El sitio ideológico de Asia puede prolongarse por el Oeste y unirse, en la India, a la influencia de Pekín, mientras que el sitio de Africa, se prolonga por el Norte.

La penetración en el Africa fue concebida metódicamente. La URSS buscó la formación de negros, instruyéndolos en las escuelas de Moscú y de Praga. Ciertos jefes sindicalistas del Africa Blanca o Negra, han recibido una educación comunista más o menos avanzada detrás de la Cortina de Hierro. Los estudiantes africanos son metódicamente asediados en los grandes centros uni-

versitarios de París y de Londres: los abogados, los profesores, los técnicos, serán los nuevos misioneros de la nueva religión.

En el Africa del Norte, los partidos comunistas locales excitan a los nacionalistas más ardientes. Al amparo de su acceso a la independencia y de la agitación que necesariamente debía ser su resultado, algunos países del Africa Negra —como Guinea o El Malí— son objeto de una vigilante solicitud. Y la anarquía reinante en el ex Congo Belga ofrece un campo adecuado a la incansable voluntad de agitación y de penetración.

El mismo hemisferio americano no está seguro. Les cito a simple título de memoria —puesto que lo tienen ustedes demasiado presente— el problema de Cuba, a 90 millas de las costas americanas y sus incidencias en América del Sur y Central.

Hasta el Polo Norte y hasta el Polo Sur llegan las preocupaciones de los soviéticos, en razón de su importancia estratégica. Moscú reclama una parte del continente antártico y su propaganda no ignora Islandia ni Groenlandia. Agregad, por último, que en gran parte de los países democráticos, al amparo de un liberalismo ignorado en su propio universo, el comunismo se ha implantado con más o menos éxito.

Tal el balance; no es tan bueno.

El equilibrio mundial del siglo XIX, conmovido por dos guerras y las rivalidades de las potencias dominantes, ha sido desmantelado. Bajo la dirección de la URSS, un tercio de la humanidad se desenvuelve hoy dentro del universo comunista y cerca de otro tercio forma esa zona neutralista que el bloque soviético espera absorber.

Más que nunca nos conviene mirar la realidad de frente; no ceder a los eslogans de la propaganda, esa arma nueva del siglo XX que, en el mundo libre, trata de erguir a los pueblos en contra de sus gobiernos y de minar insidiosamente su voluntad de resistencia frente a las empresas totalitarias; nos conviene determinar las líneas de una acción, cuya virtud fundamental debe ser la continuidad, pues existen intereses nacionales permanentes que no admiten los cambios continuos, ni la improvisación, ni la incoherencia de los impulsos sucesivos.

Si dejamos de creer en no sé qué fatalidad de la Historia —que, por lo general, no es más que un pretexto para cubrir las flaquezas de la inteligencia y las faltas de la voluntad—, si intentamos buscar las causas profundas de los éxitos cuyo cuadro

acabo de trazar, es necesario ver claro en la política del arquitecto de la construcción comunista en el mundo, es decir, en la política de la URSS.

Esta política me parece dominada hoy por tres principios esenciales que quisiera rápidamente definir:

En primer lugar, la política de la URSS no ha sido jamás una política estrictamente nacional. Tuvo siempre un alcance y una vocación universales.

El comunismo se considera a sí mismo como en estado permanente de guerra revolucionaria contra el mundo no comunista, y esto hasta el total aniquilamiento de este último, aniquilamiento inscripto en la marcha inexorable de la Historia.

Desde el día de su creación, el Partido Comunista libra contra el mundo no comunista una guerra de destrucción, que no ha cesado en ningún momento. Una guerra que no es ni fría ni caliente, ni es la guerra social, sino todas estas guerras juntas, porque es la guerra revolucionaria y que, si sus medios cambian, su objetivo queda.

En esta guerra, la URSS se considera investida de una misión histórica; ella es el motor de los progresos y de la victoria final del comunismo mundial. Su rol es dirigir una guerra de subversión extendida al mundo entero y tan variada en sus formas como lo exigen las diversas y múltiples situaciones nacionales.

Algunos se interrogan sobre lo que llaman la “ambigüedad” de la política soviética. Se preguntan si su objetivo es la conquista del mundo o la defensa de los intereses de la revolución cumplida en la URSS. Meditan sobre la aparente contradicción entre la teoría trotskista de la “Revolución permanente” y la idea staliniana del “socialismo en un solo país”.

Para Trotski, la Unión Soviética debía favorecer la lucha del proletariado, del movimiento revolucionario en sus explosiones en cualquier lugar donde éstas se produjesen.

Para Stalin, después de las derrotas del período de expansión revolucionaria entre 1917 y 1927, en Alemania, Hungría, Bulgaria, Estonia y China, la URSS debía replegarse sobre sí misma para elaborar los elementos de su poder: construir la industria pesada —el primer plan quinquenal data de 1928—; organizar una agricultura colectivizada —la colectivización de las tierras arranca de 1930—; crear un ejército disciplinado, en el cual el cuadro de oficiales y de generales tiene un papel preponderante. Este

esfuerzo comienza en 1934. En 1939, cuando tiene la impresión de disponer de una industria pesada poderosa, de una agricultura organizada y de un ejército potente, Stalin inicia la gran fase de su política, orientada a una política de autonomía y de independencia. En su discurso del 10 de marzo de 1939, en ocasión del 18° Congreso del Partido Comunista, él lanza la fórmula célebre que bien podía ser la de una acción estrictamente, rigurosamente nacional: “La Unión Soviética no va a sacar las castañas del fuego para los demás”.

¿Existe en realidad una contradicción entre la teoría de Trotski y la de Stalin? Un análisis más profundo del pensamiento staliniano permite indudablemente contestar por la negativa.

Ya en 1924, Stalin escribía: “En la revolución histórica apareció un nuevo factor: la inmensa Unión Soviética. Situada entre el Este y el Oeste, entre el Centro de la explotación financiera del mundo y la zona de dominación colonial, esta Unión Soviética, que por el sólo hecho de su existencia revoluciona al mundo entero”.

Tal texto es de una importancia fundamental.

Expresa la idea matriz de que por su sola existencia, su consolidación interna, la Unión Soviética revoluciona al Universo. En la juntura del Asia y de Europa, la URSS no obra proyectando sus tentáculos hacia adelante, pero se consolida a sí misma, a fin de pesar con más fuerza sobre el mundo capitalista y de romper su unidad. Mientras más poderoso sea el Centro, más capaz será de destruir, espontánea y efícamente, por su sola presencia, las dos zonas exteriores: la de la explotación financiera, es decir Europa, y la de la dominación colonial, es decir, Asia y Africa.

Así, Stalin permanecía fiel a las enseñanzas de Lenin y del mesianismo comunista. Y toda la diferencia entre la teoría trotskista y la teoría staliniana, se reduce en el fondo a esto: para Trotsky, había que apoyar todos los movimientos populares que vinieran desde abajo, todas las revoluciones nacidas de la masa; para Stalin, en lugar de seguir las erupciones de tal o cual revolución, producidas en tal o cual país por el juego de las fuerzas sociales, convenía controlar desde arriba el conjunto del movimiento comunista mundial, creando, en el Centro, una fuerza enorme.

Pero el objetivo final es el mismo; es siempre mundial y el socialismo en un solo país no significa, en lo más mínimo, el abandono de la idea revolucionaria.

Este mesianismo reposa sobre una realidad fundamental del pensamiento comunista: la intolerancia absoluta.

En 1917 se produce un acontecimiento sin precedentes que divide al mundo en dos bandos: el del bien y el del mal. El preámbulo de la Constitución Soviética de 1923, define al uno y al otro.

Paso a citar: “Desde la formación de las Repúblicas Soviéticas, los Estados del mundo se han dividido en dos bandos: el del capitalismo y el del socialismo. En el bando capitalista, reinan el odio, la desigualdad entre las naciones, la explotación colonial y el chauvinismo, la opresión de las nacionalidades y los progroms, las abominaciones imperialistas y las guerras”.

Aquí, en el campo socialista, reinan la confianza mutua y la paz, la libertad para todas las naciones, la igualdad entre ellas, la coexistencia pacífica y la colaboración fraternal entre los pueblos.”

Y el manual de economía política publicado en agosto de 1954 —18 meses después de la muerte de Stalin— define, en términos idénticos, las diferencias entre el comunismo animado por la Unión Soviética, que representa el bien, y el capitalismo que representa el mal.

Agregad a esta intolerancia apasionada, una seguridad no menos absoluta de que la Historia es una rueda que gira en una sola dirección, y que la Unión Soviética avanza en esa dirección, mientras que los demás, caminando a contramano, serán fatalmente aplastados por esa rueda de la Historia. Comprendéis también que la diplomacia soviética no tiene mucho en común con la diplomacia clásica. Busca menos las soluciones que el cultivo de las dificultades que permiten al comunismo progresar. Es sobre todo un instrumento del mecanismo revolucionario, especializado en la propaganda. Y es bastante vano disertar con sutileza sobre las formas que revisten las disminuciones de la tensión o la coexistencia pacífica.

Quisiera todavía subrayar que los herederos de Stalin en nada han abandonado ese mesianismo. Me basta recordar al respecto tres declaraciones significativas por su franqueza sin paliativos del señor Nikita Khrushchev: La primera, en Ginebra, en julio de 1955: “Si alguien se imagina que nuestras sonrisas significan el abandono de las enseñanzas de Marx, Engels y Lenin, la suya es una triste ilusión. Los que esperan un abandono de esta

naturaleza, lo mismo pueden esperar que los camarones se pongan a silbar”. La segunda, con motivo de un brindis en presencia de los embajadores de los países árabes, en oportunidad de la visita de los ministros franceses a Moscú: “El viejo mundo se derrumba; un nuevo mundo se levanta. Alegrémonos y riámonos. Hay realmente de qué”. Y esta tercera, dirigida al canciller Adenauer en persona: “Usted eligió el camino que lleva a la tumba; nosotros, el camino que lleva a la vida.

¡Sabemos, entonces, a qué atenernos!

Sin embargo, un segundo principio viene a limitar esto que el mesianismo podría contener de demasiado peligroso por su espíritu de conquista. Este segundo principio es el realismo.

La política soviética no obedece a los impulsos desordenados de una pasión elemental. Por el contrario, es fruto de un análisis intelectual de la situación mundial y de su evolución. Y de conformidad con las enseñanzas del pensamiento marxista, exige que sea tenido en cuenta siempre el equilibrio efectivo de las fuerzas.

Muy preocupados de su propia fuerza, los dirigentes del Kremlin son también sensibles a la fuerza ajena. No omiten el factor que ella representa, aún dentro de la marcha determinada de la Historia.

Con fría objetividad regulan y adaptan su avance, no sólo de acuerdo con los imperativos de una revolución abstracta, sino de acuerdo con los intereses de un Estado revolucionario. Cuando la fuerza de las demás naciones levanta un obstáculo en su camino, dan muestras de la más grande flexibilidad, en el ritmo y en la forma de su acción, para evitar el obstáculo o para minarlo.

Si los objetivos lejanos perduran, “Hoy no es ayer”, decía Litvinoff para explicar los cambios bruscos de la política soviética.

Cuando se sabe bien adonde se va —y lo que se quiere— el más corto camino entre dos puntos no es necesariamente la línea recta.

Es así como los desarrollos oratorios sobre la coexistencia pacífica no constituyen manifestaciones gratuitas o iniciativas generosas.

La coexistencia pacífica no es un invento reciente de la dirección colegial que sucedió a Stalin. Fue la consigna dada por el mismo Stalin en el 19º Congreso del Partido Comunista. Floreció después de 1953 y si es manejada hoy más hábilmente que ayer,

nació originariamente del choque entre el mesianismo soviético y la resistencia del mundo libre.

El realismo, teñido de una indiferencia total en cuanto a la búsqueda de los medios y de los métodos, impone al estado mayor soviético la utilización de las ideas, cínicamente, en función de su eficacia, del eco que pueden tener entre las masas. Si se echa mano al marxismo —revisto y corregido bajo la rúbrica de “Marxismo-Leninismo”— para mantener la unidad de pensamiento en el mundo comunista, todas las demás ideologías son puestas a contribución en la medida que son susceptibles de destruir el orden del mundo no comunista.

El comunismo se disimula detrás de todas estas máscaras, que son, para él, la xenofobia, el fanatismo religioso, el anticlericalismo, el racismo, el internacionalismo, el anticolonialismo, el neutralismo, el nacionalismo y el pacifismo. El neutralismo prohíbe, por ejemplo, que se exalten los méritos de todo país que no sea del bando socialista. Tiene múltiples aspectos y cada cual encontrará en él algo que le tienta. La ayuda política, militar y económica a algunos países árabes, a Guinea, a Cuba; las atenciones a la India, a Birmania, a Indonesia, quieren significar que ese neutralismo no es gratis. La idea de una zona neutralizada en Europa Central está calcada de algunas sugerencias occidentales, para halagar a ciertas inteligencias que hacen alarde de su falta de prejuicios, de su penetración.

El nacionalismo se asocia a menudo al neutralismo. Es explotado al máximo en Asia, en Africa, en el Cercano Oriente. También aparece en Europa, al amparo de los menores diferendos entre aliados.

Campeona del nacionalismo, la URSS es también campeona de la paz. Los temas de desarme, la prohibición de las explosiones atómicas, son utilizados en una vasta campaña que coloca a la URSS a la cabeza de un vasto movimiento pacifista, movimiento al cual se opone el clan belicista del imperialismo. Lo que no ha impedido a la URSS mantenerse superarmada en orden a armas convencionales y proseguir, a un buen ritmo, sus experiencias en el campo de las armas atómicas.

El realismo presenta, sin embargo, un interés particular: implica que el avance ejercido en el mundo por la Unión Soviética puede ser limitado, y es también un factor sobre el cual existen posibilidades de acción. La firmeza, la resistencia del mundo libre, son, en efecto, elementos decisivos para el análisis de las situaciones

y la apreciación de fuerzas practicada por la URSS. No debe buscarse otra explicación a la paralización de sus avances en Europa en los últimos diez años, después de las enormes conquistas que han colocado las divisiones blindadas soviéticas a mil kilómetros de las costas atlánticas europeas. Ha sido, en efecto, la resolución de los Estados Unidos con el Plan Marshall, el puente aéreo a Berlín, la Alianza Atlántica, lo que ha salvado a Europa del maremoto soviético. Cuando los cálculos de los dirigentes soviéticos los obligan a comprobar la existencia de un equilibrio de fuerzas, su mesianismo se contiene. Entonces tienen que buscar otros caminos. Cuando, por el contrario, descubren que están delante de un vacío, físico o moral, se apuran por avanzar. Ellos también, como la naturaleza, tienen el horror al vacío y esta es una lección que no debemos olvidar.

El activismo me parece ser el tercer principio esencial de la política de Moscú. Este concilia el mesianismo y el realismo. Expresa una de las formas de la doctrina marxista, doctrina de la acción, que impulsa siempre sus adeptos a la acción. Un verdadero bolchevique es un hombre que no abandona la acción, que no se da descanso. Abandonar la acción es abandonar la corriente de la Historia. El activismo no acepta ninguna pausa, ninguna espera real, en su ofensiva contra el mundo no comunista.

Si la acción diplomática fracasa, hay que volverse hacia la acción económica. Si la acción económica decepciona, hay que orientarse hacia la acción psicológica. Hay siempre un terreno en el cual la Unión Soviética avanza: "Ella tiene siempre varias herraduras en la forja". En 1939 negociaba con Gran Bretaña y Francia y al mismo tiempo negociaba con la Alemania de aquel entonces. Detenida su marcha en Europa, trabaja en dirección al África. Aquí emprende una acción nueva, allí vuelve a una acción provisoriamente abandonada. Cuando hace algo, observa las consecuencias, para extraer de la situación otras consecuencias. De esta manera, la coexistencia pacífica toma todo su significado: se trata primero de llevar el ataque de un punto a otro, descubriendo cada vez el punto vulnerable, el punto de menor resistencia. Después de consolidar las ganancias masivas realizadas desde el fin de la segunda guerra mundial en Europa y en Asia, hay que iniciar ahora en otra dirección una nueva fase de la expansión.

Con ese sentido de lo que es duradero, tan justamente subrayado por el Presidente Truman en su último mensaje sobre el



Estado de la Unión, en 1953: “La URSS piensa en términos de generación”; la política soviética juega la carta de la obstinación, no la de la impaciencia. En cuanto a los métodos empleados en la acción, son tan maleables como la acción misma: van de la intimidación más brutal, a la seducción más estudiada.

Ora, la URSS evoca los efectos destructores de las armas modernas. El peligro atómico se convierte en una arma de su diplomacia: si el arma es eficaz, entonces el chantaje se desarrolla.

Ora, los ofrecimientos de negociaciones se multiplican, aun cuando ninguna propuesta concreta viene a apoyarlos. Las avalanchas de cartas, los mensajes, las proposiciones de declaraciones, permiten agitar los diferendos, haciendo jugar las potencias aliadas unas contra otras. Pero también —y sobre todo— favorecen a la propaganda, esa forma psicológica del activismo, cuya poderosa eficacia dentro del mundo moderno el comunismo internacional valúa exactamente.

El frente de la propaganda es tan importante, por lo menos para el éxito, como el frente militar o el frente económico. En una amplia medida, desde Yalta, la expansión comunista en el plano territorial y en el plano estratégico, no ha sido asegurada por las armas sino por la intoxicación de los espíritus.

La propaganda es una técnica sabia y multiforme que se apoya en una organización, cuya fuerza Lenin reconocía en 1903. Esta fuerza de organización, en la era de las masas, es la adaptación del poder de intriga, cuya teoría extraía Maquiavelo en la era de los príncipes. Técnica y organización cuestan caro. Se ha calculado que para el conjunto de su maquinaria de guerra psicológica, la URSS utiliza 500.000 agentes y gasta dos mil millones de dólares por año, o sea 4 dólares por año y por hombre, fuera del mundo comunista.

Cuando sabemos que la propaganda del mundo libre representa apenas un gasto de dos centavos de dólar, comprendemos que tal diferencia de valor traduce una diferencia de naturaleza. Es así como al amparo de su arsenal atómico, los soviéticos dirigen ofensivas subversivas localizadas en diversos puntos del globo: en el Cercano Oriente, en Africa, en el Sudeste de Asia y hasta en Cuba.

Así, orno lo ha dicho el señor Khrushchev, el cerco capitalista de su país pertenece al pasado, mientras que ahora casi tendríamos que hablar del cerco del capitalismo por los fuerzas

comunistas. Si a estos principios —Mesianismo, Realismo, Activismo— cuya eficacia demuestra la experiencia, agregamos otros elementos cuyo valor también es considerable —entre ellos, por ejemplo, el secreto, la disciplina férrea de los Partidos Comunistas en el plano nacional e internacional, las posibilidades de operar bruscos vuelcos sin verse afectados por las reacciones de la opinión pública— se comprenderá que el comunismo no ha renunciado a la conquista del mundo y que es preciso dar aún muestras de clarividencia y de valor, para descubrir sus objetivos actuales y cortarles el camino a los mismos.

Simplificando, para una mayor claridad de la exposición, reduciré a tres los objetivos principales que la política soviética se propone hoy alcanzar:

El primer objetivo es: mantener y multiplicar las posibilidades de la acción soviética dentro del mundo no comunista, por otros medios que no sean los medios militares: medios económicos, culturales, psicológicos, impidiendo al máximo toda acción del mundo no comunista dentro del mundo comunista. Así se explica probablemente el fracaso de las discusiones sobre el punto III en las Conferencias de Ginebra en 1955 sobre las relaciones entre el Este y el Oeste en el plano comercial y cultural, y el intercambio de ideas, de personas y de bienes. 17 proposiciones concretas fueron presentadas por los occidentales. Ningún resultado pudo ser alcanzado acerca de ninguna de estas proposiciones.

Al término de la Conferencia, yo mismo presenté un plan de compromiso cuyo carácter constructivo había sido reconocido por el conjunto de la prensa extranjera. También este plan fue rechazado por la delegación soviética con considerandos extraordinarios, que traducían la desconfianza y la incompresión.

La entrada de libros y periódicos del mundo libre en la URSS se consideraba como un intento de subversión. La organización de un Centro de recepción para los periodistas, como una tentativa para organizar un centro de espionaje. La institución de un cambio preferencial favorable al turismo, como un atentado intolerable a la soberanía monetaria.

Desde entonces, algunas disposiciones han mitigado esta rigidez, pero distan mucho de ser decisivas. En cambio, el activismo comunista prosigue sus esfuerzos de penetración, en particular dentro del mundo que aún no ha caído dentro de su influencia.

Y las proposiciones de la Conferencia “en la cumbre” no

tienden solamente a montar, para fines de propaganda, una vasta kermesse pacifista en la que brille el talento jovial del señor Khrushchev; son también una maniobra peligrosa en contra de las opiniones occidentales, especulando con su emotividad, mientras que para el mundo libre, el escalón más espectacular es también el más vulnerable. Hay allí, un trasplano maquiavélico que nuestros hombres de Estado jamás deberían perder de vista.

El segundo objetivo no es menos claro. Se trata, sobre todo, de debilitar al Mundo Libre y de dislocar su unidad. En el clima creado por el aflojamiento de la tensión y en el marco de la coexistencia pacífica, este objetivo no cambia.

Representa siempre la salida de los americanos de Europa y el desarrollo correlativo del neutralismo europeo y del aislamiento americano, con la disolución de los organismos de seguridad occidentales. Se trata de anular progresivamente los frutos del esfuerzo perseverante que, desde el Plan Marshall y el Pacto Atlántico, pasando por la Comunidad del Carbón y del Acero y la ratificación de los Acuerdos de París, a la instauración del Euratom y del mercado común, ha determinado la consolidación política y militar de Europa Occidental y la integración de Alemania Oeste en la Comunidad Atlántica.

Sin dejar de pregonar la pureza de sus intenciones, de reiterar su respeto de las amistades existentes, la URSS no se cansa de atacar con violencia las alianzas occidentales, no cesa en sus denuncias acerca de la nocividad de las "Bases extranjeras" que constituirían, si creyéramos a sus buenos apóstoles, la causa principal de la tensión internacional.

El peligro de esta maniobra a largo plazo y su acción sobre las opiniones públicas, no deben ser subestimados. Ya lo había subrayado yo en el discurso pronunciado en San Francisco, en junio de 1955, en las Naciones Unidas. Recordaba entonces que no existen en la Alianza Atlántica "bases extranjeras" sino un sistema común de defensa, puesto al servicio de un mismo ideal pacífico.

No hay que dejar nunca enturbiarse esta verdad, si no queremos conocer un día los beneficios de una "Paz Soviética", en una intimidad infinitamente más profunda que la de la simple coexistencia. En lo que concierne a Alemania, el gobierno soviético aparentemente se limita al statu quo. Rechaza toda discusión del problema alemán en una Conferencia en la cumbre. Rechaza toda proposición que podría poner en causa la división de Alemania.

Rechaza obstinadamente el procedimiento tendiente a la realización de elecciones libres, que darían a los alemanes la posibilidad de su libre determinación, en un régimen político libremente elegido por ellos.

¿Por qué? Primero, porque se niega a abandonar un sector de su fortaleza; porque no quiere admitir que la rueda de la Historia pueda girar en sentido contrario si deja a las poblaciones de la República Democrática Alemana a la libre determinación de su destino: las repercusiones serían demasiado graves en los países del bando “socialista”.

Luego, porque ve naturalmente más allá del statu quo. Al estabilizar la división de Alemania, piensa obtener, a la larga, el reconocimiento “de facto” de la República Democrática Alemana. Para la URSS, el nudo del problema está allí. Toda su actitud está dictada por el deseo obstinado de hacer avanzar la República Democrática Alemana. Molotov no se cansaba de repetirlo y Gromyko lo ha reafirmado: No existe ya un solo Estado, sino que existen dos Estados en territorio alemán, y la fusión “artificial” de Alemania, por medio de elecciones libres, procedimiento puramente “mecánico” y vulgarmente “automático”, privaría a los trabajadores de la República Democrática Alemana de los “beneficios” que han conquistado.

La consecuencia es clara: no hay otro camino que conduzca a la reunificación, fuera de las negociaciones directas entre la República Democrática y la República Federal. La creación de un Consejo Pan-Alemán, integrado sobre bases paritarias, por representantes electos de la República Federal y funcionarios de la burocracia comunista de Pankow, permitiría que los alemanes mismos encontraran un lenguaje común que sería, sin duda, el de una Alemania “pacífica y democrática”, el de la sola Alemania que podría ser “pacífica y democrática”, es decir, una Alemania comunista, como lo impone el diccionario de la lengua soviética. Si esta magnífica proposición no resulta, Moscú quizás acepte una proposición de repuesto, que llevaría al mismo resultado por otros caminos.

Desde hace 2 años, la política alemana de la URSS comporta un programa mínimo, cual es el aislamiento de una Alemania Occidental neutralizada, y un programa máximo, cual es su integración en el mundo de los satélites. Pero el programa mínimo no es un fin: es sólo un medio de realizar el programa máximo. Con

el activismo soviético, que no se da tregua ni reposo, el aislamiento conduce a la absorción.

Y si Alemania Occidental se inclinara a buscar la unidad dentro de la soledad, no se volvería a unir a Alemania Oriental más que en una esclavitud común. Con el retiro de la OTAN, la salida de las tropas y la liquidación de las bases “extranjeras”, los objetivos del programa mínimo se habrían alcanzado. Los acontecimientos podrían acelerarse e ir muy lejos.

La solidaridad atlántica no resistiría mucho tiempo al dismantelamiento de la OTAN. Los norteamericanos no abandonarían solamente Alemania. El fracaso de Europa sería total y Moscú realizaría su otro gran sueño: la conquista de Europa estaría al fin a su alcance, sin guerra. Tal es, pues, el segundo objetivo.

En cuanto al tercero, no es menos ambicioso, ni es un menor peligro mortal para el mundo libre: se trata de rodear a Europa tomándola por el Africa con la ayuda de Asia, a fin de aislar al adversario principal representado por los Estados Unidos. En el sector de Asia y de Africa, presenciamos una aceleración extraordinaria del ritmo de la Historia.

Frente a una voluntad de acción antioccidental, Europa y América ya no participan del equilibrio del Asia, mientras que el Islam, en la encrucijada de Europa y de Africa, se pone a su vez en movimiento y que la URSS —esta “Europa compenetrada de Asia”— cultiva todos los conflictos para asegurar, de conformidad con su misión, el progreso de la ideología comunista en el Mundo.

¿Cómo se explica esta agitada situación?

En este “mundo terminado” del cual hablaba Valery, y que es hoy el nuestro, con los progresos de la aviación y de la radio, las noticias se difunden y las “élites” circulan.

Estas minorías intelectuales desean —lo cual por otra parte es justo— un progreso acelerado para sus países en vías de desarrollo. Lo quieren tanto más que la URSS —hasta ayer todavía a su nivel— es hoy una de las grandes potencias industriales del mundo.

Tienen delante de ellos su imagen como un espejismo. Tierra predominantemente agrícola antes de 1914, es hoy el segundo productor de hierro, de carbón y de electricidad, y el tercero de petróleo y de aluminio. El número de sus estudiantes ha pasado de 125.000, en 1913, a más de dos millones; el de sus médicos,

de 26.000 a 335.000. Cada año forma 165.000 ingenieros —dos veces más que los Estados Unidos—. Última hazaña del régimen: se ha adelantado en forma espectacular a Occidente en la conquista de los espacios interplanetarios.

No releemos bastante a Napoleón ni a Tocqueville, que ambos predijeron que el siglo XX sería el del enfrentamiento de América y Rusia. No investigamos lo que la industrialización soviética debe a las grandes firmas capitalistas de Occidente; la estación hidroeléctrica del Dnieper, creada por un ingeniero americano, la fábrica automovilística de Gorki, montada por Ford; la producción de tractores y de máquinas agrícolas, iniciada por Cleveland. En países acostumbrados al sufrimiento, olvidamos el precio humano de esta marcha forzada del comunismo hacia metas militares o de prestigio. Olvidamos que es el Estado, y no el hombre, el que allí aprovecha ese esfuerzo gigantesco.

Más conscientes de su parecido con la Rusia prerrevolucionaria que con Occidente, mientras persiguen una estrategia eficaz que les permita quemar las etapas en la carrera hacia el progreso, los países en vía de desarrollo ven que la URSS se hizo fuerte venciendo las mismas dificultades que son para ellos obstáculos. Se sienten atraídos por la expansión económica acelerada de tipo comunista, y la serie de planes quinquenales iniciados en 1928 reviste para ellos una importancia capital, porque aporta un método nuevo de emancipación económica para regiones agrarias rezagadas.

La política soviética utiliza hábilmente estas disposiciones. La Conferencia Afroasiática de El Cairo, en diciembre de 1957, marcó a este respecto una fecha esencial.

Las intervenciones que han dado el tono de la Conferencia —las del delegado egipcio y las del delegado soviético— ponen el acento sobre la importancia fundamental del desarrollo económico de los países subdesarrollados; la independencia política es insuficiente, “lo que hay que alcanzar, es la independencia económica”.

Esta independencia, los países subdesarrollados no la pueden esperar de Occidente. “Los fines perseguidos por el Pacto de Bagdad, la SEATO, el Plan de Colombo, la Doctrina de Eisenhower, no tienden más que a la consolidación de las bases conmovidas del imperialismo en África del Norte, en África Central y a la explotación de sus riquezas”.

Todos estos planes de ayuda occidental no son sino una pro-

longación de la explotación colonialista. Tienden a impedir la industrialización de los países subdesarrollados y, en particular, a la formación de una industria pesada. Claro que no se deben romper de inmediato los vínculos con Occidente, pero los países subdesarrollados, tienen hoy la suerte de poder contar con un país socialista, cuyo progreso técnico nada tiene que envidiar a las naciones más modernas de Occidente y que les señala su camino.

El único medio para un país subdesarrollado, de industrializarse rápidamente, es con la planificación, pero la planificación exige la nacionalización. El delegado soviético dedica dos páginas de cada veinte a esta cuestión: “La Unión Soviética y un gran número de países socialistas han nacionalizado su industria y su comercio, a fin de poder planificar la utilización de los beneficios y la redistribución del rédito nacional a los fines de la industrialización.”

“Y es así cómo la nacionalización es el mejor medio para procurarse los capitales necesarios a las inversiones. Los países Afroasiáticos tienen fuentes propias de acumulación de capitales, y los recursos considerables extraídos por los monopolios extranjeros, bajo la forma de réditos, pueden ser utilizados para el desarrollo de la propia industria. El capital foráneo recoge todavía un enorme tributo en los países subdesarrollados. Los colosales beneficios obtenidos en la industria de extracción no son utilizados para industrializar los países, pero van a parar a los bolsillos de los monopolios extranjeros.”

Y el delegado soviético exalta la experiencia de Egipto, interrumpiendo la utilización del Canal de Suez por los monopolios extranjeros en su propio beneficio y utilizando ahora esos beneficios para desarrollar su economía nacional. Economía también, a este propósito, el no reembolso de las deudas rusas que constituyó para su país, “una importante fuente de capital.”

Todos estos argumentos se inscriben en forma manifiesta dentro de una política abierta de expansión, para el sólo provecho de la penetración soviética. Parecería que Moscú quisiera hacer jugar en el orden internacional un análisis marxista que se reveló inexacto en el orden nacional. Según Marx, en los países económicamente avanzados, el pauperismo siempre mayor de las masas, debía conducir a su rebelión y al derrocamiento del sistema. Este esquema ha sido desmentido por los hechos, y en ningún país, el régimen comunista ha surgido de una revolución proletaria. Rusia en 1917 y China en 1949, estaban apenas industrializadas; para

los países satélites, el comunismo llegó con las valijas del ejército rojo.

En el orden internacional, el desequilibrio económico acrece. Una cuarta parte de la humanidad padece del hambre en forma permanente. Los estadísticos han calculado que los 9/10 de la humanidad conocen un nivel de vida que corresponden al 1/10 del nivel de la minoría. Han calculado asimismo que el rédito medio anual se escalona de 1 a 36, que el ahorro invertido alcanza al 20 % <lel rédito nacional en los países prósperos, contra un 3 % en los países subdesarrollados, o sea una proporción de 1 a 7, y que las capacidades de inversión, que son la condición del mejoramiento de los niveles de vida, varían así de 1 a 250.

La URSS hace jugar, en cierto modo, la noción de “nación proletaria”, la estructura de clases entre las naciones, para hacer avanzar al comunismo, no como una respuesta a los problemas del capitalismo, sino a aquellos que plantean las economías rezagadas.

El juego se inscribe naturalmente dentro de una vasta operación estratégica que tiene por objeto desorganizar a Europa, cortándola de sus fuentes de energía y de sus mercados, aislándola de los Estados Unidos. La Unión Soviética cuenta con treinta millones de musulmanes: Desde el Turquestán ruso, donde se han formado los comandos de saboteadores que hemos encontrado en el Africa del Norte, puede trazarse el primer eje del esfuerzo comunista orientado a la dominación mundial. Pasando por El Cairo y Dakar, se prolonga hacia América del Sur. Sobre el segundo eje, que va de Moscú a Sidney y pasa por la India, encontramos a la China de Mao Tse Tung, que substituye a la URSS en el Sudoeste Asiático. En marzo de 1953, Mao Tse Tung presentaba en Moscú un memorándum sobre la política exterior del mundo comunista. Las etapas de esta política son definidas y a la vez están fechadas.

“Después de la liberación de Indochina, Birmania se alineará. La liberación de Indonesia, que caerá en el bando comunista como un fruto maduro, completará el círculo en torno de la Malasia.”

“Este proceso terminará en 1960, si no antes. De aquí a 1960 el poder militar, económico e industrial de China se habrá desarrollado a tal punto, que ante una simple demostración de fuerza de la Unión Soviética y de China, la comparsa dirigente del Japón capitulará.”



“Inmediatamente después, la India caerá. Luego de ganada la India, los problemas de las Filipinas y de los países árabes podrán ser resueltos con facilidad por la cooperación económica, las alianzas, los frentes unidos y las coaliciones. Esta tarea podrá quedar terminada en 1965.”

“Una ola revolucionaria barrerá entonces el Continente Africano. Este poderoso movimiento podrá quizás ser desencadenado mucho antes. Una vez cortadas Asia y Africa de los países capitalistas de Europa, ésta sufrirá un derrumbe económico total. La capitulación no será más que una consecuencia de los acontecimientos anteriores.”

El punto final, por lo tanto, es la capitulación de Europa obtenida por un inmenso movimiento giratorio, capitulación que determinará el aislamiento del Nuevo Mundo, preludio de su propia caída. El proceso se halla en marcha en el Medio Oriente, y el cuadrilátero Mosed-Pekín-Bandoeng-El Cairo se apoya en el Mediterráneo y en el Africa.

Esta acción se desarrolla en el marco de la coexistencia pacífica, bajo el reino del alivio de la tensión, no del alivio auténtico que excluye todo disfraz, toda transferencia, toda maniobra; que comporta el respeto mutuo de los valores y de los intereses esenciales de cada cual para llegar progresivamente al acercamiento general; del alivio fundado en la tolerancia, sino de un alivio falso que yo definía de esta manera en la tribuna de la ONU en setiembre de 1955: “Cuando el alivio es falso, la política de fuerza prosigue por otros medios.”

Sería ilusorio el alivio si la política de fuerza se perpetuara por otros métodos, bajo otras expresiones y en otros terrenos.

“No habría verdadero alivio si se tratase del armisticio concluido sobre un punto para mejor llevar el ataque a otro punto/” “No habría alivio alguno si la fuerza tomase la máscara de la subversión interna o de la excitación de los nacionalismos elementales.” “No habrían entonces sino tentativas de disociación, tendientes al desequilibrio —luego a la hegemonía—, es decir, a la negación misma de la coexistencia.” ¿ Qué otra cosa es lo que vemos hoy?

Frente a estos peligros inmensos, frente a estas amenazas que apremian, ¿cuáles son los deberes esenciales de los que llevan sobre sus hombros la responsabilidad de defender una civilización, en una hora en que la Historia puede decidirse en pocos meses para

muchos siglos? No quisiera terminar esta exposición sin darles mi opinión acerca de este punto.

Estos deberes son tan claros como imperiosos: no dejar dismantelar la defensa del mundo libre; no caer en las trampas de la división; ponerse resueltamente a la escala del mundo moderno; contestar en todas partes y en todo momento al desafío que el comunismo ha lanzado contra nuestra civilización, la civilización de la libertad.

Primero, no dejar dismantelar la defensa del mundo libre, porque de su cohesión y de su fuerza depende todo lo demás y es en efecto en contra de ella que se ensaña con realismo el activismo comunista. A ella apunta la política soviética; es a ella a quien es preciso mantener y reforzar, teniendo en cuenta la rápida evolución de las técnicas militares. El esfuerzo de Moscú se desarrolla en dos direcciones: Reducir la eficacia de las bases americanas si se ve que por el momento no es posible suprimirlas. Neutralizar la Europa occidental.

Es demasiado evidente que la desaparición de todas las bases americanas de Europa y de Asia sería para el señor Khrushchev la solución ideal. La poderosa ofensiva de la URSS quedaría incambiada, mientras que el poderío defensivo del mundo libre recibiría un duro golpe. Se abrirían perspectivas para la neutralización de Europa y para hacer jugar la subversión interna conducente a su soviétización.

A falta de esta solución ideal, la transformación de las técnicas militares permite ensayar una solución, de repuesto, que tendría el mérito de quitar todo valor a las bases.

Los cohetes de corto y mediano alcance reemplazarán un día a las escuadrillas de bombarderos. Y las plataformas de lanzamiento —que no innovan en materia estratégica— jugarán entonces el rol que hoy desempeñan los aeródromos. Importa entonces influir en las naciones de Europa y del Medio Oriente para que rechacen la instalación sobre sus territorios de las plataformas que representan el futuro de una defensa eficaz, para dejarles tan sólo sus aeródromos, que pronto habrán dejado de prestar utilidad. Así quedaría salvaguardada la actual superioridad rusa en materia de cohetes intercontinentales. Así quedaría dismantelada, indirectamente aunque de manera eficaz, la defensa del mundo libre.

La creación en el centro de Europa de una zona “desnuclearizada” se inscribe dentro de una maniobra de igual estilo y orientada al mismo fin. Va todavía más lejos. Se trataba, años atrás,

de crear por un retiro simultáneo de las tropas soviéticas y de las tropas atlánticas a lo largo de una misma distancia, a uno y otro lado de la Cortina de Hierro, una zona enteramente desmilitarizada. El Plan Rapacki es una hábil variante de esta operación: establece el desarme en un área mucho mayor, pero solamente en el terreno nuclear. ¿Cuál es su objeto? Primero, alejar como siempre del territorio soviético a las bases de la OTAN. Pero su interés principal no es ese. Tiene un alcance político. Tiende a la neutralización progresiva de Europa. La neutralización atómica será en efecto doblemente contagiosa. Determinará, primero, la neutralización total de las naciones “desatomizadas”, que no tendrán el menor interés en soportar el fardo inútil de los armamentos clásicos. Empujará, luego, en la misma dirección a las demás naciones, que caerán en la tentación de rechazar las cargas reales y los riesgos aparentes de las responsabilidades atómicas.

Moscú ya sabrá *trabajarlas* en ese sentido. Ya imaginan ustedes las consecuencias de la neutralización de Europa. Sería una etapa hacia la soviétización, que permitiría al comunismo anexas, sin guerra —manteniéndose intacto— todo el instrumento de la producción industrial de la Europa occidental, invirtiendo, en su beneficio, la actual superioridad industrial y estratégica de los Estados Unidos.

En el transcurso de eventuales conferencias celebradas “en la cumbre”, en un clima que la propaganda comunista es hábil en crear, no se omitirá agitar estas cuestiones. Importa para el mantenimiento de la defensa del mundo libre y en función del mismo realismo soviético, que la firmeza de los hombres de Estado sea unánime e inquebrantable. Tan unánime e inquebrantable debe ser su resolución, de no caer en las trampas de la división. La habilidad suprema de la URSS consiste hoy en empujar hacia un sector donde el mundo libre se encuentra dividido, al grupo del Medio Oriente y del Africa.

Tenemos el deber de no cultivar esta división aparente y de recordar que la actitud americana y la actitud rusa acerca de los problemas de Suez no eran resultado de un acuerdo, sino de una competencia.

Los Estados Unidos tienen perfecta conciencia del peligro ruso, de lo cual es fiel testimonio un mensaje del presidente Eisenhower sobre “El estado de la Unión”, que decía años atrás: “La existencia de una dictadura imperialista, fuertemente armada, es una amenaza permanente para el mundo libre y, en consecuencia, para la seguridad de nuestro propio país.”

Los Estados Unidos ven claro también en el juego de Rusia en el Cercano Oriente, como lo prueba el texto de otro mensaje dirigido al Congreso, que definía la Doctrina Eisenhower en el citado sector y decía entre otras cosas: “Los dirigentes de Rusia tratan de dominar desde hace tiempo el Cercano Oriente. Eso fue cierto para los zares y lo es también para los bolcheviques. La seguridad de Rusia está fuera de causa. El deseo ruso de dominación en el Cercano Oriente no surge tampoco de los intereses económicos de la URSS en esta región. La razón del interés de Rusia en el Mediano Oriente proviene únicamente de su política de poder. Si se considera su objetivo reconocido de comunizar al mundo entero, nos es fácil comprender su esperanza de llegar a dominar el Medio Oriente”

Y es aquí donde cabe recordar que no se trata de abrir una competencia demagógica entre el mundo árabe y la Rusia soviética, pues en materia demagógica los comunistas son maestros imposibles de derrotar.

El problema argelino, tan doloroso para Francia, debe ubicarse siempre dentro de esta perspectiva, la de un vasto movimiento que, rodeando el Asia, el Africa y un día América del Sur, habrá de aislar a Europa y a América del Norte.

La defensa del mundo libre y su cohesión serían insuficientes, si todas las naciones libres no se pusieran resueltamente a escala del mundo moderno, es decir, de un mundo en el que el desafío lanzado al hombre por el progreso que su inteligencia ha provocado, no puede ser contestado sino por “grandes conjuntos humanos que actúan en grandes espacios”. Esto significa en particular que las naciones europeas deben hacer a Europa.

En el plano político, es necesario hacer a Europa para que en la era de los continentes, las naciones europeas salgan del aislamiento y hagan oír su voz en nombre de un continente.

En el plano económico, por un lado, el mundo soviético al amparo de su monopolio de Estado del comercio exterior y de la servidumbre a la cual redujo a su clase obrera, persigue la implantación de una economía de poder que tiende a la conquista de Asia y de Africa. Por el otro lado, a las economías de las naciones europeas libran una competencia tan cerrada, que Moscú y Pekín han debido restringir su tradicional área comercial.

Si dejáramos correr las cosas, si como lo quisiera el marxismo, el mundo libre se abandonara a contradicciones económicas y se agotara en la oposición entre potencia y potencia, sociedades y

sociedades, intereses nacionales e intereses nacionales, entonces veríamos, al fin de cuentas, cumplirse el plan que traza el testamento de Stalin para el aplastamiento de Occidente por una profunda crisis económica.

No hay que dejarse arrastrar por ese camino fatal. Hay que hacer a Europa para que la utilización de los progresos técnicos sea nacional y llevada al máximo, para que las condiciones de la explotación sean mejores. Hay que hacer a Europa para que la energía atómica, utilizada con fines pacíficos, abra un campo de aplicación a la medida de sus posibilidades. Hay que hacer a Europa para que un mercado suficiente sea ofrecido al esfuerzo común de los europeos y de todas las naciones extraeuropeas del mundo libre, mediante un avance general de los niveles de vida. Hay que responder, en fin, en todas partes y en todo momento, al desafío lanzado por el comunismo. No nos equivoquemos de terreno. No nos preparemos a una simple guerra militar, cuando la guerra que nos hacen sin tregua es una guerra política. Libremos nosotros también, sin tregua, una guerra política.

Con respecto a los países en vía de desarrollo cuya decisión finalmente podría resultar decisiva, modifiquemos nuestros métodos. La explotación de sus riquezas es esencial. No permitamos que el palabrerío soviético triunfe sobre nuestros actos, cuando el plan de ayuda del mundo libre asciende a 18 mil millones de dólares, mientras que el del bloque comunista alcanza sólo a 4 mil millones. El comunismo ofrece una industrialización rápida y una estabilidad comercial a largo plazo. Las ofrece de palabra, más que por los hechos. Que nuestro ofrecimiento sea un ofrecimiento real. Lo podemos hacer con un mínimo de disciplina. No permitáis que una retracción moderada, en algún punto del mundo libre, reduzca en varios miles de millones de dólares los réditos insuficientes. No dejemos fluctuar las cotizaciones de las materias primas que dichos países exportan al grado del azar o de la especulación. Moderemos una inestabilidad que es el factor más eficaz de la penetración comunista.

Con respecto a la URSS, terminemos de escudriñar sus propósitos secretos. No tiene propósitos secretos. No tiene más que una voluntad, bien conocida, a menudo proclamada: la de derribar al mundo libre por todos los medios. No le permitamos operar el desarme moral de nuestras opiniones públicas, dando la impresión de que dudamos de ellas. No nos dejemos engañar por las comedias que ella sabe montar tan perfectamente en el escenario interna-

cional. A las mentiras que acumula sobre nosotros, opongamos con calma esas verdades que nosotros sabemos de ella.

Cuando se atreve a hacerse la campeona del anticolonialismo, cuando en la UN el señor Khrushchev inscribe la descolonización en el activo del comunismo, recordemos el célebre libelo del fundador del Estado bolchevique titulado “El imperialismo, etapa suprema del capitalismo”, publicado en 1916 y que presentaba un cuadro de las “posesiones coloniales de las grandes potencias”. Rusia ocupaba el segundo lugar en ese cuadro por la extensión de sus colonias y el tercero por el volumen de su población. A pesar de las promesas formales hechas tanto por Lenin como por Stalin y la Constitución Soviética, los pueblos de esos territorios no han obtenido todavía su independencia nacional. Otros, al contrario, se han hecho dependientes y la autodeterminación les es totalmente prohibida. Tan es así que hoy el primer imperio colonial del mundo es el de la URSS. Mientras que los demás desaparecen, él está en vías de expansión.

Cuando el 21 de abril de 1955, en la Conferencia de Bandoeng, el primer ministro de Ceilán evocaba el neocolonialismo soviético y ofrecía estudiar los medios de abolirlo a igual título que todas las demás formas de colonialismo, cabe reconocer que esta demostración testimoniaba esa lógica cara al pensamiento marxista.

No discutamos los éxitos de la URSS, pero mostremos a qué precio inhumano han sido obtenidos. Mostremos que se trata, ante todo, de éxitos de poder, de éxitos de prestigio para el Estado, no de beneficios para las personas. Recordemos que si el satélite ruso se anticipó al satélite americano, es indudable porque el poder soviético mantuvo sistemáticamente el standard de vida de la población a un nivel infinitamente más bajo que el de la población americana y que si “los asalariados americanos son en un 50 % propietarios de sus viviendas, los ciudadanos soviéticos disponen de un promedio de 7 metros cuadrados de superficie por persona en viviendas colectivas”.

A los que nos hablan de la liberación del proletariado y a los que condenan a los “monopolistas”, recordemos que ellos ejercen un triple monopolio: el de los objetos, el de los individuos y el del pensamiento, que ningún absolutismo jamás ejerció en la Historia.

Y sobre todo, a los que creen —o dan a creer— que avanzan en la dirección de la Historia, que su victoria es por tanto fatal, no nos contentemos con demostrar que su comunismo es una regresión que destruyó los valores humanos elaborados pacientemente

te a través de muchos siglos. Demostrémosles también que ignoran la corriente de la Historia y esa gran “revolución del siglo XX”, que por el descubrimiento de ilimitadas fuentes de energía, el progreso de las técnicas de producción, la aparición del comando y del control automáticos en la operación industrial, revoluciona todas las bases tradicionales del trabajo humano, se trate de su ejecución o de su retribución.

Demostrémosles que a un capitalismo superado, ellos se obstinan en oponer un marxismo fuera de moda.

Haremos quizás así lo más importante: devolveremos al mundo libre esa confianza en sí mismo que el comunismo posee en grado sumo y que nosotros, con demasiada frecuencia, no parecemos tener. Dudar de la superioridad de los valores encarnados en uno, es perder la voluntad de vencer, es renunciar, es estar ya vencido. Demasiados éxitos del comunismo nacen de esa sola duda.

A su mesianismo, debemos oponer nuestra fe; a su realismo, nuestra fuerza coherente; a su activismo, nuestra paciencia y nuestro propio ardor.

\* \* \*

Tales las reflexiones que yo quería someter a vuestra consideración sobre “El comunismo a la conquista del mundo”. Quisiera haberlo hecho como hombre de acción y como amigo, es decir, con sencillez y lealtad. Se abusa demasiado de algunas expresiones tales como: el giro de la Historia, la crisis suprema, el período decisivo... Hoy creo, sin embargo, que estas expresiones toman toda su sentido. Una civilización amenaza con derrumbarse bajo el número y la dictadura. Tiene los medios de salvarse. Tiene, también, la seguridad de que los valores sobre los cuales se apoya son valores vivos, valores que muchos años de opresión no han podido destruir. La suerte está en la medida del peligro. Para hacer jugar estas probabilidades, para vencer estos riesgos, es preciso que sepamos unir la voluntad a la lucidez, esa virtud viril de la cual el escritor francés Henry de Montherlant dice, que es la más hermosa, porque aúna la inteligencia y el coraje.

# **Antecedentes sobre la organización de nuestra primera fuerza naval**

**Por Elcira E. García, Profesora de Historia,  
integrante del Departamento de Estudios His-  
tóricos Navales de la Secretaría de Estado  
de Marina.**

El emperador Napoleón Bonaparte fue el amo de Europa y, por razones políticas, adjudicaba los estados conquistados entre sus familiares y amigos. Fernando VII, perteneciente a la dinastía de los Borbones, rey legítimo de España e Indias, después de la abdicación a la corona española efectuada en Bayona el 6 de mayo de 1808, permaneció prisionero de Napoleón durante cuatro años y siete meses en el castillo de Valençay, situado en territorio francés. Recién el 11 de diciembre de 1813, después que los ejércitos franceses hubieron experimentado las derrotas de Vitoria y Leipzig, el emperador sintió debilitar su poderío, consintió en restituirle su libertad y permitió que se reintegrara a sus dominios.

Durante ese lapso, 1808-1813, en la España subyugada Napoleón implantó en calidad de rey a su hermano mayor, que gobernó desde Madrid con el nombre de José I. El pueblo español no reconoció el cambio de dinastía: se multiplicaron las guerras de guerrillas con la cooperación de las tropas inglesas, proclamaron la fidelidad a Fernando y organizaron las juntas que gobernaron en su nombre.

Las colonias americanas también se negaron a reconocer a José I y exigieron administrarse por sí mismas durante el cautiverio del rey. Era el momento propicio para la secesión de las colonias y focos revolucionarios precederos se esparcieron por América. El único que se mantuvo victorioso fue el que se produjo en Buenos Aires en 1810.



Durante la época del virreinato, el Real Apostadero de Montevideo fue el puerto más importante del Río de la Plata. A principios de 1810, cuando aún gobernaba el virrey Cisneros, Ignacio de la Cárcova era el oficial comisionado por ese apostadero para efectuar en Buenos Aires el pago a los tripulantes de las embarcaciones y atender eficientemente el servicio del correo marítimo y el de guardacostas.

Efectuado el movimiento de mayo y reemplazado el virrey por un cuerpo colegiado, era inminente el bloqueo de Buenos Aires por la poderosa flota del Real Apostadero de Montevideo. La inquietud era tan grande, que el 24 de julio de 1810 la Junta designó a Benito Plá en calidad de vigía, para que desde la torre del Real Colegio de San Carlos observara diariamente por la mañana, al mediodía y por la tarde y comunicara por escrito al gobierno, a la *Capitanía del Puerto* y a la *Comandancia del Resguardo*, la proximidad de cualquier barco, su procedencia y el rumbo que seguía, con el objeto de que al instante pudiesen tomar las precauciones del caso <sup>1</sup>.

Ignacio de la Cárcova debe haber proseguido con su comisión durante los meses subsiguientes a la Revolución de Mayo. El 23 de agosto de 1810, los miembros de la Junta ordenaron que le fueran entregados 1.500 pesos al capitán del puerto Martín Thompson, “encargado de las funciones de la Marina”, para que efectuara la adquisición de los efectos navales destinados al armamento de los buques. Existen antecedentes que prueban que efectuó los pagos de los sueldos a los tripulantes de la *falúa de la plaza*, del *lanchón del Rey*, de los faluchos *San Luis* y *Carmen*, del místico *San Felipe* y *Santiago*, del *bote de las Conchas* y de la lancha cañonera *Vizcaína*; estos eran los barcos que quedaron bajo las órdenes de nuestro primer gobierno patrio.

Ante la necesidad de efectuar la defensa de nuestras costas y, aun, de complementar por agua la ofensiva terrestre contra el poder realista, la Junta Provisional Gubernativa designó a su vocal Juan Larrea para que se encargara del ramo de Marina y se ocupara de armar buques con fines bélicos. Haciendo factible el proyecto, los miembros de la Primera Junta designaron con fecha 5 de setiembre de 1810 a Manuel Mutis, para que actuara a las órdenes de Larrea, se ocupara del suministro de raciones y efectuara los pagos a la tripulación del lanchón y faluchos chasqueros. A su pedido y con el objeto de jerarquizarlo, le asignaron un uniforme y un sueldo. El uniforme estaba compuesto por casaca azul con cuello, solapas y botamangas encar-

nadas y pantalones y chupa de color blanco. La casaca llevaba botón dorado y un galón de hilo de oro ribeteando el cuello y las botamangas; a cada lado del cuello ostentaba una flor de lis<sup>2</sup>. Además, le señalaron 45 pesos mensuales en concepto de sueldo<sup>3</sup>.

Durante los meses de setiembre, octubre, noviembre y diciembre de 1810 desempeñó su comisión. Al amanecer de cada día tenía que dirigirse al puerto de Barracas, en donde se estaban armando los buques; hacía conducir las raciones que debían consumir en el día; vigilaba los trabajos que realizaban los carpinteros, calafates y maestros de velas; efectuaba los pagos mensuales a éstos y a las tripulaciones de los buques; adquiría los lienzos para las velas, los géneros para los pantalones y las camisas de los uniformes; enviaba, transportadas por carretas, las maderas para reparar las embarcaciones, las carronadas, las hamacas, etc. Material tan heterogéneo no podía ser empleado de inmediato y la Marina continuó depositándolo en el almacén ubicado en los fondos de la casa perteneciente a doña Rosa de la Quintana, viuda del coronel Juan Antonio Marín, a quien se lo arrendaban en la suma de 24 pesos fuertes al mes<sup>4</sup>.

Manuel Mutis recibió de la Tesorería General de la Real Hacienda en diez oportunidades, diversas cantidades de dinero con obligación de rendir cuenta a su debido tiempo. A través de esa rendición de cuentas, podemos conocer que la Junta Gubernativa empleó 42.060 pesos corrientes en gastos de Marina durante el último trimestre del año 1810 y leyendo los recibos incluidos en esa rendición, llegan a nuestro conocimiento los nombres de los 9 buques que se armaban en guerra por orden del gobierno revolucionario: *Goleta Invencible*, *Bergantín 25 de Mayo*, *Místico San Felipe y Santiago*, *Queche Hiena*, *Lanchón del Rey*, *Cañonera América*, *Goleta Juliet*, *bote del puerto de las Conchas* y *Falucho Carmen*. Además, ese mismo documento nos asesora sobre la tripulación de esos buques<sup>5</sup>.

### **Goleta Invencible**

El maestro mayor carpintero Vicente Llanusa, el maestro mayor calafate Fernando Rodríguez, el “torinero” Nicolás Dias, el maestro de velas José Casanoba y 54 obreros trabajaron en ella hasta acondicionarla. Adquirieron dos reveses de lapacho para construir la falsa borda, le arreglaron las velas, renovaron el herraje, etc.

Desde el mes de setiembre de 1810 ya aparece como comandante de este barco Juan Bautista Azopardo. En el transcurso de

ese mes contaba con un primer contra maestre, un segundo contra maestre, un despensero y catorce marineros. Mensualmente, aumentaba el número de tripulantes: en octubre poseía 26 hombres y en noviembre, 36 individuos eran los que componían la dotación.

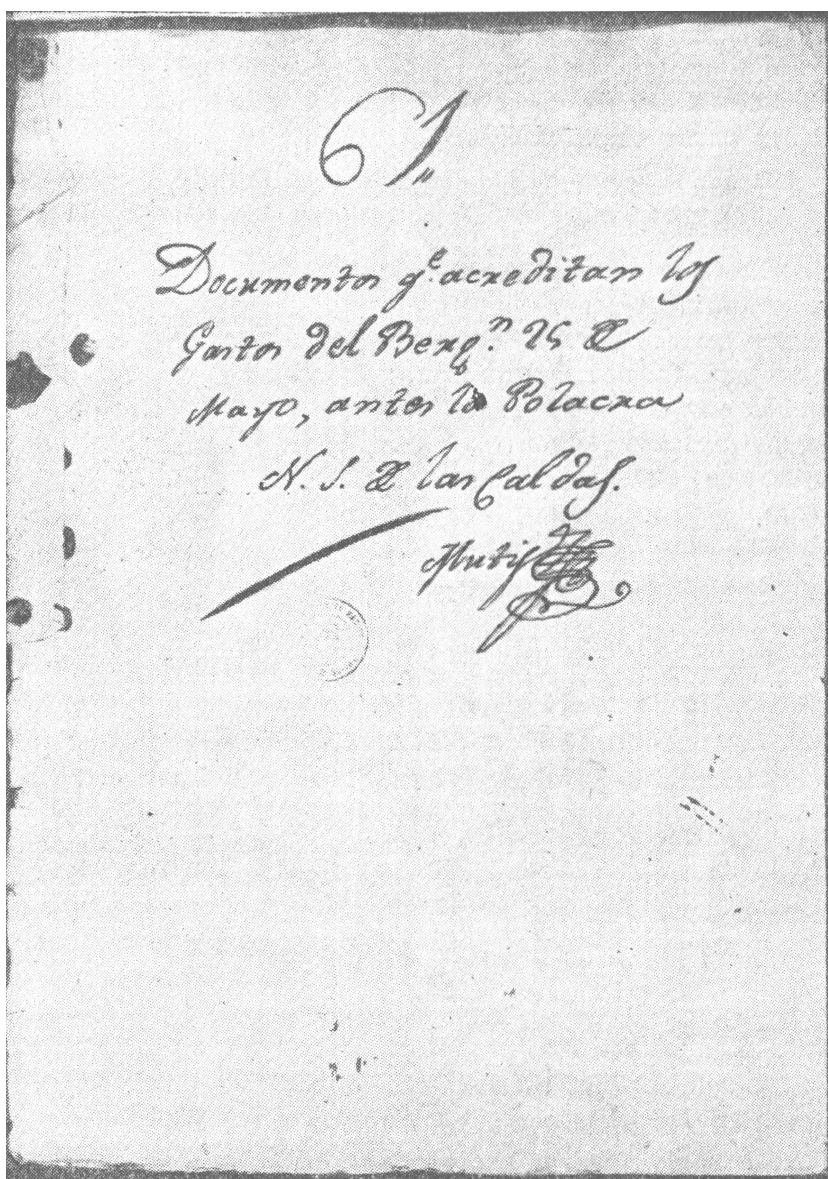
Francisco de Gurruchaga efectuará el 10 de febrero de 1811, en Buenos Aires, a bordo de la goleta de guerra *Invencible* lista para zarpar hacia San Nicolás, el pago a la tripulación. Este feliz hallazgo nos permite rendir homenaje a los marinos que, a bordo de la nave capitana, se batieron en aguas de San Nicolás:

Primer contra maestre: Fran.co José Belen;  
 Segundo contra maestre: Antonio Marian;  
 Primer condestable: Juan Constante;  
 Segundo condestable: Domingo Casao;  
 Primer guardián: Fran.co Martínez;  
 Despensero: Bartolo Cereti;  
 Cocinero: Luis Agipto;  
 Timoneles: Miguel Romeron, Tomas Vichichi, Man.l Martin.z,  
 Estevan Gromache, Martin Anrri;  
 Gavieros: Fran.co Santos, Fran.co José, Fran.co Rodríguez;  
 Marineros: Félix Sosa, Bernardo José, José Pinto, José Yins,  
 Martin Rus, Pedro José de Boa, Miguel Ferreyra, José Ing.o  
 Díaz, José Ant.o Silva, Federico Apelgran, Ant.o Ferreyra,  
 Juan Renó, Ant.o González, Ricardo Wuillon, Eduardo Bre-  
 tens, José Ing.o Riquelme, Juan Bap.ta Estigarribia, Víctor  
 Gale, Diego Silva, Ant.o Cordeiro, Pedro Juan, Jorge Mateo,  
 Pedro Mon, Julián Peron, Antonio Arena, Julio Cesar, Man.l  
 Pereyra, José Cayetano Banegas, José Anrri, y Bernardo  
 Rocha;  
 Carpintero: José María Rodrig.z;  
 Calafate: Juan Bernal;  
 Grumetes: Nicolás del Santo, Luis Cesar, Domingo Riglos, José  
 Allin.

### **Bergantín 25 de Mayo**

Con esta denominación fue rebautizada la *polacra Nuestra Señora de las Caldas*, a la que se le efectuaron numerosos trabajos para ponerla en condiciones: se le volvieron a clavar los durmientes y “palmagares”, se adquirió una pieza de figura para una gambota y se tuvo especial cuidado con el velamen.

El maestro de velas José Casanoba y sus ayudantes Francisco Revilla, Manuel Camacho, Francisco Heredia, Adrián Alman



PORTADA DE UNA DE LAS RENDICIONES DE CUENTAS DE MANUEL MUTIS.  
INDICA QUE LA POLACRA NUESTRA SEÑORA DE LAS CALDAS FUE REBAU-  
TIZADA CON EL NOMBRE DE BERGANTÍN 25 DE MAYO.

y Francisco Silva repararon algunas velas y adquirieron otras nuevas: un trinquete, una mayor redonda, una mayor cangreja, una gavia, un velacho, dos juanetes, dos sobrejuanetes, tres velas de estay, una trinqueta, dos focues, un contrafoque, tres alas de gavia, dos rastreras, dos alas de juanete, dos toldos, tres encerradas y cuatro empavesadas.

Estando el buque armado en Barracas, durante los meses de noviembre y diciembre de 1810, contaron con el siguiente personal :

Primer contraмаestre: Luis Raffa;  
Segundo contraмаestre: Ignacio Bellido;  
Primer condestable: Pedro Saluc;  
Segundo condestable: Ebrum Morlete;  
Guardián: Carlos Gekson;  
Mayordomo: Juan Nicolás Letard;  
Patrón del bote: Federik Jacson;  
Jefe de timón: Pedro Nuncrui;  
Cuatro gavieros y veinte marineros.

### **Balandra San Felipe y Santiago**

Denominada también *Falucho chasquero San Felipe y Santiago, Místico San Felipe y Santiago, (a) La, Americana*.

En el mes de agosto de 1810, la tripulación era la siguiente:

Patrón: Salvador Blanco;  
Marineros: Ant.o Cabral, Benito de Castro, Martín Juan San Martín, Fran.co Camino, José Rornay.

A cada uno de ellos se les pagaba 4 pesos fuertes mensuales.

### **Queche Hiena**

Denominado también *bergantín Queche* o simplemente *Queche* o *Keche*, se destacaba por su figura delgada y elegante.

Este barco conservó la denominación francesa en su traducción al castellano. A principios de setiembre de 1810, Larrea adquirió el "*Queche L'Hyéne*" a don Guillermo Mann, en la suma de 25.000 pesos fuertes, que fueron solventados por la Tesorería de la Dirección General de la Real Renta del Tabaco (6). Este buque fue utilizado en nuestra marina hasta el 15 de mayo de 1812, en que fue apresado por las fuerzas de Montevideo en la costa patagónica (7).

En noviembre de 1810, lo comandaba don Augusto Favier y su tripulación era la siguiente:

Patrón del bote: Ant.o Libre;  
Condestable: Visente Aviano;  
Guardián: Wilimin Janson;  
Maestro de velas: Jacob Ornikel;  
Jefe del timón: Peto Milford;  
Siete gaveros y dieciséis marineros completaban la tripulación.

El 2 de noviembre de 1811 adquirieron 12 fusiles a razón de 12 pesos cada uno con destino a los tripulantes.

### **Lanchón del Rey**

Esta embarcación se utilizaba desde la época del Virreinato. La dotación se mantiene casi estable desde el mes de julio hasta noviembre de 1810.

Patrón segundo guardián: Luis Gómez;  
Patrón segundo guardián: José Rocabao;  
Ocho artilleros de preferencia y once artilleros ordinarios.

Cuando no navegaban, estos marinos solían alojarse en una casa que estaba ubicada frente al muelle y que el gobierno arrendaba a don José Manuel de Bustillo por la suma de 19 pesos fuertes mensuales (<sup>s</sup>).

### **Cañonera América, ex Vizcayna**

En el mes de setiembre de 1810 el personal era el siguiente:

Patrón: Josep Barcench;  
Proel: Josep Banegas;  
Condestable: Juan Cayetano Gonsales.  
Además, incluía diez marineros.

Fue su comandante el Capitán de Ejército Javier de Igarzábal quien, cumpliendo órdenes del gobierno, se hizo cargo de la lancha cañonera *América*, el día 12 de octubre de 1810.

Desde el 24 de octubre de 1810, la cañonera permaneció en balizas, con el objeto de proteger el puerto. Allí se mantuvo hasta el 1° de febrero de 1811 en que, por disposición de Gurruchaga, fue desarmada en Barracas, pasando su tripulación a los otros buques.

En cuanto a Igarzábal, fue destinado al bergantín *Qeuche* (<sup>o</sup>).

**Goleta Juliet**

El sargento comandante era Miguel Ferrer y en diciembre de 1810 existían 9 tripulantes a su bordo.

**Falucho Carmen**

Su patrón era Benito Lomba.

**Bote del puerto de las Conchas**

El patrón era Francisco Pons y poseía 7 marineros a su bordo. Comúnmente estaba destinado al Resguardo del puerto de Las Conchas.

En diciembre de 1810, Manuel Mutis dimitió a su empleo por razones de salud <sup>(10)</sup>.

Fue también durante el mes de diciembre cuando se produjo el cambio de tendencia dentro del primer gobierno patrio. Los miembros de la flamante Junta Grande designaron a Juan Tomás Ortiz en reemplazo de Mutis y lo comisionaron para suministrar raciones y pagar salarios a los integrantes de la Marina. La actuación de Ortiz fue brevísima, no alcanzando a cumplir un mes en el desempeño de su comisión. Nombrado por decreto fechado el 24 de diciembre de 1810 <sup>(11)</sup>, cesó por resolución de la misma Junta fechada el 14 de enero de 1811 <sup>(12)</sup>.

Tanto los miembros de la Primera Junta como los de la Junta Grande, adoptaron el siguiente criterio: comisionar a uno de sus miembros para que se ocupara de un ramo determinado, con el objeto de acelerar los trámites, aumentar la economía y facilitar la reserva. Larrea se entendió con todo lo relacionado con la incipiente Marina y contó, para ello, con la colaboración práctica de Manuel Mutis. Efectuado el cambio en el seno del primer gobierno, Francisco de Gurruchaga, criollo, de 44 años de edad, vocal electo por la ciudad de Salta, recibido de bachiller en jurisprudencia en la Universidad de Granada, que había luchado en España contra Napoleón y participado en el combate naval de Trafalgar a bordo del navío *Santísima Trinidad*, en calidad de ayudante del capitán de navío Baltasar Hidalgo de Cisneros, reemplazó a Larrea en la misma comisión. A diferencia de éste, Gurruchaga efectuó directamente los pagos, adquisiciones e inspecciones de los barcos que se armaban en guerra y los capitanes de estos buques debían estar prontos a obedecer sus disposiciones <sup>(13)</sup>.

Comenzó su misión el 10 de enero de 1811 y finiquitó el armamento de los buques haciendo de armador, de director y de contador, con notorio patriotismo, diligencia y probidad.

Considerando necesario organizar en forma eficiente la administración de la Marina, nombraron a una persona que se ocupara de la contabilidad de los gastos que efectuaba el comisionado Francisco de Gurruchaga. Así, el 12 de enero de 1811, los integrantes de la Junta Grande crearon la *Mesa de Cuenta y Razón*; era una oficina perteneciente a las Cajas Reales, que funcionaba en la Fortaleza de Buenos Aires y estaba destinada a llevar la contabilidad de los gastos efectuados en la Marina: pagos a las tripulaciones y tropas destinadas a los buques, adquisiciones, reparaciones, carenas, pertrechos, armamento de los barcos, etc. <sup>(14)</sup> Designaron a Benito José de Goyena encargado de la *Mesa de Cuenta y Razón* con un sueldo de 600 pesos anuales y le asignaron un escribiente para que le ayudase en sus tareas.

Goyena era un hombre de experiencia en la materia: había servido durante tres años (desde el 1° de setiembre de 1806 hasta fines de setiembre de 1809) en la *Contaduría y Ministerio de la Real Marina* de este apostadero <sup>(16)</sup>. Martín Thompson, subdelegado de matrículas, el 15 de diciembre de 1810, elevó el siguiente informe a la Junta: “Los conocimientos en materia de cuenta y razón para el exacto desempeño de los negocios de la Marina son bastante notorios en don Benito José de Goyena tanto por su dedicación a este estudio como por la práctica que ha tenido en el Ministerio o Contaduría de Marina de este apostadero donde ha servido algún tiempo, recomendando sobre todo para la colocación de este individuo la absoluta y urgente necesidad que hay de un sujeto que atienda con conocimiento y pureza al mecanismo indispensable que se ofrece diariamente, en la Marina principalmente, en el día que se ha aumentado al paso que la única mano que había en esta dependencia ha hecho renuncia de su empleo. Es cuanto deber informar a vuestra excelencia en cumplimiento del superior decreto...”<sup>(16)</sup>

El 1° de febrero de 1811 los miembros de la Junta firmaron los despachos de los principales oficiales: a Juan Bautista Azopardo le otorgaron el empleo de Primer Capitán de la goleta de guerra *Invencible*, con la asignación de 120 pesos mensuales <sup>(17)</sup>; a José Díaz Edrosa el empleo de Segundo Capitán de la misma goleta, con la asignación de 90 pesos al mes<sup>(18)</sup>.

En el bergantín de guerra *25 de Mayo* actuaron, como Primer Capitán, Hipólito Bouchard con el goce de 120 pesos men-



suales<sup>(19)</sup> y en concepto de Segundo Capitán, Manuel Suárez, quien percibía 90 pesos al mes<sup>(20)</sup>.

Angel Hubac se desempeñó en calidad de Primer Capitán de la balandra de guerra *San Felipe y Santiago* con la asignación de 90 pesos mensuales <sup>(21)</sup>, y Juan Francisco Díaz en calidad de Segundo Capitán, con un sueldo de 70 pesos al mes<sup>(22)</sup>. Todos lo percibían por único sueldo mientras se encontraran en servicio efectivo.

Tres de los buques armados en Barracas navegaron hasta las balizas y luego remontaron el Paraná: la goleta *Invencible*, el bergantín *25 de Mayo* y la balandra *Americana*. El objetivo de la escuadrilla era complementar por agua la expedición terrestre al Paraguay y el comandante Azopardo, de acuerdo con la resolución de la Junta, debía obedecer órdenes de Belgrano<sup>(23)</sup>.

En San Nicolás, fueron derrotados por naves realistas comandadas por el capitán de fragata de la Real Armada Jacinto de Romarate. Nuestros buques de guerra fueron apresados y conducidos hasta el Real Apostadero de Montevideo, en donde el comandante general, capitán de navío José María Salazar, mandó instruir el sumario de rigor a sus principales tripulantes, finalizado el cual, tal como lo establecían las leyes del curso, resolvieron la venta de los barcos y el reparto de los beneficios entre los vencedores : "... y en su consecuencia se procederá a las demás diligencias de ordenanza con separación de cada uno de los buques apresados para que se verifique con arreglo a ellas las ventas y dividendos correspondientes"<sup>(24)</sup>.

Este fue el fin de los mejores buques de nuestro primer armamento. ¿Y los hombres que lucharon en San Nicolás? Allí, en aguas del Paraná, unos encontraron su tumba, otros se salvaron a nado y el resto, herido, quedó esparcido por la costa. La Junta, enterada de esta situación, ordenó la conducción de ellos a Buenos Aires <sup>(25)</sup>, donde, como era habitual, serían internados en el hospital Bethlemítico para su curación; allí podrían ser atendidos a razón de 4 reales diarios por individuo.

Muchos marinos quedaron apresados en Montevideo. Francisco Martínez, que fuera Primer Guardián de la goleta *Invencible*, en su condición de prisionero, engrillado, fue obligado a trabajar en las principales calles de Montevideo. Luego logró fugarse y se incorporó al ejército de José Rondeau, que estaba operando en la Banda Oriental. Juan Bautista Estigarrivia, el práctico de la goleta, también permaneció preso.

A partir del mes de agosto, lentamente, van retornando a Buenos Aires los sobrevivientes del combate naval de San Nicolás: Ricardo Dillon, Rafael Echenique, el calafate Jean Bernard, el que fuera soldado de granaderos de Fernando VII y eventualmente marino Juan Turne, los ex-soldados del Real Cuerpo de Artillería volante Esteban Medrano y Antonio Fandra y el gaviero Francisco Santos. En octubre ya estaban en Buenos Aires Francisco José Belen, Francisco Martínez, Luis Agipto y el timonel Martín Henry (26).

Azopardo continuó prisionero en Montevideo. Los miembros de la Junta no le olvidaron y por resolución del día 26 de abril de 1811 resolvieron enviarle 12 onzas de oro, a cuenta de sus sueldos, por intermedio del parlamentario de Montevideo José María Obregón(27).

Los oficiales y marineros que actuaron en nuestra incipiente Marina durante 1810 y comienzos de 1811 fueron despedidos del servicio por resolución superior, el 6 de mayo de 1811. Así, fueron separados de sus cargos Estanislao Couraud, que fuera Comandante de las fuerzas marítimas y que por resolución de Larrea, fechada el 3 de diciembre de 1810, debió inspeccionar y rendir cuenta del estado de los buques que se estaban armando (28), Hipólito Bouchard, Ángel Hubac, Manuel Suárez, Juan Francisco Díaz y Augusto Favier(29).

El receso será breve: el 8 de agosto el gobierno volverá a emplear a estos marinos. Es que las hostilidades con la Banda Oriental se acrecentarán y una escuadrilla armada en guerra se hará imprescindible para operar en el Río de la Plata.

## APÉNDICE DOCUMENTAL Y REFERENCIAS

*Nota.* — Para facilitar la lectura, los documentos se han transcritos utilizando la ortografía actual. Las abreviaturas, de uso común en la época, fueron desarrolladas en palabras completas.

Los signos de puntuación fueron respetados.

Los nombres de los marinos que componían las dotaciones de los buques fueron transcritos en su forma original. Hay que tener presente que escribientes no muy versados recogieron a su parecer los sonidos de nombres y apellidos extranjeros. Así *Peto* equivaldría a *Peter*, y *Wuillon* sería *Dillon*,

- (1) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN ARGENTINA. Tribunal de Cuentas. Tomas de Razón. Decretos. Junio-setiembre 1810, foja 170. Sala X, 2-7-12.

- (2) *[Decreto de la Junta Provisional Gubernativa nombrando a Manuel Mutis y asignándole un uniforme]*

Buenos Aires, 5 de setiembre de 1810 = Nómbrase a don Manuel Mutis, para que corra con la suministración de las raciones y pagos de la tripulación del lanchón y faluchos chasqueros, declarándose el uso del uniforme compuesto de casaca azul, vuelta, solapa y cuello encarnado, chupa y pantalón blanco, botón dorado, y un cordoncito de hilo de oro en el cuello y vuelta con una flor de lis en cada ángulo del cuello; y tómesese razón en el Tribunal de Cuentas y Cajas Reales de esta Capital = Hay seis rúbricas = Paso.

A. G. N. Tribunal de Cuentas. Tomas de Razón. Decretos. Junio-setiembre 1810, foja 306. Sala X, 2-7-12.

- (3) *[Manuel Mutis solicita por nota a la Junta Provisional Gubernativa/ que le asigne un sueldo. La Junta accede y le señala 45 pesos mensuales]*

Excelentísimo señor: Don Manuel Mutis vecino de esta ciudad y encargado por vuestra excelencia para correr con la suministración de las raciones y pagos de la tripulación del lanchón y faluchos chasqueros ante vuestra excelencia con mi mayor respeto digo: que con fecha cinco del corriente tuvo vuestra excelencia a bien nombrarme para el indicado fin, habiéndose dignado designarme el uso del uniforme que ha conceptuado preciso para que se me mire con respeto por la marinería de mi cargo, Yo agradecido a la confianza que de mi se ha hecho, he tratado de desempeñar con actividad y esmero los deberes de mi reporte, para esto me es indispensable levantarme al amanecer para hacer conducir las raciones que han de repartirse en el día, tener siempre un caballo efectivo para conducirme a Barracas que es el lugar de las faenas, presenciar éstas, y ocurrir a las demás atenciones que son consiguientes al desempeño de mi ministerio.

Este trabajo diario exige algún compensativo, o señalamiento de sueldo para poder sostener con él mi persona y familia; y por esto es que en las presentes circunstancias me es preciso ocurrir a vuestra excelencia con el justo fin de que en consideración a lo expuesto tenga a bien señalarme el competente sueldo para mi subsistencia: para cuyo logro con el mejor pedimento = A vuestra excelencia suplico que habiéndome por presentado se sirva proveer y mandar según dejo pedido, pues así es gracia que con justicia espero de la notoria bondad de vuestra excelencia = Excelentísimo señor = Manuel Mutis.

Buenos Aires 29 de setiembre de 1810.

Se le declara el sueldo de cuarenta y cinco pesos mensuales, haciéndose igual asignación al Ayudante de la *Capitanía del Puerto* don Angel Sánchez, y tómesese razón en el Tribunal de Cuentas = Hay cuatro rúbricas = Paso.

A. G. N. Tribunal de Cuentas. Tomas de Razón. Decretos. Junio-setiembre 1810, foja 405. Sala X, 2-7-12.

- (4) *[Recibo firmado por Rosa de la Quintana y Marín, propietaria de la casa que utilizaba la Marina como almacén de víveres]*

Doña Rosa de la Quintana Marín; he recibido del señor vocal comisionado de la Marina don Francisco de Gurruchaga, consecuente a decreto del Superior Gobierno la cantidad de ciento veinte pesos fuertes por importe de cinco meses del arrendamiento de una casa de mi propiedad que servía de almacén de víveres de Marina, desde primero de diciembre hasta fin de abril anterior. Buenos Aires, cuatro de mayo de mil ochocientos once, al respecto de veinte y cuatro pesos fuertes al mes, vale.

Son 120 pesos fuertes.

Rosa de la Quintana y Marín.

A. G. N. Marina, 1811-32. Sala X, 41-10-2.

- (5) *[Rendición de cuentas de Manuel Mutis]*

A. G. N. Marina, 1810-1814. Sala III, 57-3-5.

- (6) A. G. N. Tribunal de Cuentas. Tomas de Razón. Decretos. Octubre-diciembre 1810, foja 352. Sala X, 2-7-13.

- (7) Expediente de la pensión marítima de doña Sinforosa Ponze de León, viuda del Subteniente de Marina don Thomas Wilson. A. G. N. Expedientes de amortización, 2317-2350. Sala III, 3-41-8-8.

- (8) *[Recibo firmado por José Manuel de Bustillo. Indica que ha percibido una suma por alquileres vencidos correspondientes a una casa de su propiedad situada frente al muelle, que destinaban a los tripulantes del lanchón de auxilio]*

Nº 1

He recibido del señor vocal de la Excelentísima Junta de esta capital comisionado en el Ministerio de Marina, don Francisco de Gurruchaga, cien pesos fuertes de los alquileres vencidos desde 17 de noviembre de 810, hasta la fecha y corresponden a la casa de mi propiedad frente al muelle para la gente del lanchón de auxilio y sus utensilios al respecto de 19 pesos fuertes mensuales, Buenos Aires, 4 de setiembre de 1811.

Son 100 pesos fuertes.

Josef. Man.l de Bustillo

A. G. N. Marina, 1811-32. Sala X, 41-10-2.

(9)

*[El capitán de ejército Javier de Igarzábal reclama los sueldos atrasados. Indica que fue comandante de la cañonera América mientras ésta estuvo protegiendo el puerto de Buenos Aires, hasta el 1º de febrero, en que fue desarmada, en Barracas, por disposición de Francisco de Gurruchaga. La tripulación pasó a los otros buques y él fue destinado al Queche Hiena]*

Excelentísimo señor:

El capitán de ejército don Xavier de Igarzábal ante la superioridad de vuestra excelencia con todo el respeto debido, hago presente: que habiendo tomado el mando de la lancha cañonera la *América* por orden de vuestra excelencia el doce de setiembre del próximo pasado, salí a balizas el 24 del mismo con el objeto de guardar el puerto, donde estuve solo desempeñando dicho cargo en cuanto he podido por espacio de dos meses al cabo de los cuales salió la goleta armada la *Invencible*, y después el bergantín *25 de Mayo* y balandra *Americana*; permaneciendo la cañonera hasta el primero del corriente en que por disposición del señor vocal comisionado don Francisco Gurruchaga se desarmó en Barracas pasando su tripulación a los otros buques armados, y yo al bergantín *Queche* en mi clase, hasta que vuestra excelencia tuviese a bien darme el respectivo nombramiento como consta del oficio del señor Gurruchaga que con todo respeto acompaño a vuestra excelencia.

Hasta ahora nada se ha determinado, ni tampoco he tomado dinero alguno perteneciente a mi sueldo devengado por lo que a vuestra excelencia pido y suplico tenga a bien mandar se me dé el correspondiente nombramiento e igualmente se me satisfagan mis sueldos, que así lo espero de la notoria justificación de vuestra excelencia.

Buenos Aires y febrero 16 de 1811.

Excelentísimo señor

Xavier de Igarzábal.

*[Anotación marginal]*

Buenos Aires 20 de febrero de 1811.

Extiéndasele el correspondiente despacho y páguensele los sueldos vencidos conforme al reglamento aprobado por esta superioridad.

(6 rúbricas.) Vieytes.

A. G. N. Año 1811. Legajo Nº 7. Carpeta 11. Sala X, 3-3-1.

(10)

*[Manuel Mutis, restablecido, solicita un nuevo empleo. Martín Thompson da fe de la honradez, buena conducta y eficiencia de aquél y lo propone para ocupar el cargo de Ayudante de la Comandancia de Matrículas. Un decreto de la Junta fechado el 8-II-1811 lo designa Ayudante de la Comandancia de Matrículas asignándole 30 pesos mensuales]*

A Don Manuel Mutis

Nombramiento

De Ayudante de la *Comandancia de Matrículas*

Febrero 8 de 1811

Excelentísimo señor = Don Manuel Mutis natural y vecino de esta capital ante la acreditada justificación de vuestra excelencia del modo más conforme a derecho me presento y digo: que deseoso de proporcionarme algunos medios para mi subsistencia me dediqué a servir en la Subdelegación de matrículas, en cuyo ejercicio me he empleado por el espacio de seis años y medio, desempeñando en todo este tiempo mis funciones a satisfacción de mi inmediato jefe según así consta de la adjunta certificación que presento y juro con la debida solemnidad; y vuestra excelencia en vista de ella ordenó que continuase en la Subdelegación en la misma clase en que antes estaba, hasta que tuvo a bien comisionarme para que corriese con la compra de los efectos, provisión de víveres, pagamentos, y gastos que se ofreciesen en la Marina, como así lo he verificado en el espacio de cuatro meses y más, ínterin el actual estado de mi salud pudo permitírmelo, pero luego que éste con las continuas fatigas del trabajo a que me había dedicado con tesón llegó a deteriorarse en términos que me imposibilitó para proseguir, tuvo a bien vuestra excelencia nombrar otro con fecha 24 de diciembre pasado.

Yo aseguro a vuestra excelencia que la enfermedad que he padecido, y de la que me estoy restaurando actualmente la doy por bien empleada porque de algún modo ha cedido en utilidad de la Patria. Entretanto yo me veo privado de todo auxilio; y habiendo vuelto a entrar en la Subdelegación en donde hay que llevar cuenta y razón de los despachos de los buques, de los oficios que se pasan, de la matrícula de embarcaciones, gente de mar, y otras varias cosas que no se ocultan a la sabia penetración de vuestra excelencia; me veo en la precisión de ocurrir a su acreditada justificación con el justo objeto de que se sirva señalarme el préstamo mensual a que me considere acreedor para poder proveer de este modo a la subsistencia de mis hijos, y familia para este fin con el más conforme pedimento =

A vuestra excelencia suplico tenga a bien providenciar según tengo pedido: es gracia que con justicia espero conseguir de la notoria bondad de vuestra excelencia = Excelentísimo señor = Man.l Mutis.

Buenos Aires 31 de enero de 1811 = Informe el comisionado de la Subdelegación de Marina = Hay cinco rúbricas = Paso =

Excelentísimo señor = No tengo que exponer nada en contra de la

conducta del suplicante: conociendo su juicio y moderación se lo proporcioné a don José Laguna para que le llevase la pluma, lo que ha verificado por el espacio que expresa. Reunida en el día la *Comandancia, de Matrículas* con la *Capitanía del Puerto*, y asistiéndole al suplicante una juiciosa conducta, y el conocimiento materialísimo del trabajo, puede vuestra excelencia siendo servido venir en nombrarlo Ayudante de la *Comandancia de Matrículas* con el sueldo que vuestra excelencia tenga por conveniente, y con calidad de asistir a la *Capitanía del Puerto*, pues satisfecho como estoy de su honradez, pienso que él sea el recaudador de los derechos que deben pagar los buques tanto mayores como costaneros con arreglo a lo dispuesto por vuestra excelencia con fecha 24 del pasado, cuya superior disposición me pone en la necesidad de tener que pasar lo más del día en Barracas para la asistencia y actividad de los trabajos que van a emprenderse. Es cuanto puedo informar en obsequio a la verdad, y al Superior Decreto de vuestra excelencia que antecede. Buenos Aires y febrero 5 de 1811 = Excelentísimo señor = Martín Thompson.

Decreto - Buenos Aires, 8 de febrero de 1811 = Nómbrase a don Manuel Mutis por Ayudante de la *Comandancia de Matrículas* con la asignación de treinta pesos mensuales que se le satisficían por la Tesorería general de Real Hacienda por ahora; y tómesese razón en el Tribunal de Cuentas, y Cajas Reales de esta Capital.

A. G. N. Tribunal de Cuentas. Tomas de Razón. Decretos. Enero-marzo 1811, hojas 149 y 150. Sala X, 2-8-1.

(11)

*[Decreto de la Junta Grande fechado el 24-XII-1810 designando a Juan Tomás Ortiz en reemplazo de Manuel Mutis, que ha dimitido a su cargo]*

Por dimisión y enfermedad de don Manuel Mutis encargado de la suministración de raciones y pagamentos a la Marina, ha nombrado esta Junta a vuestra merced para que se encargue de dicha comisión y la desempeñe en los mismos términos que la obtenía el referido Mutis; y se lo manifiesta para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde a vuestra merced muchos años.

Buenos Aires, 24 de diciembre de 1810.

Miguel de Azcuénaga; Doctor Man.l Alberti; Domingo Matheu; Doctor José García de Cossio; Doctor Gregorio Funes; Juan José Paso, secretario; Juan Franco de Tarragona.

Señor don Juan Tomás Ortiz.

A. G. N. Marina, 1810-1814. Sala III, 57-3-5.

(12)

*[Juan Tomás Ortiz al cesar en su empleo por disposición de la Junta Grande del día 14-1-1811, presenta su rendición de cuentas]*

Excelentísima Junta

Encargado por vuestra excelencia desde el instante en que enfermó don Manuel Mutiz de la comisión de suministrar raciones y pagar salarios a la Marina; por dimisión y renuncia de éste me nombró

vuestra excelencia en veinte y cuatro del inmediato diciembre en los mismos términos que la obtenía en cuya virtud consultando su puntual desempeño y por evitar mayores costos procedí a la compra de los urgentes renglones, y demás que contiene la adjunta cuenta documentada de sesenta y dos recibos supliendo de mi peculio la cantidad, de tres mil ochocientos treinta y seis pesos dos reales tres cuartillos corrientes que resultan a mi favor de alcance líquido contra la Real Hacienda, mas habiendo cesado por vuestra excelencia del catorce del presente, le suplico que reconocida aquélla y cerciorado de ser legítimo el cargo mande se me satisfaga inmediatamente; como así mismo lo que graduare corresponderme por mi personal trabajo; Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Buenos Aires, 17 de enero de 1811.

Excelentísimo señor

Juan Tomás Ortiz

Excelentísima Junta Gubernativa Provisional de las Provincias del Río de la Plata.

A. G. N. Marina, 1810-1814. Sala III, 57-3-5.

(13)

*[Decreto de la Junta Grande que designa al vocal Francisco de Gurruchaga comisionado en los asuntos de la Marina en reemplazo de Juan Larrea, por dimisión de éste]*

Los capitanes de los buques de la Marina se entenderán con el señor don Francisco Gurruchaga comisionado por la Junta para los negocios y asuntos de ella, y su arreglo por dimisión de este encargo que hizo el señor don Juan Larrea; lo que se les hará saber por el comisionado don Juan Tomás Ortiz para que en su inteligencia reconozcan en la persona de dicho señor Gurruchaga esta representación, y estén prontos a todo lo que disponga en lo concerniente a los objetos y atenciones de su encargo. Buenos Aires 10 de enero de 1811.

Saavedra; Azcuénaga; Matheu; Doctor José García de Cossio; Jph. Antonio Olmos; Doctor Man.l F.e de Molina; Man.l Ing.o Molina; Juan José Paso, Secretario.

A. G. N. Marina, 1811-32. Sala X, 41-10-2.

(14)

*[Decreto fechado el 12-1-1811. La Junta Grande designa a Benito José de Goyena oficial agregado a las Reales Cajas para que efectúe la contabilidad de los gastos de Marina]*

Decreto de la Excelentísima Junta

Nombrando a don Benito José de

Goyena de oficial, para llevar la

cuenta y razón de la Marina.

Enero 12 de 1811.

Con esta fecha pasa esta Junta a los ministros generales de Real Hacienda la orden siguiente = Para asegurar el manejo de los dineros del erario que han de invertirse a bordo y afuera de los buques de Marina armados por el gobierno en raciones pagamentos de tripulaciones y tropa de su guarnición y demás gastos de refacciones, carenas, reemplazos y otras necesarios, y para llevar una cuenta



exacta, y justificada de todos ellos, y de los útiles pertrechos y demás partes que componen el armamento ha formado la Junta un plan sencillo y económico de arreglo comprensivos de todos [los] objetos estableciendo para la cuenta y razón una mesa de la oficina de esas Cajas con un oficial agregado a ellas encargado de dicha comisión, con la dotación de seiscientos pesos anuales, a quien se acompañará un meritorio de probidad y talentos que le auxilie con la pluma y se vaya instruyendo del método, ambos a la dependencia y subordinación de vuestras señorías lo que les comunica para su inteligencia y cumplimiento en el concepto de que con esta fecha se expide título de tal oficial agregado con el indicado fin a favor de don Benito José Gollena = Y la traslada a vuestras señorías para su inteligencia en contestación a su oficio de 18 de diciembre último = Dios guarde a vuestras señorías muchos [años].

Buenos Aires 12 de enero de 1811 = Cornelio Saavedra = Domingo Mateu = Doctor Gregorio Funes = Doctor José García de Cosío = José Antonio Olmos = Juan José Paso, secretario = Señores del Tribunal de Cuentas.

A. G. N. Tribunal de Cuentas. Tomas de Razón. Decretos. Enero-marzo 1811, foja 53. Sala X, 2-8-1.

- (15) *[Juan de Ferrer, Ministro de Marina de los bajeles del Río de la Plata durante la época del Virreinato, certifica la eficacia con que Benito José de Goyena se desempeñó mientras estuvo a sus órdenes en la contaduría de dicho ministerio]*

Don Juan de Ferrer, ministro de marina de los bajeles del Río de la Plata.

Certifico, que don Benito Goyena ha servido en clase de escribiente del ministerio de mi cargo desde primero de setiembre de mil ochocientos y seis hasta fin de setiembre último, habiéndose conducido en todo este tiempo con la mejor conducta aplicación y celo: por cuyo servicio lo considero acreedor a que sea atendido en algún destino de Real Hacienda donde pueda rendir la utilidad de sus conocimientos en materias de cuenta y razón. Y para que conste a los efectos que puedan convenir al interesado doy la presente. Buenos Aires primero de octubre de mil ochocientos y nueve.

Juan de Ferrer.

A. G. N. Año 1811. Legajo N° 7. Carpeta N° 9. Sala X, 3-3-1.

- (16) A.G.N. Año 1811. Legajo N° 7. Carpeta N° 9. Sala X, 3-3-1.
- (17) A. G. N. Tomas de Razón. Decretos. Año 1811, tomo I, libro 67, folio 158. Sala IX, 8-8-3.
- (18) A. G. N. Tomas de Razón. Decretos. Año 1811, tomo I, libro 67, folio 156. Sala IX, 8-8-3.
- (19) A. G. N. Tomas de Razón. Decretos. Año 1811, tomo I, libro 67, folio 155. Sala IX, 8-8-3.

- (20) A.G.N. Tomas de Razón. Decretos. Año 1811, tomo I, libro 67, folio 157. Sala IX, 8-8-3.
- (21) A. G. N. Tomas de Razón. Decretos. Año 1811, tomo I, libro 67, folio 154. Sala IX, 8-8-3.
- (22) A. G. N. Tomas de Razón. Decretos. Año 1811, tomo I, libro 67, foja 153. Sala IX, 8-8-3.
- (23) Comunicado N° 34. A. G. N. Años 1811-1828. Sala X, 5-1-5.
- (24) Sumaria información sobre el apresamiento de la goleta *Invencible*, bergantín *Veinte y cinco de Mayo* y la balandra *San Felipe y Santiago* de la Junta de Buenos Aires, por los bergantines *Belén* y *Cisne*. Montevideo, 1811. A. G. N. Años 1811-28. Sala X, 5-1-5.
- (25) A. G. N. Años 1811-1828. Sala X, 5-1-5.
- (26) *[Rendición de cuentas de los gastos efectuados por el comisionado de Marina Francisco de Gurruchaga durante su ejercicio]*  
 Pliego de data N° 39 de los pagos que he practicado a los individuos de mar procedentes de los buques de guerra apresados en San Nicolás de los Arroyos a buena cuenta de sus haberes al tiempo de su presentación en esta capital cuyas liquidaciones no se han verificado por ignorar el goce que les corresponde durante su prisión, ni haberlo resuelto la superioridad, y se comprueba por medio de los documentos siguientes. A.G.N. Marina, 1811-32. Sala X, 41-10-2.
- (27) *[Los miembros de la Junta Grande ordenan al vocal Francisco de Gurruchaga que envíe 12 onzas de oro por intermedio de José Obregón a Juan Bautista Azopardo, que se halla prisionero en Montevideo. No se han encontrado recibos de Obregón ni de Azopardo]*

N° 4

El vocal encargado de la Marina don Francisco de Gurruchaga mandará doce onzas de oro con don Joseph Ovregon a don Juan Bautista Azopar prisionero de guerra en Montevideo, a cuenta de sus sueldos: Buenos Aires y abril 26 de 1811.

Cornelio de Saavedra; Domingo Matheu; Marcelino Poblet; Juan Franco Tarragona; José Ign.o Frz Maradona; Joaq.n Campana, secretario.

Señor don Francisco de Gurruchaga.

A. G. N. Marina, 1811-32. Sala X, 41-10-2.

- (28) *[Con fecha 3-XII-1810, Juan Larrea ordena a Estanislao Couraud que inspeccione y le informe sobre el estado de los buques que se han armado]*

El Gobierno ha resuelto que don Estanislao Couraud inspeccione y le dé cuenta del estado de los buques que se han armado, y para que pueda verificarlo, los comandantes de ellos le facilitarán cuanto fuese conducente.

Buenos Aires, 3 de diciembre de 1810.

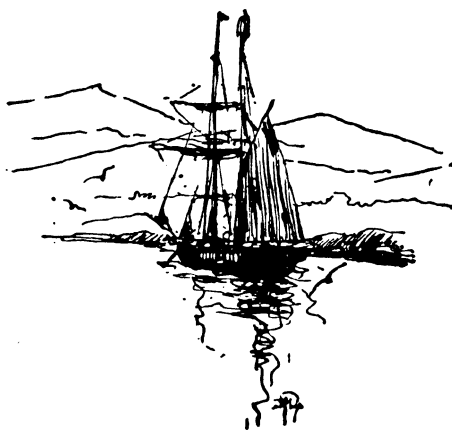
Juan Larrea.

A.G.N. Marina, 1811-1832. Sala X, 41-10-2.

- (29) *[Rendición de cuentas de los gastos efectuados por el comisionado de Marina Francisco de Gurruchaga durante su ejercicio]*

Carpeta N° 42 ...

A. G. N. Marina, 1811-1832. Sala X, 41-10-2.



# CONDUCTA

Por el Capitán M.

*“Acuérdate de vivir”*. - GOETHE.

Deseamos la felicidad, pero corrientemente decimos que la hemos perdido; declaramos haber sido frustrados, es decir, que todo aquello que la constituye nos ha sido negado por algún factor externo, o, como se dice generalmente, por mala suerte.

La vida es un conjunto de acciones y arbitrios que regulan o dirigen la conducta del individuo, en grado variable según sus actividades y medio ambiental; opinan algunos que deberíamos esforzarnos en llevar una vida propia, no sólo para evitar el peligro de incorporarnos a la de otros, sino para luchar contra las influencias que nos impulsan a una actitud prescindente. La escuela de la vida presenta un sistema de hechos de naturaleza tan variada que, a menos que tengamos experiencia propia, es muy difícil que nuestra meditación se vea libre de errores; por ello, una vida exitosa, en cualquier plano, sólo es posible mediante el adiestramiento y la utilización adecuada de la inteligencia.

Varios son los caminos empleados, pero nunca debe el hombre encarar una meta fácil o ser demasiado confiado. No debe olvidar que en momentos de catástrofe lo que vale es el Hombre Verdadero, formado en una severa escuela de disciplina, de estudio, de meditación y análisis y, por qué no agregarle, de algo de fantasía.

El hombre se considera un ser para quien fue creada la tierra y el universo, una criatura que no tiene superiores; cree haber obtenido el dominio de todo lo existente, pero no reflexiona que cada día pierde el dominio de sí mismo; son sus mayores deseos el poder y la gloria, aunque, extraña deducción, se ama al poder mientras se cree competente para asumirlo, pues en caso contrario se prefiere al caudillo.

La humanidad, en su eterno afán de emanciparse de la natu-

raleza, pues es característica del hombre estar en conflicto con algo, se organizó primariamente en comunidad o tribu, luego en sociedad, más tarde en Estado y actualmente tiende a la comunidad de Estados; la necesidad de orden y de defensa condujo a la autoridad, primero del jefe de la tribu, luego el consejo de ancianos, la realeza, lo autocrático y así sucesivamente se constituyeron en el curso de la historia los diferentes tipos de dirección que el mundo ha conocido.

Consecuencia directa de esta autoridad, reconocida como necesaria por los integrantes de la comunidad, fue la reducción de las libertades y, por ende, de los derechos de los mismos, pues gobernar y ser libre son dos cosas totalmente distintas y antagónicas. Gobernar es una función ampliamente determinada por variados factores, derivados del sino de la civilización en su eterno afán de supervivencia; son ellos los que obligaron a asociarse, a reunirse, por la necesidad evidente de orden y de defensa mutua, dando origen así a la autoridad, concepto cada vez más difícil de definir, pues el complejo enlace cultural obliga a un mayor renunciamiento del derecho o de la libertad en provecho de la sociedad y, por consecuencia, del Estado.

Justicia es dar a cada uno lo suyo, pero ésta, al igual que el derecho, es como los conceptos morales: cambian con los tiempos y con el poder. El derecho, en su origen, fue la codificación del poder de los grupos dominantes; no buscaba lo que hoy llamamos justicia; era tan sólo un modo de organizar y concentrar la fuerza y pasarla de individuos a grupos. Sin embargo, su función debe ser regularizar las relaciones sociales; tal idea nació de la resistencia o rebeldía del hombre frente al grupo dominador, pues aquél, en rigor, no defendía derechos sino necesidades; pero cuanto más progresa la humanidad, más necesaria es una reglamentación de relaciones entre sus integrantes, es decir, la relación del individuo con la sociedad debe estar determinada por sus causales sociales, culturales, técnicos, etc., y no por instintos primitivos; por eso se acepta que el individuo debe sufrir en beneficio de la sociedad de que forma parte.

Los variados tipos de gobierno que han regido a los pueblos, son la consecuencia de su nivel cultural o de estado de relación que los afectan. Un hombre civilizado difiere del incivilizado no sólo en educación y conocimientos, sino también en hábitos e impulsos; quien tuviera en su sociedad cierta intención de acción, no pretendería trasladarla a otra sociedad de clase inferior; tal ha sido el error de muchos políticos y, por ende, la causa de sus

fracasos. Por otra parte, poco se ha hecho en favor de la cultura popular, demostrando con ello el temor de la clase dominante: que el conocimiento hace desaparecer el miedo a lo desconocido. Constituyen la mejor prueba las dictaduras, que nunca buscaron el bienestar real del pueblo, pues se inician engañando para terminar oprimiendo.

Enseña la experiencia que la humanidad no aprende del pasado y cae frecuentemente en sus propios pecados; las formas de gobierno habidas y sus variaciones constituyen la mejor prueba. La mente humana es el producto de dos factores: los congénitos y los ambientales, y aunque el problema de la civilización ha consistido siempre en sustituir las energías animales por fuerzas disciplinadas, armónicas y espirituales, para transformar los fanatismos e idolatrías en certidumbres fundadas en la razón, las variadas “policías” creadas y sostenidas desde 1918 nos obligan a pensar si no existirá algo fatal, que admite la entrega de los derechos de vida o muerte a irresponsables, algo que desquicia las mentes de las colectividades. ¿Por qué no se tiene constantemente presente que es muy raro que el poder desarrolle y purifique la parte más noble de la naturaleza humana, y que en cambio excita cual droga maléfica los más bajos sentimientos?

La violencia no es el argumento indicado para dominar a los hombres, sino mediante la sabiduría de los que apelan a los deseos comunes de la humanidad; ¿su camino?, ya lo dijo Ruskin: “No se educa al hombre diciéndole de lo que no sabía, sino haciendo de él lo que no era.” Si no comprendemos al pasado, carecemos de visión para dominar al futuro, pues la vida no es un simple correr de días, sino un deseo de vivir.

Sin embargo, el hombre persiste en sus errores, pues siempre surgen adeptos, ingenuos o no, a las novedades de regímenes sociales. El comentarista norteamericano Henry Hazlitt, en un artículo *Nuevo colectivismo*, analiza una bizarra filosofía del poder, enunciada por una rama socialista de reciente creación, en su lucha demagógica para lograr una posición dominante, la que se condensa en el siguiente párrafo:

“Se admite que el capitalismo, en su acción privada, es más productivo que el socialismo, pero en esto descansa precisamente la razón del ataque, porque en un medio capitalista el pueblo gasta el dinero que gana «en forma disparatada»; para evitar estos «gastos superfluos» propone aumentar los impuestos en mayor proporción que los actuales, ya agobiadores, y destinar esas sumas a beneficiar a la comunidad, considerando que el control estatal,

en este punto, es más competente que el privado para resolver las reales necesidades de la misma.”

Enseña la historia del mundo ser, en su mayor parte, la historia de las luchas de los pueblos contra el avasallamiento, tanto interno como externo, es decir, la lucha por la libertad. ¿Cómo clasificar y aceptar ahora ideas retrógradas en tal sentido? ¿Es que el hombre se declara impotente para la lucha que la civilización actual le impone? ¿Acepta la sumisión absoluta al grupo dominante que se estableciera? Para un pueblo, como para el individuo, no siempre la vida es la única finalidad, y el recuerdo del sacrificio alienta el esfuerzo de las colectividades hacia el bien supremo, pues la reacción comienza en el corazón, no en las multitudes concentradas en las plazas.

Pese a esto, parecería que la humanidad se considera vencida, impotente. La situación actual y su progresión ha sido estudiada por el historiador francés Amaury de Riencourt en su libro *Los Césares venideros*, del cual se extraen los siguientes conceptos:

“Nuestro mundo occidental, América y Europa, están amenazados por el «cesarismo» en una proporción desconocida desde la creación del Imperio Romano. Con el fin de mostrar esta amenaza en su propia perspectiva, se expondrán los estados de relación entre ambas y definir sus históricos destinos.

“La expansión democrática conduce involuntariamente al imperialismo, y este imperialismo inevitablemente termina destruyendo las instituciones republicanas iniciales, pues al crecer la igualdad social se reducen las libertades, y como esta sociedad es cada vez más igualitaria, tiende insensiblemente a concentrar el poder absoluto en las manos de un solo hombre.

“Cesarismo no es dictadura, ni consecuencia de una ambición desmesurada; tampoco se funda en doctrina o filosofía alguna; es esencialmente pragmática; constituye un proceso de casi un siglo de inconsciente desarrollo, que termina en la voluntaria aceptación de un jefe autocrático.

“Las nuevas concentraciones de poder en los últimos cincuenta años de guerras mundiales, revoluciones y crisis han hecho que esta amenaza de cesarismo se incremente. Por acumulación de hechos, el poder político del mundo occidental se ha ido concentrando en Estados Unidos y, por ende, en manos de su presidente. Cesarismo es entonces el resultado lógico de una doble corriente: el crecimiento de un imperio mundial que no puede ser gobernado por instituciones republicanas, y la gradual extensión de una masa democrática, que terminará en la destrucción de sus libertades y

en la concentración del poder supremo en manos de un solo hombre. Tal es la perspectiva que el mundo debe encarar en este siglo XX.

“Así como el cesarismo pudo desarrollarse en Roma y no en Grecia, si no es contenido se establecerá en América y no en Europa, y no será el resultado de una revolución o de una ambición personal, sino la intuitiva evolución en la cual todos participamos como sonámbulos.

“La evidencia de tal acontecimiento está en todos nosotros, pero para considerarla en su máxima expresión es necesario un análisis histórico para deducir el futuro. Los pueblos, en lugar de inclinarse hacia una izquierda republicana, en realidad oscilan hacia una autocrática derecha, conducta observada también en los conductores de izquierda; en rigor, se está evolucionando inconscientemente hacia el estado de cosas existente siglos atrás, cuando nuestros antecesores lucharon, en nombre de la libertad, contra la tiranía de monarcas absolutos.”

¿Cuál es entonces la tendencia actual? Que el Estado sea el amo total.

¿Es evitable este proceso? ¿Existe en el mundo una doctrina, una escuela capaz de contenerlo, de llevarlo por el camino de la razón? ¿Puede ser guiada por el camino conveniente la conducta del hombre?

El gran problema que ha preocupado a los investigadores en sus estudios, ha sido determinar si el orden y su legalidad forman parte de los fenómenos de nuestro entendimiento solamente, llegándose a la conclusión de que la posibilidad acordada a la ciencia para establecer leyes es un indicio de un orden real en los mismos, hecho enunciado por Jeans al manifestar: “El físico matemático se da cuenta que no puede reducir un cosmos desordenado a un orden y una ley.”

Aceptado esto, ¿conocemos las leyes que gobiernan lo real? Se establece que el orden legal en los fenómenos naturales no es una creación de nuestro entendimiento, pero que sí lo son las leyes científicas, cuyos conceptos son construcciones de nuestro espíritu; entonces, esta facultad de poder intervenir en el transcurso de los fenómenos no sería posible, si ella no tuviera conexión con la real legalidad de la naturaleza.

Ignoramos si el aspecto cualitativo del mundo que no entra en el esquema de las leyes es ilusorio o no, si carece de sentido en lo real, si no es. La sustancia del universo se diluye en números,



por una parte; en conceptos psíquicos, por otra. Existe un orden en el mundo; por ejemplo, en el medio astronómico los fenómenos se producen para un observador, pero son permanentes para todos, pues si bien la noche sigue al día, ese sol que desaparece para uno, se le presenta a otro ubicado en distinto meridiano; la vida se acomoda a esta regla cósmica impuesta por la naturaleza.

La ciencia ha podido desarrollarse sin fantasías y ha revelado el misterio que rodea a la humanidad; sin embargo, y aquí radica lo magistral del punto, las leyes naturales difieren profundamente de las leyes hechas por el hombre; las primeras son eternas, las segundas transitorias, pero también éstas pueden regir conductas, cuando son las convenientes y necesarias; por eso la sabiduría, que es el fruto de un desarrollo equilibrado, produce los acontecimientos más útiles, aquellos que contribuyen a determinar nuestro mundo. Los maestros, esos hombres que enseñan a conducirse en los variados aspectos de la ciencia, del conocimiento y de la vida, han adquirido ese saber, que constituye el precioso bagaje de la humanidad; enlace constante, pues el hombre ya no parte de la nada, todo es heredado. Tales personas serán siempre necesarias.

El problema actual consiste en mejorar el estado mental, orgánico y cultural de la humanidad, es decir, aparejar nuestra capacidad con la complejidad del problema que al mundo se le presenta; tarea difícil, porque si bien el hombre triunfa como técnico, no siempre tiene éxito como conductor; se debe luchar contra una mentalidad desilusionada y estancada. Decía un escritor inglés que este mundo, que vivía apaciblemente hasta la aparición del vapor, cuando la mayor velocidad de traslado era el galope de un caballo, encuentra que en menos de un siglo ha sido sorprendido por la aparición de medios técnicos que lo han transformado con velocidad superior a su capacidad de aprehensión; por ello, la frontera entre el bien y el mal se desvanece en medio del brillar de las ideologías, de los apetitos y de los caprichos.

Epícteto decía que debíamos vivir conforme a las leyes de la naturaleza, pues formamos parte de ella, pero el hombre, en su afán constante de desentrañar sus misterios, equivoca a veces sus decisiones. No podemos alterar el orden existente; según el momento, los pueblos oscilan entre un exceso de fuerza o de debilidad, causas éstas que motivan muchas veces el paso de la anarquía a la tiranía. La defensa contra estos males descansa en el grado de cultura de los pueblos, aunque a veces problemas internacionales los enceguecen y permiten la instalación de sistemas autoritarios;

por eso ningún gobierno será estable en un mundo que no lo sea, y en los casos de revolución, restablecido el tipo deseable, el equilibrio sólo podrá lograrse a través de un lento proceso, pues los males pueden compararse con las inundaciones, que al retirarse dejan un cieno que cuesta eliminar.

La vida descansa en la real plenitud de nuestras actividades, pues su finalidad es la realización del arquetipo humano; la inteligencia es la guía más segura de la conducta, mas no da el sentido de la vida si no va acompañada por el sentimiento; por eso el mejor medio de promover a la grandeza de una nación es aumentar el número de habitantes superiormente dotados.

¿Cómo lograrlo? Enseña la experiencia que, en general, los hombres aisladamente no están educados convenientemente para la investigación, a causa de la diversificación del trabajo intelectual, creado por las múltiples variaciones que la ciencia presenta en la actualidad. El método consiste en entrenar operadores, pues la investigación o la realización de una idea sólo puede ser ejecutada, no por intelectuales aislados, sino por un equipo. Éste ha sido el secreto del éxito en países que lo han adoptado, no sólo en sus trabajos científicos, sino en sus organizaciones industriales.

Tales los puntos a recordar para obtener la Patria Grande que todos deseamos.

Queda un tema a considerar, y que como colofón de lo analizado, completa este trabajo: el poder militar. Por el íntimo enlace que en la actualidad ha adquirido con las actividades de una nación, su acción es cada vez más preponderante, pues está más ligado al poder industrial y social.

La actual técnica de la guerra implica la lucha desde ángulos diferentes: el militar, como en las guerras del pasado; el económico, como lo demostraron las dos últimas guerras; el psicológico y el ideológico; por lo tanto, en los lapsos de interrupción deben ejecutarse los preparativos pertinentes para lograr el éxito en tan variados campos.

La guerra nunca resolvió los problemas humanos que la provocaron, pues el caos resultante los plantea de nuevo. Sólo concede la supremacía de un pueblo sobre otro, y esto en manera relativa, debido al enlace mundial; por esto, sólo en principio el vencedor es el más fuerte, el que tiene razón. El uso de la violencia crea la voluntad de la revancha, que el tiempo no extingue y, tarde o temprano, los azares de la historia le ofrecen la oportunidad.

El ataque exterior tiene la virtud de exaltar los sentimientos de los pueblos en conflicto, pues la lealtad a la patria, por regla general, se convierte en sentimiento poderoso cuando ella es amenazada por enemigos externos; por ello, el gran enemigo de los conquistadores modernos es el nacionalismo, sentimiento que constituye el mayor impedimento para lograr una acción social más allá de los límites nacionales, estado que en la actualidad se nos comprueba con tanta intensidad.

Desde años atrás, la conducción de un conflicto bélico exige una mayor intervención a la conducción política, que ha tomado ya primacía; por lo tanto, la política interna juega un rol mayor y la fuerza del conductor proviene de su armonía con un orden más amplio y duradero que él: la voluntad popular, adquiriendo ésta una posición determinada a veces, debida a las reacciones que los acontecimientos produzcan en ella.

No hay crisis en la historia de un pueblo que no rompa su equilibrio; por eso, independientemente de sus resultados materiales, toda crisis es un hecho revolucionario. Cuando un pueblo se siente derrotado, necesita creer que no lo fue sin causa, y busca febrilmente la prueba de la culpabilidad; sin embargo, es difícil suponer que la historia obedezca a una regla de justicia distributiva; el éxito corresponde a veces a los partidos menos indicados. Una catástrofe nacional se explica por causas, pero no se justifica por faltas; el mariscal Bazaine, al disculpar su capitulación en Metz, en la guerra de 1870, dijo ante el consejo de guerra: “¿Qué podía hacer? Ya no quedaba nada”, a lo que contestó su presidente, el duque de Aumale: “Quedaba Francia”.

\* \* \*

La formación integral consiste en desarrollar de manera óptima la totalidad de la potencialidad del individuo; la capacidad del esfuerzo depende de su carácter y de sus condiciones fisiológicas. La educación, por lo tanto, es una acción sobre los sentimientos, la inteligencia y el cuerpo del alumno, en los cuales se infiltra el pensamiento del maestro.

El éxito en la vida consiste en la expansión del cuerpo y del espíritu, porque la vida es todo uniformemente, pero juega en ella un rol preponderante la emancipación espiritual, pues como enseña C. Bernard, “la emergencia del espíritu fuera de la materia constituye la razón de la evolución”. El desarrollo del espíritu debe ser la ley suprema; su prueba, el estado de decadencia en que cae una colectividad afectada de indisciplina moral y deficiencia

intelectual. Quienes viven noblemente, aunque lo hayan hecho en la oscuridad, no deben temer haber vivido en vano.

Las reglas de la conducta se deducen de las leyes fundamentales de la vida; por eso, es la fe lo que lleva al hombre a la acción. Es preciso provocar en cada individuo el desarrollo óptimo de sus virtudes y de su personalidad, porque la calidad de la vida es superior a la vida misma; como dice el Romancero:

*Un hombre que si al cielo llegar negó la suerte,  
la vida le faltó, no la osadía.*

## **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

# 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". Schaeffer..</i>	\$ 20.—
XXV. <i>Psicología para las fuerzas armadas</i>	\$ 20.—

### OTROS LIBROS EN VENTA

<i>La gran flota. Jellicoe</i> .....	\$ 4.—
--------------------------------------	--------

### LIBRO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

<i>Espora. Ratto</i> .....	SIN CARGO
----------------------------	-----------



Los libros en venta deben ser retirados de la Oficina del Boletín por los interesados o por persona autorizada por éstos.

Para envíos postales, agregar \$ 10 para gastos. Cheque o giro postal o bancario, a la orden de "Centro Naval".

# **El Alférez Sobral y la Corbeta “Uruguay”**

**Por el Capitán de Corbeta Laurio H. Destéfani**

El alférez Sobral y la corbeta «Uruguay» son dos símbolos puros y gloriosos de nuestros derechos soberanos a un gran sector de la Antártida.

Entrelazadas las trayectorias del alférez con la de la nave, de tal modo que, evocar a uno, trae el recuerdo obligado de la otra, y habiéndose producido recientemente el fallecimiento del doctor Sobral, nos ha parecido oportuno rendirle un homenaje, reviviendo algunos episodios sobresalientes y emotivos que protagonizaron.

La corbeta «Uruguay» cuenta 87 años a flote, es la decana de nuestras naves de guerra; 25 años más antigua que la fragata «Sarmiento»; cuando llegó su hora de gloria ya tenía un hermoso historial de casi treinta años de servicio.

Construida en Inglaterra, donde fue botada en febrero de 1874, ese mismo año llegó al país, e incorporada a nuestra Armada, fue designada en 1877 sede de la Escuela Naval Militar, fundada hacía sólo tres años por Sarmiento. En ella se recibieron las tres primeras promociones de oficiales.

En 1878, y siendo asiento aún de la Escuela Naval, al mando del comandante Martín Guerrico, participa en la famosa expedición del comodoro Py a Santa Cruz, donde los chilenos intentaban establecer su dominio.

Toda la “escuadra” se componía de la bombardera «Constitución», el monitor «Los Andes» y la «Uruguay», con sus cuatro cañones, que era el buque más marinero de los tres. Sin embargo, restablecieron nuestra soberanía en la zona.

En 1884 realiza la primera tarea relacionada con la ciencia y la humanidad, tareas para las cuales un sino venturoso, la había señalado expresamente. En dicho año sirvió de apoyo a los sabios

extranjeros que desde nuestros puertos del sur observaban el tránsito del planeta Venus. Transportó, así, personal, equipos científicos y vituallas.

Después realizó varias tareas, entre ellas nuevamente de buque de instrucción de la Escuela Naval, habiendo embarcado en ella el entonces cadete Sobral, hasta llegar a 1903, en que el destino le abriría las puertas de la gloria.

El alférez Sobral tenía para entonces 23 años de edad, y también había acumulado méritos suficientes para ser compañero de la fama.

Don José María Sobral, hijo de españoles, había nacido en Guleguaychú en 1880 y cuando hubo de decidir carrera, se sintió atraído por el mar.

Egresado de la Escuela Naval Militar en 1898 integrando la promoción XXIV, en 1900, ya oficial, realizó el primer viaje alrededor del mundo en la histórica fragata «Sarmiento»; en ella conoció a Julián Irizar, otro de los oficiales de la nave. Luego pasó a prestar servicios en el crucero «Patria», a las órdenes del mismo Irizar. Parece como si el destino se hubiera entretenido en unir con lazos de fama y valor estos tres nombres: Irizar, Sobral, la «Uruguay».

En 1901 arriba a Buenos Aires el «Antarctic», con la expedición sueca al Polo Sur, capitaneada por Otto Nordenskjöld.

En esa época, hablar del Polo Sur tenía parecida significación de aventura a la de la conquista del espacio hoy en día; y a fe que los peligros eran semejantes, pues no se contaba con radiotelegrafía, alimentos sintéticos, ni los adelantos actuales en medicina y vestuario y durante todo el invierno la incomunicación era total.

Nuestra Armada Nacional, cuyo Ministerio había sido independizado recién en 1898, comprendía la importancia futura de la Antártida y por ello solicitó al jefe sueco, que llevara como acompañante a uno de nuestros oficiales. Para esa tarea peligrosa y llena de tremendas responsabilidades, la Armada eligió a Sobral.

El doctor Nordenskjöld, estaba preocupado por su futuro compañero antártico. Pasar un año con 5 personas entre los hielos requería una cuidadosa selección de los compañeros, que debían reunir muchas condiciones psíquicas y físicas; pero en cuanto conoció a Sobral ya no tuvo dudas: “Me pareció tan sencillo”, —escribió— “tan simpático, tan entusiasta y tan valiente, que

dejando de lado todas mis vacilaciones, me decidí a admitirlo definitivamente”.

El 11 de diciembre, a las seis de la mañana, el «Antártica» zarpó hacia el lejano sur. Fue una despedida casi sin público, sin vítores ni algazara. Las grandes empresas suelen comenzar calladamente; pero el eco de sus triunfos va luego “in crescendo” en forma incontenible.

Después de dejar Malvinas, Ushuaia y los primeros témpanos, el buque depositó en la solitaria isla de Snow Hill a los seis héroes y emprendió el regreso.

En el verano siguiente, el «Antarctic» retornó a buscar a los expedicionarios, pero aprisionado entre los hielos, fue destruido por la presión de éstos y se hundió con lentitud. La tripulación, al mando del capitán Larsen, avanzó sobre el campo helado hasta la isla Paulet, donde construyeron una choza de piedra para invernar.

Fue así que los seis habitantes de Snow Hill, y entre ellos Sobral, debieron permanecer involuntariamente otro año más entre los hielos. Dos años de nieve, hielo, focas y pingüinos, con fríos de hasta cuarenta grados bajo cero y todo pasado en una casa de madera de 4 por 6,30 metros, a la que el viento huracanado hacía estremecer como un vagón de ferrocarril, a gran velocidad.

Durante todo ese tiempo, Sobral y sus compañeros realizan una valiosa labor científica, con observaciones meteorológicas, geológicas, magnéticas, glaciológicas y recolección de datos sobre fósiles, fauna y flora. Para ello, necesitaron realizar arriesgadas expediciones, a pie y en trineo, donde el peligro acechaba en cada grieta oculta.

Los víveres, previstos para una sola internada, debieron ser racionados y aumentados con carne de foca y pingüino y huevos de estos últimos.

El 1° de octubre de 1902, Nordenskjöld, Sobral y un compañero inician un viaje a pie y con un trineo tirado por perros. Durante más de un mes hacen agotadoras jornadas, obteniendo datos y haciendo observaciones; el día final de regreso es tremendo. Cuando entran de nuevo a la casa, Sobral se desmaya y sus dos compañeros se descomponen.

Así transcurren dos interminables años, aislados del mundo y sin noticias del «Antarctic».

Tanto en Argentina como en el resto del mundo, crece la honda



preocupación por el destino de los viajeros. Al fin, nuestro gobierno decide intentar el rescate y la Armada elige para ello a la ya veterana corbeta «Uruguay», que con sus 450 toneladas, parece pequeña y frágil para tan peligrosa empresa.

Reparada y reforzada convenientemente, puesta al mando de un hombre capaz y valiente, el teniente de navío don Julián Irizar, la nave partió hacia el Sur el 8 de octubre de 1903.

Después de tocar en Ushuaia y dejar atrás los primeros témpanos, un viaje afortunado le permite llegar prontamente a Snow Hill. Allí los náufragos no pueden dar crédito a sus ojos. ¡Un buque! ¡Y de la Armada Argentina! Sobral reconoce entonces a su querida nave de la Escuela Naval.

Al día siguiente, como si todo se conjurase favorablemente, llega el capitán Larsen a la isla y guía a salvadores y expedicionarios a la isla Paulet, donde recogen al resto de los náufragos.

Sin embargo, el regreso es penoso. El mar austral, siniestro y potente, con fama de Caribdis, se niega a soltar su presa. La «Uruguay» soporta un tremendo temporal, sus palos se quiebran y deben ser cortados a hacha, en medio de terribles ruidos. Enormes olas amenazan cubrir la frágil corbeta; pero el barquichuelo es marineramente y está bien tripulado y finalmente, averiado como después de un combate, entra a Santa Cruz, desde donde el telégrafo, como una vena gigante, lleva el mensaje jubiloso.

La recepción en Buenos Aires, fue apoteótica. El gobierno no decretó feriado, para evitar una mayor aglomeración; sin embargo, centenares de miles de personas, ebrias de entusiasmo, se volcaron en el puerto, gritando vítores a la Armada, a Irizar, a los suecos y a Sobral.

La corbeta entró a Dársena Norte, como una heroína con sus palos mochos y las huellas del temporal, pero rodeada de embarcaciones empavesadas, entre el ulular de sirenas y el griterío del público.

El trayecto entre el puerto y el Centro Naval fue un desfile triunfal, cubierto de flores los carruajes; flores que incluso fueron saqueadas de plazas y paseos por gente humilde y que, al final, señalaron con una alfombra multicolor el camino de los héroes.

En el Centro Naval, la apoteosis fue tremenda. El desfile de honor no pudo realizarse, por la enorme multitud; Sobral, los suecos y los tripulantes de la «Uruguay» fueron estrujados, lle-

vados en andas y victoriados. Nunca se había visto un delirio tal en la ciudad.

Después, recepciones, fiestas, demostraciones en el teatro Politeama y mil agasajos. “La Prensa” puso a disposición de los científicos suecos un piso entero de su palacio.

Los hombres públicos más destacados pronunciaron vibrantes discursos laudatorios, como el Dr. Montes de Oca, presidente del Comité de Recepción, el Dr. Belisario Roldán (hijo) en la Cámara de Diputados y el Dr. Miguel Cañé, en el banquete ofrecido por el Jockey Club.

Los científicos suecos manifestaron su agradecimiento en repetidas ocasiones. Así, el botánico Carlos Scotsberg escribió a su llegada: .. “y al ver con los ojos la «Uruguay», en frente de nuestra choza, no podíamos menos que gritar ¡Viva la Argentina! Desde ese momento parécenos la Argentina como nuestra segunda patria”.

Por su parte, el jefe de la expedición, Otto Nordensjöld, en su fascinante libro *Viaje al Polo Sur*, traducido al castellano y publicado en Barcelona en 1904, lo encabeza con la siguiente dedicatoria: “A los ilustres marinos de la República Argentina y a los distinguidos jefes, oficiales y tripulantes del «Uruguay» dedica esta obra. — El autor”.

En cuanto a Sobral, es el centro de todo ese entusiasmo; el Rey de Suecia lo condecora, nombrándolo Caballero de Primera Clase de la Orden de la Espada.

El Dr. Miguel Cañé dice en su discurso de homenaje en el Jockey Club: “y si recordáis que entre ellos se encontraba uno de nuestros hijos, que en el arrojado de su juvenil entusiasmo marchó al Polo, como hubiera marchado a un abordaje, el mismo que al lado de esos héroes tranquilos mostró que la sangre latina, que canta en la alegría, sabe también resistir en las penurias”.

Finalmente, Nordensjoöld le rinde su homenaje en el libro citado, cuando escribe: “pero aún faltaba otra despedida más. Nuestro compañero argentino, el teniente Sobral. Nadie había sido más activo que él en el desempeño de su cometido”.

Agreguemos que tanta admiración despertó la hazaña, que Antonio Américo Díaz le dedicó un drama en verso, en un acto y cuatro cuadros, titulado precisamente *El alferez Sobral*, en cuyo último cuadro hace decir al Cte. Irizar, dirigiéndose a la madre de Sobral:

*Señora, el pueblo le aclama  
Con ardiente frenesí  
Y le conduce hasta aquí  
En los brazos de la fama (con brío)  
Cien mil almas confundidas  
Se disputan el mirarle  
Y luchan por abrazarle  
Estrujadas, oprimidas.*

Pero nuestro pueblo, poco marítimo, tiene mala memoria, sobre todo para sus héroes y hechos navales y poco a poco la «Uruguay» y Sobral cayeron en el olvido de la gente, para quedar sólo en el recuerdo de los eruditos. Sin embargo, ambos continuaron destacándose con hechos de importancia, aunque no tan espectaculares.

La «Uruguay» realizó un nuevo viaje al Polo Sur, en busca de la expedición Charcot, por cuya suerte se temía; después intervino en varias valiosas campañas hidrográficas, hasta que en 1927, después de 53 años de actividad, fue radiada del servicio activo de la Armada y en vez de conservarla como reliquia histórica, para lo cual tenía méritos más que suficientes, fue convertida... en polvorín.

El alférez Sobral, por su parte, después de escribir un interesante libro sobre la hazaña, titulado *Dos años entre los hielos*, conquistado por la ciencia de sus compañeros suecos, pidió la baja de la Armada y se dirigió a Suecia, donde permaneció diez años, contrayendo matrimonio y graduándose de doctor en geología, en la Universidad de Upsala. Vuelto al país, fue funcionario y director de la Dirección de Minas, Geología e Hidrología. Después de 1930, cónsul general en Noruega. A su regreso, ingresó a Y.P.F. como técnico en petrografía. Se retiró en 1936, dedicándose a la actividad privada en geología y a estudios sobre la Antártida.

Su obra científica comprende varios volúmenes, en sueco, inglés y castellano, sobre geología, petrografía e hidrología, de Escandinavia y de nuestro país.

A tal punto se lo había olvidado, que si alguien recurre a la publicación *Quien es quién en la Argentina*, de la editorial Kraft, entre los años 1939 y 1944, no encontrará su nombre, que un día acompañaron los clarines de la fama.

Igual destino sufrió la vieja corbeta «Uruguay», y los cadetes navales que pasaban al lado del viejo casco dormido en las tran-

quilas aguas del río Santiago, se preguntaban si sería el de la nave gloriosa, aclamada por el Buenos Aires de principios de siglo y uno de cuyos propaos (1), al menos, servía para amarrar el pabellón de la Escuela Naval Militar.

Sin embargo, el tiempo al pasar, hizo resaltar valores momentáneamente olvidados. En 1954, la Armada resolvió el reacondicionamiento de la corbeta y después de 1955, se la amarró en el muelle de la Escuela Naval Militar, convertida en museo, reliquia histórica naval y ejemplo para los cadetes. Su tripulación es una dotación de honor, constituida por los alumnos más sobresalientes en conocimientos y actividades náutico - marineras.

En cuanto a Sobral, también fue recordado por la Escuela Naval y el 12 de noviembre de 1960, con motivo de los festejos de la Semana del Mar, la Dirección del Instituto dispuso que la corbeta fuera trasladada a remolque hasta el puerto de La Plata y que como pasajero de honor, fuera invitado el doctor Sobral.

Así, el viejo glorioso, con sus ochenta años bizarramente llevados y su vieja nave amiga, realizaron el que sería “último viaje”.

Agobiado por la emoción, el Dr. Sobral recordó pasajes de la epopeya y recibió una medalla recordatoria, de la Liga Naval Argentina. Para retribuir a la Escuela Naval, le dedicó con todo agradecimiento un ejemplar de su libro *Dos años entre los hielos*.

Al enterarse de la muerte de Sobral, el 14 de abril próximo pasado, Buenos Aires no se movilizó como antaño, cuando cien mil almas pugnaban por levantarlo en andas, si bien casi todos los diarios publicaron conceptuosos artículos. Uno de los homenajes más sentidos le fue rendido por el cuerpo de cadetes de la Escuela Naval, en la misma corbeta «Uruguay». Allí, un grupo de oficiales, cadetes y tripulantes, guardó un minuto de silencio a la memoria de Sobral y después colocó el pabellón de la corbeta a media asta. Era el último homenaje de la vieja nave, a su antiguo compañero de aventuras.

Los hechos y los fastos navales, de los que hay tantos para enorgullecerse, deben ser celebrados u honrados, más aún en nuestro país, donde la conciencia naval es rudimentaria, para que sean ejemplos que nos guíen y alienten, en la defensa de la soberanía y patrimonio marítimos.

(1) *Propao*: mesa de cabillas, que rodean la entrada de los palos (fogonadura) en cubierta principal, y donde pueden amarrarse cabos de maniobras de las velas y también la driza de pabellón en el propao del mesana.

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

# **Causales del progreso del comunismo en el mundo. - Principios y técnicas de luchas de ideologías, aplicadas a la subversión. - Estrategia y táctica del comunismo. - Respuesta de occidente al comunismo. (\*)**

Por el Capitán de Fragata Néstor O. Pozzi Jáuregui

## CAUSALES DEL PROGRESO DEL COMUNISMO EN EL MUNDO

Los hombres y las mujeres de la generación pasada han conocido en su juventud, un mundo generalmente estable y equilibrado, pero desde hace un cuarto de siglo, todos los pueblos de la tierra están condenados a vivir en permanente inquietud, en convulsiones internas, y aún en la guerra.

En nuestros días, una extraordinaria y diabólica confusión de fuerzas ha impuesto un dinamismo sistemático como ley del mundo, un dinamismo que busca subvertir todos los valores de una civilización de dos mil años, un dinamismo impulsado y exacerbado por un partido político revolucionario que cubre toda la superficie de la tierra, al servicio de uno de los imperios más vastos y poderosos que la historia del mundo haya conocido.

Hoy nos encontramos sorprendidos y estupefactos ante la extraordinaria expansión del comunismo, que en sólo 43 años desde la revolución rusa, ha cubierto la mitad del mapa del mundo; pero este progreso no ha sido debido a la bondad de una falsa filosofía, sino a los errores cometidos por los occidentales, pues aquellos han avanzado y siguen avanzando filtrándose por las grietas que nosotros les hemos presentado.

Tratemos pues de indagar cuáles son las causales profundas que favorecieron el progreso del comunismo; es decir, tratemos de mirar para adentro, para ver nuestras propias heridas por donde la infección se propaga y expande.

(\*) Artículos escritos en base a la documentación traída por el autor, del Centro de Instrucción Interarmas del Arma Psicológica, de la Escuela Militar de Francia.

Siempre ha existido el problema de establecer el justo equilibrio entre la sociedad y el individuo, o sea, un equilibrio entre la autoridad de la sociedad y la libertad del hombre, pues la primera tiene tendencia a la tiranía y la segunda a la anarquía.

La desviación de la autoridad es la tiranía, cuando el poder actúa directamente sobre la masa, sin cuerpos intermediarios, cuya función es justamente la protección de las libertades del hombre.

Antes del siglo XIX, desde hacía varios siglos, la sociedad del mundo occidental estaba constituida con la familia como grupo base y la nación en la cumbre, existiendo varios organismos intermediarios entre ambos, ya sean políticos, espirituales o económicos.

La familia constituye el grupo natural orgánico en donde cada miembro tiene una función diferenciada, que casualmente esa diferenciación funcional es el nexo de unión de los mismos. El grupo natural orgánico vive y se desarrolla en forma independiente, ya sea cultural, espiritual o económicamente, y cada miembro del grupo desarrolla su personalidad, de acuerdo con la función que desempeña.

Después del siglo XIX, a raíz de la revolución industrial, se produce la ruptura del grupo natural orgánico de la sociedad occidental. La familia patriarcal ya no existe y las exigencias de la sociedad moderna no permiten a los padres ocuparse de transmitir a sus hijos los valores y sentimientos que recibieron de los suyos.

Actualmente, el mundo occidental está viviendo un período de transición, marcada por una brusca ruptura psicológica con el pasado, motivada por los siguientes factores:

- 1° — Pérdida de la responsabilidad individual.
- 2° — Pérdida de los valores de religiosidad.
- 3° — Descristianización del mundo occidental.
- 4° — Ruptura psíquica con el pasado:
  - a) Falta de amor y solidaridad humana.
  - b) Transformación del trabajo.
  - c) Disociación entre el trabajo y el pensamiento.
- 5° — Ruptura con la tradición intelectual.

En primer término, hablaremos de la responsabilidad individual. Como consecuencia de la ruptura del grupo natural orgánico, actualmente existen muchos hombres que están aislados y a la búsqueda de nuevos grupos, pero los que hoy existen en la sociedad

moderna no son “grupos naturales orgánicos”, pues todos sus miembros ejercen la misma función; es decir, son grupos de reivindicaciones económicas y no de defensa de los valores morales del hombre.

El hombre de occidente se encuentra actualmente, por una parte, frente a la degradación de su propia personalidad, porque ha sido reducido a sí mismo, y por otra, integrando los nuevos grupos de hombres masificados, que viven simultáneamente dentro del concepto del hombre individuo y del hombre masa, pero el hombre atomizado “individuo” y el hombre masa viven en relaciones de compensación y no de oposición.

Antes, el grupo portador de valores era la familia, pero después de la ruptura del grupo natural orgánico, el portador de valores es el hombre atomizado, quien vive separado de su cadena natural, quien está reducido a su propia medida, a su propio esfuerzo y a sus propias limitaciones.

El hombre así atomizado tiene la responsabilidad de su propia personalidad, pero como no se siente capaz de soportarla, la rechaza y busca transferirla a los nuevos grupos artificiales o trata que la soporte alguna ideología, es decir, son hombres disponibles para la movilización subversiva.

En cuanto a la pérdida de valores de religiosidad del hombre de occidente, ha motivado que éste ya no crea en valores sagrados. Hace un siglo la Patria era sagrada; hoy, el hombre de la civilización moderna rechaza hasta el concepto de Patria. Pero como la más espontánea de todas las actividades psicológicas del hombre es la religiosidad, por la necesidad de tener fe en algo superior a sí mismo, busca depositar su fe y su esperanza en algo nuevo. El comunismo se apresura a ocupar ese vacío. Quiere crear un clima de religiosidad alrededor de su doctrina. Busca satisfacer la necesidad de religiosidad del hombre, diciendo que el comunismo no solamente significa una esperanza sino la certeza.

Como tercer factor hemos señalado la descristianización del mundo occidental. Durante siglos nuestra civilización ha sido educada en principios y estructuras cristianas, que al ser reemplazadas hoy por las laicas ha originado un evidente desequilibrio y desorientación.

En cuanto a la ruptura psíquica con el pasado, hemos indicado que se produce en tres aspectos:

El *primer aspecto*: es un impulso afectivo que se traduce en el “amor al prójimo”, o sea el amor y la solidaridad humana.



Antes de la revolución industrial, la mayor parte de los hombres vivía en la campaña, pero hoy están obligados a vivir en la ciudad, en donde el que nada puede dar tampoco nada recibe y en donde a nadie le interesa lo que le pasa al vecino.

El *segundo aspecto* del 4º factor, es una manifestación social que corresponde a la “transformación del trabajo”.

Durante siglos el hombre podía iniciar y terminar un trabajo; por consiguiente tenía la posibilidad de expresar su personalidad transmitiendo toda la fuerza de la misma a su obra. Hoy el trabajo está muy subdividido y mecanizado. Nadie puede empezar y terminar su propia obra, porque cada uno realiza una pequeña parte del trabajo total. Un hombre que durante toda su vida se ve reducido a apretar un botón o a mover un pedal, ha perdido la posibilidad de expresar su personalidad a través de su trabajo. Es lo que se llama en la sociología moderna la nueva esclavitud.

Por último, el *tercer aspecto*, del 4º factor, es el hecho real de la disociación entre el trabajo y el pensamiento. Hoy el ingeniero proyecta pero no realiza su obra, el obrero trabaja pero no piensa.

Finalmente, el 5º factor es la ruptura con la tradición intelectual, que consistía en el conocimiento profundo de la cultura humanística, es decir, en la promoción del espiritualismo y de los juicios.

Como consecuencia del nuevo sistema económico social y del progreso de la técnica y de la ciencia, la cultura humanística ha sido relegada a un lugar secundario, para dar lugar a la enseñanza técnica y a la especialización. Hoy toda la enseñanza básica consiste en la preparación técnica y en la promoción de la especialización.

A continuación, vamos a ver las consecuencias de la pérdida de los valores que hemos enunciado, que son las siguientes:

- 1º — La vida del hombre de hoy está vacía y llena de vaguedades, lo que hace que esté disponible para cualquier llamado exterior, porque psicológicamente necesita llenar ese vacío.
- 2º — El hombre en la ciudad vive en la extrema soledad por ausencia de solidaridad humana. La extrema soledad psicológica del hombre, no la física, es la característica más relevante de nuestra civilización moderna.
- 3º — La insatisfacción general de las necesidades psicológi-

cas. Es indudable que esta insatisfacción permanente del hombre moderno es puramente psicológica y no material, pues en nuestra época tenemos mucho más satisfacciones materiales que en el pasado, pero a pesar de ello el hombre busca más satisfacciones materiales, como una compensación a las satisfacciones espirituales y psicológicas que ha perdido, es decir, se evoluciona cada vez más hacia el materialismo absoluto.

- 4° — El desinterés por la cosa pública. Hay que combatir ese desinterés manifiesto y general por la cosa pública, lo que permite que el aparato subversivo que siempre vive muy interesado por la misma, pueda dar su explicación a su gusto y paladar al hombre moderno desinteresado e ignorante.

En un artículo “La Suprema Cuestión”, del filósofo Carlos Ahahib Malik, delegado del Líbano ante la UN, publicado en la Edición Atlántida de *Time*, dice en uno de los párrafos:

“Porque el hombre, no importa si el débil, pobre o ignorante, será extraordinariamente fuerte, rico y capaz si tan sólo tiene una idea por la cual pueda morir y, por consiguiente, por la cual puede vivir. El comunismo provee esa idea. Los comunistas tienen un fin en la vida, más allá de sus inmediatas necesidades y preocupaciones. El mundo *no comunista* no tiene ese sentido de misión. Hay, por consiguiente, hasta ahora, una lucha espiritual desigual entre éste y el mundo comunista.

“Si las almas sedientas de los hombres honestos que recorren el mundo han de ser satisfechas, una verdadera fe fuerte y viviente debe ser descubierta o creada para equilibrar la fe militante del comunismo.

“Quien no cree que la fe puede ser desarrollada en sí mismo, no conoce las infinitas y positivas riquezas del mundo no comunista en Asia, Europa y América.”

Es obvio que no se pueda convivir con aquel cuyo “íntegro ser” no sólo contradice el nuestro, sino que está dispuesto a destruir nuestro ser.

La primacía de la materia sobre el espíritu, sólo podrá desembocar en el odio y en la mentira como sistema; mientras que nosotros, con nuestra concepción occidentalista de la vida, con el espíritu por sobre la materia, llegaremos siempre, religiosamente o no, al amor y a la verdad, por dura que sea, como nuestra suprema caridad.

El hombre necesita participar de la vida del espíritu, ya sea con el pensamiento, con la razón, Dios, es decir todo aquello que trascienda la materia, ya que lo temporal sólo sirve para obtener los medios para alcanzar lo trascendente. El hombre existe para cumplir en su plenitud óptima su esencia, para lo cual es imprescindible la libertad, que implica por supuesto la pluralidad de ideas y de pensamiento.

La vida del espíritu o la vida de la razón, consiste para cada uno de nosotros, en actualizarnos; es decir, en traducir en los actos esta participación y traducir en esta participación nuestra propia personalidad.

Lo importante es que el hombre, que todos los hombres, participen en esta marcha de la vida espiritual que ellos han elegido, pero en realidad, una nación o una sociedad en el plano temporal o real, no vive ni puede vivir el esquema esbozado, porque si bien todos los hombres son iguales desde el punto de vista de la potencialidad de la vida del espíritu, en la práctica son desiguales, porque muy pocos son capaces de traducir en actos su potencia espiritual; por consiguiente no tienen la posibilidad de actualizarse porque no han recibido la educación adecuada. Sólo una minoría llega a realizar el óptimo de su esencia. Hay una especie de fuerza espiritual que impulsa a esta minoría a buscar formas de la sociedad más humana, por amor a sus semejantes.

El comunismo, ante todo, es una ideología, y no se lucha contra una idea más que oponiéndole un ideal superior; pero para ello, nosotros los occidentales, deberíamos comenzar por cumplir integralmente con nuestras propias convicciones, con nuestra propia filosofía, pues sin lugar a dudas hemos ido dejando relegados a través de los siglos jirones de algunos de nuestros valores fundamentales.

\* \* \*

## PRINCIPIOS Y TECNICAS DE LUCHAS DE IDEOLOGIAS APLICADAS A LA SUBVERSION

### a) PRINCIPIOS Y TECNICAS DE LA SUBVERSION

En un país democrático y libre la difusión de las ideas no constituye delito ni subversión, excepto cuando la finalidad perseguida por esas ideas sea la de movilizar la opinión pública en desmedro de la seguridad del propio Estado y en beneficio de los objetivos de un país extranjero, de un grupo de países o de ideologías internacionales.

En un artículo “Necesidad de la Acción Psicológica en un Estado Democrático Moderno”, publicado en el Boletín del Centro Naval N° 641, de julio-diciembre del año 1959, entre otras cosas dijimos:

“El término seguridad nacional es una nueva designación para una vieja realidad y la continuidad de su conservación estaría siempre íntimamente ligada a la supervivencia de cualquier pueblo que exista como un grupo civilizado; por otra parte la seguridad es un valor esencial inherente a la soberanía, pero la seguridad nacional no sólo puede ser afectada en los valores relevantes de la soberanía territorial o de la independencia nacional, sino también en sus sistemas de ideas y valores fundamentales que constituyen sus “creencias básicas”, y que es el factor aglutinante que mantiene la convivencia de los pueblos y les brinda su capacidad de resistencia.

Seguridad significa también la posibilidad de desarrollar en paz y en libertad las potencias vitales de la Nación, a fin de obtener para el pueblo progreso y bienestar.

Finalmente seguridad, significa tener la confianza de que todo lo que es vital e importante para nosotros, existe y continuará existiendo; de lo contrario, surge la preocupación y la incertidumbre, pronto la duda se convierte en angustia. Un pueblo en estado de angustia, es un pueblo inhibido e incapaz de actuar, es un pueblo fácil de conquistar; no cree en su futuro, ni en los valores de su propia existencia, porque no cuenta con el valor social de la seguridad.”

La definición más exacta de la subversión es: “la transferencia psicológica de la pertenencia de un individuo o grupo de un universo determinado a otro de distinto nivel”.

La lucha, por lo tanto, queda establecida, pues por una parte existe el deseo de conservar ese individuo o grupo dentro de su propio universo, y por la otra el de efectuar la transferencia.

En algunos casos los comunistas no han alcanzado a producir la transferencia psicológica deseada, es decir, no pudieron producir una ruptura del “medio”, porque se puso de manifiesto una gran resistencia en el universo afectado, debido indudablemente al conocimiento profundo y a la solidez en la adhesión de sus propios valores e “ideas básicas”.

El concepto de transferencia psicológica de la pertenencia está muy ligada al concepto de separatismo psicológico, vertido el año pasado por el general De Gaulle.

En Francia, el P. C. cuenta con 350.000 afiliados, que libre y conscientemente se han adherido a la ideología marxista, pero por otra parte, este grupo minoritario es capaz de movilizar del 20 al 25 % del electorado francés hasta obtener una masa de 5.000.000 de electores durante el proceso eleccionario, *para, lo cual no han*

*utilizado la ideología marxista sino la técnica de la movilización, es decir, que ya entramos en el terreno de la subversión.*

Una subversión no se apoya en una ideología, sino en técnicas de movilización de la Opinión Pública. En consecuencia, para realizar la subversión los comunistas no utilizan la ideología marxista, sino corrientes de opinión orientadas hacia objetivos comunistas e inclusive, en su manipuleo maquiavélico de la Opinión Pública puedan utilizar corrientes de opinión manifiestamente anticomunistas, pero que conducidas con habilidad puedan favorecer sus propios objetivos.

Existen dos criterios para fundamentar la pertenencia de un individuo a un universo determinado; el primero de ellos es el criterio de la objetividad, es decir, que un individuo pertenece a la comunidad que tiene sus mismos caracteres objetivos, como ser la tierra natal, la lengua, la historia, la tradición, las costumbres, el folklore, etc., que por otra parte son todos aquellos caracteres que pueden ser reconocidos de inmediato; y el segundo criterio es el de la subjetividad, por el cual somos de una nacionalidad determinada, no sólo porque hemos nacido en el país, o hablado su idioma, o practicamos sus costumbres, sino porque fundamentalmente hemos aceptado en forma consciente todo el sistema de valores de esa comunidad.

Hoy, que pueden existir ciudadanos con la inscripción de argentinos en sus libretas de enrolamiento, pero que están listos para entregar su Patria a una potencia extranjera, porque ya en ellos se ha operado la transferencia psicológica de nuestro universo al soviético, conviene meditar y tomar conciencia del sistema de valores que hemos aceptado subconscientemente, para que sea más firme nuestra voluntad de adhesión, para que sea más firme nuestro deseo de conservarlos y de defenderlos y para que sea más firme el verdadero sentimiento nacional.

La pertenencia es esencialmente subjetiva y psicológica, pues está basada en tres elementos: la voluntad de adhesión, los sistemas de valores y los sentimientos.

En consecuencia, el aparato subversivo comunista va a incidir sobre esos tres elementos subjetivos y psicológicos: voluntad, valores y sentimientos; por lo tanto la subversión en último análisis no es nada más que un problema psicológico.

Toda la técnica de la subversión consiste en realizar en forma continuada o simultánea:

- 1° — La destrucción de los valores, la voluntad y los sentimientos de la vieja pertenencia;
- 2° — la construcción de los valores, de la voluntad y de los sentimientos de la nueva pertenencia, engendrando por supuesto una nueva voluntad colectiva y el nacimiento de un sentimiento de odio hacia los viejos valores.

Es indudable que para realizar esta manipulación de la Opinión Pública existe un aparato de movilización subversivo, que cuenta con un grupo muy seleccionado de militantes, caracterizados por su voluntad, su carácter, su sagacidad, su inteligencia y su disciplina. Este núcleo no está constituido necesariamente por propagandistas, aunque los puede haber al costado de ellos, pues lo importante es la técnica y la decisión de movilizar la opinión.

Durante períodos anormales como los que estamos viviendo actualmente, existen siempre acontecimientos reales o creados capaces de movilizar la opinión, que el aparato subversivo siempre listo a actuar, se encargará de utilizarlos con toda la carga emotiva de los mismos, a sus propios fines.

En períodos normales hay muy pocos acontecimientos capaces de movilizar la Opinión Pública, pero tampoco en períodos normales hay subversión.

Ahora vamos a incursionar muy someramente sobre “que” elementos deben trastrocarse para poder manipular la opinión pública, y “como” es posible realizar ese trastrocamiento.

El “qué” consiste sencillamente en los elementos que deben ser maniobrados, y que ya sabemos que son aquellos que determinan o fijan la pertenencia de un individuo a un universo determinado, es decir: la voluntad, los valores y los sentimientos.

Para manipular sobre los valores, los comunistas explotan la ignorancia sobre los mismos y la desorientación existente. En el caso de que no haya silencio sobre un determinado grupo de valores, ellos proceden a la derivación de los mismos, que consiste en crear una corriente nueva en beneficio de la subversión, pero tomando como base una corriente preexistente de la Opinión Pública, aunque por supuesto convenientemente deformada a sus fines; que puede ser por ejemplo: el nacionalismo, el antiimperialismo, el racismo, el antimilitarismo, el pacifismo, el anticlericalismo, etc.

Para manipular el segundo elemento, o sea la voluntad, es necesario anular la voluntad individual o colectiva, o sea quebrar

el espíritu individual o colectivo llevando al hombre o al grupo a un estado de abandono o plasticidad, que ya no le importa nada de lo que sucede y que está dispuesto a aceptar cualquier cosa que se le ofrezca como solución inmediata a sus problemas. El terrorismo es una forma poderosa y violenta para destruir la voluntad; y el pacifismo es otra forma eficiente de quebrar el espíritu de lucha individual o colectiva, anulando el espíritu combativo ante una falsa sensación de tranquilidad.

La base de la filosofía marxista es la negación, que es la que hace marchar el motor de la historia, lo que difiere de la filosofía occidental, cuyos valores fundamentales son el amor y la caridad.

Para el marxismo no hay una visión estática del mundo, sino una visión dinámica. Es una filosofía de lucha y de guerra.

Es la apología de la lucha porque el devenir se desarrolla por etapas sucesivas y contradictorias.

Por esta razón, el concepto de “paz” para nosotros los occidentales es totalmente diferente que para los soviéticos.

Para nosotros “agresión” significa la ruptura del equilibrio y de la estabilidad dentro del orden; mientras que para los comunistas, “agresión” significa todo acto que trata de impedir el desarrollo de la historia, de acuerdo con la dialéctica histórica.

Para Occidente, la “guerra” significa exclusivamente el uso de los medios militares, pero para los comunistas, significa la lucha por todos los medios, entre los cuales pueden estar incluidos los medios militares.

El tercer elemento de la manipulación de la O. P. dijimos que son los sentimientos. La manipulación subversiva de este tercer elemento consiste en un trabajo en profundidad sobre los sistemas de valores y la voluntad ya destruidos. Es decir, consiste en despertar el odio por los viejos valores y la pasión por los nuevos, en individuos o comunidades que ya han renunciado a sus valores primitivos y que además su voluntad ha sido ya quebrantada.

Manipular la O. P. significa quebrar su convicción por los valores de su universo actual, en beneficio de otros nuevos que se ofrecen como panacea, y que irán a ocupar el lugar de aquellos.

Hasta ahora hemos visto “qué” elementos deben ser manipulados para obtener la movilización de la opinión pública. Ve-

mos también a continuación, en forma también muy somera, el “cómo” son manipulados esos elementos.

El aparato subversivo trabaja siempre sobre la masa, porque el individuo aislado es consciente; en consecuencia, el primer trabajo del aparato subversivo es masificar los hombres, para pasarlos de la conciencia individual a la conciencia del hombre masa o colectiva, o sea a la inconsciencia individual.

La siguiente preocupación del aparato subversivo es el encuadramiento colectivo, para facilitar la manipulación de la Opinión Pública.

En la sociedad moderna, el hombre no puede vivir aislado; por lo tanto, busca integrarse con su grupo afin de acuerdo con su profesión u oficio, es decir, pasa automáticamente a formar parte de la conciencia colectiva, perdiendo en consecuencia su propia conciencia individual.

Las mismas exigencias de la época que vivimos nos obliga de por sí a vivir encuadrados, facilitando así la técnica subversiva comunista, pues le permite dirigir su acción hacia los grupos diferenciados.

El aparato subversivo tiene especial interés por los grupos neutros, porque son los más fáciles para transferir su pertenencia y porque además son los grupos que pueden ser telecomandados para producir huelgas o la movilización de la O. Pública.

Es indudable que el comunismo posee una técnica de encuadramiento colectivo admirablemente adaptada a nuestra época, que tiene el carácter masivo de la sociedad contemporánea.

#### **b) LA TECNICA PSICOLOGICA DE LA PROPAGANDA SUBVERSIVA**

La propaganda subversiva va a utilizar en su acción tres caracteres esenciales del hombre masa. El primero es el de “Imitación” + “Sugestión”.

En razón de este carácter, el hombre en la masa puede ser sugestionado y magnetizado. La imitación es un impulso de la afectividad. La masa provoca una magnetización recíproca de los individuos. La fuente de magnetización de las masas son los vecinos, es decir, aquellos que están alrededor nuestro, con quienes se establece una recíproca influencia.

Esta magnetización recíproca, que es la imitación, ha sido explicada por Dougall en su libro “Group Mind” en la forma si-



guiente: “Cada hombre de la masa o en la masa percibe alrededor suyo diversos síntomas, ya sea temor, ansiedad, dolor, tristeza, alegría, etc., y por influencia de las personas que están a su alrededor, su estado emocional se eleva. Es el principio de reacción primitiva.”

Los instintos son susceptibles de excitación y pueden ser llevados hasta la misma euforia por la propaganda. De la imitación se pasa a la sugestión psíquica, que a su vez aumenta el espíritu de imitación.

El individuo en la masa recibe una inyección de ideas por sugestión y termina por creer que las ideas les son propias. El hombre en la masa llega a ser un autómatas, pues desea lo que la masa desea y él exige, a través de ella, lo que la misma masa pide.

La propaganda aprovecha el estado emocional del hombre masa, para que por medio de la magnetización llevarlo al estado de sugestión.

Lebon, en “La Psicología de la Multitud”, dice: “El carácter principal del individuo en la masa es la transformación de su personalidad por sugestión y además hay una tendencia de transformar en actos las ideas sugeridas.”

El hombre masa que imita por sugestión contribuye a la cohesión de la masa.

El hombre encuentra en la multitud una energía poderosa, emanada de la misma masa o jefe, que es superior al individuo, que anula su espíritu crítico y provoca el espíritu de imitación.

El hombre aislado se sabe débil, no se animará a actuar, mientras que dentro de la masa recibirá la potencia de la colectividad, que producirá una inflación de su propia fuerza y personalidad, induciéndolo a actuar de acuerdo con la conciencia de la masa.

El segundo carácter que será explotado por la propaganda es que el hombre masa piensa por imágenes, ya sea en el cine, con fotos, estatuas, pero también por medio de imágenes intelectuales, como son los símbolos, (la cruz, la hoz y el martillo, la cruz svástica, etc.) y las ideas generales (nacionalismo, anti-imperialismo, pacifismo, anti-semitismo, etc).

El hombre masa piensa por imágenes exactamente como los hombres primitivos o como los niños; por lo tanto, en este sen-

tido, la masificación ha retrotraído a nuestra civilización o al hombre a su infancia.

En el siglo XX lo perceptible o instintivo reemplaza a lo conceptual o consciente.

El hombre masa que ha sido conquistado por las imágenes de la filosofía comunista, no puede comprender ni aceptar el modo de razonar occidental, porque está aferrado y encerrado en un conjunto de imágenes palpables y visibles, que están por supuesto en franca contradicción con lo conceptual de nuestra civilización occidental. Si uno habla conceptualmente con un comunista masificado, éste reaccionará por imágenes, porque es insensible a la incoherencia de sus actos y a las contradicciones.

Cantal ha dicho: “El ojo escucha”, porque hoy todos los hombres perciben por imágenes.

Por esta razón, todos los diarios del mundo, cuando quieren realizar una determinada propaganda, utilizan gruesos titulares, aunque éstos a veces nada tengan que ver con el texto del artículo, porque el hombre masa sólo lee los títulos, porque es una manera de hacerlo reaccionar por imágenes y por sugestión.

Al hombre moderno sólo hay que mostrarle, no hay que demostrarle. Basta con mostrarle una imagen que represente en forma integral una idea y que sea capaz de hacerle obrar por sugestión.

El tercer carácter del hombre masa que ha de ser explotado por la propaganda, es que el hombre atomizado busca integrarse o adherirse a grupos más importantes, pues siente la necesidad de proyectar fuera de sí la expresión de su propia personalidad, lo que no es capaz de hacerlo estando aislado.

Freud, explica este fenómeno por el “Libido”, que es el fenómeno de atracción de un individuo sobre otro en un estado inferior de conciencia, que es una fuerza que impulsa y cimenta las relaciones entre los hombres. Para Freud, esta adhesión se traduce en una doble identificación, pues hay una adhesión consciente y otra inconsciente.

La primera consecuencia de esta adhesión es que ellos se identifican los unos con los otros dentro de la masa, porque el hombre necesita buscar esta fraternidad para escapar de su propio aislamiento. La segunda consecuencia es la identificación de todos los miembros de la masa en su conjunto y de cada uno de ellos en forma individual con el jefe; es decir, que la atracción del jefe va a aumentar la identificación entre los miembros

de la masa, en la misma medida que esta atracción de la masa por el jefe se vea aumentada.

El rol de la doble identificación, que es una consecuencia de la adhesión del hombre masa al jefe, es el mantenimiento de la cohesión de la masa, por temor a la aparición de pánico; pues si el jefe desaparece, se produce la ruptura de los lazos que existen entre los diferentes miembros de la masa, provocando el nacimiento del pánico.

El individuo masificado adquiere un sentimiento de poder invencible, por la sola identificación de sí mismo con el Jefe.

El rol de la propaganda de todos los países totalitarios es justamente desarrollar al máximo esta doble identificación de la sociedad masificada.

El cuarto carácter del hombre masa, que es explotado por la propaganda, es que el hombre masa siente la necesidad de un incremento de su personalidad.

El hombre despersonalizado de la sociedad moderna se encuentra frustrado; por lo tanto, buscará esa “plus valía” de personalidad en el poder de la personalidad de la masa.

El orgullo de ser comunista se explica, porque todo comunista toma como suyo todo el poder y la potencia soviética, como consecuencia de la necesidad de satisfacer la “plus valía” de personalidad.

El quinto carácter del hombre masa que será explotado por la propaganda será la “conciencia colectiva”.

Young, en su libro “El hombre a la conquista de su alma”, representa con un círculo, separado por una línea, la parte consciente de la parte inconsciente del hombre, siendo la parte consciente mucho más pequeña que la parte inconsciente.

Por supuesto, el razonamiento y lo conceptual está situado en la parte consciente del círculo, es decir, que para que el hombre pueda alcanzar la conquista de su alma, es necesario que con el correr del tiempo, la línea de separación descienda, para que la parte consciente aumente en relación con la parte inconsciente, pero en realidad hoy asistimos a un proceso inverso, pues la línea de separación mencionada está en franco ascenso, con tendencia a desaparecer la parte consciente.

La parte inconsciente que nos es común a todos, es lo que se denomina “conciencia colectiva”.

El hecho más notorio de una multitud es que cualesquiera sean los miembros que la integran, cualquiera sea su cultura, inteligencia o profesión, cualquiera sea su semejanza o desemejanza, todas poseen una especie de alma colectiva, que las hace pensar y actuar de manera semejante.

La conciencia colectiva representa una amenaza mucho mayor para la personalidad del hombre moderno que lo que representaba en el pasado. Conocer a fondo esta conciencia colectiva significa poseer la capacidad para manipular la O. P. de manera perfecta.

### **c) EXPLICACION DEL INSTRUMENTO SUBVERSIVO**

Marx pensó que la revolución que llevaría a la humanidad al socialismo solamente podría ser engendrada en los países capitalistas; por lo tanto, la revolución marxista debía ser preparada e iniciada en los países más industrializados, porque consideraba que el socialismo es contradictoriamente la fase posterior del capitalismo.

Lenin, por el contrario, cree que el socialismo es la fase anterior al capitalismo, surgiendo así la contradicción esencial y la mayor en el esquema histórico; por lo tanto, decide comenzar la revolución por los países subdesarrollados y como primera etapa elige el Medio Oriente; “Atraparé la Europa por el África”, fue su expresión más gráfica.

Pero Lenin sabía que no podía realizar la revolución marxista en países donde no existen fuerzas de producción, por lo que decide optar por una nueva estrategia.

- 1° Crea un partido revolucionario profesional.
- 2° Como considera que la clase obrera es incapaz, por sí misma, de alcanzar el socialismo, crea el Estado Mayor del proletariado, es decir el P. C., para orientar y dirigir la clase obrera. Transfiere la misión sagrada de redención de la humanidad, que Marx asigna al proletariado universal, al Estado Mayor por él creado.
- 3° Considera que la masa proletaria debe ser encuadrada, para poder manipularla y poder utilizar su fuerza de masa para la toma del poder. Ya en el siglo XIX Lenin ha observado el rol político importante que tienen las masas.

4° Como piensa que el marxismo no podía resultar atractivo inicialmente para los pueblos de los países subdesarrollados, decide crear una nueva ideología intermedia, que sin apartarse del objetivo ulterior del comunismo, resulte válida y más atrayente para los mismos.

En el Medio Oriente agita la bandera del anti-imperialismo, para sublevar los pueblos de esa región contra los países capitalistas. La ideología anti-imperialista de Lenin es la síntesis de la tesis de Hobson y Hilferding y dice; “El imperialismo es la prolongación del capitalismo en los países subdesarrollados”.

Esta ideología intermedia, como otras varias por ellos formuladas, ha sido y es agitada en todos los países subdesarrollados como la panacea de los pueblos que se sienten oprimidos y la misma fue luego agitada por los mismos partidos democráticos locales que la hicieron suya, favoreciendo así el objetivo perseguido por los bolcheviques.

Lenin sostiene, además, que para que la revolución sea posible es necesario debilitar al Estado con convulsiones internas, para luego por medio de un golpe de fuerza, apoderarse del poder; que es justamente la técnica empleada en casi todos los países satélites de Europa.

El automatismo, o sea el determinismo de las cosas de Marx, llegó a ser para Lenin la determinación de los hombres o sea la voluntad de los hombres, o sea la misión de buena fe. Lenin es la visión militar de la revolución proletaria, en donde se ve la influencia de Clausewitz.

El proletariado ruso es la vanguardia del proletariado universal y además se identifica con él, porque es el portador de todos sus valores y asume también la responsabilidad de su misión sagrada. Pero a su vez, el P. C. ruso es el Estado Mayor del proletariado ruso, en donde también se realiza la transferencia de valores y de misión. En definitiva, en último análisis el Kremlin está identificado con el proletariado universal, es el portador de sus valores y tiene la responsabilidad del cumplimiento de la misión sagrada del proletariado universal.

Para los comunistas el P. C. no se equivoca jamás, porque es el portador de una misión sagrada. La historia del P. C. es la Biblia del proletariado del mundo.

Para mantener el concepto de infalibilidad, la historia es corregida al final de cada etapa, para poner en armonía la acción con el pensamiento y para eliminar las contradicciones de la teoría con la realidad dada por los acontecimientos.

De la misma forma, cuando el Kremlin comete un error, deben encontrar un culpable que confiese públicamente su traición y su arrepentimiento, por errores que no ha cometido, pero que lo hace en beneficio de la fortaleza y de la infalibilidad del partido. El proletariado del mundo debe tener conciencia que sólo se pueden equivocar los hombres convertidos en agentes del capitalismo.

Para terminar, transcribiremos dos párrafos de un artículo: “La suprema cuestión”, del filósofo Carlos Ahahib Malik, delegado del Líbano ante la UN.:

“El hombre comunista está patéticamente deshumanizado, tronchado de su origen y destino divinos; negados los principios espirituales que dan a su razón acceso a la verdad, que dotan a su conciencia y voluntad con el deseo imperioso de lo bueno, y entroniza el amor en su corazón. Queda así aprisionado en este mundo de lucha y frustración para centrar aquí todas sus aspiraciones y erigir su paraíso. No es más que una sombra pasajera sin ninguna duración, un fragmento sin valor intrínseco ni final...”

“El comunismo no es solamente una doctrina diametralmente opuesta a las más profundas convicciones de Occidente; es —y esta es su importancia desde el punto de vista de la guerra o la paz— un Estado total absolutamente determinado a esparcir su punto de vista, su sistema, su poder, por todo el mundo; por la fuerza y subversión y por cualquier subterfugio concebible.”

Es evidente que estamos ante la mistificación más grande de la Historia, hecha para explotar una esperanza en beneficio de la desesperanza.

\* \* \*

### ESTRATEGIA Y TACTICA DEL COMUNISMO

Es evidente que la coexistencia pacífica preside hoy las *relaciones internacionales*. Pero, ante este hecho, debemos preguntarnos: ¿Es que la estrategia política del Kremlin ha cambiado o solamente se trata de un cambio de táctica?

La estrategia política comunista se define como una dirección general del movimiento revolucionario, durante una etapa dada, es decir, cubre solamente una etapa revolucionaria.

Por otra parte, Lenin ha definido una etapa revolucionaria por el contenido de la misma.

Las distintas etapas de la revolución comunista son:

- 1) 1903-1917. Etapa de preparación para la toma del poder.
- 2) Marzo 1917-Octubre 1917. Toma del poder.

3) *Octubre de 1917 hasta nuestros días*. Expansión de la revolución comunista en todo el mundo.

La estrategia política de la tercera etapa, que es la que se está cumpliendo actualmente, tiene por objetivo principal la consolidación de la dictadura del proletariado de un solo país, el que servirá de base de partida para la expansión posterior del movimiento revolucionario por todo el mundo.

El hecho fundamental, dice Lenin, es que no exista más el sistema del capitalismo mundial, porque cuando en 1917, el 7 % de la población mundial se substraía del sistema capitalista, este último ha dejado de existir como sistema mundial.

En ese momento, ese 7 % de la población mundial, que se incorporó al sistema capitalista, estaba encerrado por el 93 % restante, que se regía por el sistema capitalista.

La idea directriz de Lenin, es invertir esos valores, es decir, encerrar el sistema capitalista por un 93 % de población regida por el sistema socialista; para lo cual la maniobra estratégica consiste en ir cercenando, en forma paulatina y constante, los países más débiles del sistema capitalista, para ir aislando y asfixiando el polo de atracción del Capitalismo (Washington).

Ya en 1925, los rusos anuncian que dos centros de atracción principales se estaban formando: Moscú y Washington, y que la lucha de estos dos centros será por la posesión de la economía mundial, es decir, el mercado de consumo.

Especialistas occidentales han pronosticado que la guerra entre Washington y Moscú depende del triángulo de la decisión: Tokio, Pekín y Nueva Dehli, en donde están cerca de la mitad de la población del mundo.

Aunque no disponemos de un cálculo exacto, podemos apreciar que actualmente los valores del cerco económico son, aproximadamente, un 40 % de población mundial para el campo comunista y un 60 % para el campo capitalista, entre los cuales están incluidos alrededor de un 15 % de población del mundo neutro (India, países árabes, etc.).

Para el cumplimiento de esta imagen estratégica, la táctica consiste en la explotación de los sistemas coloniales en el plano exterior y en la subversión en el plano interior.

La explotación de los sistemas coloniales consiste en el debilitamiento de los países colonialistas, arrancándoles sus colonias, las cuales deben tratar de ser incorporadas al sistema co-

munista, o en el peor de los casos obligarlas a permanecer dentro del mundo neutro.

En este trabajo no pretendemos analizar la justicia o injusticia de la independencia de las colonias, ni los errores evidentes cometidos por algunos países que hayan favorecido la penetración y la acción del comunismo internacional. Sólo queremos objetivizar un proceso que vivimos en este mundo atribulado de hoy día.

La subversión significa la guerra revolucionaria en los países capitalistas, para pasarlos por la fuerza al sistema socialista.

Hemos dicho que estamos viviendo la tercera etapa de la estrategia política comunista, es decir, la de la expansión de la revolución marxista-leninista por todo el mundo. Veamos ahora cuáles son los principios tácticos en vigor durante esta etapa considerada.

En primer lugar tenemos la imagen táctica del flujo y reflujo de la ola revolucionaria. El primero de ellos significa que después de todas las conmociones violentas de origen exterior o interior, existe un clima psicológico adecuado, que permite el “flujo revolucionario”; por lo tanto, después de cada guerra o de cada alteración del orden interno de un país cualquiera, se observa un período de agresividad de los comunistas para avanzar sus posiciones en el mundo.

La imagen del “reflujo” es, por el contrario, cuando un tiempo después de la emergencia, el país se reorganiza, cuando la calma renace, cuando la economía se restablece, aparece un clima psicológico de rechazo, produciéndose el “reflujo revolucionario”, durante el cual los marxistas-leninistas aprovechan para consolidar las posiciones conquistadas hasta ese momento. Por lo tanto, si la estrategia se define especialmente, la táctica se define en el tiempo.

Las fases tácticas, dentro de la tercera etapa de la estrategia, son las siguientes:

- 1) *De 1917 al* — Se define por la expansión de la revolución fuera de Rusia. Este período se caracterizó por una política exterior de violencia revolucionaria, para dar tiempo para que la base de partida se fortaleciera. Para los comunistas era imprescindible salvar este centro revolucionario que nacía en el mundo. Este período es, pues, de “flujo revolucionario”.
- 2) *De 1924 al 39* — Es un largo período de “reflujo”, con la excepción del pequeño período de 1929 a 1930 que fue de “flujo”. Durante este largo período de “reflujo” los comunistas aprovecharon para consolidar el bastión conquistado hasta ese momento.



- 3) *De 1945 a nuestro» días* — En 1945 comienza una etapa de la política mundial bipolar, entre los dos polos de atracción, Washington y Moscú, previstos por Lenin. Las antiguas grandes potencias han desaparecido como tales.

Por otra parte, el triunfo en 1949 de la China Comunista (uno de los más grandes errores de los EE.UU.) y el proceso de descolonización (India, Indochina, Indonesia, países árabes, etc.) nos lleva a la situación de que a partir de 1949, el mundo ya no pertenece ni a Moscú ni a Washington solamente, sino que estamos en un período de la política triangular, constituidos por los dos centros de atracción anteriores, más un tercer mundo o sea el mundo neutro, es decir, que de la política bipolar, se ha pasado a una política triangular, porque con la primera se corría el riesgo de una guerra nuclear.

Es evidente, que la potencia asombrosa de las armas de destrucción masivas, el equilibrio existente entre los dos bloques en el dominio nuclear y de la coherencia, la saturación ya previsible de los teatros de operaciones por las explosiones nucleares, hacen improbable, por ahora, un conflicto de tipo clásico o nuclear, aunque igualmente el conflicto existe en forma de “guerra fría”.

Esta “guerra fría” ya fue descrita por Clausewitz hace un siglo y medio y de ella han sacado muy buenas enseñanzas los marxistas-leninistas.

A continuación haré mención de un párrafo de la obra de Clausewitz, con las anotaciones marginales dejadas por Lenin:

En el Capítulo VI del libro VI Clausewitz estudia la influencia del objetivo político sobre el objetivo militar y declara que esta influencia es manifiesta y que “es así que hay guerras cuyo objetivo se reduce *únicamente a amenazar al adversario y de a-poyar las negociaciones*” (subrayado por el mismo Clausewitz). Lenin agrega al margen: “grado... gradaciones de la concepción de guerra y de paz”. Para Lenin la paz no es un fin en sí, al contrario, la paz no tiene ninguna diferencia con respecto a la guerra, como instrumento político.

El 22 de diciembre de 1827 Clausewitz escribía al mayor Von Roeder: “Nosotros no debemos cometer el error de considerar la guerra únicamente como un acto de fuerza y de aniquilamiento, ni deducir de esta noción simple una serie de conclusiones que no corresponden del todo a los fenómenos del mundo real; pero nos es necesario por el contrario, volver a la noción de *guerra, acto político*, de esta guerra que no lleva enteramente

su propia ley en sí, pero que es conducida por una mano. Esta mano es la política...”

“Esta explicación hace innecesario aclarar que pueden haber guerras, aún más anodinas, como ser: una simple amenaza, una negociación armada o en el caso de una guerra de coalición, un simple simulacro de operaciones. Sería absolutamente falso pretender que estas guerras no tienen nada que ver con el arte de la guerra, desde que la estrategia se ve obligada a admitir que evidentemente pueden existir guerras que no buscan un fin extremo, o sea la derrota y destrucción del enemigo, debiendo utilizar entonces los matices más variados, cuando así lo exija el interés de la política...”

Creo que aquí se ve claramente la “guerra fría” descrita por Clausewitz. “Una simple amenaza” o “un simple simulacro” o el bluff mismo son ya acciones de guerra.

Para Clausewitz, la verdadera guerra, la “guerra tipo” como él la llama, no es más que la excepción.

En un párrafo del artículo “Un rostro entre siete días”, publicado en el suplemento del diario “La Nación” del 11/IX/60, dice:

“Rusos y chinos están seguros de que el Comunismo reinará en el planeta, pero mientras aquellos creen que para llegar al dominio total, no hace falta precipitar los términos de la guerra militar —y en esa creencia va en buena parte el temor al poderío de Occidente— los chinos sostienen que, admitida la inevitabilidad del gran choque bélico, la demora que los rusos llaman “coexistencia pacífica” es superflua en absoluto. La Paz es sólo una consigna publicitaria comunista. Lo que los comunistas discuten es si la guerra hay que desencadenarla ahora o dentro de un tiempo. Sus discrepancias no se libran sobre la teoría, sino sobre el calendario”.

La coexistencia pacífica es una realidad de la política exterior moderna. El aumento de la potencia soviética la ha impuesto y los occidentales no han tenido más remedio que aceptarla. La descolonización la ha ayudado a imponerse. Descolonización que ha asombrado al mundo occidental, pero no a los soviéticos, que ya lo han previsto en 1917.

La coexistencia pacífica nació en 1950. Su historia puede ser resumida en la siguiente forma:

En 1950 Malenkov publica un artículo en el “Pravda” que

dice: “Que en razón de la política triangular, la coexistencia pacífica es necesaria por un largo período”.

Luego Stalin retoma el tema, expresando “Que efectivamente hay una disminución de la tensión internacional, pero que el imperialismo puede ser destruido por otro camino que el de la guerra”.

En 1954, durante el XIX Congreso Comunista Mundial, Malenkov da al P. C. las instrucciones a seguir durante el desarrollo de la política de la coexistencia pacífica:

- 1°) Desarrollar el nacionalismo en los países subdesarrollados.
- 2°) Hacer acuerdo con los partidos de izquierda, para constituir frente comunes.
- 3°) Extender el movimiento de la paz.

La expresión jurídica de la coexistencia pacífica, ha surgido en el acuerdo firmado en 1954, entre China y la India, con motivo de los episodios del Tibet, que dice: “La coexistencia pacífica sirve para reglar los litigios entre los países de regímenes sociales diferentes”.

Además, declararon que ese acuerdo no es solamente válido para los dos países signatarios, sino que sería propuesto a todos los demás países de regímenes sociales diferentes.

Khrushchev ha expresado que en nuestros días sólo existen dos caminos a seguir: “La coexistencia pacífica o de lo contrario la guerra más destructiva del mundo”.

El contenido real de la coexistencia pacífica es que la lucha continúa, con la exclusión de los medios militares, en razón de las armas de destrucción masivas, aunque no hay que descartar la posibilidad de guerras convencionales de carácter limitado tipo Corea, que, coordinadas en el tiempo y en el espacio, resulten concurrentes con el objetivo ulterior del comunismo.

Khrushchev, después de su viaje a los Estados Unidos, en 1959, ha dicho a sus conciudadanos para ponerlos en guardia: “La coexistencia pacífica debe ser bien comprendida. Es la continuación de la lucha entre dos sistemas sociales diferentes. Para nosotros es una lucha económica, política e ideológica, pero no es una prueba con las armas”.

El boletín ideológico del partido Comunista en el XX Congreso en la URSS ha publicado: “La coexistencia pacífica, que

significa por una parte, el fortalecimiento continuo del frente socialista y de sus aliados, y por otra parte, el crecimiento de las dificultades para el sistema imperialista, ofrece a los pueblos coloniales excelentes condiciones para iniciar la lucha”.

La continuación de la lucha en medio de la coexistencia pacífica, no es una contradicción para el Soviet, mientras que para nosotros los occidentales, lo es y debe serlo, porque concebimos las relaciones internacionales, regladas por una política internacional que le sirve de base de sustentación, la que a su vez se apoya en un programa o en una idea; es decir, que si la política internacional que nosotros proponemos es de paz, es porque la idea que la sustenta es pacifista, mientras que el Soviet nos propone una política de paz, en nombre de una ideología de lucha.

Es indudable que en la época actual, ellos tratan de realizar en forma simultánea, una penetración en todos los países no comunistas, para invertir el cerco económico que hemos mencionado anteriormente; sin embargo, el mayor esfuerzo lo despliegan en algunos de ellos, que a la vez que le resultan más vulnerables a la penetración, su conquista les significaría un real valor desde el punto de vista económico, político y militar.

Esta orientación selectiva en la expansión de la revolución comunista, les reporta en el espacio y en el tiempo un acrecentamiento de la potencia militar soviética y un debilitamiento paralelo de la de Occidente.

La orientación general de la política de penetración soviética, ha elegido, para el caso de Africa y América, fundamentalmente los siguientes países: Medio Oriente (léase canal de Suez), países del norte de Africa (léase teatro del Mediterráneo y Gibraltar), Etiopía (léase golfo de Akaba), la Guinea de la Comunidad Francesa (léase bases de submarinos y plataformas de cohetes sobre la costa occidental africana, aunque también es un punto estratégico desde donde proyectar el formidable poder terrestre del bloque comunista sobre el continente americano), Méjico y Cuba (léase zona del Caribe y canal de Panamá), Brasil y Argentina (léase Atlántico Sur, Magallanes y Drake).

Conviene puntualizar, que aquí sólo hemos señalado, en forma muy somera, por razones de brevedad, las ventajas estratégicas militares que reportan los países que configuran este nuevo cerco estratégico, no así las de orden político o económico que también son apreciables.

Si detrás de todo esto no hay una voluntad única, es necesario admitir que el azar hace muy bien las cosas en favor de Rusia.

Es indudable que los comunistas buscan la posesión de las áreas focales o puntos estratégicos mencionados, para estrangular las líneas de comunicaciones intercontinentales de Occidente, como presión política, durante el proceso de la “guerra fría”. (Recuérdese la repercusión que hubo en el mundo occidental como consecuencias del cierre del canal de Suez por el general Nasser durante un corto período), y también para contar con una situación estratégica inicial favorable para el caso de un conflicto generalizado.

Sabemos que los comunistas retardarán la guerra clásica o nuclear inevitable entre los dos sistemas, hasta que posean un poder militar relativo superior y suficiente para aplastarnos en forma rápida y violenta; pero mientras tanto esta enorme potencia militar adquirida, y que la siguen incrementando, la utilizan como respaldo de su política internacional y para la continuación de la “guerra fría”.

Por el momento, las Task Forces Americanas y los submarinos nucleares armados de cohetes “polaris”, que navegan en forma permanente con cargas atómicas alrededor del perímetro del territorio soviético, constituyen la más seria amenaza para los rusos, pues, aun en la hipótesis de que pudieron lanzar un ataque por sorpresa y destruir instantáneamente todas las plataformas de lanzamiento de cohetes terrestres, las bases militares, aéreas o navales o industrias que quieran, no podrán evitar las represalias fulminantes provenientes de las fuerzas mencionadas. Tan es así, que el objetivo asignado en primer término a la poderosa fuerza de submarinos soviéticos, que ya supera las 450 unidades, es destruir las Task Forces Americanas, en lugar del objetivo tradicional, que es la navegación mercante, que en este caso tiene el segundo orden de prioridad.

Por otra parte, los rusos saben muy bien que las agresiones de carácter limitado a lo largo del perímetro de su territorio, contra la cadena de países democráticos aliados que lo cercan, puede conducir a una guerra general. Por ejemplo: una presión violenta contra Alemania occidental, Italia, Grecia, Turquía, Irán o Corea del Sud, puede provocar una guerra termonuclear.

Mientras que evidentemente la expansión de la revolución comunista en los países subdesarrollados de allende los mares

es mucho más fácil y con un riesgo de guerra total infinitamente menor.

El desarrollo extraordinario de los medios de difusión, el progreso de las ciencias psicológicas y sociales, que permite propagar las ideas subversivas con técnicas especializadas y en forma rápida y eficaz, de analizar más exactamente las pasiones de los diferentes grupos humanos y de crear movimientos de opinión sumamente poderosos, hacen que, por ahora, la guerra revolucionaria constituya para los comunistas el medio más seguro, el más económico y el menos peligroso para alcanzar ciertos objetivos estratégicos.

Por esta razón, vemos al Kremlin irrumpir por sobre esa barrera de países democráticos que lo cercan, para alcanzar los países subdesarrollados de Asia, Africa y América.

Por otra parte, para los soviéticos, el concepto del Poder Naval tiene, además de lo enseñado por Mahan, una nueva dimensión, pues para ellos significa también la posibilidad de preparar y apoyar las revoluciones en los países subdesarrollados de allende los mares.

Por este motivo, vemos a Rusia con la determinación de convertirse en una gran potencia naval, de la misma forma que ya es un formidable poder terrestre, pues sabe, además, que la dominación mundial sólo puede alcanzarse mediante la conjunción de los poderes terrestre y naval.

Estas son las razones políticas de fondo, por las cuales las naciones subdesarrolladas han llegado a ser objetivos principales de la guerra revolucionaria y en cierta medida auxiliares del comunismo.

La acción que ejerce la URSS sobre estos países depende de varios factores, como ser: el lugar, la época, las circunstancias, etc., es decir, es extremadamente variable y dúctil. También son muy variados los medios que utiliza, pero en general los más importantes son: la diplomacia, la acción del P. C. local, con el apoyo de Rusia, y la propaganda.

La diplomacia es el medio más fuerte de penetración. En Etiopía, por ejemplo, la embajada soviética tiene 147 funcionarios, en comparación a los 8 de la embajada francesa. Es evidente que esa frondosa representación no trabaja solamente en cuestiones diplomáticas.

Las actividades comerciales también son utilizadas para rea-

lizar la penetración, ya sea concediendo créditos o comprando artículos que no tienen salida en el mercado internacional (ejemplo : el azúcar cubano).

El crédito otorgado por la URSS a los países subdesarrollados es considerablemente inferior al otorgado por los países occidentales en su conjunto, pero la diferencia consiste en que los créditos que otorga la URSS son muy selectivos. Por ejemplo, durante el año 1959, Rusia ha asignado crédito a los siguientes países: EGIPTO, SIRIA, IRAK, ETIOPIA, CUBA y ARGENTINA.

Por supuesto, detrás del crédito va la ayuda técnica, con un ejército de activistas y propagandistas.

Los créditos para la ayuda militar también son selectivos, (R.A.U., IRAK y ETIOPIA) y detrás del crédito van también las misiones militares, que crecen a una velocidad extraordinaria. A principios de 1960 en la R.A.U. había una misión militar rusa constituida por 200 militares y en el IRAK por 300.

La propaganda se ejerce por medio de las estaciones de radio de los distintos países de la Cortina de Hierro y por publicaciones muy bien impresas y escritas en el idioma del país destino. Cada país del bloque soviético tiene asignado uno o más países no comunistas en donde deben actuar con su propaganda. La China cubre los países latinoamericanos y asiáticos.

La propaganda comunista está dirigida fundamentalmente a la juventud y entre ésta preferentemente a los estudiantes, para ir seleccionando los futuros dirigentes del partido.

Las organizaciones colaterales, que están conectadas con organismos similares al nivel internacional, conducidas directamente desde Moscú, constituyen un poderoso conducto de transmisión y propaganda.

El total de afiliados del partido Comunista en toda América latina se calcula en unas 250.000 personas, siendo la Argentina el país que cuenta con el mayor número de afiliados, con unos 80.000, luego le sigue el Brasil, con unos 50.000, en donde el partido es ilegal.

He tratado de pintar en este artículo la realidad que estamos viviendo actualmente, sólo con el deseo de medir bien la magnitud del problema que enfrentamos y no para crear una frustración o pesimismo. La juventud que lea estas líneas no debe ni puede dudar de la fortaleza de los valores de Occidente. Po-

demos estar seguros que triunfaremos en esta lucha para el bien de toda la humanidad. Sólo es necesario despertar de nuestro letargo y enfrentar esta nueva invasión de los bárbaros, con toda la fuerza de nuestro espíritu y también, si fuera necesario, con todas las fuerzas de nuestras armas.

Hace dos mil años, en las arenas del Coliseo romano, otros hombres, mujeres y niños defendieron con su sangre y sus sufrimientos los mismos valores de nuestra civilización cristiana que hoy se pretende avasallar.

\* \* \*

### RESPUESTA DE OCCIDENTE AL COMUNISMO

La subversión comunista es, ante todo, una idea, y no se lucha contra una idea mas que oponiéndole un ideal superior.

Pero la subversión es más que una idea; ella es también una técnica, que se extiende a todos los dominios de la actividad humana, ya sea en lo político, en lo económico, en lo social, en lo cultural y en lo militar. Es imprescindible, en consecuencia, que nuestra respuesta integral vaya también al plano político, al plano económico, al plano social, al cultural y, por supuesto, al militar, en forma cuidadosamente coordinada, pues todas ellas guardan entre sí, estrechas interdependencias, sobre todo desde el punto de vista psicológico.

La lucha contra la subversión no es tarea sólo para los militares, sino también para todas las autoridades del Estado, e inclusive para todo el país. Es necesario, pues, crear una organización que haga posible esta unidad de acción.

La unidad de acción no se obtiene solamente con una cierta organización de relaciones entre las administraciones, sino que ella exige, además, la adaptación a la guerra subversiva en todas las actividades administrativas del Estado.

Para ser breve, no analizaremos las adaptaciones necesarias en los campos económico, social o cultural; pero sí, nos detendremos algo, en razón de su importancia, en el dominio de la justicia.

La ley debe contribuir a la defensa de la sociedad y a la lucha contra la subversión. Una de las primeras tareas en la lucha antisubversiva es de construir un cuadro jurídico en donde las leyes constituyan armas contra la subversión y no una pan-



talla para refugio de la misma. A situación de excepción deben existir procedimientos de excepción.

Hacer una buena ley no basta; es necesario aún saber aplicarla; la justicia debe saber actuar severa, rápida y públicamente y en la proximidad del lugar donde la falta ha sido cometida.

En uno de los párrafos del artículo “Guerra Revolucionaria Comunista”, del coronel OSIRIS GUILLERMO VILLEGAS, publicado en la Revista Militar, N° 655, dice:

“Por eso no es anticonranismo eficaz y real la simple medida policial, el proceso, el arresto, la cesantía de algunos funcionarios infiltrados, la ley o decreto condenatorio, la represión violenta; aspectos que constituyen tan sólo medidas parciales y protagonizan la lucha periférica.

“Hay que incursionar en lo profundo, hay que combatir su esencia, su estructura, herirlo de muerte en su fundamento ideológico. Para ello hay que partir de la premisa de que las ideas no se matan, sino que se las supera con mejores ideas; una falsa filosofía sólo se destruye oponiéndole una verdadera filosofía, que arroje la verdad y dé adecuada solución a las contradicciones internas de la sociedad restableciendo su equilibrio funcional.

“Si no se acierta en la exacta posición de lucha, si no se adopta una auténtica posición anticomunista positiva, integral, que trascienda todos los planos del Estado Nacional, e ilumine todos los sectores de la actividad humana de modo coherente, se favorece y fortalece al enemigo que se pretende destruir.

“Si no se sabe a quién se combate, ni por qué se lo combate, ni para qué se combate, ni dónde se combate, es un modo de empezar vencidos. Porque es desconocer la potencia y calidad del enemigo; es conducir una operación subestimando la capacidad y posibilidades del adversario. Es hacer el juego al marxismo, admitiendo la derrota de antemano. Es hacer, ni más ni menos, anticomunismo comunista.”

Es indudable que una posibilidad de respuesta es la contrasubversión, que consiste en utilizar los mismos métodos que el adversario, por lo tanto deberíamos pensar: en el encuadramiento colectivo; en la manipulación de la opinión pública; en la organización de las jerarquías paralelas; en el adoctrinamiento de masas, etcétera.

Pero este método es condenable, porque nos conduce a un régimen totalitario, pues antes que nada atentamos contra la libertad, que es justamente uno de los valores de Occidente que queremos defender.

En definitiva, para que el método de la contrasubversión aplicado en una democracia sea eficaz, sería necesario cambiar de régimen, es decir, que tendríamos que abandonar la democracia con el pretexto de defenderla.

La respuesta aceptable es, a nuestro juicio, “*lo contrario de la subversión*”, que consiste en:

I) *Prohibir el encuadramiento colectivo*

El encuadramiento colectivo de toda sociedad moderna, es lo que permite el funcionamiento del aparato subversivo; por lo tanto, es necesario prohibir el encuadramiento colectivo o de lo contrario impedir que los comunistas ocupen los puestos claves.

El P.C. no es partido de masa, sino de encuadramiento de masa; en consecuencia, si lo aislamos de la masa, el P. C. quedará reducido a un Estado Mayor sin tropa, lo que le impediría movilizar la masa.

Para aislar al P.C. de la masa pensamos que convendría realizar lo siguiente:

- a) Inmunizar su “medio” (posibles electores), realizando una acción psicológica conveniente para evitar nuevos adherentes, especialmente enseñando y fortaleciendo los valores que nosotros defendemos, evitando los motivos de fricciones o resentimientos internos y aclarando las técnicas subversivas del enemigo.
- b) Atacar psicológicamente la masa de sus afiliados, con las contradicciones de la doctrina, las fricciones internas del partido, difundiendo documentos o noticias preparadas para un sector determinado, en otros sectores para los cuales no estaban destinados, comparando el nivel de vida existente entre Alemania Occidental y Oriental, etc.
- c) Declarar ilegal al P. C.
- d) Destruir el P. C. clandestino.

Es indudable que la disolución del P.C. de superficie vuelve mucho más difícil las actividades del P.C. subterráneo, porque el P. C. de superficie constituye la cobertura legal del P. C. clandestino.

Además, la nueva generación no es tan revolucionaria como la precedente, pues aspira a una mayor seguridad, tranquilidad y orden. En 1954, el 11 % de los militantes del P. C. en Francia eran jóvenes de 20 a 25 años de edad, y en 1958 sólo son un 5,8 por ciento.

En realidad, la opinión pública se divide en varios grupos y la acción debe ser realizada dirigiéndose a la masa de opinión

pública, pero en forma diferenciada, es decir, debemos dirigirnos a los grupos económicos, políticos, militares, etc., en forma independiente. Es necesario actuar por grupos, para el grupo y en el grupo. En cada grupo hay una masa y una dirección y, además, hay una corriente de pensamiento que anima ese grupo.

Sin temor de caer en el totalitarismo, podemos utilizar dentro de cada grupo el método del adversario. Por consiguiente, no debemos aceptar en utilizar en forma indiscriminada el método comunista dirigiéndonos a toda la nación, porque caeríamos en el régimen que combatimos, pero sí dirigimos de acuerdo con los métodos del adversario en cada grupo diferenciado.

## II) *Principio de pluralismo orgánico*

Cada grupo debe crear, dentro de cada uno de ellos, los anticuerpos necesarios, que en conjunto defenderán la nación, es decir, que se debe encarar dentro de cada grupo lo siguiente:

- a) La formación.
- b) La información y educación.
- c) La propaganda.

La dirección de cada grupo debe encarar la formación de los cuadros actuales y futuros.

La información y educación debe ser realizada para el conjunto del grupo, especialmente por medio de los diarios que circulan dentro del mismo, y debe consistir esencialmente sobre las técnicas y medios subversivos del adversario y los valores que nosotros debemos defender.

El 80 % de nuestra acción psicológica debe ser orientada hacia la información y educación, pues es la acción más eficaz y positiva, ya que la acción enemiga se basa fundamentalmente en la explotación de la ignorancia y en el silencio de nuestros valores en la enseñanza.

Si nosotros tenemos éxito de integrar en la sociedad conciencias sanas y buenas, en oposición a los comunistas, que siempre buscan incorporar conciencias pervertidas, es el mejor camino para el desarme del aparato subversivo.

Por último, la propaganda debe ser realizada para aquellos que no aceptan la formación, ni la información, ni la educación.

Para terminar, diremos que es necesario que hagamos tomar conciencia de la batalla espiritual a cada uno de los integrantes

de los grupos diferenciados, para ocupar el terreno sociológico y poder aislar así a nuestro enemigo.

Tenemos la obligación de profundizar el conocimiento de los valores que defendemos. Sólo un trabajo y una meditación personal, nos permitirán tener una clara conciencia de los mismos y sus consecuencias en el plano individual, así como también en el plano nacional.

Querer y creer, significa que uno está convencido de la superioridad de los valores de Occidente, o, mejor dicho, de su universalidad. Nosotros, hombres pensantes de Occidente, no podemos concebir nuestra existencia mas que basada en el conjunto de valores de nuestra civilización, nacida del pensamiento griego y de la revelación cristiana. Los conceptos de dignidad humana, de libertad, de fraternidad, de justicia, del honor en todas sus formas, de la fe en Dios, constituyen convicciones irrevocables de nuestro modo de vivir, que significan para nosotros una obligación moral que no puede ser traicionada. Es la verdad humana que golpea nuestras conciencias con toda su fuerza, que de noción trascendente y abstracta se convierte en un ideal. Ideal que puede ser concretado “por la salvaguardia de los valores fundamentales de nuestra civilización”.

Es en nombre de este ideal, que el mundo libre ya está luchando en esta nueva guerra, de moldes no clásicos, que hoy nuestro enemigo común nos ha impuesto.

## ADIOS A LA SARMIENTO

*¡Cuántos vientos cantaron en tus velas!  
¡Cuántas aguas espumearon en tu proa!  
¡Cuántos cielos bendijeron tu presencia!  
¡Cuántos sueños acunaste en tus bordas!*

*Un destino de bien te conducía  
e ibas por los mares, triunfadora,  
con tu carga juvenil de corazones  
consagrados a la patria y a su gloria.*

*Un destino de amor era tu guía,  
y enlazabas continentes cual paloma  
blanca y rauda, con tu cálido mensaje  
de armonía y de paz sobre las olas.*

*Hoy te dicen adiós mares y cielos,  
y adiós las estrellas y la aurora,  
tus amigos de otros tiempos, que ya nunca  
te verán navegando como otrora.*

*Y adiós te decimos también todos  
los antiguos tripulantes de otras horas;  
un pedazo —el mejor— de nuestras vidas  
igual que un relicario tu atesoras.*

*¡Cuántos vientos cantaron en tus velas!  
¡Cuántas aguas espumearon en tu proa!  
¡Cuántos cielos bendijeron tu presencia!  
¡Cuántos sueños acunaste en tus bordas!*

FERNANDO AMIEVA



# Notas Profesionales

## NACIONALES

### **RECORDÓSE EL CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE TRES ALMIRANTES**

En el transcurso del presente trimestre nuestra Armada Nacional recordó el centenario del nacimiento de tres de sus ilustres figuras: son ellos los vicealmirantes D. Juan Pablo Sáenz Valiente, que nació el 6 de mayo de 1861; D. Vicente E. Montes, nacido el 7 de mayo del mismo año, y D. Onofre Betbeder, que nació el 12 de junio de 1860.

#### **Vicealmirante Juan P. Sáenz Valiente**

Nacido en la Capital Federal, el vicealmirante Sáenz Valiente ingresó a la Escuela Naval a la edad de 17 años, recibéndose en el año 1883. Ya como oficial, participó en diversas expediciones de carácter científico, como ser la misión exploradora del río Bermejo, ejerciendo el comando del aviso "Avellaneda". Posteriormente se trasladó a Trieste, donde se desempeñó como inspector de la construcción del cañonero "Patagonia" que se realizaba en los astilleros de dicha ciudad. De vuelta al país, fue nombrado prosecretario de la Junta Superior de Marina, desempeñando este cargo hasta 1889, fecha en que fue enviado nuevamente a Europa para perfeccionarse en estudios de hidrografía.

Durante su comando del acorazado "Almirante Brown" y siendo capitán de fragata procedió, en el período 1899-1900, al levantamiento hidrográfico del canal de Beagle, incluyendo la triangulación general entre la línea divisoria de la República de Chile y un punto situado tres millas al oeste del cabo San Pío; luego fue nombrado director de la Comisión de Estudios del Río de la Plata y jefe de la Dirección de Hidrografía, Faros y Balizas.

Desempeñó igualmente el cargo de jefe del Estado Mayor del Ministerio de Marina y, más tarde, el comando de la Segunda División Naval.

Desde 1910 a 1916 fue nombrado ministro de Marina en el gobierno de Figueroa Alcorta y continuó en ese elevado cargo durante los gobiernos de Sáenz Peña y de la Plaza, caso excepcional y que pone en evidencia la confianza depositada en él

Durante su ejercicio de dicho ministerio fue entregado el actual edificio al Centro Naval.

Independientemente de su actuación en la marina de guerra, participó también en la política nacional de nuestro país.

La secretaría de Marina, recordando la memoria del vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, dispuso la concurrencia de una delegación encabezada por el contraalmirante ingeniero Federico Hachard, e integrada por el contraalmirante auditor (RA) Valerio Pico; capitanes de navío Carlos F. Zanotti, César E. Goría, Rodolfo H. Bagnati, Jorge Duyos y Carlos Coda; diez jefes, quince oficiales y seis cadetes de la Escuela Naval Militar a la misa ofrecida por la familia del distinguido marino y que fuera rezada en la Iglesia de Nuestra Señora de las Victorias. Terminada la misa, la comitiva se trasladó al Cementerio de Olivos y frente a su sepulcro hizo uso de la palabra el contraalmirante Hachard, procediéndose asimismo al descubrimiento de una placa recordativa en nombre de la Armada Nacional y colocación de ofrendas florales.

### **Vicealmirante Vicente E. Montes**

Natural de Salto, en la provincia de Buenos Aires, también de destacada figura en el desarrollo de la Armada Nacional, fue inicialmente maestro elemental, siendo su despacho firmado por el propio Sarmiento, profesión ésta que ejerció hasta 1880. En 1881 ingresa en la Escuela Naval Militar, que entonces funcionaba a bordo del “Almirante Brown”, en el Río Luján, realizando sus estudios bajo la dirección del sabio francés Francisco Beuf y de quien fuera ayudante y colaborador durante sus estudios. Cuando aquél renunció a su cargo en el observatorio astronómico anexo a la Escuela, el futuro vicealmirante fue designado, por resolución ministerial, para reemplazarlo interinamente.

Egresó en 1884 con el grado de alférez de fragata, iniciando así su carrera que culminó en el de vicealmirante, en abril de 1921, y retirándose el 7 de mayo de 1924. Muchos y variados fueron los cargos durante su trayectoria, primero como oficial, luego como

jefe y oficial superior, destacándose en todo momento por sus aptitudes y eficiencia.

Fue miembro de la Comisión de Límites con el Imperio del Brasil, entre 1886 y 1888. También integró la Comisión de Límites con Chile en los años 1891 y 1893-96.

Entre los principales cargos desempeñados en la marina figuran: comandante de la "Sarmiento" en su 5° viaje de Instrucción (1904); primer jefe del Estado Mayor del Río de la Plata; Agregado Naval en Londres y miembro de la Comisión Naval en Europa; jefe de la Escuadra del Río de la Plata; Director General del Personal; Comandante en Jefe de la Escuadra, etc.

Desempeñó diversos cargos dentro de la Comisión Directiva de nuestro Centro y fue su presidente durante el período 1915-16.

Participó igualmente en la vida política del país.

Al cumplirse el centenario del nacimiento del almirante Montes, la Secretaría de Marina se adhirió y a los homenajes rendidos al ilustre marino durante los días 6 y 7 de mayo. El día 6 la familia del extinto hizo oficiar una Misa en la Iglesia de San Nicolás de Bari, asistiendo a la misma una delegación de Marina encabezada por el Director General del Personal Naval, vicealmirante Benjamín Moritán Colman, e integrada por el contraalmirante (R.A.) Luis Miguel García, el contraalmirante (R.A.) Edmundo Manera, cinco jefes y diez oficiales. El acto tuvo lugar en el cementerio de la Chacarita, el domingo 7, alrededor de la bóveda que guardan sus restos. En esta oportunidad concurrió una delegación de Marina encabezada por el vicealmirante Benjamín Moritán Colman, quien pronunció una oración fúnebre, e integrada por el contraalmirante (R.A.) Sadi E. Bonet, capitán de navío Jorge A. Bassi, capitán de navío Luis María Iriart, capitán de navío Jorge Iriart, capitán de navío I. M. Carlos A. Nielsen Ene-mark, capitán de navío Contador Adolfo Molinelli, diez jefes, quince oficiales y seis cadetes de la Escuela Naval Militar. Terminada la oración fúnebre se colocaron ofrendas florales y se descubrieron sendas placas recordativas, que fueron bendecidas por el capellán mayor de Marina, capitán de fragata Carlos A. Ratcliffe.

### **Vicealmirante Onofre Betbeder**

Nació el 12 de junio de 1860 en Mendoza, ingresó en la Escuela Naval Militar en febrero de 1878, egresando de la misma el 8 de mayo de 1882 con el grado de alférez de fragata, siendo



destinado al acorazado “Almirante Brown” y en 1885, teniendo todavía el mismo grado, fue comandante interino del acorazado “El Plata”, en aquella época una de las unidades de mayor valor militar. Con motivo de la adquisición de unas barcas pontones, fue enviado a Europa en agosto de 1888, siendo ya teniente de fragata, para traer las mismas al país regresando como segundo comandante de la “Ushuaia”. Al año siguiente, ahora como comandante de esta misma nave, hizo un viaje a Liverpool y al Havre. A principios de 1891, se trasladó a Inglaterra llevando oficiales de mar y marineros para tripular el crucero “25 de Mayo” y siendo oficial de artillería de ese mismo buque participó en los festejos celebrados en España con motivo del cuarto centenario de la partida de Colón del puerto de Palos.

Encontrándose en Inglaterra con motivo de la construcción del crucero “9 de Julio” ascendió a teniente de navío y fue nombrado 2º comandante del mismo, efectuando el viaje de regreso a Buenos Aires, tomando parte, en abril de 1893, en la gran Revista Internacional, celebrada en Hampton Road, con motivo del cuarto centenario del descubrimiento de América

En 1897, fue nombrado 2º comandante de la fragata “Presidente Sarmiento”, que se construía en Inglaterra, y en este carácter y luego como comandante ejerció su vigilancia hasta la terminación definitiva de los trabajos. A fines de ese año se embarcaron 41 guardiamarinas de las promociones 23, 24 y 25 de la Escuela Naval Militar, realizando el primer viaje de circunnavegación, regresando al puerto de Buenos Aires el 20 de septiembre de 1900, luego de haber recorrido 50.000 millas.

Ascendió a capitán de navío en 1900 y al año siguiente fue nombrado ministro de marina, cargo que desempeñó hasta el 12 de octubre de 1904, al terminar la presidencia del general Roca. Ya con el grado de contraalmirante fue nombrado comandante en jefe de la División Instrucción, comando que ejerció hasta el 13 de marzo de 1906, cuando fue designado ministro de Marina por segunda vez, renunciando el 26 de agosto de 1910. En diciembre del mismo año fue designado jefe de la Comisión Naval en los Estados Unidos de Norteamérica, en que lo sorprendió la muerte el 24 de enero de 1915, con el grado de vicealmirante.

El vicealmirante Betbeder fue uno de los socios fundadores del Centro Naval.

Como en los casos anteriores, la Secretaría de Marina dispuso la realización de un acto recordativo ante el sepulcro donde des-

cansan los restos del distinguido marino, en el cementerio de la Recoleta. Fue designada una comisión encabezada por el contraalmirante D. Juan H. R. Questa, e integrada por el contraalmirante (R.A.) José A. Amor, cinco jefes y diez oficiales.

Finalizado el discurso que pronunciara el contraalmirante Questa, fueron depositadas ofrendas florales y se dio por terminado el acto con un responso.

### **UNIDADES DE LA FLOTA DE MAR EN EL PUERTO METROPOLITANO**

En adhesión a los festejos celebratorios de la Revolución de Mayo arribaron, el sábado 20 de mayo, a Puerto Nuevo y amarraron en la Dársena "A" las siguientes unidades de la Flota de Mar al mando de su Comandante en Jefe, vicealmirante Agustín R. Penas: Crucero A. R. A. "9 de Julio" (Capitán de navío Julio Ques); Fragatas A. R. A. "Heroína" (Capitán de fragata Eduardo Daviou), A. R. A. "Piedrabuena" (Capitán de fragata Malcolm Gilmore) y A. R. A. "Azopardo" (Capitán de fragata Tomás A. Suárez del Cerro); Corbeta A. R. A. "República" (Capitán de corbeta León Recio); Remolcador A. R. A. "Diagueta" (Capitán de corbeta Adriano J. Roccatagliata) y los submarinos A. R. A. "Santa Fe" (Capitán de fragata Juan Bernardo Torti) y "Santiago del Estero" (Capitán de corbeta Julio A. Jáuregui), que por primera vez visitaron el puerto metropolitano desde su llegada al país.

Después de haber participado en los diversos actos celebratorios todas estas naves, con excepción del Crucero A. R. A. "9 de Julio", zarparon el 27 de mayo para sus respectivas bases.

En cuanto al "9 de Julio", permaneció hasta el 29 del mismo mes. Durante estos dos días en la nave se desarrolló un amplio programa infantil el día 26; el 27 fue visitada por delegaciones de la Secretaría de Guerra y Secretaría de Aeronáutica y por familiares del personal de las Fuerzas Armadas y el 28, fue visitada por el público en general.

El lunes 29, zarpó para la Base Naval de Puerto Belgrano.

*(Periodística,.)*

### **INAUGURACION DE UN ALBERGUE PARA MARINEROS Y CONSCRIPTOS**

Presidido por el señor Comandante de Operaciones Navales, almirante Alberto P. Vago, y con la presencia del Director General

del Personal Naval, vicealmirante Benjamín Moritán Colman; del Comandante General de Infantería de Marina, contraalmirante Guillermo I. Pérez; del Director de Sanidad Naval, contraalmirante Médico Ciríaco F. Cuenca, y otras autoridades navales e invitados especiales, el 15 de junio se llevó a cabo la ceremonia de inauguración del albergue para marineros y conscriptos que funcionará en su local de Dársena Norte.

Se trata de una obra de indudable trascendencia social que, como lo indica su nombre, tiene por objeto albergar a los conscriptos y marineros en uso de licencia y en tránsito en Buenos Aires para sus destinos. En esta forma ha sido resuelto un problema que, desde hace tiempo, preocupaba a las autoridades navales. Como es sabido, el personal subalterno mencionado alejado de la Capital Federal no podía visitar la misma por falta de medios para costearse su permanencia; algo semejante sucedía con aquellos que estaban de tránsito para incorporarse a sus destinos. Este albergue también resuelve el caso de los conscriptos estudiantes que debían rendir exámenes en los institutos de enseñanza de Buenos Aires y que por haber abandonado las pensiones donde se alojaban antes de ingresar a las filas, tropezaban con grandes inconvenientes para cumplir con sus deseos.

Este albergue constará de cien camas y tendrá instalaciones sanitarias de agua caliente, calefacción central, casino anexo al dormitorio con juegos diversos, televisión, equipo difusor de música y biblioteca. Las comidas frías y calientes que se sirvan allí serán absolutamente gratuitas, lo mismo que las bebidas calientes y frías, sandwiches, golosinas, etc.

La obra fue entregada por el jefe del Arsenal Naval Buenos Aires, capitán de navío Jorge A. Boffi, quien hizo uso de la palabra para referirse a la importancia del citado albergue, a la Capellanía Mayor de la Armada cuyo Capellán Mayor, capitán de fragata Carlos Ratcliffe, quien agradeció la entrega y procedió de inmediato a la bendición de las instalaciones.

*(Informativo.)*

#### **VISITA DE LA FRAGATA BRITANICA H. M. S. "ROTHESAY"**

El 21 de junio amarró en la Dársena A, de Puerto Nuevo, la fragata antisubmarina "Rothesay", de la Marina Real Británica, al mando del capitán de fragata J. B. D. Miller.

Sus características son las siguientes:

Personal superior: 12; personal subalterno: 210; eslora: 370 pies; manga: 41 pies; calado: 13 pies; potencia: 30.000 HP; desplazamiento: más de 2.000 toneladas.

Cuenta con dos turbinas de moderna construcción que accionan hélices gemelas. El empleo de una transmisión de doble reducción permite a las hélices girar a baja velocidad con una elevada potencia de máquinas, traduciéndose en el correspondiente alto rendimiento de las hélices y permitiendo a la fragata navegar a más de 30 nudos con tan sólo el 75 % de la potencia requerida por destructores de antiguo modelo y calado semejante.

Su armamento se compone de un montaje doble de cañones de 4,5 pulgadas instalado a proa (controlado por un sistema de calculador electromecánico) y dos de cañones antiaéreos Bofors de 40 mm que eventualmente serán reemplazados por un director y lanzadores de proyectiles dirigidos de buque-aire "Seacat". Cuenta asimismo con dos morteros de triples tubos antisubmarinos, cada uno de los cuales puede disparar simultáneamente una serie de proyectiles con exactitud, regulados para que exploten a profundidades determinadas. Tiene un total de doce tubos lanzatorpedos: ocho simples y dos dobles.

Tanto el casco como las hélices y el timón de esta fragata, son del tipo de las anteriores fragatas de la clase "Whitby", logrando así un alto grado de maniobrabilidad y mantenimiento de altas velocidades con mar gruesa.

El personal cuenta con un elevado grado de comodidades. Los comedores tienen instaladas camas que durante el día se convierten en sillones y la mayoría del personal duerme en camas. Otros detalles modernos incluyen mesas con tapas de plástico en colores y hule con dibujos; tiene cuartos de baño con duchas de agua fría y caliente y artefactos sanitarios de acero inoxidable. La tripulación es alimentada mediante un sistema de "cafetería" modificada de una cocina ultramoderna diseñada especialmente, habiéndose procedido a fabricar previamente a su instalación a bordo un prototipo en tierra.

Esta fragata fue construida por los astilleros de Messrs. Yarrow & Co. Ltd., en Scotstoun, Glasgow. Fue botada el 9 de diciembre de 1957 y entregada a la Marina Real el 22 de abril de 1960. Es el segundo buque que lleva este nombre, siendo su predecesor un barreminas de 610 toneladas construido en 1941 y que intervino en la Segunda Guerra Mundial, siendo desmantelado en el año 1950.

El nombre "Rothesay" es el de un lugar de la isla de Bute, en el Firth of Clyde, lugar de veraneo.

*(Periodística.)*

## **EXTRANJERAS**

### **ALEMANIA OCCIDENTAL**

#### **AUTORIZASE LA CONSTRUCCION DE NAVES DE GUERRA DE MAS TONELAJE**

El Consejo de Europa Occidental anunció, el 24 de mayo, que Alemania Occidental estaba autorizada para construir ocho destructores de hasta 6.000 toneladas, el doble del tonelaje antes permitido. Además, se le permitiría construir naves navales auxiliares hasta el mismo tonelaje y producir minas para la protección de sus puertos.

En el comunicado se decía:

"Estas modificaciones han sido inspiradas esencialmente en la preocupación del Consejo para que las principales disposiciones encuadren con el desarrollo de la construcción naval y de los armamentos, permitiendo así que las fuerzas navales alemanas cumplan con la misión defensiva que le ha sido asignada por la Organización del Tratado del Atlántico Norte."

Posteriormente, Alemania Occidental anunció su propósito de colocar un pedido gigantesco de cañones, municiones y proyectiles guiados antiaéreos británicos y, según fuente oficial, este pedido puede elevarse a un valor de cientos de millones de libras esterlinas. La orden comprendería 2.500 cañones para tanques, 50 proyectiles guiados antiaéreos Seacat, equipos de radar y motores de aviones.

Además, Alemania y la Gran Bretaña emprenderán conjuntamente el desarrollo de un nuevo avión caza liviano, en base al British Hawker P-1127.

*(Periodística.)*

## **FRANCIA**

### **EL "ORIGNY" Y LA HIDROLOGIA. LA DETECCION SUBMARINA - SUS DIFICULTADES**

Desde hace largo tiempo, las marinas de guerra han prestado atención a los problemas relacionados con la detección submarina, y un gran número de buques de guerra cuentan con aparatos de

detección sonora o ultrasonora, activa o pasiva, cuya realización es objeto de estudios profundos. Sin embargo, es bien sabido que los resultados obtenidos son frecuentemente decepcionantes. Se estudia, asimismo, la construcción de aparatos más potentes, trabajando con frecuencias más bajas y en los cuales su funcionamiento sería incomparablemente superior a los que actualmente se hallan en servicio. Desgraciadamente, todo progreso en este dominio es satisfecho mediante graves inconvenientes, de los cuales los principales son, por una parte, el costo elevado de los estudios y de los aparatos, y por otra, la dificultad para su puesta en obra teniendo en cuenta a los buques clásicos, los que corren el riesgo de verse paralizados por la obligación, que les sería impuesta, de remolcar enormes artefactos a velocidad reducida. Sin embargo, la amenaza que representa el submarino atómico es tan grave, que debe procederse a la realización de un esfuerzo considerable para acrecentar los actuales medios de detección.

Pero no es suficiente dedicar a los estudios técnicos los medios de los cuales se dispone, por cuanto cae de su propio peso, a priori, que las condiciones de detección dependen esencialmente de las condiciones de propagación acústica, las que a su vez están ligadas a la distribución de factores físicos que caracterizan el estado del medio marino. Este es el motivo por el cual se ha comenzado a estudiar cuidadosamente los funcionamientos de los aparatos de detección clásicos, pero sin hallar soluciones muy satisfactorias para el estudio de dichos problemas complejos. Esta situación es sin embargo aceptable, por cuanto, de cualquier modo, no es posible modificar las condiciones de propagación, y porque esos estudios no permiten, en realidad, sino explicar resultados sin mayor esperanza de mejorarlos.

### **El interés del “Origny” y de las medidas sistemáticas de hidrología**

El problema es muy distinto en lo que concierne a la puesta en obra de materiales nuevos; en efecto, esos materiales deben resolver, por lo menos en parte, aquellas dificultades que no pueden ser salvadas por el material clásico. Es pues necesario conocer bien estas dificultades que provienen, esencialmente, de las condiciones de propagación, y es necesario tener cierta idea sobre el valor de la solución encontrada, es decir, saber dónde y cuándo ella tendrá valor. Ahora bien, aquí es probable que el problema sea más sencillo, por cuanto las propagaciones de gran alcance se hacen por un desplazamiento progresivo a través de

capas profundas cuyas propiedades físicas son más estables y por consiguiente más fáciles de analizar. De donde el interés de las determinaciones sistemáticas de hidrología profunda que se han confiado a un buque especializado, el "Origny". Desde que existe un buque semejante, es evidente que el mismo no limitará sus actividades a este aspecto particular de la cuestión: las capas profundas no son accesibles sino a través de las capas de superficie en las que, por otra parte, se pondrían generalmente en acción a los aparatos de detección. Las modificaciones lentas de las propiedades de las capas profundas hacen evidentemente intervenir a toda la masa líquida de los océanos, dado que, en definitiva, son los cambios entre el mar y la atmósfera los que dan lugar a estas modificaciones.

Ahora, estas modificaciones deben ser estudiadas con el propósito de ser previstas en la mayor medida posible. No se puede pues disociar el estudio de las capas profundas de aquél de las capas de la superficie. Las observaciones que deben efectuarse son entonces extremadamente numerosas. Porque si las modificaciones de las capas profundas no exigen a priori, para ser seguidas, sino observaciones bastante ligeras en el espacio y en el tiempo, no es lo mismo para las observaciones de superficie que deben ser densas en el espacio y, con frecuencia, repetidas en el tiempo. Por esto es que se ha considerado necesario limitar la zona de operaciones del "Origny". Por razones de comodidad y también como consecuencia del interés manifiesto que existía en elegir una región donde actualmente se realizan la mayoría de los ejercicios de detección y donde se efectuarían, en principio, las pruebas de los nuevos aparatos, se decidió por la zona de trabajo del "Origny", la zona de los sectores de ejercicios en las proximidades de Tolón. Desde el punto de vista hidrológico, esta elección dista mucho de ser la ideal, por cuanto allí los fenómenos son sumamente complejos; pero quizás no resulte por demás que esta complejidad aparezca desde el primer momento, y de cualquier manera el interés de las mediciones tomadas no será sino mayor para los especialistas de esos problemas.

Sin embargo, la zona estudiada debe estar "situada hidrológicamente" en el interior de una zona más vasta, aunque más no fuera que para facilitar un conocimiento de las condiciones en los límites de esta región, por cuanto los cambios horizontales desempeñan también un papel muy importante en la evolución de los fenómenos. Esta es la razón de por qué el "Origny" realiza

anualmente campañas que lo llevan a explorar toda la parte Norte de la cuenca occidental del Mediterráneo, desde España a Italia, al Norte de una línea que une las Baleares a Córcega.

En definitiva, el “Origny” realiza un trabajo de rutina limitado a la zona de los sectores de ejercicio de Tolón y un trabajo de exploración que se extiende a la parte Norte de la cuenca occidental del Mediterráneo.

### **En qué consiste el trabajo del “Origny”**

Esencialmente, en la determinación del gradiente de temperaturas, elemento preponderante en el conocimiento de las condiciones de propagación. Pero también para determinar otros factores físicos y aún biológicos, cuyo conocimiento puede servir para la interpretación de los fenómenos; citemos, por ejemplo, la determinación de la salinidad que permite (con la temperatura) el cálculo del campo de densidades facilitando el mismo informaciones muy valiosas sobre los movimientos horizontales de las masas de agua. Citemos igualmente las dosificaciones de oxígeno que dan indicaciones sobre los cambios verticales. La densidad del plancton, pudiendo la presencia de ciertas especies ofrecer también elementos valiosos para apoyar ciertas hipótesis.

De este modo la extensión de las mediciones confiadas al “Origny” carece, prácticamente, de límites en el dominio de la determinación de los factores que caracterizan el medio marino, y aún el suelo subyacente cuyas propiedades acústicas intervienen en el estudio de las propagaciones a grandes distancias. En la actualidad, las técnicas para la realización de estas mediciones se encuentran todavía en un estado muy rudimentario; la mayoría de los aparatos existentes son anticuados o insuficientes. La causa de este estado se encuentra en la ausencia de continuidad en los esfuerzos que hayan podido intentar, hasta el presente, investigadores aislados que carecían de una nave adaptada y equipada para tales trabajos. Y uno de los papeles importantes del “Origny” es el de constituir esta base permanente sin la cual no se puede llevar a cabo el perfeccionamiento de los materiales y de las técnicas.

### **...Y el de la D. E. O.**

Hemos visto cuáles son las tareas múltiples y gravosas que corresponden al “Origny”. Es evidente que los medios puestos en ejecución no permiten abordar todas esas tareas con el mismo



vigor. En la elección obligatoria que se ha tenido que hacer, se ha buscado de tener en cuenta un factor sobre el cual es imposible obrar, cualesquiera fueran los recursos de que se dispone: se trata del factor tiempo. Se constató que la continuidad de las observaciones que debían recogerse durante uno o dos años, constituía un elemento primordial que debía asegurarse desde un principio a fin de permitir la explotación racional de los datos así reunidos, y todos nuestros esfuerzos fueron dirigidos en esa dirección. Pero la consecuencia inmediata resultante, es que la explotación de dichas observaciones representa un trabajo considerable que no puede ser confiado sino a un organismo de tierra especialmente provisto con personal y disponiendo de medios suficientes, laboratorios de análisis y medios mecanográficos poderosos. De allí surgió la creación de la Dirección de Estudios Oceanográficos (D.E.O.), en Tolón. Se tendrá una idea de la importancia del trabajo confiado a la D.E.O. cuando se sepa que el simple examen de una estación de hidrología y su archivo exigen que un especialista trabaje de uno a dos días, mientras que para recoger las observaciones sólo se necesitaron dos horas. La explotación de esos datos con el propósito de obtener una vista sintética de los fenómenos, única capaz de llevar a la formulación de hipótesis valdezas para el estudio de su evolución, exige un tiempo más considerable todavía.

Gracias al trabajo continuado del "Origny" y a los aportes de la D.E.O., será sin duda posible conocer perfectamente la distribución de los factores físicos, químicos y biológicos que caracterizan el medio marino, y quizás prever, en cierta medida, la evolución de dichos factores en el tiempo.

Entonces, serán reunidos elementos de valor que permitirán emprender estudios avanzados de las condiciones de la propagación acústica y su previsión, trabajo que deberá confiarse, a su vez, a un organismo poderoso disponiendo evidentemente de medios de experimentación, buque de superficie y batiscafo.

### **Características y modificaciones introducidas en el "Origny"**

El "Origny" es un rastreador tipo M.S.O. Su incorporación a la oceanografía sólo ha sido prevista a título provisorio, de suerte que las modificaciones introducidas en sus disposiciones y en sus equipos, fueron reducidas a un mínimo: el buque debe poder ser nueva y muy rápidamente transformado en rastreador. La elección de este tipo de buque fue motivada, en parte, por la

gran flexibilidad de maniobra que ofrece el sistema de propulsión que comprende dos hélices de paso variable. Esa flexibilidad es en efecto necesaria para permitir la adopción correcta de las estaciones hidrológicas, y, en un modo más general, de la mayoría de los trabajos de oceanografía (muestras, fotografía submarina, etc.), operaciones durante las cuales el buque debe maniobrar de modo de mantener vertical el cabo sobre el cual van adheridos los instrumentos de medición. Por otra parte, el mismo tonelaje del navío corresponde sensiblemente al mínimo necesario para asegurar las posibilidades de trabajo para estados del mar que van hasta 3 ó 4, y para permitir colocar en su lugar a bordo los equipos especiales, como asimismo el alojamiento del personal especializado. Estos equipos comprenden esencialmente cuatro chigres de hidrología de tipos diferentes que permiten llegar hasta profundidades que van desde los 2.300 a los 5.000 metros. Mediante estos elementos se ponen en funcionamiento, por una parte los clásicos instrumentos de trabajo (botellas para tomar muestras de agua, termómetros de mercurio) y, por otra, instrumentos modernos muy perfeccionados que permiten la determinación, "in situ", de factores que deben ser considerados, siendo los resultados transmitidos, por lo general, a bordo mediante cables a uno o numerosos conductores ligados a los registradores. Las mediciones son explotadas por dos laboratorios: uno de química y el otro de física y electrónica, instalados en la antigua torre de la rastra magnética, ocupando cada uno de ellos respectivamente una superficie de 25 m<sup>2</sup>. Una sala de trabajo permite efectuar un análisis y una primera exposición de los trabajos. El equipo comprende, además, numerosos instrumentos diversos como ser medidores de corrientes, de los cuales el G.E.K. (Cinematografía Electro Geomagnético) permite la determinación de las corrientes durante la navegación, sondas de tipos varios, instrumentos de observación meteorológica, etc. La instalación de un "carottier" de pistón de gran longitud y el estudio de la fabricación de un dispositivo de fondeo en grandes profundidades se encuentran en marcha.

En cuanto al plan sobre el personal del buque, el mismo ha sufrido grandes modificaciones, habiendo quedado reducida la dotación a la mitad, mientras que el efectivo del estado mayor ha pasado de cinco oficiales, entre ellos el comandante, a diez oficiales y oficiales de la reserva de la rama científica, un químico-farmacéutico de la Marina y un ingeniero hidrógrafo. Los dos

oficiales nombrados en último término, deben realizar actualmente, además de la correcta ejecución de las medidas a bordo, la realización de numerosos análisis en tierra en un laboratorio destinado para ese fin, y la depuración y explotación de las medidas en la Dirección de Estudios Oceanográficos propiamente dicha.

El personal especializado necesario está constituido por tres técnicos en estudios y preparaciones del Servicio Hidrográfico, de tres hidrógrafos graduados y seis marineros sin especialidad en calificación científica, pero que en el orden civil han recibido una enseñanza que les permite desempeñarse en los trabajos que se les asignan durante su permanencia a bordo del "Origny".

### **Conclusión**

La actual organización resulta satisfactoria y los resultados obtenidos en nueve meses son muy promisorios: se pusieron en obra 350 estaciones, y se han reunido y analizado más de 15.000 muestras. De esta explotación ya se han extraído algunos resultados generales. El buque ha demostrado estar perfectamente adaptado para el trabajo que debe realizar. Sin embargo, la experiencia que está en marcha debe ser continuada y desarrollada, siendo necesario pensar, por una parte, en el armamento de una nave especializada que pronto tendrá que reemplazar al "Origny", y, por otra, en la creación de un centro en tierra más importante que no solamente tendrá que asegurar la explotación y archivo de los datos oceanográficos, sino también extraer de estos últimos las consecuencias deseadas, en lo que concierne a la predicción de las condiciones de la propagación acústica. La experimentación acústica también debe ser desarrollada con el mismo propósito, que exigirá mediciones en el mar, llevadas a cabo desde un buque ideado para ese fin, e igualmente mediante la ayuda del batiscafo.

("Bulletin d'Information de la Marine Nationale" - N° 16 - 18 de abril de 1961.)

## **GRAN BRETAÑA**

### **BUQUE PROTOTIPO CON MAQUINA ORIGINAL**

El H.M.S. "Ashanti", construido por Yarrow and Co. Ltd. como primer buque de la nueva Clase Tribal de Fragata para Propósitos Generales, ha realizado exitosamente un amplio programa de pruebas en el mar del contratista.

La instalación propulsora es de un tipo original, contando con turbinas de vapor y de gas conectadas al mismo eje propulsor. La turbina de gas ofrece una elevada concentración de fuerza y se emplea para suplementar la fuerza de vapor para tareas de alta velocidad. La turbina de gas debe desarrollar igualmente toda su fuerza —desde la condición de fría— en contados minutos, ofreciendo una movilidad sin precedentes y permitiendo que el buque en puerto, sin presión, pueda zarpar instantáneamente en caso de emergencia.

La instalación de las máquinas ha sido diseñada por el Almirantazgo en combinación con el Yarrow-Admiralty Research Department, en Glasgow, y las turbinas de vapor y de gas para este buque prototipo han sido provistas por las Associated Electrical Industries Ltd.

El H.M.S. “Ashanti”, que iniciará próximamente una extensa serie de pruebas de evaluación durante un período de seis meses en todos los climas, es la primera fragata diseñada para transportar un helicóptero para reconocimientos antisubmarinos. Se le han instalado los estabilizadores Denny Brown para reducir el rolido en mar gruesa y cuenta con los más modernos Standards de habitabilidad.

(“Admiralty News Summary” - N° 177 - Junio de 1961.)

#### **TERMINACION DEL EJERCICIO “PONY EXPRESS”**

La participación británica en el ejercicio fue destacada por un informe del H.M.S. “Victorious”, de que un cien por ciento de los aviones agresores fueron interceptados en las fases iniciales del ejercicio por los Sea Vixens y Scimitars, mientras estaban alejados de la fuerza de tarea.

Barreminas costeros de la 104<sup>a</sup> escuadrilla de Singapur, barreminas “inshore” de la 120<sup>a</sup> escuadrilla de Hong Kong y hombres ranas de la Marina que operaban hasta mil millas de sus bases, realizaron una operación de barrido de dos semanas, durante la cual dejaron canales expeditos y seguros en el área de Balabak, entre Borneo y las Filipinas, y una zona anteriormente peligrosa en la bahía de Paitán, lugar donde existía un campo minado de tiempo de guerra y que no había sido eliminado. Al término de este esfuerzo importante, fuera de la vista del público y lejos del grueso de la flota principal, los barreminas fueron distinguidos al ordenárseles que navegaran cerca y delante del

buque insignia del comandante de la fuerza de tarea, significando esto el reconocimiento del valor que tenían las operaciones de barrido en los desembarcos exitosos.

Según el London Times Correspondent, “el ejercicio Tony Express ofreció al portaaviones de comando, H.M.S. “Bulwark”, la prueba más efectiva hasta la fecha, operando con tropas aliadas en lo que ahora se llama envolvimiento vertical”. El propósito del “Bulwark” era la conquista de la meseta densamente boscosa al Sur de la principal playa de desembarco; los helicópteros de la escuadrilla 848 prestaron un servicio continuado de ida y vuelta y la cumbre interior fue tomada en menos de tres horas, con solamente un accidente secundario en que un helicóptero se averió al aterrizar, pero sin haber bajas.

Al término del ejercicio, el vicealmirante Griffin, comandante en jefe de la Séptima Flota de los EE.UU., envió el siguiente mensaje a todas las unidades participantes:

“La exitosa terminación del Ejercicio “Pony Express” ha facilitado una demostración convincente de la capacidad de las naciones libres para proceder juntas y eficazmente en cualquier emergencia. La preservación de la libertad y justicia en el mundo debe depender, en último análisis, de dicha aptitud conjuntamente con nuestra decisión de recurrir a la misma si ello fuera necesario. Este ejercicio se ha caracterizado no solamente por el elevado espíritu de cooperación tan necesario para el éxito de cualquier ejercicio combinado, sino también por la destacada aptitud profesional de las fuerzas participantes y su flexibilidad para adaptarse rápidamente a las condiciones cambiantes. Estas características son de especial significado teniendo en cuenta que Pony Express es el más grande de los ejercicios realizados por la SEATO hasta la fecha. Estoy convencido de que sus fuerzas han puesto en evidencia que existe un grado de adiestramiento y de aptitud tal, que ustedes están listos para desempeñar cualquier tarea que se les asigne.

"Sírvese transmitir mis más sinceras congratulaciones y un sincero bien hecho a todo el personal."

(“Admiralty News Summary” - N° 177 - Junio de 1961.)

#### **ADIESTRAMIENTO PARA EL MAÑANA - LOS APRENDICES DE LA ARMADA**

La asombrosa noticia del primer hombre en el espacio sirvió para inculcarnos, con ímpetu, la lección de que la ciencia estaba

agitando a todo el mundo, y que si nosotros —tal como lo destacó oportunamente el profesor Lovell de Jodrell Bank— deseamos ocupar nuestro lugar en el mismo, debemos dedicar más tiempo a la educación, adiestramiento e investigaciones científicas.

Independientemente de este vigoroso —y hasta celestial— estímulo, dentro de poco se llevará a cabo en este país una campaña especial, planificada por primera vez hace unos dos años, tendiente a que la gente joven tenga mayores oportunidades para dedicarse a la educación y adiestramiento técnicos a disposición de la misma. Conocida como la Semana de Adiestramiento Técnico del Commonwealth, la misma tendrá lugar desde el 29 de mayo hasta el 4 de junio. La Real Marina tiene mucho para ofrecer en este campo y coopera en todo lo posible.

Algo que debemos deplorar muchísimo en la actualidad, es la decadencia del largo y cuidadoso aprendizaje para la industria o por vocación, que durante tanto tiempo constituyó una característica de nuestra vida nacional y que sirvió de base a la conquista mundialmente reconocida del arte mecánico y técnica británicos. Muchas veces, al abandonar la escuela, uno se decide con demasiada frecuencia por el oficio que no requiere mayores aptitudes pero donde el dinero se gana con más facilidad. Lo equivocado de esto es señalado por el Duque de Edimburgo quien, más que cualquier otro, ha estado asociado con el progreso de este proyecto de adiestramiento. “Es en interés de los integrantes de toda generación que surge, el de prepararse para carreras con perspectivas brillantes y crecientes. Existe, evidentemente, una gran tentación para dedicarse a trabajos que no requieren mayores aptitudes simplemente porque parecen ser mejor remunerados. Ninguno que tenga habilidad e inteligencia debe arriesgar su futuro por el señuelo de rápidos beneficios.”

La Semana de Adiestramiento Técnico del Commonwealth tiene, como propósito esencial, el de llamar la atención sobre un amplio margen de proyectos de aprendizajes y programas de adiestramiento técnico para jóvenes despiertos y ambiciosos.

La Real Marina se encuentra orgullosa, con justicia, de sus artífices, que son técnicos y artesanos de destacada habilidad y que constituyen la columna vertebral de las ramas técnicas de la Armada. Los Aprendices Artífices están destinados a prestar servicios en sus diversas categorías a bordo de los buques y aviones de S. M. Estrechamente ligados con ellos están los Aprendices de Oficios del Almirantazgo que trabajan en los arsenales,

depósitos de armas y fábricas, establecimientos de investigaciones reales, etc., en tierra.

El camino está libre para una espléndida carrera; la próxima Semana de Adiestramiento Técnico debería ser una llamada destacada.

(“Admiralty News Summary” - N° 176 - Mayo de 1961.)

### **NOMBRAMIENTOS PARA GRADUADOS EN INGENIERIA NAVAL**

Con el propósito de hacer frente a la creciente necesidad de oficiales técnicos calificados de la Marina Real, el Almirantazgo anuncia el ingreso directo de graduados en la especialización de Ingeniería. Los nombramientos ofrecidos son en el Escalafón General, que ofrece la oportunidad de ascender hasta los grados más elevados.

El único medio hasta el presente de ser nombrado en el Escalafón General, directamente desde la vida civil, era ingresando como cadete en Dartmouth, entre los 17 y 19 años de edad. Bajo el nuevo plan, los graduados universitarios con títulos adecuados de ingeniería o títulos equivalentes, hasta la edad de 25 años, pueden ser nombrados en el Escalafón General en ingeniería naval.

Los oficiales que ingresan a la marina de acuerdo con el plan, prestarán servicios dentro de la nueva estructuración de oficiales técnicos creada por la reciente refundición de las especializaciones de Ingeniería y Electricidad en una sola especialidad de “Ingeniería”. Conforme a esta refundición, que entra en vigor el 1° de julio de 1961, los oficiales ingenieros, tanto mecánicos como electricistas, servirán juntos en uno de los cuatro grupos dentro de la Flota (Ingeniería de Marina, Ingeniería de Armas y Radio, Ingeniería de Submarinos o Ingeniería de Aviación). Esta fusión de los oficiales técnicos de la Armada, con su énfasis sobre las líneas funcionales más bien que —como en el pasado— las profesionales del empleo, tiene como finalidad la de producir ingenieros con amplios conocimientos y experiencia, capaces de llenar cargos que no están restringidos a una sola ciencia de ingeniería.

Los interesados deben poseer títulos de ingeniería mecánica o eléctrica (o ciencia con adecuados temas de ingeniería) de una universidad reconocida, o títulos equivalentes. Deben igualmente, siempre que sea posible, contar con seis meses de experiencia

en trabajos, incluyendo aquella adquirida durante las vacaciones universitarias.

Los ingresos tendrán lugar una vez al año, en septiembre. Los candidatos aprobados ingresarán como tenientes de fragata interinos. Luego de unos breves cursos de iniciación y adiestramiento en el mar con una duración aproximada de un año, los oficiales concurrirán a varias escuelas de especialización naval para realizar cursos de aplicación profesional y que duran otros doce a dieciocho meses.

Los oficiales serán confirmados en el grado de teniente de fragata después de diez meses y ascendidos a tenientes de navío interinos dieciocho meses después de haber ingresado a la Marina Real. La confirmación en este grado se produce al terminar satisfactoriamente el adiestramiento. El ascenso a capitán de corbeta tiene lugar después de tener ocho años de antigüedad como teniente de navío. La promoción a capitán de fragata y grados superiores es por selección, en competencia con otros oficiales del Escalafón General.

(“Admiralty News Summary” - N° 176 - Mayo de 1961.)

#### **EXTRAÑA “VISION”**

Durante la navegación del H.M.S. “Maxton” pudo observarse una “visión” que todavía no tiene explicación y que se describe gráficamente, en el cuaderno de bitácora, en la siguiente forma:

##### **19 de abril:**

“Siendo las 19,40 se observó al O.N.O. un objeto que se movía rápidamente a gran altura. A medida que se acercaba, una estela color naranja ensanchábase cada vez más a partir de su punta delantera contrastando así con las estelas normales de vapor. El objeto emitía una poderosa luz verdosa. Repentinamente pareció ganar altura y desapareció al Nordeste a una gran velocidad.”

##### **20 de abril:**

“Siendo las 4,50 se reprodujo el mismo notable fenómeno hacia el Norte. Nuevamente una estela delgada al principio y que iba ampliándose notablemente en su punta delantera a medida que disminuía la distancia, revelando una derrota irregular con alteraciones abruptas. El objeto desapareció nuevamente en dirección N.N.E., aparentemente elevándose y aumentando su velocidad.”

(“Admiralty News Summary” - N° 176 - Mayo de 1961.)



## ITALIA

### LA MARINA DE GUERRA ITALIANA Y LA PROPULSION NUCLEAR: PROBLEMA DE IMPORTANCIA NACIONAL

Un problema que desde hace tiempo concentra la atención de nuestra marina de guerra, es el de la propulsión nuclear.

La importancia decisiva de la posibilidad del empleo autorizado de las características peculiares de las naves de propulsión nuclear, al compararse con las naves con dispositivos motores convencionales, resalta más si nos referimos a las unidades submarinas. Su autonomía, casi ilimitada en inmersión, y la alta velocidad que pueden desarrollar, permiten prácticamente que sean invisibles para los aviones y naves de superficie, más aún estando siempre listos para desarrollar, cuando lo desean, su acción.

Las ventajas ofrecidas por las naves nucleares son sumamente perceptibles hasta para las naves de superficie y no solamente para las de guerra, por las cuales ya se ha decidido el mundo marino y ya ha empezado a moverse hacia la adopción de las nuevas unidades a propulsión nuclear. El hecho de que los elevados costos no permiten todavía a dichas naves competir ventajosamente, en este plano, con las tradicionales, debe ser considerado como una rémora contingente, que indudablemente será eliminada en un futuro no lejano.

La construcción de un mecanismo de propulsión nuclear, exige el estudio y la solución de problemas de toda índole, además de aquellos estrictamente nucleares, como por ejemplo, los de la resistencia de los materiales, de los servomecanismos, de los aparatos de medición, etc. Adquirir las técnicas pertinentes significa acrecentar enormemente la capacidad productiva del país. Por este motivo podemos decir, sin temor a equivocarnos, que todas las instituciones de investigaciones y toda la industria italiana están profundamente interesadas en el problema de la propulsión nuclear. Quedar atrás en este campo, significa quedar rezagado en todos los demás campos conexos con aquél: la propulsión nuclear es, en efecto, la expresión de una síntesis integrada por innumerables factores. Dar impulso a la misma significa examinar y lanzarse a la solución de un problema que trasciende los límites de la marina de guerra y que es considerado como de importancia nacional.

Consciente de lo que acabamos de expresar, como asimismo

de su tradicional función propulsora en todo aquello atinente a las conquistas más avanzadas de la ciencia y de la técnica —que siempre han encontrado en las naves de guerra uno de sus campos naturales de aplicación— la Marina italiana prevé la construcción de un submarino nuclear, para el cual se ha indicado el sugestivo nombre de “Marconi”.

El perfeccionamiento del proyecto hace tiempo que está en marcha, mediante estudios preparatorios, que permitirán pasar a la fase realizadora cuando ya se hayan alcanzado las condiciones favorables. Los estudios verbales permiten, entretanto, la preparación del personal, para lo cual se requieren, por supuesto, condiciones óptimas. La preparación y disponibilidad de dicho personal, constituyen condiciones ineludibles para proceder a la predicha fase de realización.

La Marina no ignora las dificultades que debe vencer, aun de carácter financiero, pero proseguirá con firmeza el objetivo propuesto, convencida como está de que este es el camino que Italia debe seguir para mantenerse a la par de los tiempos.

(“Lega Navale” - Año LXI - N° 3 - Marzo de 1961.)

## UNIÓN SOVIÉTICA

### NUEVA ARMA ATOMICA

Rusia contaría con una pequeña bomba “nuclear” que sería decisiva en una guerra nuclear y el perfeccionamiento de la misma se habría realizado durante estos últimos dos años, mientras se realizaban las largas e infructuosas conferencias relacionadas con la proscripción de las armas atómicas.

(*Periodística.*)

## **Gallardetes y Distintivos del Centro Naval**



Se comunica a los señores consocios que se hallan  
en venta en **Contaduría**, al precio de:

GALLARDETES . . . . . \$ 12.—

DISTINTIVOS . . . . . „ 30.—



**ALBERTO BOERO**  
Capitán de Fragata  
Falleció el 8 de abril de 1961

NACIMIENTO: El 25 de marzo de 1891.

INGRESO EN LA MARINA DE GUERRA: El 22 de marzo de 1910.

ASCENSOS: Ing. Maq. de 3ª el 22 de enero de 1916; Ing. Maq. de 2ª el 5 de agosto de 1920; Ing. Maq. de 1ª el 5 de septiembre de 1924; Ing. Maq. Princ., el 1º de julio de 1930; Ing. Maq. Subinsp., el 31 de diciembre de 1937.

DESTINOS: Escuela de Mecánica de la Armada; Escuela Naval Militar; «Córdoba»; Arsenal Río de la Plata; «Pampa»; «Guardia Nacional»; «San Martín»; «Jujuy»; «La Plata»; «Rivadavia»; «Buenos Aires»; «San Martín»; «Patagonia»; Base Naval Río de la Plata; «9 de Julio»; «América»; «Buenos Aires»; «Catamarca»; Arsenal Naval Buenos Aires; Comisión Naval en Europa; submarino «Santa Fe»; 1ª Región Naval (Alistamiento); «Pueyrredón»; E. M. G. N.; «Tucumán».

RETIRO: 17 de noviembre de 1938.



**MIGUEL A. TANCO**

Teniente de Navío

Falleció el 14 de abril de 1961

NACIMIENTO: El 6 de octubre de 1888.

INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL: El 22 de marzo de 1906.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 7 de abril de 1910; alférez de fragata, el 20 de mayo de 1912; alférez de navío, el 10 de octubre de 1914; teniente de fragata, el 1° de abril de 1917.

DESTINOS: «Patria»; «Independencia»; «Sarmiento»; «San Martín»; «Almte. Brown»; «Patagonia»; «Belgrano»; «Jujuy»; «Catamarca»; «Vicente Fidel López»; «Rosario»; «Maipú»; «Piedrabuena»; «Pampa»; «9 de Julio»; «Moreno»; «Córdoba»; «Pueyrredón»; «Libertad».



**ALBERTO ANIBAL TARELLI**

Capitán de Fragata

Falleció el 20 de abril de 1961

NACIMIENTO: El 22 de marzo de 1915.

INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL: El 1° de marzo de 1931.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 1° de julio de 1936; teniente de corbeta, 3 de julio de 1938; teniente de fragata, 31 de diciembre de 1940; teniente de navío, 31 de diciembre de 1943; capitán de corbeta, 31 de diciembre de 1947; capitán de fragata, 31 de diciembre de 1951.

DESTINOS: Escuela Naval; «Sarmiento»; «Rivadavia»; Esc. Aérea N° 1; Esc. Aérea N° 3; Escuela de Aviación Naval; B. Av. P. B.; «Ministro Ezcurra»; Servicio Hidrográfico Naval; E. G. N.; B. D. T. N° 3; «Tucumán»; Escuela de Guerra Naval (Curso Mayor) ; Fuerza de Rastreadores y Minadores; Flota de Mar; Dirección Grl. del Material Naval; Subsecretaría de Marina (E. M. C.).

RETIRO EFECTIVO: 23 de septiembre de 1957.

RETIRO ACTIVO: 23 de septiembre de 1957 al S. I. N. (Director del Archivo General de Marina). (Falleció en servicio.)



**HUGO DAVID HELMAN**  
Capitán de Fragata Médico  
Falleció el 4 de mayo de 1961

NACIMIENTO: El 20 de marzo de 1902 en Villaguay (provincia de E. Ríos).

INGRESO A LA ARMADA NACIONAL: El 11 de enero de 1928, como cirujano de 1ª.

ASCENSOS EN RETIRO ACTIVO: Capitán de corbeta, 31 de diciembre de 1950;  
capitán de fragata, 31 de diciembre de 1956.

DESTINOS: Comisión Voladura de Cascos y monitor «Patria»; transporte «1º de Mayo»; buque hidrográfico «San Luis»; Grupo Minadores; «Sarmiento»; Arsenal Naval Buenos Aires; cañonera «Paraná»; transporte «América»; 1ª Región Naval; transporte «América»; isla Martín García; cañonera «Rosario»; Dirección General del Personal Naval; 3ª Región Naval; y en retiro activo, Taller de Marina de Dársena Norte.

COMISIONES: Delegado de la Marina ante las «Primeras Jornadas Argentinas de Higiene y Medicina Naval», año 1950.



**OSCAR M. LADVOCAT**

Capitán de Navío de I. M.

Falleció el 14 de mayo de 1961

NACIMIENTO: El 9 de marzo de 1904, en Tapalqué (provincia de Bs. Aires).

INGRESO A LA ARMADA NACIONAL: El 8 de febrero de 1935, como teniente 1º del Cuerpo de Artillería de Costas, con antigüedad al 31 de diciembre de 1931.

ASCENSOS: Teniente de navío de I. M., 31 de diciembre de 1934; capitán de corbeta de I. M., 31 de diciembre de 1939; capitán de fragata de I. M., 31 de diciembre de 1943; capitán de navío de I. M., 31 de diciembre de 1947.

DESTINOS: 1ª Región Naval; Comandancia! de Artillería de Costas; 1ª Región Naval; Regimiento 1; Batallón II; Escuela de Mecánica; Base Naval Río Santiago; Base Naval Puerto Belgrano; Regimiento 1; acorazado «Rivadavia»; Dirección General de Defensa de Costas; Batallón II de Infantería de Marina; Escuela Personal Subalterno de Artillería de Costas; Escuela Naval Militar; Jefe isla Martín García; Escuela de Guerra Naval; Regimiento de Artillería Antiaérea N° 1 Escuela; Brigada de Infantería de Marina N° 1; Comando General de Infantería de Marina; Dirección General del Personal Naval.



**MARTIN ARANA**  
**Capitán de Fragata**  
**Falleció el 15 de mayo de 1961**

NACIMIENTO: El 17 de febrero de 1883, en la Capital Federal.

INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL: El 19 de marzo de 1900.

ASCENSOS: Guardiamarina, el 31 de diciembre de 1904; teniente de corbeta, el 23 de febrero de 1907; teniente de fragata, el 19 de junio de 1909; teniente de navío, el 30 de enero de 1912; capitán de corbeta, el 11 de septiembre de 1916; capitán de fragata, el 5 de octubre de 1922.

DESTINOS: «Independencia», «King», «Thorne»; «Azopardo»; «Libertad»; «Patria»; «Buenos Aires»; «Sarmiento»; «Piedrabuena»; «San Martín»; torpedera «Jorge»; «Sarmiento»; «9 de Julio»; «Misiones»; «Belgrano»; «Brown»; «San Martín»; «Uruguay»; «Azopardo»; «Garibaldi»; «Buenos Aires»; «9 de Julio»; «Moreno»; «Belgrano»; «San Martín»; «Vicente Fidel López»; «Belgrano»; «Rivadavia»; Grupo de Exploradores; «Independencia»; «Sarmiento».

## **Asuntos Internos**

### **ASAMBLEA ORDINARIA**

El 27 de abril, en el local social de la Institución y con la presencia del señor Inspector de Justicia D. Alberto Souto, el señor Presidente Vicealmirante D. Agustín R. Penas, declaró abierta la Asamblea para tratar:

- 1° — Consideración de la memoria, balance, inventario e informe de la Comisión Revisora de Cuentas.
- 2° — Emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.
- 3° — Proclamación de los nombres de los electos.
- 4° — Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

Antes de comenzar a considerar el primer punto del Orden del Día, el señor Presidente invitó a los asambleístas a ponerse de pie en homenaje de recordación para los socios fallecidos en el pasado ejercicio.

El primer punto fue aprobado por unanimidad.

En cuanto al segundo punto, fueron emitidos 646 votos, anulándose 59, siendo electos los siguientes consocios:

#### **Período 1961-1963**

Presidente: Vicealmirante D. Agustín R. Penas.

Vicepresidente 1°; Contraalmirante D. Jorge J. A. Palma.

Tesorero: Capitán de Navío Cont. D. José S. Cárdenas.

#### **Vocales Titulares:**

Capitán de navío D. Francisco Morell.

Capitán de navío D. Jorge Alberto Boffi.

Capitán de navío D. Jorge A. Desimoni.

Capitán de navío D. Raúl Francos.

Capitán de fragata D. Diego H. de Villalobos.

Capitán de fragata D. Fulgencio Ruiz.  
Capitán de fragata D. Víctor Pereyra Murray.  
Capitán de navío D. Joñas L. Sosa.  
Capitán de fragata D. Raúl V. Angelini Farach.  
Capitán de corbeta D. Mariano D. Iribarne.

#### **Período 1961-1962**

##### **Vocal Titular:**

Capitán de corbeta D. Jorge Gopcevich Bregliani.

##### **Vocales Suplentes:**

Capitán de navío D. Jorge Pernice.  
Capitán de fragata D. Ricardo M. Gilmore.  
Capitán de fragata D. Héctor Marrero.  
Capitán de fragata D. Horacio A. Ferrari.  
Capitán de fragata D. Justiniano Martínez Achával.  
Capitán de corbeta D. Mariano Alvarado.

#### **Comisión Revisora de Cuentas**

##### **Período 1961-1963**

##### **Revisor de Cuentas Titular:**

Capitán de corbeta D. Siró V. de Martini.

##### **Período 1961-1962**

##### **Revisores de Cuentas Suplentes:**

Capitán de corbeta D. Jorge I. Anaya.  
Capitán de corbeta D. Emilio E. Massera.

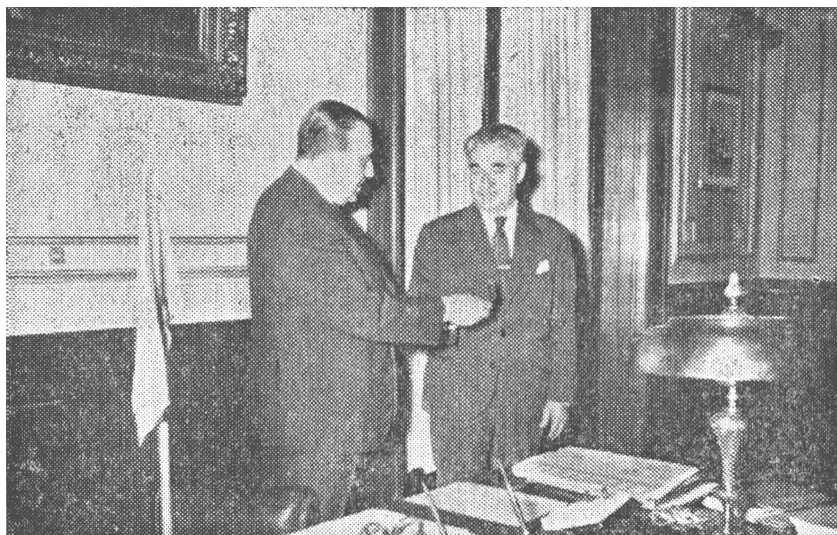
Terminado el acto, firmaron el acta respectiva los señores contraalmirante D. Fernando Muro de Nadal y capitán de navío D. Jorge Desimoni.

#### **79º ANIVERSARIO DEL CENTRO NAVAL**

Con motivo de celebrarse un nuevo aniversario de la celebración de nuestra Institución, el 4 de mayo pasado se realizaron los siguientes actos:

En una reunión que tuvo lugar en la presidencia de la C. D., con los miembros entrantes y salientes, le fue entregada al mayordomo de la Delegación Tigre, don Manuel Lorenzo, una meda-

lla recordativa por haber cumplido 25 años de servicios en la Institución.



El señor Presidente en el momento de entregar al mayordomo Lorenzo la medalla recordativa de los 25 años de servicios en el C. Naval.

Luego, en un acto especial celebrado en el 4° piso, se procedió a la entrega de los Diplomas de Honor a los socios vitalicios reconocidos en el transcurso del último ejercicio y de las medallas Bodas de Oro a los socios que a la fecha cumplieron 50 años con el Centro Naval.

Este acto fue precedido por las siguientes palabras del señor Presidente:

Hoy, señores, se cumplen 79 años en la vida de nuestro Centro Naval, fundado por la iniciativa generosa y llena de aliento y optimismo del Subteniente ALBARRACIN, de DUFOURQ, QUINTANA, BETBEDER, HITCE, BARRAZA, SARACHO, O'CONNOR, LAN, RIVERA, LASCANO, de MANUEL GARCIA y MANSILLA (que fuera el primer Presidente), a quienes es un grato deber recordar en esta fecha.

El recuerdo hacia aquellos distinguidos jefes y oficiales de nuestra Armada Nacional, que la prestigiaron con su señorío y con su obra inteligente de distinguidos profesionales, tiene esa característica propia de nuestra institución, de unir al respeto profundo hacia los predecesores, el afecto de hermanos en la carrera.

Sus mismos idénticos sentimientos nos animan en el seno de este Cen-

tro, y ellos no son otros, a través de los años y de todas las circunstancias y vicisitudes, que el de estrechar, entre todos los miembros de nuestra Marina, los más apretados lazos de camaradería.

Hace pocos días hemos expuesto ante la honorable asamblea la memoria con que rendimos cuenta de nuestra acción administrativa para mantener esta heredad de nuestros mayores. Nos queda aún mucho por hacer, pero gracias al entusiasta esfuerzo de los señores miembros de la Comisión Directiva, a quienes animó un generoso y franco afán por cumplir con la confianza que los señores socios habían depositado en nosotros, algo se ha hecho, y expreso para ellos mi más profundo agradecimiento por su acción, a la cual se debe todo lo realizado.

Del mismo modo, descuento anticipadamente mi más sincera y amplia confianza y optimismo hacia la labor que con renovado empuje la nueva Comisión Directiva, integrada en los recientes comicios por los señores consocios que hoy tenemos el agrado de ver incorporarse a la misma, ha de realizar para continuar desarrollando eficientemente las actividades de la Institución.

Señores: estimo propicia la ocasión para destacar especialmente que los próximos días 6 y 7 se cumplirá el centenario del nacimiento de los señores vicealmirantes don Juan Pablo Sáenz Valiente y don Vicente E. Montes, figuras de prestigiosos relieves de la Armada Nacional.

Con tal motivo, nuestro Centro ha adherido de diversa índole y con sumo gusto a los actos celebratorios de estos acontecimientos, precisamente por tratarse de figuras señeras tan caras a los sentimientos de la Marina de Guerra y del Centro Naval, a los que dedicaran un decidido y permanente entusiasmo.

Vaya con esta recordación el testimonio de nuestro agradecimiento por todo lo hecho por los señores almirantes Sáenz Valiente y Montes en favor de una digna Armada Nacional y de un digno Centro Naval que acoge cálidamente a todos sus miembros, manteniendo su tradición.

Señores: como es de práctica, se hará entrega de los diplomas de honor a los señores asociados que han alcanzado la honrosa categoría de socios vitalicios durante el último ejercicio, y de la medalla Bodas de Oro a los consocios que a la fecha han cumplido 50 años con la Institución, a quienes en nombre de la Comisión Directiva y en el propio les formulo las más expresivas felicitaciones.

Terminada esta ceremonia se sirvió un vino de honor en el segundo piso.

**RELACION DE LOS SEÑORES SOCIOS QUE RECIBIERON  
DIPLOMA DE HONOR Y MEDALLA DE ORO**

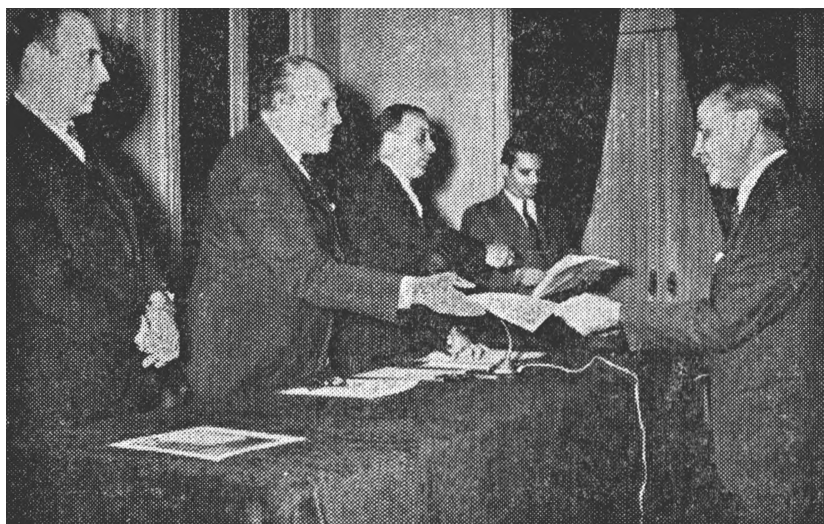
**DIPLOMA DE HONOR**

**(Socios Vitalicios)**

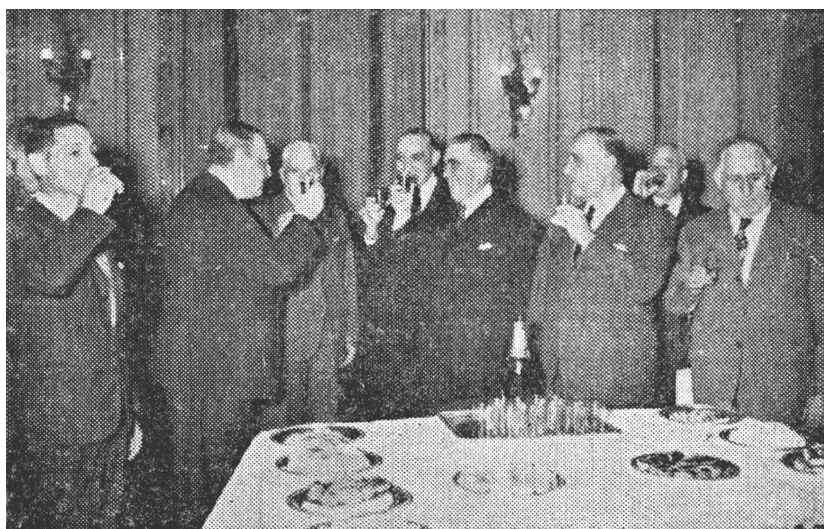
Capitán de fragata Rafael Bronenberg

Capitán de fragata Mario Leoni

Capitán de fragata Ing. Nav. José C. Bertino



El señor Presidente entregando el diploma de Socio Vitalicio al Alte. Dellepiane. Lo acompaña el Alte. Palma, que ese día asumió la Vicepresidencia del C. Naval.



El Alte. Penas en un brindis con un núcleo de asociados y el Presidente del C. Militar, Gral. de Div. D. Raúl A. González.

Capitán de corbeta José Cedola  
Capitán de fragata Jorge Denax  
Capitán de navío Aureliano G. Lares  
Capitán de corbeta Celestino Mattiazzi  
Contraalmirante José A. Dellepiane  
Almirante Ernesto R. Villanueva  
Capitán de fragata José Schwarz  
Contraalmirante Eduardo A. Aumann  
Capitán de fragata Juvenal Bono  
Teniente de corbeta Agustín García Reinoso  
Teniente de navío Hermenegildo Sepic  
Capitán de fragata Agustín T. Barrio  
Capitán de corbeta Bernardo Mc Gough

**Medalla BODAS DE ORO**

Capitán de corbeta Manuel Díaz  
Capitán de navío Adolfo E. Etchart  
Capitán de navío Jorge Godoy  
Capitán de fragata Juan O. Güell  
Capitán de fragata Erasmo Macchi Zubiaurre  
Capitán de fragata Juan C. Meriggi  
Capitán de navío Manuel A. Moranchel  
Capitán de navío Pedro S. Quihillalt  
Teniente de navío Rodolfo A. Rojas  
Contraalmirante Gastón Vicendeau

**CONSTITUCION DE SUBCOMISIONES Y DELEGACIONES**

Se han constituido las siguientes subcomisiones:

**Interior:**

Presidente: Contraalmirante Jorge J. A. Palma.  
Vocales: Capitán de navío Jorge Alberto Boffi.  
Capitán de navío Jorge A. Desimoni.  
Capitán de navío Jonas Luis Sosa.  
Capitán de fragata Adolfo A. Pintos.  
Capitán de fragata Víctor Pereyra Murray.  
Capitán de fragata Fulgencio Ruiz.

**Comedor y Bar:**

Capitán de fragata Víctor Pereyra Murray.  
Capitán de fragata Fulgencio Ruiz.

**Alojamiento:**

Capitán de navío Jorge Alberto Boffi.

Capitán de fragata Adolfo A. Pintos.

**Baños y Peluquería:**

Capitán de fragata Víctor Pereyra Murray.

**Edificio:**

Capitán de navío: Jorge A. Desimoni.

**Estudios y Publicaciones y Cultura:**

Presidente: Contraalmirante Méd. Ciríaco F. Cuenca.

Vocales: Capitán de navío Juan C. Bassi.

Capitán de navío Francisco Morell.

Capitán de navío Raúl Francos.

Capitán de navío I. M. Jorge A. Collaso.

Capitán de fragata Tristán D. H. de Villalobos.

**Hacienda:**

Presidente: Capitán de navío Cont. José S. Cárdenas.

Vocales: Capitán de fragata Cont. Pablo E. Arguindeguy.

Capitán de fragata Raúl V. Angelini Farach.

Teniente de navío Aud. Jorge Gnecco.

**Deportes:**

Presidente: Capitán de corbeta Mariano D. Iribarne.

**Yachting:**

Capitán de fragata Efraín C. Ledesma.

**Tiro:**

Capitán de corbeta Roberto S. Suárez.

**Inspector Sala de Armas:**

Capitán de corbeta Jorge Petrelli.

**Delegado ante la Federación de Esgrima de Buenos Aires:**

Capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe

**DELEGACIONES****Tigre:**

Presidente: Capitán de navío Méd. Julio R. Mendilaharzu.

Vocal: Capitán de fragata Carlos B. Montes.



**Puerto Belgrano:**

Presidente: Capitán de navío Néstor S. Noriega.

Vocales: Capitán de fragata Cleto Santa Colonia.

Capitán de fragata Adolfo O. Gómez.

Capitán de corbeta Jorge Gopcevich Bregliani.

**Mar del Plata:**

Presidente: Capitán de navío Juan C. González Llanos.

**Ushuaia:**

Presidente: Capitán de navío Silvio R. Cassinelli.

**CELEBRACION DEL DIA DE LA ARMADA NACIONAL**

En adhesión al “Día de la Armada Nacional”, instituido por Decreto N° 5.304/60 y celebrado por primera vez el 17 de mayo, el Centro Naval cedió los salones del 4° piso para una exposición de cuadros que tuvo lugar entre el 15 y 30 de mayo. En esta oportunidad fueron presentados diversos cuadros cuya relación se da a continuación, como asimismo los premios otorgados:

Primer premio: “Adquisición”, **“La Escuadra del Almirante Brown”**, original de Juan Carlos Faggioli.

Segundo premio: **“Después del Combate de Quilmes”**, original de Claudio Leonardo Gorrochategui.

Tercer premio: **“Puesto Naval”**, original de Alejandro Lanoel.

Cuartos premios: **“Marina”**, de Osvaldo BregHELLI.

**“Marina”**, de Oscar Pedro Ferraroti.

**“Combate Naval”**, (Guillermo Brown en Martín García), de José Murcia.

**“Combate de los Pozos”**, de Jorge Hugo Román.

Fernando Berrelta. **“El Almirante Brown inicia la Campaña de Corso”**.

Beatriz A. Bongliani: **“Homenaje a la Armada Nacional”** (Acorazado Rivadavia 1914).

Julián Bosch: **“El son y la victoria...”**

Eugenio S. Daneri: **“De regreso”**, (Rompehielos Gral. San Martín).

Luis Bautista C. Demarco: **“Faro Quequén”**, “Escollos”.

Juan Carlos Faggioli: **“Primera Escuadra Moderna 1872”**, “Puerto de los Tachos, Barracas 1840”.

Helios Rodolfo Gagliardi: **“La Fragata Hércules”**, (Combate de Martín García).

Alberto Lacentre: **“Fachada Museo Naval”** (Tigre).

Alejandro Lanoel: **“Corbeta Uruguay entrando en los Mares del Polo”**.

Cornero Latorre: **“La Armada Nacional en el tiempo”**.

Arturo López Lois: **“Reposo Gris”**.

Segundo Pérez: **“Despedida de la Primera Escuadrilla Nacional”**.

Celia Botto Peou: **“1840 Buenos Aires-Riachuelo cerca de Barracas”**.

Elina Querel: **“Puerto de Buenos Aires”**.

Armando R. Ronchetti: **“Fragata Presidente Sarmiento”**, **“La Vieja Cañonera Paraná”**.

Jaime Segarra: **“Rompehielos General San Martín en la Antártida”**.

Aldo Antonio Severi: **“Hércules”**.

Oscar Antonio Vaz: **“Entrando a Puerto”** (Frgta. Sarmiento).

Alberto Zienkiewicz: **“Defensa Nacional”**.

Asimismo se realizó un torneo de esgrima entre instituciones de la Capital, corriendo por cuenta del Centro Naval su organización y los premios otorgados. Esta competencia deportiva se llevó a cabo en los días 19 y 20 de mayo último en la Sala de Armas de la Institución, disputándose el trofeo “Día de la Armada Nacional”. La entrega de premios se realizó el día 20, sirviéndose luego un cóctel.

**Instituciones participantes:**

Círculo Militar, Obras Sanitarias, Club Universitario de Buenos Aires, Club Atlético River Plate, Ateneo de la Juventud y Centro Naval.

**Equipos ganadores:**

Primer premio: Círculo Militar Argentino.

Segundo premio: Obras Sanitarias de la Nación.

Tercer premio: Centro Naval.

**PREMIOS INDIVIDUALES**

**Primera categoría espada:**

1° Ing. D. Raúl Martínez, Centro Naval.

**Segunda categoría espada:**

1° Teniente Carlos Sticker, Círculo Militar.

**Primera categoría sable:**

1° Cap. Corb. Rafael González Aldalur, Centro Naval.

**Segunda categoría sable:**

Capitán de Corbeta D. Miguel A. Muro, Centro Naval.

**PREMIO INDIVIDUAL PARA OFICIALES DE MARINA****Sable:**

1º Capitán de corbeta Rafael González Aldalur.

2º Capitán de corbeta Miguel A. Muro.

**Espada:**

Capitán de corbeta D. Jorge E. Petrelli.

Para este torneo rigió el siguiente reglamento, que seguirá en vigor para sucesivos torneos:

**REGLAMENTACION TROFEO DE ESGRIMA  
“DÍA DE LA ARMADA”**

1º) Se disputará una competencia por equipos en las armas de espada y sable, competencia que se seguirá disputando anualmente dentro de la semana en que se festeja el Día de la Armada.

**2º) Integración de Equipos**

Cada equipo estará formado por cuatro participantes, dos por arma, na más de dos tiradores de primera categoría.

**3º) Limitaciones**

- a) Cada Club o Institución no podrá presentar más de dos equipos a la competencia.
- b) Cada participante sólo puede integrar un equipo.
- c) No puede modificarse la constitución de los equipos inscriptos una vez iniciada la competencia.

**4º) Realización**

- a) Se disputará en dos días, el primero espada y el siguiente sable.
- b) Cada equipo disputará un match con cada uno de los equipos participantes.
- c) Los equipos de un mismo Club o institución disputarán sus asaltos a la iniciación de cada prueba.

**5º) Clasificación.****Por equipos:**

- a) Al ganador de cada asalto se le adjudicará un punto.
- b) Se clasificará ganador el equipo cuyos cuatro integrantes sumen mayor cantidad de puntos.
- c) En caso de empate se discriminará de posición por número de golpes en contra de todo el equipo y luego golpes a favor.
- d) En caso de igualdad se efectuará desempate.

**Individual:**

- e) La clasificación individual por arma se efectuará teniendo en cuenta el mayor número de puntos acumulados por cada participante.

- f) En caso de empate se discriminará por golpes en contra y luego golpes a favor.
- g) En caso que por lo estipulado en d) y e) no se pueda determinar la posición, se realizará un asalto de desempate.
- h) El puntaje ganada por un participante suplente, será a favor de su equipo pero no se tendrá en cuenta en la clasificación individual sino en beneficio del propio participante.

6°) *Suplentes*

En caso de fuerza mayor puede ser reemplazado un participante siempre que no modifique las condiciones estipuladas en 2°).

7°) *Premios*

- a) Al equipo ganador se le cederá un trofeo en custodia que deberá ser devuelto al Centro Naval antes del día 1° de mayo de cada año.
- b) Será otorgado definitivamente al club o institución cuyos equipos lo hayan ganado tres veces consecutivas o cinco alternadas.
- c) Premios para cada uno de los integrantes de los equipos clasificados en los tres primeros puestos.
- d) Se otorgará 4° premio siempre que los equipos participantes sean más de ocho.
- e) Se otorgarán premios hasta el 4° puesto por arma según la clasificación individual.
- f) Se otorgarán tres premios por arma entre los tiradores de segunda categoría mejor clasificados.
- g) Se otorgarán tres premios por arma entre los oficiales de marina participantes mejor clasificados.

8°) *Jurados y jueces*

Actuarán como jueces y vocales, los que designen los clubes participantes. En el caso que no haya número suficiente, actuarán como vocales los tiradores participantes.

9°) *Reglamentación*

El certamen se realizará según las normas y Reglamentación de la Federación Internacional de Esgrima, año 1959.

10° El Jurado de Apelación estará integrado por dos miembros del Centro Naval y uno elegido entre los clubes participantes antes de la iniciación de la competencia.

11° La inscripción será gratis y deberá efectuarse hasta dos días antes de la competencia en la Secretaría del Centro Naval, debiendo figurar el nombre y categoría de cada participante.

## **DONACION DE UN CUADRO CON UNA POESIA**

El señor Vicealmirante D. Osvaldo Repetto, Presidente de la Sociedad Militar “Seguro de Vida”, ha enviado el 27 de abril pasado como donación a nuestra Institución, junto con la nota que más abajo se transcribe, un cuadro con la poesía “Adiós a la Sar-

miento”, de la cual es autor el señor Fernando Amieva, y cuyo texto se inserta en la página 268 de este Boletín.

Dice la nota del Vicealmirante Repetto:

Señor Presidente del CENTRO NAVAL

Vicealmirante don Agustín Ricardo Penas

S/D.

Estas líneas que tengo el honor de dirigir al señor Presidente, obedecen al siguiente motivo: el señor Fernando Amieva, poeta laureado, en su condición de autor de la poesía de cuyo patriótico y exaltado lirismo lo impresionará la lectura de su texto transcrito en el cuadro que acompaño a la presente, me la ha ofrendado como un afectuoso recuerdo de la época en que como aprendiz de la Escuela de Artillería formaba parte del 2° curso, a cargo de quien esto escribe.

Creo no equivocarme al pensar que no obstante el carácter personal de la delicada ofrenda proveniente de quien inició sus años de adolescente al servicio de las Armas, cobijado bajo la enseña de una de sus naves, el viejo “Brown”, ha demostrado que no olvida a los que supieron dirigirlo en los primeros pasos de la más digna y austera de las disciplinas. Y en tal concepto entiendo que ningún lugar mejor ni más adecuado al significado de la ofrenda que me ocupa, que el severo recinto de esa noble Institución, doblemente grande, por lo que es y por lo que siempre supieron agregarle para su mayor prestigio, todos aquellos que, como Ud., señor Presidente, condujeron sus destinos. Por todo ello, si bien con comprensible pesar al desahacerme de lo que entrego, pero con la íntima satisfacción de quien se sabe cumpliendo con un acto inspirado en puras intenciones, es que solicito quiera disponer que el modesto encuadre que sirve de marco a lo que juzgo una meritoria joya literaria, aumente en lo que valga, el gran caudal de cuanto en todo sentido vive y alienta con valor de perennidad entre los muros del Centro Naval que el señor Vicealmirante preside tan dignamente.

Saludo al señor Presidente ratificándole las seguridades de mi mayor consideración.

#### **RENUNCIA DE MIEMBROS DE LA COMISION DIRECTIVA**

En la sesión del 15 de mayo fue aceptada la renuncia presentada por el señor vicepresidente 2°, vicealmirante D. Leandro M. B. Maloberti, agradeciéndole la colaboración prestada durante su permanencia en el cargo resignado.

#### **RENUNCIA Y NOMBRAMIENTO DE MIEMBROS DE LA SUBCOMISION DE DEPORTES**

En la sesión del 13 de junio fue aceptada la renuncia del Delegado de Tiro, capitán de corbeta Roberto S. Suárez, agradeciéndole los servicios prestados. En su reemplazo se nombra en dichas funciones al señor capitán de fragata I. M. José Luis Segade.

**DELEGACION DE PUERTO BELGRANO**

En la sesión del 29 de mayo fue incorporado a esta Delegación el señor capitán de fragata Ricardo M. Gilmore.

**CREACION DEL INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS**

De acuerdo con lo sugerido por el señor contraalmirante Jorge J. A. Palma, vicepresidente 1° de la Comisión Directiva, fue creado el Instituto Naval de Conferencias, el que se regiría por el Reglamento del Instituto Popular de Conferencias del Círculo de la Prensa, quedando establecido en la reunión del trece de junio:

- a) Que la Comisión Directiva del Instituto Naval de Conferencias esté integrada por ocho miembros.
- b) Que la mitad de esta Comisión Directiva la integren oficiales superiores de Marina de destacada actuación y la otra mitad personalidades civiles.

**COMIDA DE CAMARADERIA**

El 22 de mayo tuvo lugar en el Círculo Militar una comida de camaradería ofrecida por el señor Presidente de dicho Círculo a las comisiones directivas del Círculo de Aeronáutica y del Centro Naval.

Con el fin de propender al fortalecimiento de la cohesión y camaradería con los camaradas de las FF. AA., nuestra Institución retribuyó en la misma forma la atención dispensada y, el 27 de junio, se llevó a cabo en los salones de la misma una comida que reunió a las Comisiones Directivas de las tres instituciones representativas.

**FACILIDADES DE S.A.D.O.S. A LOS SEÑORES SOCIOS  
CONCURRENTES**

Por gestión de la Presidencia del Centro Naval, los señores socios concurrentes pueden efectuar compras en las distintas secciones de S. A. D. O. S., contra la presentación del carnet social.

**ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS**

Teniente de fragata Odontólogo Edgardo Héctor Hametti, capitán de corbeta Ingeniero Rafael Ahumada, teniente de navío I. M. Alfredo J. M. Fernández, capitán de corbeta Juan Eduardo Wolcanyik, capitán de corbeta Hércules Angel Boeri, capitán de corbeta contador Carlos Omar Crivelli, capitán de corbeta bioquímico

Angel Pascual Ricci y guardiamarina contador Juan Carlos E. Lamachia.

**REINGRESO:**

Teniente de corbeta Ing. Electr. Emilio U. Rojo.

**CONFIRMACIONES COMO SOCIOS ACTIVOS**

Ex-capitán de navío Francisco G. Manrique y ex-teniente de corbeta contador Cecilio P. S. Southall.

**REVOCACION**

Se revoca la decisión adoptada en la sesión del 12 de noviembre de 1960 con respecto al señor Horacio Salduna, continuando como socio activo de la Institución.

**RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS**

Capitán de fragata Carlos A. Moreno Vera, contraalmirante Ing. Espec. Félix P. Duperrón y teniente de navío Espartaco A. Gemignani.

**ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES**

Coronel Aniceto Alberto Pérez, ingeniero civil Roberto Pardal, comandante Rodolfo L. F. Jaureguiberry Castex, señor Daniel Ribas Goytía, doctor José Marcos Paunessa, profesor Antonio Pagés Larraya, doctor Fernando Pagés Larraya, señor Ernesto Marcelo, ingeniero Raúl Martínez, mayor Antonio Ambrosio Vázquez, teniente Manuel Alberto Cuitiño y doctor Manuel Rodríguez Ocampo (h.).

**BAJAS DE SOCIOS**

**Por fallecimiento:** Vitalicios: Capitán de fragata Alberto Boero, teniente de navío Miguel A. Tanco, capitán de fragata Martín Arana y capitán de fragata Ricardo Fitz Simón. Activos: Capitán de fragata Alberto Anibal Tarellí, capitán de fragata médico Hugo David Helman y capitán de navío I. M. Oscar M. Ladvoat. Concurrentes: Doctor Héctor Sáenz y Quesada y doctor Luis F. Gallegos Luque.

**Por renuncia:** Teniente 1° Carlos J. Cornejo (concurrente).

**Por Art. 29 inc. 1° y 5° del Estatuto Social:** Teniente de navío contador Mario A. Scotto Rosende.





# BOLETIN DEL CENTRO NAVAL BUENOS AIRES

VOL. LXXIX

JULIO-SEPTIEMBRE 1961

NÚM. 648

## SUMARIO

<i>Reconstrucción del cutter «Luisito» (Trabajo de arqueología naval). – Arguindeguy</i> .....	317
<i>El fuego naval de apoyo en las operaciones anfibia de la II Guerra Mundial – García Reinoso</i> .....	337
<i>Una solución al problema de protección térmica del retorno astronáutico: la ablación. – Jiménez Baliani</i> .....	371
<i>Una anécdota referente al Almirante Brown y su rectificación</i> .....	405
<i>Empleo de las minas submarinas en la guerra del Paraguay (1865-1870) y esquema de la evolución del arma hasta fines del siglo XIX. – Sarmiento</i> .....	413
<i>Comisión Naval en Londres. 1910, conmemoración del centenario de nuestra Independencia. – Martín</i> .....	429
<i>Notas profesionales</i> .....	445
<i>Necrología</i> .....	477
<i>Asuntos internos</i> .....	493



## 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 14,30 a 19,30.

**ODONTÓLOGO:** Lunes a viernes, de 8 a 12.

**ENFERMERÍA:** Lunes a viernes, de 8 a 12.

**PEDICURO:** Miércoles, 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.

**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.

### 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.**

**Feridos nacionales, clausurado.**

# BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

DIRECTOR :  
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 681.043

---

---

JULIO-SEPTIEMBRE 1961

---

---



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

## CENTRO NAVAL

### PRESIDENTES HONORARIOS Excmo. Sr. Presidente de la Nación, Doctor Arturo Frondizi

S. E. el Sr. Secretario de Estado de Marina,  
Contraalmirante Gastón C. Clement

### COMISION DIRECTIVA

Presidente	<i>Vicealmirante</i>	Agustín R. Penas
Vicepresidente 1°	<i>Contraalmirante</i>	Jorge J. A. Palma
Vicepresidente 2°	<i>Contraalmirante Méd.</i>	Ciriaco F. Cuenca
Secretario	<i>Capitán de Fragata</i>	Norberto J. Badens
Tesorero	<i>Cap. de Fragata Cont.</i>	Pablo E. Arguindeguy
Protesorero	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano Alvarado
Vocales titulares:	<i>Tte. de Navío Auditor</i>	Jorge Gnecco
	<i>Cap. de Corbeta Auditor</i>	Manuel E. Valentini
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo O. Gómez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Cleto Santa Coloma
	<i>Capitán de Navío</i>	Juan C. Bassi
	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Jorge A. Collasso
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos
	<i>Capitán de Navío</i>	Néstor S. Noriega
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fulgencio Ruiz
	<i>Capitán de Navío</i>	Jonás L. Sosa
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano D. Iribarne
	<i>Capitán de Fragata</i>	Raúl V. Angelini Farach
	<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Alberto Boffi
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Jorge Gopceovich Bregliani
	<i>Capitán de Navío</i>	Francisco Morell
	<i>Capitán de Fragata</i>	Diego H. de Villalobos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Pernice
Vocales suplentes:	<i>Capitán de Fragata</i>	Horacio A. Ferrari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Héctor Marrero
	<i>Capitán de Fragata</i>	Justiniano M. Achával

### Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	Luis E. Rabbione
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Siro V. de Martini
Suplentes	<i>Capitán de Corbeta</i>	Emilio E. Massera
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Jorge I. Anaya

## SUMARIO

RECONSTRUCCIÓN DEL CÚTER «LUISITO» (Trabajo de arqueología naval) .....	317
<i>Por el Capitán de Fragata Contador Pablo E. Arguindegy.</i>	
EL FUEGO NAVAL DE APOYO EN LAS OPERACIONES ANFIBIAS DE LA II GUERRA MUNDIAL.....	337
<i>Por el Capitán de Fragata I. M. Gustavo Adolfo García Reinoso.</i>	
UNA SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE PROTECCIÓN TÉRMICA DEL RETORNO ASTRONÁUTICO: LA ABLACIÓN.....	371
<i>Por el Capitán de Corbeta Juan M. Jiménez Baliani.</i>	
UNA ANÉCDOTA REFERENTE AL ALMIRANTE BROWN Y SU REC-TIFICACIÓN .....	405
EMPLEO DE LAS MINAS SUBMARINAS EN LA GUERRA DEL PARAGUAY (1865-1870) Y ESQUEMA DE LA EVOLUCIÓN DEL ARMA HASTA FINES DEL SIGLO XIX .....	413
<i>Por el Teniente de Fragata Julio Alberto Sarmiento.</i>	
COMISIÓN NAVAL EN LONDRES. 1910, CONMEMORACIÓN DEL CENTENARIO DE NUESTRA INDEPENDENCIA .....	429
<i>Por el Almirante Juan A. Martín.</i>	
NOTAS PROFESIONALES.....	445
NECROLOGÍA.....	477
ASUNTOS INTERNOS.....	493

**Los autores son responsables del contenido de sus artículos**

## SUBCOMISIONES

### Interior:

Presidente	<i>Contraalmirante</i>	Jorge J. A. Palma
Vocales	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Alberto Boffi
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Capitán de Navío</i>	Jonás Luis Sosa
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fulgencio Ruiz

### Comedor y Bar:

<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
<i>Capitán de Fragata</i>	Fulgencio Ruiz

### Alojamiento:

<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Alberto Boffi
<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos

### Baños y Peluquería:

<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
---------------------------	-----------------------

### Edificio:

<i>Capitán de Navío</i>	Jorge A. Desimoni
-------------------------	-------------------

### Estudios y Publicaciones y Cultura:

Presidente	<i>Contraalmirante Méd.</i>	Ciríaco F. Cuenca
Vocales	<i>Capitán de Navío</i>	Juan C. Bassi
	<i>Capitán de Navío</i>	Francisco Morell
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Pernice
	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Jorge A. Collaso
	<i>Capitán de Fragata</i>	Tristán D. H. de Villalobos

### Hacienda:

Presidente	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	Pablo E. Arguindeguy
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Raúl V. Angelini Farach
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano Alvarado
	<i>Teniente de Navío And.</i>	Jorge Gnecco

### Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano D. Iribarne
------------	---------------------------	---------------------

**Yachting:**  
*Capitán de Fragata* Efraín C. Ledesma

**Tiro:**  
*Capitán de Corbeta* Roberto S. Suárez

**Inspector Sala de Armas:**  
*Capitán de Corbeta* Jorge Petrelli

**Delegado ante la Federación de Esgrima de Buenos Aires:**  
*Capitán de Fragata* Alvaro Gómez Villafañe

### DELEGACIONES

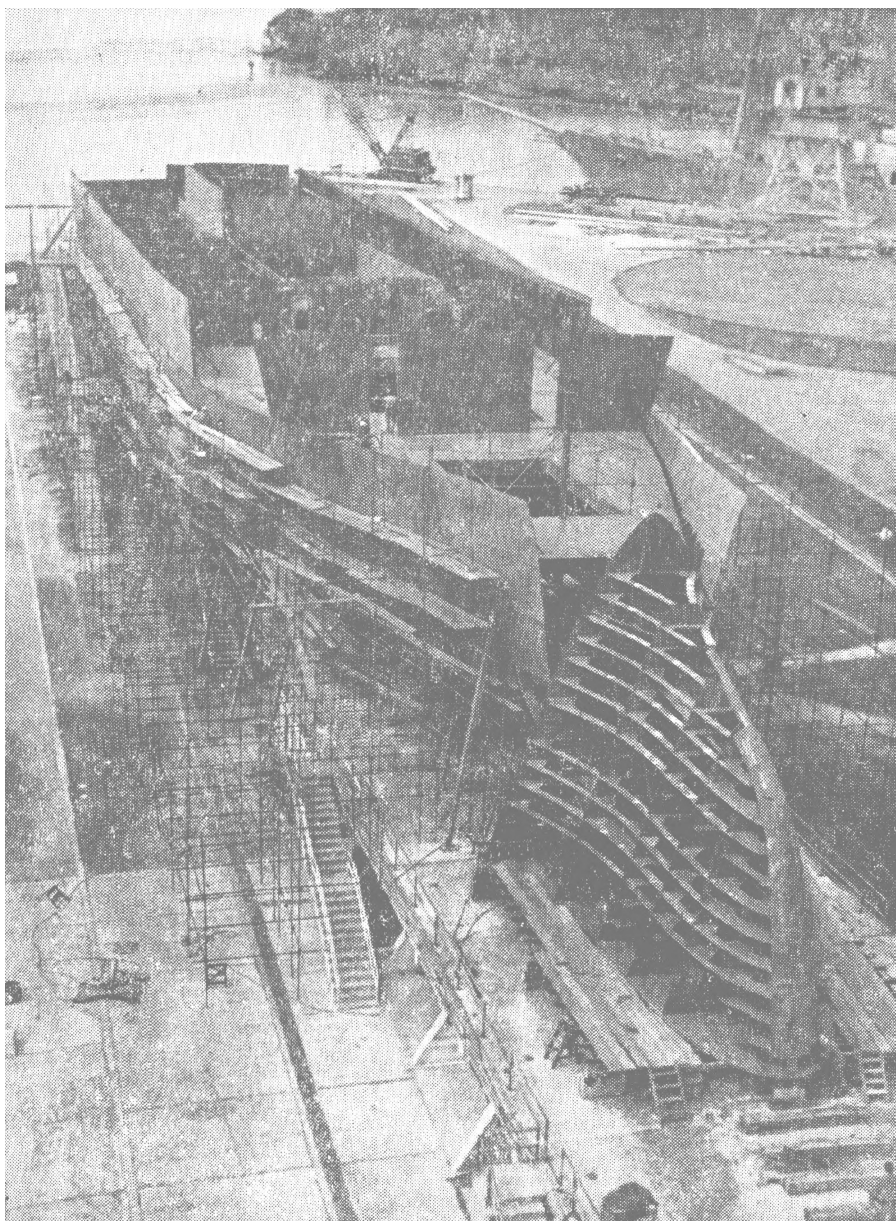
**Tigre:**  
 Presidente *Capitán de Navío Méd.* Julio R. Mendilaharzu  
 Vocal *Capitán de Fragata* Carlos B. Montes

**Puerto Belgrano:**  
 Presidente *Capitán de Navío* Néstor S. Noriega  
 Vocales *Capitán de Fragata* Cleto Santa Coloma  
*Capitán de Fragata* Adolfo O. Gómez  
*Capitán de Corbeta* Jorge Gopcevich Bregliani

**Mar del Plata:**  
 Presidente *Capitán de Navío* Juan C. González Llanos

**Ushuaia:**  
 Presidente *Capitán de Navío* Silvio R. Cassinelli

# Astilleros y Fábricas Navales del Estado



## ASTILLERO RIO SANTIAGO

Construcción en grada 1, el 28 de setiembre 1961, de un carguero de 8.000 toneladas para ELMA (se ve en proa el block prefabricado de 55 toneladas).  
En grada 2 hay otro carguero similar en construcción.

---

---

# A NUEVA YORK

A LAS MARAVILLOSAS  
CIUDADES DE  
**Y EUROPA!**

EN BARCOS ARGENTINOS DE PRIMERA CLASE

**RIO DE LA PLATA • RIO JACHAL  
RIO TUNUYAN**

que unen Buenos Aires y Nueva York con escalas en  
Santos, Río de Janeiro, Trinidad y La Guayra.

Y

**ARGENTINA • URUGUAY • LIBERTAD**

con salidas regulares a Las Palmas, Londres y Hamburgo

VINCIT



Reservas y pasajes en su Agencia de Viajes y en:

## **LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS**

CORRIENTES 389

T.E. 31-2493 (Europa)  
T.E. 32-8111 (EE.UU.)



## **Colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval”**

---

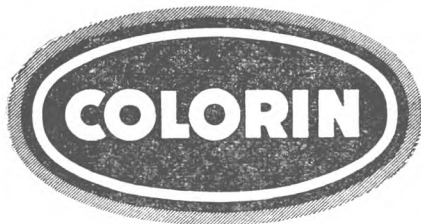
Las colaboraciones para el “Boletín del Centro Naval” deberán presentarse escritas a máquina, con dos espacios, de un solo lado del papel, debiendo indicarse al margen el lugar en que deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes.

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.

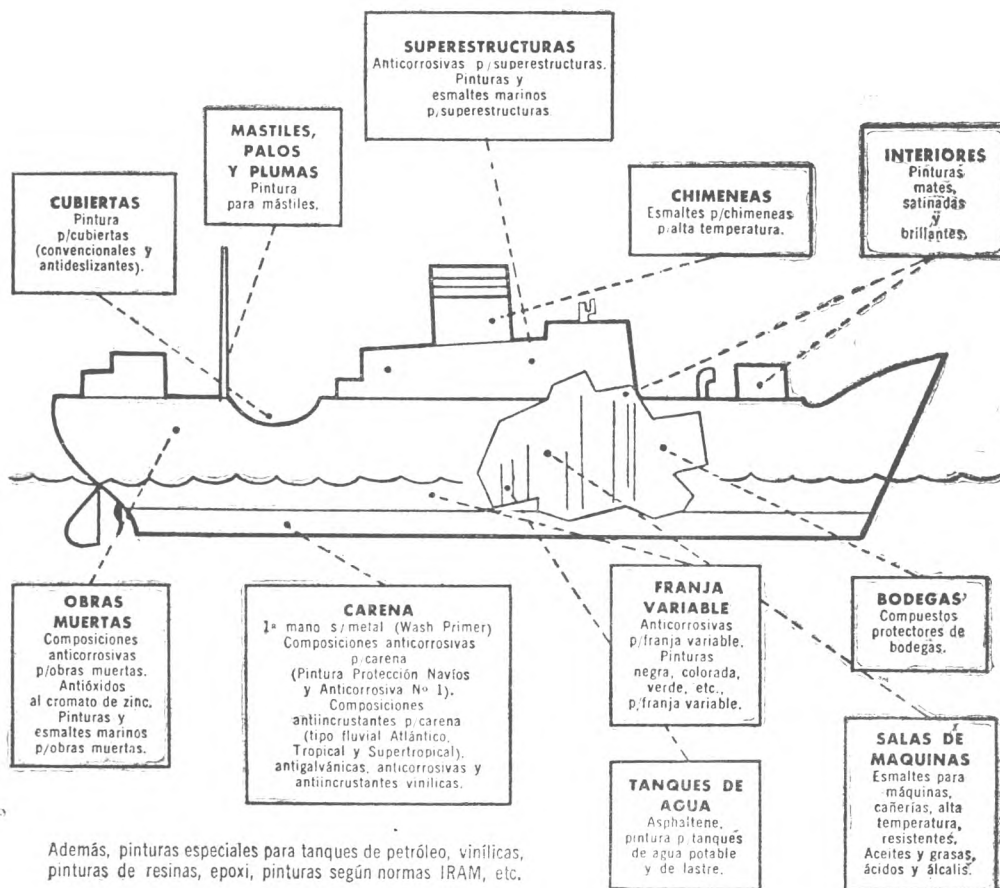
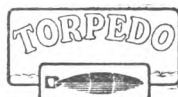
Los artículos no deberán sobrepasar de 20 páginas del Boletín (no más de 25 páginas de máquina).

Las colaboraciones deben venir firmadas, con la aclaración de firma y grado, si es personal militar, y domicilio y teléfono.

*LA DIRECCIÓN*



ELABORA Y DISTRIBUYE LAS AFAMADAS PINTURAS Y COMPOSICIONES MARINAS



Informes técnicos en:

**COLORIN**

Industria de Materiales Sintéticos S. A.

**DIVISION MARINA**

JURAMENTO 5853 - MUNRO (F. N. G. B.) - T. E. 740-0086/89

# Boletín del Centro Naval

Vol.LXXIX

Julio-Septiembre

Núm.648

## Reconstrucción del Cúter

### “LUISITO”

(Trabajo de arqueología naval)

Por el Capitán de Fragata Contador Pablo E. Arguindeguy

In memoriam del señor Teniente de  
Fragata D. Luis Eduardo Arguindeguy

#### I. ANTECEDENTES

El sargento mayor honorario de la Armada Nacional Dn. Luis Piedra Buena, a bordo de su bergantín “Espora”, se encontraba a fines del año de 1872 fondeado en el puerto chileno de Punta Arenas.

El “Espora”, buque de su propiedad particular, pero facultado a navegar bajo el pabellón de guerra argentino, se dedicaba a la caza de lobos y focas, cuando su comandante fue llamado por el gobernador chileno del Territorio de Magallanes, el señor Capitán de Fragata Dn. Oscar Viel, confiándole el comando de la goleta lobera “Rippling Wave”, para la búsqueda del perdido bergantín “Trepons”.

La misión, no exenta de peligros, finaliza con el encuentro de los restos de la tripulación del “Trepons”, asesinada por los indios.

Al regreso de la expedición, salva Piedra Buena a la “Rippling Wave” de un seguro naufragio, y ya en Punta Arenas rechaza toda recompensa por la tarea realizada, lo cual no obsta para que deba abandonar la ciudad donde se hallaba radicado, dada su nacionalidad, y la tensión imperante con motivo de las cuestiones de límites entre Chile y la Argentina.

Se dirige entonces a su propiedad, la Isla de Los Estados, donde establece su base de operaciones para la caza de la fauna local.

En marzo de 1873, mientras se encontraba dedicado a sus labores habituales de caza y pesca, un violento temporal arroja al “Espora” sobre la Isla de Año Nuevo, donde naufraga y se pierde.

La situación no es motivo de desesperación para el “Capitán Luis”, quien con los miembros de su salvada tripulación, y ante el hecho consumado de no poder salvar al “Espora”, se pone a construir una embarcación, con los restos del naufragio, y venciendo todas las dificultades imaginables bota un cúter, al que bautiza como el “Luisito”, luego de algo más de dos meses de trabajo.

Este es, a breves rasgos, el origen de la embarcación de cuya reconstrucción hoy nos ocupamos.

## II. PASOS PREVIOS A LA RECONSTRUCCION

El “Luisito” es construido “a ojo”, es decir, sin que mediara la existencia de un plano previo a su construcción.

Este es el primer escollo que el trabajo presenta. La carencia, o por lo menos el desconocimiento de dibujos directos de época o de otra iconografía relacionada con él, es otro problema que no hace más que aumentar las dificultades de la tarea, y por ello hacerla más interesante y necesaria de encarar.

Tenemos sí, un modelo de cúter de poco más de un metro de eslora, realizado hace ya mucho tiempo bajo la dirección del señor Capitán de Fragata Dn. Hugo Leban en el Museo Naval del Tigre, pero el mismo no responde a los datos que por escrito poseemos, y la reconstrucción de referencia, además de haber sido llevada a cabo en forma imaginativa, en el tiempo ha sufrido mutilaciones y remiendos, por manos que han transformado, agregado y suprimido, con más buena voluntad que realismo histórico.

También poseemos un dibujo, del señor Dn. Manuel M. Campos, publicado en la revista “Marina”, de la Liga Naval Argentina, formando parte del texto de una interesante serie de artículos del señor Dn. Gregorio J. R. Petroni, titulados “La Industria Naval Argentina - Apuntes para su historia (1810 - 1900)”,

que muestra al cúter visto de perfil, pero también en reconstrucción imaginativa.

No descartando ambos antecedentes, pero deseando completar lo más posible la tarea de reconstruir en modelo y en escala al cúter “Luisito”, dentro de la mayor exactitud histórica, hemos realizado este trabajo, que si bien no consideramos completo y sí superable, estimamos llena un claro en la iconografía naval argentina y que deseamos sirva de base para trabajos similares y futuros por parte de alguno de los oficiales de marina que cultivan a la par la historia y el modelismo naval.

### III. LA RECONSTRUCCION REALIZADA

Siendo el “Luisito” construido con los restos del “Espora”, nos dedicamos primeramente al estudio y análisis de este bergantín para, partiendo de él, llegar a nuestro fin.

#### a) EL “ESFORA”:

El Bergantín “Espora” tomó este nombre en el puerto de Buenos Aires en 1864, en el mes de julio, donde Piedra Buena, ya su propietario (lo había adquirido en 1859), lo llevó a recorrer y reparar.

El buque era el ex-Bergantín “Nancy”, construido en 1856 en las cercanías de la ciudad de Nueva York, por encargo de W.

H. Smiley (el famoso “cónsul Smiley de los mares del Sud”) protector y amigo de Piedra Buena, quien a su vez había estado presente durante la construcción.

Del “Nancy-Espora” existen bastantes datos, de los cuales tomamos los siguientes:

*Eslora:* 40 metros.

*Manga:* 5,40 metros.

*Puntal:* 2,45 metros.

*Calado medio:* 1,40 metros.

*Desplazamiento:* 220 toneladas.

Cubierta corrida; de gran “brusca y arrufo”; proa elevada, pero poco alerosa; alojamiento para la tripulación y para el comandante bajo cubierta, a donde se llegaba por dos escotillas de brazolas no altas, con amuradas a manera de bocas de tormenta.

Ancla descansada en el cintón. Un ancla menor en cubierta.

Timón a mano, frente a la bajada de popa e inmediato al compás.

Dos botes en pescantes, uno a cada banda.

De muy buen andar, se lo conocía por el sobrenombre de “Veloz”, tanto en el Sur como en el Río de la Plata.

Sintetizando, un buque muy bueno en su tipo, construido para aguantar bien los temporales del sur, con la supervisión en el astillero de dos verdaderos lobos de mar, como lo eran Smiley y Piedra Buena.

**b) EL “LUISITO”:**

Los datos que por escrito poseemos del cúter son:

*Eslora*: 35 pies ingleses (10,66 metros, aproximadamente).

*Manga*: 13 pies ingleses (3,96 metros, aproximadamente).

*Puntal*: 8 pies ingleses a proa, y 7 pies a popa (2,44 m. y 2,35 m., respectivamente).

Calado medio: 5 pies ingleses (1,52 metros aproximadamente).

*Desplazamiento*: 18 toneladas.

Cubierta corrida; escotilla a proa y un tambucho a popa.

Timón a caña.

Un único palo, con vela trapezoidal (cangreja), foque y trinquetilla.

Un ancla chica del “Espora”, amarrada al palo.

Cintón.

Sobre las dos bases precedentes, se comienza a trabajar en la reconstrucción en sí, además de los datos concurrentes que se irán dando a continuación.

#### **IV. LOS DATOS APORTADOS POR EL PROPIO CAPITAN PIEDRA BUENA**

Con referencia al “Luisito” y a su construcción, el Capitán Piedra Buena abunda en noticias en su diario correspondiente al año 1873, noticias que por ser interesantes para la reconstrucción a que nos abocamos, y por poner de manifiesto el tesón, el espíritu y la hombría que alentaban a ese magnífico ser que fue, no podemos menos que transcribir.

Así dice Piedra Buena en su diario:

**Marzo 10 de 1873:** “A media noche el viento empezó a soplar con mucha violencia. Pusimos boyas a las anclas y cuando amaneció el viento seguía lo mismo o más fuerte. Notamos que el ancla grande estaba sin cepo y no aguantaba y sólo nos sostenía la chica y siempre garreaba un poco. Temiendo que no nos dejara lugar para dar vuelta, siendo el mar tan fuerte, me determiné a largar el ancla y a varar en la playa de arena, pero desgraciadamente el buque se atravesó y los golpes que daba le sacaron la estopa, yéndose a pique. No nos quedó más que salvar las provisiones, las que llevamos a tierra.”

Este es el fin del “Espora”, contado escuetamente por su Comandante, pero cualquiera que conozca el Sur, sabrá cuánto se omite y qué momentos terribles esconden las frases precedentes.

Sigue Piedra Buena en su diario, ya entrando directamente a la decisión y la posterior construcción del cúter:

**Marzo 14:** “Por ese motivo tuve que suspender el trabajo (el de tratar de salvar al “ESFORA”). La gente da al buque por perdido pero yo no. En fin, estamos cortando curvas para la embarcación que pensamos hacer... Hoy se enfermó otro hombre y no quedamos más que seis. Dn. Celestino que había quedado para afilar hachas y cortar curvas, ni afiló hachas ni cortó curvas, así que de ocho que somos, sólo cinco estuvimos trabajando.”

**Marzo 16:** “...Al buque no pudimos hacerle nada (al “ESFORA”). También le pusimos la quilla para la embarcación. Media 33 pies.”

**Marzo 17:** “Hoy amaneció soplando temporal, que no dejó hacer nada. Llovía y nevaba. Nos pusimos a hacer estopa. En la tarde pudimos cortar el codaste de popa. La embarcación tenía por escala 33 pies de quilla, 13 de manga, 5 de puntal, 7 a popa, 8 a proa.”

**Marzo 18:** “...Pusimos en la quilla los codastes de popa y proa y paramos una curva del medio...”

**Marzo 19:** “... El trabajo de la embarcación va despacio. No empernamos más que seis maderas. La sierra grande fue puesta en servicio y empezamos a trabajar, pero ninguno era baqueano en ella.”

**Marzo 21:** “...puse 14 maderos; hubiese puesto más si hubiera otro que me ayudara. Dos tenemos enfermos, dos aserrando tablas.”

**Marzo 22:** “...el enmaderamiento va muy despacio. La sierra no nos ayuda, porque no hay quien sepa aserrar con ella. Por consiguiente las tablas salen torcidas...”

**Marzo 23:** “... Hoy estuvimos trabajando en la embarcación, dos labrando curvas y cuatro cortando en el monte.”

**Marzo 24:** "...Trabajamos en las curvas en la primer parte del día y después llovió tan fuerte que dejamos y nos empleamos en abrir estopa."

**Marzo 25:** "...hoy se trabajó en la embarcación..

**Marzo 26:** "...hoy el tiempo mejoró y trabajamos en la embarcación. Al costado de la goleta no se pudo permanecer."

**Marzo 27:** "...Empezamos a entablar... Es preciso trabajar porque el invierno se acerca."

**Marzo 28:** "Hoy es un lindo día. Se trabajó en la embarcación."

**Marzo 29:** "...se entabló más de la mitad de la embarcación en estos dos días, Smith de un lado, y yo del otro."

**Domingo 30:** "...el ancla, que no podremos sacar hasta concluir la lancha que tenemos en obra, que creo que estará, con tiempo bueno en 20 días."

**Marzo 31:** "Hoy pusimos todos los maderos y la tablazón de arriba. Empezamos a alistar el cintado."

**Abril 1º:** "Viento N. fuerte y lluvioso... continuamos el trabajo en la lancha. A las 10 dejamos el trabajo por el mal tiempo y nos pusimos a abrir estopa."

**Abril 2:** "Trabajamos en la embarcación. Hizo un día bueno, aunque frío. Alcanzamos a poner 5 tirantes de la cubierta y trabajamos hasta el anochecer."

**Abril 3:** "Hoy se trabajó en la embarcación todo el día, pero no con todo ánimo, aunque iba bien el trabajo. El día, lluvioso. Yo trabajé hasta la noche. Las provisiones todavía no escasean y la embarcación está a más de medio construir. Hoy se abrió una bolsa de galletas."

**Abril 4:** "Día lluvioso pero no muy ventoso. Estuvimos empleados en enmaderar la cubierta de la embarcación."

**Abril 5:** "Amaneció muy ventoso y la arena nos impedía trabajar a gusto, pero con todo se trabajó hasta la noche... Nos pusimos a ración de galleta, es decir, una por persona, para cada comida."

**Abril 6:** "Trabajamos en la embarcación. Hizo un día bueno y se continuó hasta la noche."

**Abril 7:** "Empezamos a poner la cubierta. Se puso la mitad y se tapó la mitad del tambucho de la cámara."

**Abril 8:** "Día lluvioso. Trabajamos en la embarcación. También dividimos un poco de galleta. Nos tocó 5 libras a cada uno. Veremos cuántos días nos dura."

**Abril 9:** "...cortamos la vela y empezamos a hacerla. Seguimos trabajando en la embarcación y concluimos la cubierta."

**Abril 10:** "... fue una mañana muy fea. En la tarde se



pudo trabajar. Fui a bordo de la goleta (los restos del “ESPORA”) y traje el timón, que estaba con el macho quebrado.”

**Abril 11:** “Tiempo muy fuerte al S., con lluvia y nieve. No pudimos trabajar en la embarcación. Armé el fuelle para fundir los machos del timón.”

**Abril 13:** “...mañana muy linda... Tumbamos hoy la embarcación empezando a calafatear el fondo y la cubierta. Hoy se repartió más galleta.”

**Abril 14:** “En la mañana estuvo bueno... concluimos el fondo de un lado y terminamos de calafatear la cubierta.”

**Abril 15:** “Empezamos a poner el doble fondo... Se trabajó todo el día y se calafateó el primer fondo.”

**Abril 16:** “Viento S. Temporal muy fuerte. Esta noche nos llevó (el mar) las tablas y todo lo que teníamos en la playa. Ha hecho la marea más grande que he visto.”

**Abril 17:** “Empezamos a juntar todo lo que se había perdido. El tiempo violento del S. y lloviendo muy fuerte.”

**Abril 18:** “Hoy estuvo bastante fuerte el viento al S. con chubascos de agua y nieve. No se trabajó más que un rato por la mañana.”

**Abril 19:** “Temporal al S. con chubascos de nieve y lluvia ...”

**Abril 20:** “Hoy el tiempo en la mañana todavía seguía fuerte, pero a la tarde calmó y pude ir a bordo a media marea a sacar tablas para concluir la embarcación que estamos construyendo. ... Sacamos una porción de tablas...”

**Abril 21:** “Hoy amaneció el viento al N. fresco. El mar bajó. Fuimos a bordo (del “Espora”) a desengrillar la cadena. ... Cargamos el bote con tablas y las trajimos a tierra.”

**Abril 22:** “Hoy tumbamos la embarcación para el otro costado, quedando un lado todo concluido... Se trabajó todo el día.”

**Abril 23:** “Trajimos como quince tablas..”

**Abril 24:** “Concluimos de poner el primer forro por fuera y calafatearlo..”

**Abril 25:** “Forramos el costado y pusimos la sobrequilla. Empecé a moldear los machos del timón.”

**Abril 26:** “Trabajamos un poco...”

**Abril 27:** “Acabamos de forrar y de calafatear toda la embarcación. También empezamos a poner el piso de la cámara. El molde de los machos no salió bien, a causa de la tierra que era mala. No se hizo más por no tener tablas.”

**Abril 28:** “Se trabajó en la embarcación en poner las escotillas y sobrequilla. Se mataron tres patos.”

**Abril 30:** “Mandé al bote a traer tablas, el palo y las jar-

ciaa, mientras acomodaba el timón y machos. Así es que considero hoy la embarcación concluida.”

**Mayo 1º:** “Fueron a bordo y trajeron cabo y algunas otras cosas que precisábamos y pusieron el piso de la cámara.”

**Mayo 2:** “Le coloqué el timón y ellos acomodaron las jarcias y el palo.”

**Mayo 3:** “Hoy llovió todo el día. Hice el piso y acomodamos el palo para amarrar la cadena y los palos para echarla al agua. Queda del todo concluida.”

**Mayo 4:** “Trajimos un ancla para la embarcación.

**Mayo 5:** “Hoy comenzamos a tratar de echar la embarcación al agua... A Celestino lo mandé a hacer la bomba...”

**Mayo 6:** “Sacamos la lancha hasta la orilla del agua. A causa de la arena tan blanda no pudimos sacarla más afuera.”

**Mayo 7:** “...la sacamos un poco más afuera. Dormimos seis abordo.”

**Mayo 8:** “...no pudimos trabajar. Todos, los ocho, dormimos abordo.”

**Mayo 9:** “Hoy el viento estuvo lo mismo que ayer; mucho frío. Las anclas garreaban, pero asimismo hicimos caminar (a la embarcación) y en lo mejor se cortó el aparejo y el agua comenzó a crecer. La playa es muy larga y la arena muy blanda, por lo que debemos trabajar mucho.

**Mayo 10:** “.. .Hoy sacamos la embarcación más afuera hasta donde nos pareció que nadaría con la marea grande.”

**Mayo 11:** “...En la marea de la tarde la embarcación nadó y salimos en más agua...”

**Mayo 12:** “...Pusimos el palo...”

**Mayo 13:** “... se envergaron las velas y se trajeron dos atados de zinc y la bomba, porque hace un poco de agua; en la tarde se puso abordo.”

**Mayo 14:** “En la tarde se trajo el tanque, provisiones, agua y leña.”

**Mayo 15:** “La goleta (“Espora”) está completamente inutilizada, se ha quebrado de popa y abierto toda.

**Mayo 16:** “Continúa el mal tiempo. Hoy se empezó a cocinar abordo.”

**Mayo 18:** “Amaneció con mal tiempo y chubascos de nieve. Viento S. E. moderado. Nos alistamos y a las 12 dejamos nuestro pobre “Espora” todo hecho pedazos...”

Estas son las referencias directas sobre el “Luisito”.

## V. DATOS APORTADOS POR OTRAS PERSONAS

Los datos recogidos por las personas que tuvieron contacto con la embarcación y que transmitieron al papel sus juicios, concuerdan generalmente con los expresados por su constructor.

De ellos hemos elegido:

**a) Datos aportados por el señor Capitán de Fragata don Cándido E. Eyroa**

El señor Capitán Eyroa, a la par de ser el primer biógrafo de Piedra Buena, fue pariente político de la familia de aquél, teniendo acceso a todos sus papeles, aún a los más íntimos. Fue además un verdadero precursor de la navegación de la Marina de Guerra en el Sur, propulsor de la fundación del Centro Naval, director de su “Boletín” y comandante del pailebot de la Armada Nacional “Piedra Buena” entre 1884 y 1885.

Eyroa asigna al “Luisito” los datos ya consignados en el diario, pero estima su desplazamiento en 13 toneladas.

También nos reproduce, en líneas generales, los datos sobre el buque que enumeramos en el punto III-b) de este trabajo, y nos salva del olvido de las páginas de una vieja colección, la publicación efectuada en el periódico inglés “Navy”, sobre la base de una carta del viajero de esa nacionalidad, Dn. Henry L. Reynard, fechada en Punta Arenas el 31 de diciembre de 1875, y que extractaremos a continuación.

**b) Datos aportados por el señor Henry L. Reynard**

El señor Reynard asigna también 13 toneladas a la embarcación, y agrega que “con un ingenio poco común (logró) construir con esos fragmentos del naufragio un cúter que tres meses después debía de servirle de tabla de salvación para llegar a la Colonia de Punta Arenas”.

Agrega Reynard: “Al examinar el cúter, nos ha sorprendido su perfección, que bien pudiera servir de modelo para la construcción de aquellas embarcaciones en que un hombre solo, todo tiene que hacerlo valiéndose de medios limitados. Ante aquella obra de la necesidad no sabíamos qué admirar más, si la rara habilidad del constructor, si su intrepidez y perseverancia para aventurarse a obra tan difícil en situación tan peligrosa o si el arrojo temerario de haberse lanzado a navegar en embarcación tan chica en mar tan tempestuoso como lo es el del Cabo”.

**c) Datos aportados por el señor Capitán de Fragata don Luis D. Cabral**

En los papeles —parcialmente inéditos— del señor Capitán Cabral, autor de los “Anales de la Marina Argentina”, cuyo primer tomo solamente se publicara en 1904, se asigna al “Luisito”

las dimensiones y la similitud con el cúter “Los Estados”, de la Armada Nacional, sobre el cual abundaremos posteriormente.

**d) Comentarios del señor perito don Francisco P. Moreno**

El Perito Moreno, explorador de nuestra Patagonia, que fuera huésped de Pidera Buena en sus buques, al referirse al cúter dice: “más de una vez la lancha argentina ha salvado las vidas confiadas a fragatas extranjeras, en cuyos pescantes bien hubiera podido ella ir suspendida..”.

**e) Estudio del señor Armando Braun Menéndez**

En su “Pequeña Historia Fueguina”, incluye el Sr. Braun Menéndez el capítulo titulado “El Astillero en la Tempestad”, donde con su pluma ágil y amena nos cuenta, sobre la base del diario de Piedra Buena, y con el cariño que siente a todo lo que al Sur se refiere, la odisea del “Luisito”.

Tiene este capítulo, además, una ilustración a la pluma, copia de la obra del Capitán Albarracin, a la que nos referiremos al tratar la semejanza con el cúter “Los Estados”, que hace aún más valiosa esta fuente de información.

**f) Los sobrenombres de la embarcación**

Los sobrenombres que la gente de mar pone a las embarcaciones, sirven a menudo para calificar a la misma más que los términos técnicos de la arquitectura naval.

Así, el sobrenombre del “Luisito” fue el de “Sapo”, común en el “argot” marino para designar a embarcaciones de mucha manga y poco puntal, por vía de comparación con el batracio de referencia cuando cae al agua.

## VI. DATOS CONCURRENTES

Además de los testimonios directos precedentes, podemos agregar otros que coadyuvan al conocimiento real del “Luisito”.

**a) El cúter de la Armada Nacional “Los Estados”**

Esta embarcación era casi idéntica al “Luisito”, según el decir de los señores capitanes de fragata Eyroa y Cabral.

En lo que al casco se refiere, el buque respondía a condiciones de igualdad con el de la embarcación que nos ocupa:

*Eslora:* 30 pies.

*Manga:* 13 pies.

*Puntal:* 7 a 8 pies.

*Calado medio:* 5 pies.

*Desplazamiento:* 18 toneladas.

La diferencia principal la dio en un tiempo el aparejo del buque, ya que “Los Estados” tuvo en un primer momento una vela latina, que posteriormente varió por una cangreja.

De este buque poseemos un cuadro, debido al pincel siempre fiel del señor Capitán de Navío Dn. Santiago J. Albarracin, quien lo reproduce en su libro “Páginas del ayer”, y de donde está tomado el dibujo a la pluma que ilustra el libro del Sr. Braun Menéndez a que hemos hecho referencia.

El cuadro fue pintado en 1878, y tomado el modelo del natural, cuando intervenía “Los Estados” en la Expedición del Comodoro Py a Santa Cruz.

Ha sido esta pintura un valioso aporte al trabajo presente, sobre todo en lo concerniente al plano vélico de la embarcación.

#### **b) Fuentes indirectas**

Las fuentes indirectas a que recurrimos, han sido elegidas mediante y luego de una severa autocrítica.

En primer término y previo al estudio de la vida del extraordinario hombre que fue Dn. Luis Piedra Buena, hemos partido de la premisa de que en la construcción de la embarcación debió haberse seguido la técnica naval estadounidense, arquitectura que en la época se apartaba bastante de las técnicas españolas, inglesas o francesas.

Ha sido necesario ello, en primer lugar dado que el material aprovechable era todo de procedencia estadounidense: palos, velas, motones, vigotas, pastecas, etc., y en segundo lugar porque el propio Piedra Buena fue vecino de la ciudad de Nueva York durante sus aventuras con el “cónsul” Smiley, y muy probablemente obrero o carpintero de ribera en algún astillero del Hudson.

Fácil es en verdad tentarse y optar directamente por la premisa aludida, pero aún quedan más argumentos que abonan en su favor.

Para la época de la permanencia en Nueva York de Piedra Buena, la industria naval de aquella zona había producido un tipo de cúter rápido, sencillo y fácilmente realizable, utilizado en escala en el servicio de guardacostas, que lógico es también suponer, conocía Dn. Luis.

Piedra Buena era un gran admirador de los cúters, y es de

recordar aquí que a la temprana edad de los catorce años ya se había fabricado uno ¡y que con él había navegado nada menos ni nada más que por la peligrosa barra del Río Negro!

Tampoco perdió de grande la afición y el respeto por este tipo de pequeñas embarcaciones, ya que es por su consejo que la Armada Nacional constituyera la Escuadrilla de Cúters, que desde el Drake al Río de la Plata mantuvo la territorialidad de la soberanía argentina, con los pequeños pero útiles “Los Estados”, “Bahía Blanca”, “Don Gonzalo”, “Patagones”, “Santa Cruz”, “White” y “Chubut”.

En base a todo lo dicho, y a los textos de las publicaciones que se mencionan en la bibliografía de este artículo, se ha llegado a la reconstrucción que a continuación se agrega.

#### VIII. DETALLES Y DESCRIPCION DE LA RECONSTRUCCION

Con todos los datos anteriormente transcritos, entramos de lleno a la construcción en modelo y en escala de la embarcación.

La quilla, cuadernas, codaste y roda, por ser tomadas de los restos del naufragado “Espora”, son de mayor espesor que lo que corresponde a una embarcación de 18 tn., desplazamiento que tomamos como definitivo. (Figuras I y IV).

Debe aquí tenerse en cuenta que con las herramientas disponibles, y la mano de obra casi reducida a la del propio Piedra Buena, se trató de hacer un lanchón que los sacara de su condición de náufragos, que fuera lo suficientemente fuerte y marinerero para navegar por el Lemaire y los estrechos y que, por último, en la tarea hubo algo parecido a la madre que utilizando un saco en desuso del padre, le confecciona un sobretodo al hijo menor, y perdónenos el “Capitán Luis” la comparación, aunque creemos que la aceptaría como suya.

Es claro que llevar a 18 toneladas algo que fue de 220, y usar lo salvado de un naufragio para ello, no nos dará por resultado una línea de elegancia propia de un diseño del señor Frers, pero sí un conjunto compacto, fuerte y tal vez un poco macizo y abultado, como debió tener el “Luisito” sobre su varadero de la playa arenosa de la Isla de Año Nuevo, y que le valiera posteriormente el sobrenombre de “Sapo”, ya aludido.

El número de cuadernas incluido (veinte, indicándose solamente diez en la figura IV, por ser las restantes alternadas a las dibujadas), responde a la enumeración que hace el constructor en

su diario y al diseño de un cúter del arquitecto naval Dn. Samuel Humpreys, común en la época de 1830-35.

Algunos de los detalles del casco: espejo de popa, encastre de la roda a la quilla, los baos, el dormido de popa, el codaste, responden también a cúters de la época, y de construcción norteamericana.

No es esto una copia sin más motivo que el capricho personal, sino que todos ellos responden a la representación del casco de “Los Estados”, habiéndose impreso a todos estos detalles las características de robustez desproporcionada a que ya se ha hecho mención.

Las tablas exteriores (tracas), provenientes del “Espora” algunas, otras producto de los cortes efectuados por aquella famosa sierra tan mal manejada (deben de haber sido las menos), debidamente trabajadas y rebajadas para su utilización en la nueva embarcación, no tienen la perfección de las salidas de una sierra mecánica circular, y presentan algunas curvas y remiendos.

La cubierta corrida, de igual procedencia, debió poseer regular arrufo y brusca, y en las amuras se habían colocado dos bocas de tormenta por banda, por donde aún en época de buen tiempo saldría el agua extraída de la bomba rudimentaria y de madera que construyera el “gallego” Don Celestino, por encargo del patrón.

Su escotilla de proa debió ser ni más ni menos que una de las dos que poseía el “Espora” (la menor), ya que sólo se habla de su colocación y no de su fábrica.

El tambucho hacia popa, mayor que aquélla, cubierto como la zona lo aconseja y lo dice el capitán en su diario.

Los apóstoles que a proa refuerzan y mantienen la roda y abrazan el bauprés, fuertes y macizos, siguiendo la línea de desproporción mencionada.

El forro interior del casco y el piso colocado por el propio Piedra Buena debieron ser una obra un poco más fina, pues se usó por cierto el del “Espora”, lustrado “a mugre” por la ropa de loberos de su tripulación.

El calafate, efectuado con el cáñamo deshilacliado en los días frecuentes de nieve y mal tiempo, proveniente de las jarcias trozadas del viejo “Espora”, y a falta de brea (que no la había), impregnadas de la infaltable grasa que fabricaba Don Luis a base

de su fórmula de pingüinos, focas y hasta tal vez elefantes marinos.

Un fuerte cintón terminaba el casco y lo reforzaba, tanto para completar su arquitectura como para ser usado como defensa al atracarse a las piedras donde los náufragos por él salvados no podían creer en la intrepidez de sus maniobras.

La arboladura, muy sencilla, mantenía un único palo, proveniente del “Espora”, y casi con seguridad el mastelero del mayor de aquél, guarnido con las vigotas, motones y pastecas rescatadas del naufragio, y por ende, todo el conjunto de una escala o tamaño mayor que el que correspondía. (Figura III).

La situación del palo ha sido motivo de especial estudio: en la creencia que en las reconstrucciones imaginativas que se poseen el mismo está colocado demasiado hacia proa, siguiendo las normas inglesas en la materia (ver dibujos del “English cutter” de Henry Rusk, del libro de Chappelle —pág. 11— y del “cutter-cranks” “Mosquito” de 1875 *ib.*), se buscó especialmente los antecedentes de los cúters americanos de la época inmediata anterior al “Luisito” (1850 a 1870), a efectos de rectificar o ratificar este aspecto de su construcción.

El resultado de este estudio se nota en los planos (Figuras I y III) donde la fognadura que recibe el palo se ha colocado a la altura de la cuaderna maestra del cúter y casi sobre ella. (Ø).

Tal aseveración se funda en el dibujo del señor Capitán Albarracín, ya citado, a más de veinte dibujos y cuadros de embarcaciones similares, y al hecho de aproximarse, en rigor de verdad, más a la clase “sloop” o balandra que a la de cúter el producto de la construcción que estudiamos, y al que en la época se la designaba más comúnmente como “lancha” o “lanchón”, en la terminología del sur.

El bauprés, corto y fuerte, bien trincado entre los apóstoles, provenía sin lugar a dudas de una verga del “Espora”. Las trincas del mismo, sencillas pero fuertes, para cumplir su cometido en mares turbulentos, y en la zona de “cuarenta bramadores” y los “tide-ripe”, es decir, de los mares más procelosos del mundo. Guarnido apenas con los barbiquejos y los vientos correspondientes, lo representamos sin moco, seguros de no haberlo poseído.

El velamen —ver figura III— cortado de los paños del “Espora”, y adaptado toscamente a la nueva embarcación, tomado al palo y los estays con garruchos de cáñamo y no de hierro,



dadas las condiciones que rodearon a su fabricación. Las relingas fuertes y gruesas, del mismo material.

Tanto la cangreja como la trinetilla con sus buenas manos de rizos, para tomarlos en los días de huracán —que eran casi todos— y por último, el pabellón nacional del “Espora”, salvado por el propio Piedra Buena, deshilacliado y apagados sus colores, pero coronando orgulloso la driza afirmada en el botalón de la cangreja.

El compás del “Espora”, el sextante y el cronómetro del comandante, junto con algún almanaque inglés, y alguna tabla de procedencia dudosa, además del aneroide y un termómetro, completaban el inventario del cargo “navegación”, ya que las cartas estaban todas colocadas en la mente del “Capitán Luis”, mejor que en cualquier derrotero de la época.

La caña del timón, y cerca de ella el compás, delante del cual bien trincado iba el tonel de agua dulce, y en la bodega las escasas provisiones de carne salada, porotos y alguna galleta, junto al lujo de alguna libra de café.

El ancla de esperanza del “Espora”, bien trincada al palo, y utilizando la cadena de que habla Piedra Buena en su diario, hecha firme en el robusto madero.

La cocina, una chapa de hierro o de cinc en cubierta, doblada y orientable una de sus pestañas a sotavento, y la leña del fogón parte en cubierta y parte en la bodega.

El lastre, pedregullo de la Isla de Año Nuevo, ocupando la escasa sentina.

El casco en su obra viva recubierto de odorífica grasa de pingüino, si bien es cierto que una época posterior a la de su lanzamiento estuviera protegido y recubierto con cobre o zinc. Estimamos —por no decirlo Piedra Buena en su detallado diario— que esto no ocurría cuando zarpaba aquel 18 de mayo de 1873 de su lugar de nacimiento, en la playa de la Isla de Año Nuevo, y por esta razón no incluimos este detalle en los planos.

El resto de ellos se acompaña en los dibujos agregados, realizados sobre la base de malos esbozos de] autor por el señor D. Julián A. Llórente, en forma desinteresada y entusiasta, y a quien se debe prácticamente el mérito de la reconstrucción realizada.

Terminamos así este trabajo, puesto que decir todo lo que el cúter hizo, y lo que representó para D. Luis Piedra Buena, exigiría

un espacio y un tiempo superior al de un simple estudio, además de que, como diría Kipling, “sería ese otro cuento”.

### BIBLIOGRAFÍA

#### a) HISTORICA:

EYROA CÁNDIDO, Cap. de Fgta.: “*El Capitán Piedra Buena*”. *Apuntes para su biografía*. Boletín del Centro Naval. Tomos II y III (1883 y 1884).

RATTO HÉCTOR R., Cap. de Fgta.: “*Vida y Acción Marítima del Capitán Piedrabuena*”, Boletín del Centro Naval. Tomo XLVIII.

ALBARRACÍN SANTIAGO, Cap. de Navío: “*Páginas del Ayer*”. 1 tomo, Bs. As., 1928.

BRAUN MENÉNDEZ ARMANDO: “*Pequeña Historia Magallánica*” (capítulo “Las aventuradas andanzas de la goleta «Rippling Wave»”). Edit. Emece. Bs. As., 1960 (3ª Edic.).

BRAUN MENÉNDEZ ARMANDO: “*Pequeña Historia Fueguina*” (capítulo “El astillero en la tempestad”). Edit. Emece. Bs. As., 1959 (3ª Edic.).

CENTRO NAVAL: “*El Capitán Luis Piedrabuena. Su Centenario*”. Recopilación de varios importantes trabajos sobre Piedra Buena. De él tomamos la transcripción de su diario. Biblioteca del Oficial de Marina. Tomo XVIII. Bs. Aires, 1933.

CABRAL LUIS D., Cap. de Fgta.: “*Anales de la Marina Argentina*”. Parte inédita: cutter “*Los Estados*”. Bs. As., papeles en poder del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Subsecretaría de Marina.

#### b) TECNICA:

CHAPELLE HOWARD I.: “*The History of American sailing ships*”. Nueva York, 1936.

HOBBS EDWARD W.: “*Sailing ships at a glance*”. Ed. “The Architectural Press”, Westminster, 1925.

CRAINE J. H., Lt. Commander R. N. R. (retd.) : “*Ship modelling hints and tips*”. Ed. Percival Marshall & Co. Londres, 1948.

REEVE BERNARD: “*Model ships and their construction*”. Ed. Sidgwick & Jackson Ltd. Londres, 1947.

SEGAL LUIS: “*Modelismo naval*”. Editorial Hobby S. R. L. Buenos Aires, 1955.

#### REVISTAS:

“MARINA”: Revista de la *Liga Naval Argentina*. Buenos Aires.

SHIPS AND SHIP MODELS: Editorial Percival Marshall & Co. Londres. Números 104 al 106.

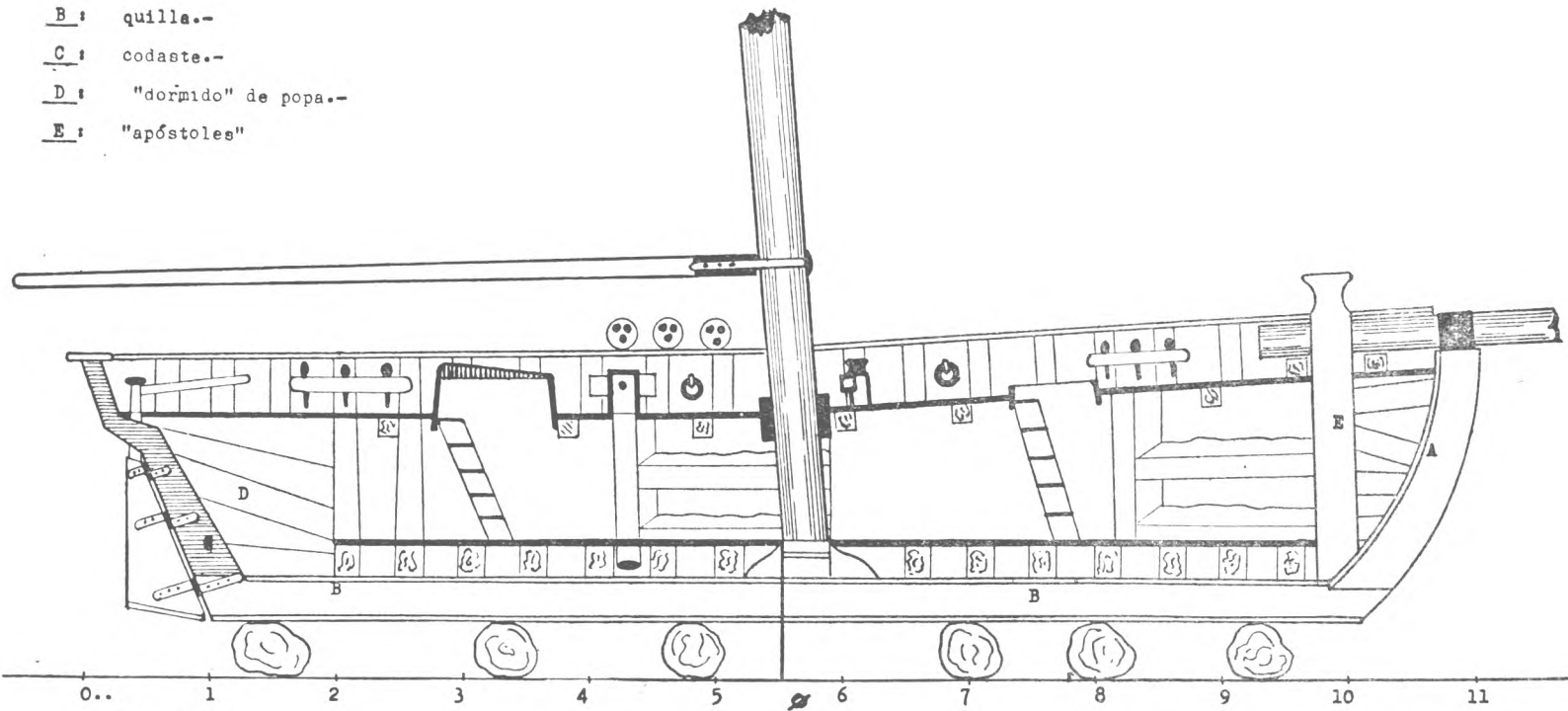
MODEL MAKER. Editor C. S. Rushbrooke - Watford - Inglaterra. Números 50 - 67.

FIGURA I

Cutter "LUISITO"

Vista de perfil

- A : roda.-
- B : quilla.-
- C : codaste.-
- D : "dormido" de popa.-
- E : "apóstoles"



0.. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Escala:

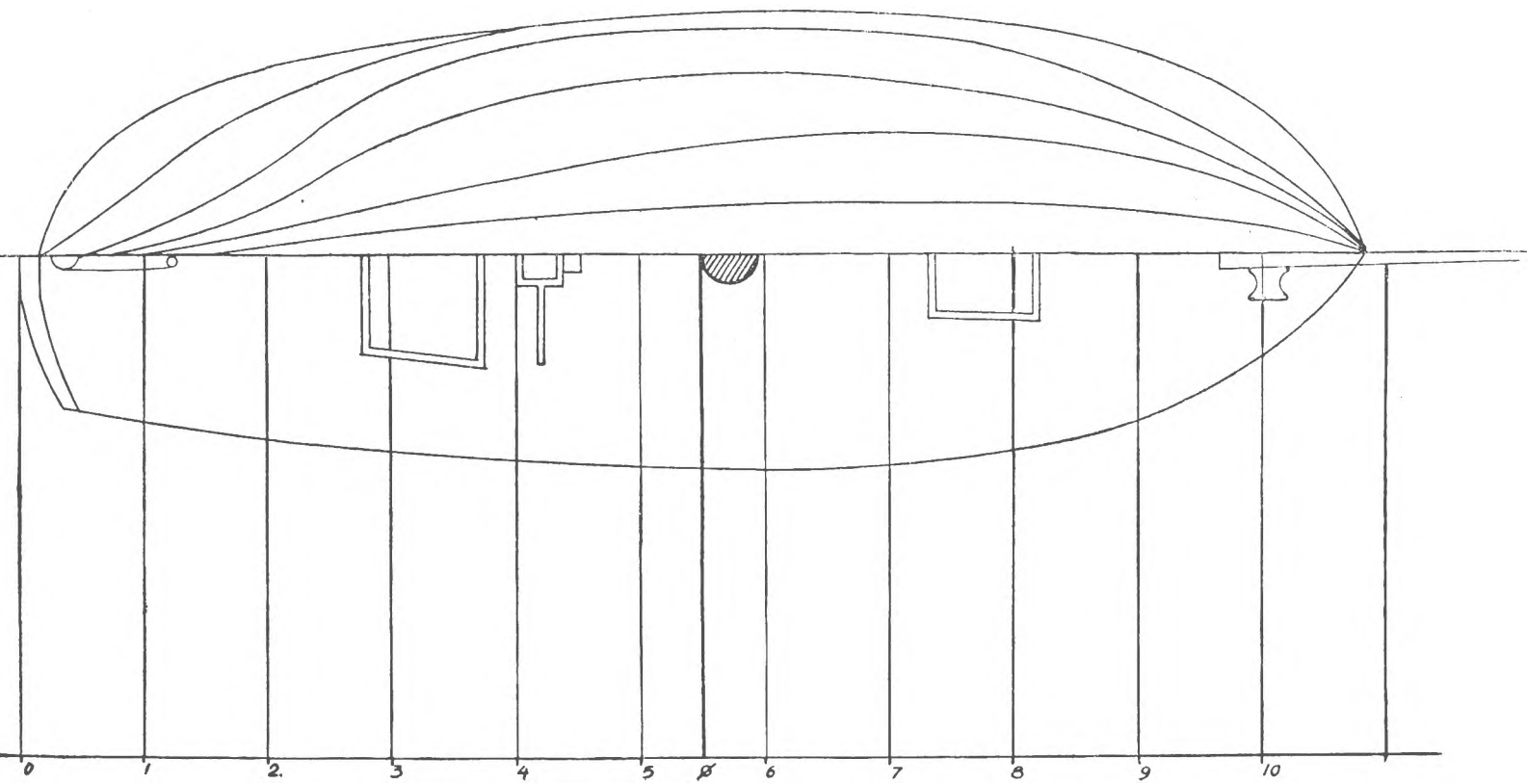
1 metro.

A. LLORENTE

FIGURA II

Cutter "LUISITO"

Vista de planta y waterlines.-



*A. LORENTE*

FIGURA III

Cutter "LUISITO"

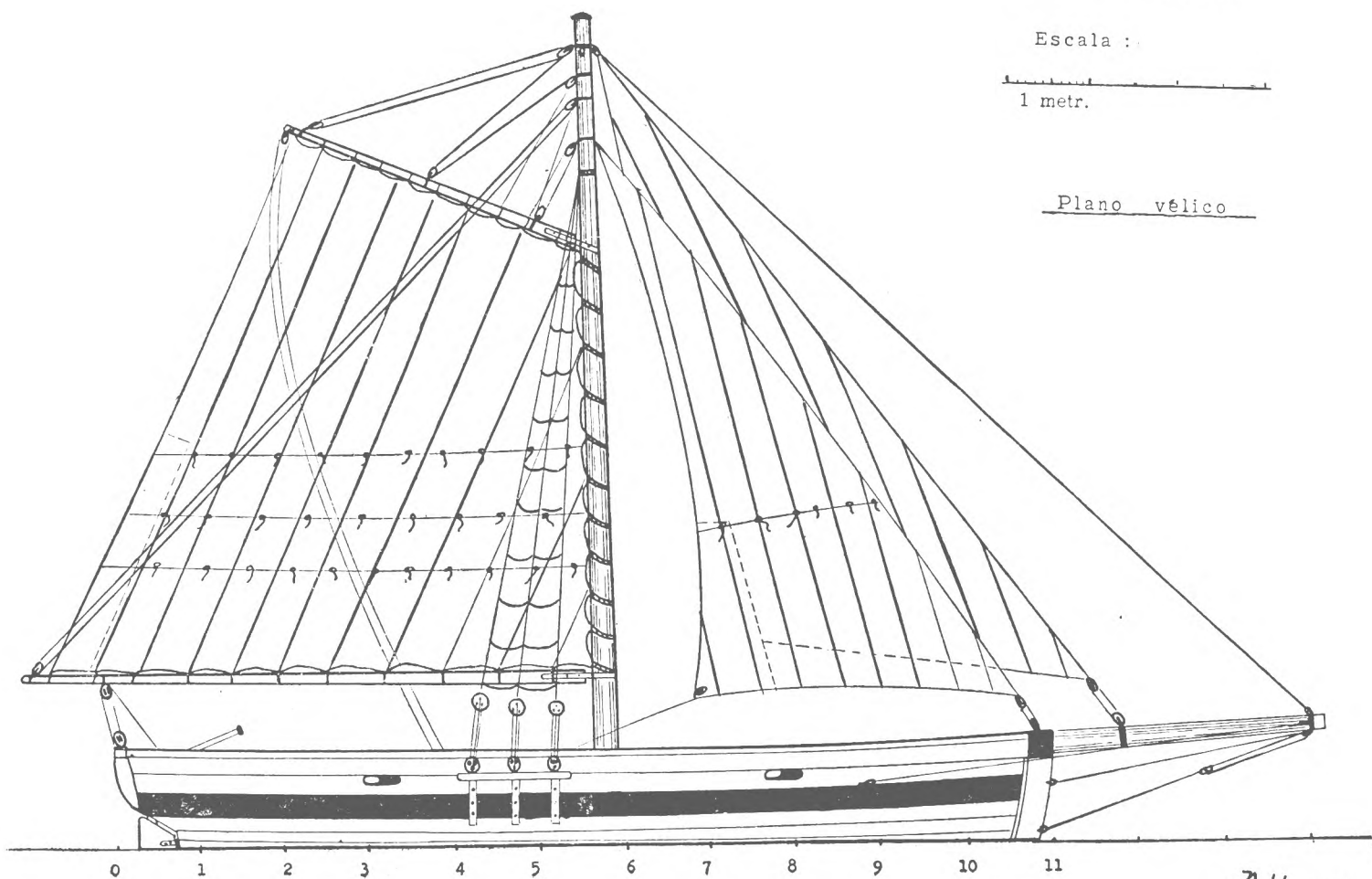
**FIGURA III**

Cutter "VISITO"

Escala :

1 metr.

Plano vélico



A. LORENTE

FIGURA IV

Cutter " LUISITO "

Cuadernás. -

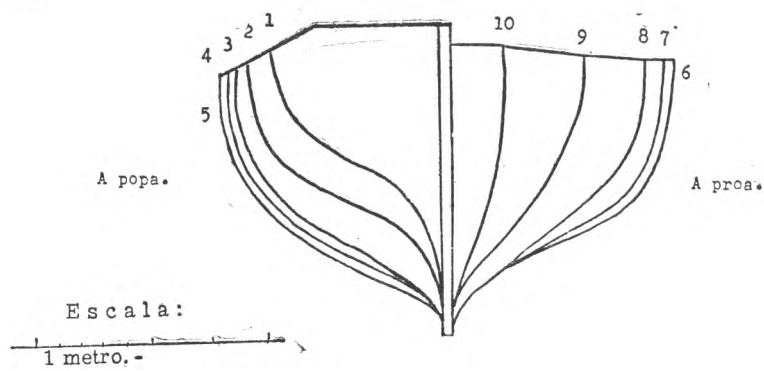
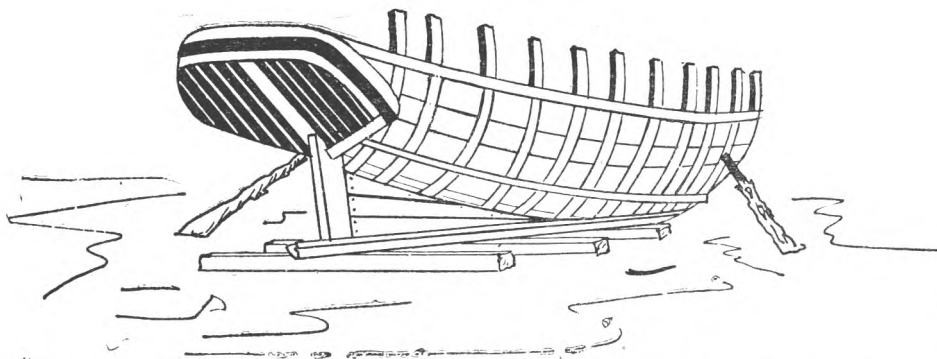


FIGURA V

Cutter " LUISITO "



El " LUISITO " en el "astillero" de la Isla de AÑO NUEVO - 1873

# **El fuego naval de apoyo en las operaciones anfibia de la II. Guerra Mundial**

**Por el Capitán de Fragata I. M. Gustavo Adolfo García Reinoso**

## **PRIMERA PARTE**

### **A. CONCEPTO DE SU EMPLEO AL COMENZAR LA GUERRA**

Los desarrollos de las capacidades del fuego naval para apoyar a las operaciones anfibia se vieron obstaculizados, con anterioridad a la II Guerra Mundial, por la falta de comprensión de la importancia que dicho tipo de operaciones iba a adquirir. En la década de 1930 a 1940 no existían estados mayores anfibia que se dedicaran al estudio de los asaltos anfibia. Sin embargo, aún en esos días, se comprendía que para apoyar cualquier desembarco con oposición se requeriría el empleo del fuego naval y existía un concepto rudimentario sobre cómo debía ser empleado. Las consideraciones de las cuales derivaba este concepto, en la Marina de los Estados Unidos, eran:

1) *La posibilidad de encuentros de flotas de superficie.* Esta posibilidad obligaba a que un alto porcentaje de la munición fuera retenida para hacer frente a esta amenaza, limitando en consecuencia la cantidad que podía ser usada para misiones de fuego naval de apoyo. Más aún, la mayor parte de la munición que debían llevar a bordo todos los buques combatientes, debía ser aquella que fuera más adecuada para atacar a otros buques, esto es, perforante, la cual, con su reducida carga explosiva, es en general poco adecuada para cumplir tareas generales de bombardeo a blancos en tierra.

2) La segunda consideración se basaba en *dar por sentado que los buques combatientes eran extremadamente vulnerables a los ataques aéreos y submarinos.* Esto obligaba a una mínima ex-

posición de los buques de apoyo en el área del objetivo, lo cual a su vez limitaba la duración del fuego naval de apoyo al absolutamente mínimo necesario para establecer las tropas en tierra el día "D".

3) La tercera consideración fue originalmente expresada por el Almirante Nelson en su frase "un buque es un insensato si pretende *luchar contra una Fortaleza*". En otras palabras, esto significaba que un buque no podía esperar trabarse en combate o destruir una batería de defensa de costas sin arriesgarse a ser hundido o seriamente dañado. De acuerdo con este supuesto riesgo, los buques de apoyo debían limitarse a lanzar fuegos desde grandes distancias de la costa, mientras navegaban a grandes velocidades y haciendo abundantes maniobras; todo esto combinado, reducía la capacidad del buque para hacer fuego preciso sobre blancos importantes. (Es de hacer notar que a lo largo de toda la II Guerra Mundial, considerando todos los teatros de operaciones, ningún buque de apoyo de la Marina de los Estados Unidos fue hundido como resultado del fuego procedente de baterías costeras del enemigo, pese a que un número apreciable de ellos recibió impactos de tal origen).

4) En resumen, el concepto del empleo de fuego naval de apoyo con que los Estados Unidos entraron en la II Guerra Mundial, conducía a un bombardeo de corta duración realizado por buques que disparaban limitadas cantidades de munición, a menudo inadecuada para tales propósitos, desde grandes distancias, mientras maniobraban a grandes velocidades. Obviamente, lo mejor que se podía esperar de dicho fuego era una neutralización general de las zonas de defensa del enemigo durante el trasbordo y movimiento de buque a costa, seguido por un apoyo limitado en base a pedidos de fuego, el que sería retirado tan pronto como la artillería de campaña fuera desembarcada.

El adiestramiento de los buques en esta técnica, en el período pre-guerra, corrió parejo con el correspondiente a otras técnicas anfibas. El adiestramiento de los buques en misiones de ataque a blancos en la costa fue de naturaleza ocasional y se vio obstaculizado por la falta de una organización anfibia estable, responsable de mantenerlo con vida. No se preveían planes regulares de ejercitaciones por parte de los buques combatientes en tales técnicas.

Como resultado de la falta de experiencia, poco era lo que se sabía de los problemas que lleva aparejado el ataque a blancos



en la costa. Muchos oficiales de artillería pensaban que no existía ningún problema, debido a que el blanco no se encontraba en movimiento.

En 1940, los grupos de control de fuego naval en tierra que debían controlar dicho apoyo, estaban constituidos exclusivamente por personal naval, sin adiestramiento en la conducción de fuegos sobre blancos en tierra y faltos en absoluto de conocimientos sobre la organización, táctica y técnica de las unidades de la fuerza de desembarco a las que debían apoyar. La doctrina establecía que estos grupos debían reunirse con los batallones de asalto en la mañana del día "D".

En 1941, con la designación del Almirante E. J. King como Comandante de la Flota del Atlántico y el General Holland M. Smith como Comandante de la 1. Brigada de Infantería de Marina en Quantico, la preparación para la guerra anfibia recibió un notable impulso y consecuentemente con ello, también la correspondiente al Fuego Naval de Apoyo.

Se planificaron y comenzaron a realizarse, en forma programada, ejercicios de ataque a blancos en la costa. Los grupos de control de fuego naval en tierra (GCFNT), pasaron a ser un organismo de la fuerza de desembarco, con un Oficial de Infantería de Marina Artillero como Spotter y un Oficial Naval como Oficial de Enlace.

Los nuevos Oficiales de control de fuego naval recibieron, conjuntamente con los spotters aéreos de los posibles buques de apoyo de fuego, adiestramiento especial para la realización del fuego naval e instrucción sobre la organización, táctica y técnica de la fuerza de desembarco.

A principios de 1942 la 1. División de Infantería de Marina desembarcó en Guadalcanal y tres meses después divisiones del Ejército lo hicieron en el norte de Africa. El largo camino a recorrer había comenzado. La oposición a estos desembarcos fue escasa y el apoyo de fuego naval, siguiendo el concepto de preguerra de una neutralización de las playas de desembarco, pareció adecuado. Los desembarcos continuaron en el Pacífico Sur y Suroeste, sin cambios en la doctrina. Hasta aquí, en ausencia de oposición seria en las playas mismas, la doctrina parecía ser adecuada.

Todo ello estaba destinado a sufrir un cambio radical.

## B. LAS OPERACIONES EN EL PACIFICO

### I. Las Islas Gilbert

Las Islas Gilbert, primer objetivo en el Pacífico Central, fueron capturadas en 1943. La Isla Betio (Tarawa), el primer objetivo de este ataque, estaba ubicada en el extremo Suroeste del atolón de Tarawa, típico atolón del Pacífico, y rodeado por un arrecife de coral. Tarawa estaba defendida por la concentración más grande de tropas y armas japonesas encontrada hasta ese momento en el Pacífico. Ocho cañones de defensa de costas (incluidos algunos de 8 pulgadas capturados en Singapur en 1941), 27 cañones antiaéreos medianos y pesados y 64 casamatas (todas bien protegidas con cemento armado, rollizos de madera y arena) delineaban las playas de esta pequeña isla. Pero lo más impresionante de todo era, posiblemente, el hecho de que las tropas que la defendían consistían en algo así como 3.500 japoneses pertenecientes a la Fuerza Naval Especial de Desembarcos, a menudo malamente llamados Infantes de Marina Japoneses.

El plan de maniobra de la 2. División de Infantería de Marina, era desembarcar sobre tres playas en la costa norte de la isla (dentro de la laguna) con un Regimiento Reforzado en asalto. El apoyo para el mismo prescribía 75 minutos del más grande apoyo de fuego contemplado hasta el momento en el Pacífico, a ser lanzado por 3 acorazados (antiguos), 5 cruceros y 9 destructores. *Acorazados*: “Tennessee” (BB 43), “Maryland” (BB 46), “Colorado” (BB 45). *Cruceros pesados*: “Portland” (CA 33), “Indianápolis” (CA 35). *Cruceros livianos*: “Mobile” (CL 63), “Birmingham” (CL 62), “Santa Fe” (CL 60).

El fuego debía llevarse a cabo en dos fases. La primera comenzaría a la salida del sol y prescribía un cubrimiento con fuego de zona de toda la isla, por los buques de mayor desplazamiento, en particular sobre las zonas en que fuera mayor la densidad de posiciones organizadas. Al comenzar la segunda fase, 2 destructores debían penetrar en la laguna y ocupar Estaciones de Apoyo de Fuego frente a las playas. A las 0735 hs., estos buques debían comenzar una preparación de 45 minutos sobre las defensas de las playas, levantando sus fuegos a la hora H menos 5 minutos. Se lanzarían dos ataques aéreos a baja altura, el primero inmediatamente antes de las 0730 y el otro 5 minutos antes de la hora H.

Al resumir este plan en una conferencia habida durante la

travesía, el Almirante Kingman, Comandante del Grupo de Apoyo de Fuego, concluyó su exposición con estas palabras: “Señores, no vamos a destruir la isla, la vamos a borrar del mapa.”

A las 0410 horas los transportes y buques de apoyo de fuego de la Fuerza de Tareas ocuparon posición aguas afuera del extremo oeste de la isla Betio. A las 0441 hs. se elevó hacia el cielo procedente de la isla una señal pirotécnica roja y diez minutos después las baterías costeras abrieron el fuego sobre la Fuerza Atacante. El “Colorado” y el “Maryland”, seguidos luego por otros buques mayores, respondieron al fuego. El “Maryland” aproximándose hasta 4.500 m. de la playa, disparó 40 proyectiles de 14 pulgadas sobre las baterías de 8 pulgadas ubicadas en el extremo suroeste de la isla, destruyéndolas; las baterías restantes fueron pronto neutralizadas. Visto desde el mar, el bombardeo de la isla fue impresionante. La impresión recogida por las tropas de las olas de asalto era que nada podía haber quedado con vida sobre la isla.

Los informes de los observadores aéreos y de los buques de control mostraron que no era posible mantener la hora H. Ella se cambió dos veces, primero se la fijó en las 0845 y luego en las 0900 hs. Luego de abandonar la línea de partida, las primeras olas entraron dentro de la zona de acción de un fuego poco efectivo de explosiones aéreas de granadas de 75 mm y ametralladoras en tiro desde largas distancias. A las 0854 hs., exactamente seis minutos antes del instante previsto como hora H, tanto el buque control como el observador aéreo informaron que la primera ola se encontraba atrasada algo así como 15 minutos con respecto a lo previsto en el plan. Pese a esta información, el fuego naval de apoyo se interrumpió a las 0855 hs., por orden del Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibias, tal como se había planificado. Dicho Comandante pensó que a partir de ese momento la neutralización de las defensas enemigas podía ser mantenida por medio del apoyo aéreo planificado.

Como resultado de este temprano levantamiento del fuego, las primeras olas se encontraron huérfanas de apoyo por un lapso de 23 minutos, entre las 0855 hs. y las 0917 hs., momento en que la primera ola por fin tocó la playa.

Poco después que el fuego naval de apoyo fue levantado, las tropas se encontraron bajo el fuego de armas portátiles, morteros y cañones antilancha. El primer Batallón que desembarcó tuvo alrededor de un 10 % de bajas antes de llegar a la playa, mien-

tras que los batallones siguientes perdieron aproximadamente el 20 % de sus efectivos mientras se encontraban aún en las embarcaciones. Las bajas totales en la operación ascendieron a 3.301 hombres, incluidos 985 muertos.

Aproximadamente dos meses después de la operación el General Merrit Edson, Jefe de Estado Mayor de la 2.D.I.M., dijo en una conferencia en la Base de Infantería de Marina de Quantico, Virginia: “Ellos (se refería al fuego naval y a la aviación) quitaron del medio, durante aquellas tres horas y media anteriores a la hora H, a los cañones de defensa de costas y los cañones antiaéreos; quitaron del medio o neutralizaron un cierto porcentaje de cañones antilancha, pero no quitaron del medio prácticamente ninguna de las defensas de playa. Esos emplazamientos eran los que contaban con las ametralladoras, algunos cañones antilancha de 37 mm y los fusileros. El bombardeo desorganizó completamente las comunicaciones existentes en la isla. Algunas de las líneas telefónicas estaban enterradas y otras por sobre la tierra; pero descubrimos, por posteriores interrogatorios de prisioneros, que a poco de iniciarse el bombardeo no tenían ya control y no disponían de comunicaciones; trataron de emplear mensajeros, pero éstos, debido al fuego naval, nunca llegaron. Pienso que logramos todo lo que podíamos esperar del apoyo de fuego naval y del aéreo, por lo menos todo lo que yo esperaba y es todo lo que yo espero hasta que prueben que pueden dar algo mejor. Pienso que es posible que existan formas de mejorarlo, pero todavía no estoy seguro si son capaces de quitar del medio lo que es más peligroso para nosotros, las defensas de playa y hasta que ello pueda ser probado, pienso que debemos esperar muy poco más de lo que hemos visto en esta oportunidad.”

Tanto el concepto del plan de fuego naval de Tarawa como su ejecución son criticables. El cubrimiento con fuego de zona por el fuego de cañones de grueso calibre había sido sobreestimado en alto grado por los planificadores. Es verdad que durante el bombardeo fueron neutralizadas muchas tropas enemigas, pero también es verdad que las casamatas, blocaos y defensas de playas permanecieron, en su mayor parte, sin daño alguno. Luego del prematuro levantamiento del fuego naval a las 0855 hs., las armas fueron rápidamente cubiertas por los defensores y las tropas asaltantes fueron batidas, sin protección de fuego, en el momento más vulnerable de un desembarco con oposición.

Fue claramente visible entonces, que para facilitar un desem-

barco con oposición, se necesitaba algo más que la simple neutralización de las defensas de playa. La destrucción de las instalaciones aisladas que pudieran actuar sobre el movimiento buque a costa y el desembarco de las tropas surgió, como resultado de esta sangrienta operación, como un requerimiento para futuros bombardeos. Esto llevó a un concepto completamente nuevo, el concepto de la destrucción, opuesto al de la neutralización. Esta destrucción podía ser realizada solamente por medio de la obtención de impactos directos, para lo cual se requerían fuegos lentos y cuidadosos, ejecutados desde cortas distancias.

El no adecuar el apoyo de fuego naval al movimiento real de las primeras olas, influyó fundamentalmente en las pérdidas de la 2ª División de I.M. en Tarawa. Quedó como enseñanza que el fuego no debe levantarse de acuerdo con un horario, sino de acuerdo con el movimiento de las embarcaciones y que en las operaciones futuras se debían tomar medidas para adecuar el levantamiento de los fuegos al movimiento de las primeras olas. Para lograr esto, los buques debían tomar posición bien cerca de la playa, a fin de observar el movimiento de las olas y debía contactarse con observadores aéreos especiales que informaran la posición de las embarcaciones de desembarco con respecto a las playas y a los fuegos.

Con referencia a la Fuerza de Desembarco, a la División se le puede achacar la falta de adiestramiento en el apoyo de fuego naval con posterioridad al desembarco, lo cual se materializó en la falta de personal adecuadamente adiestrado para cumplir tales tareas; luego de establecer su cabeza de playa restringida, la División no hizo un adecuado uso del apoyo disponible; su mejor empleo se aprendió en la forma más dura, a medida que la operación fue progresando.

Tarawa fue el punto crucial donde viró la teoría del fuego naval de apoyo, tanto en el concepto de su empleo como en su ejecución.

## **II. Roi-Namur**

Luego de las operaciones en las Gilbert, la marea ascendente del poder naval de los Estados Unidos en el Pacífico Central dirigió su esfuerzo sobre las Islas Marshall. Consideremos de ellas el asalto en Roi-Namur.

Roi-Namur son dos pequeñas islas unidas por un istmo, ubicadas en el extremo norte del atolón de Kwajalein. El plan de

maniobra para la captura de este inmenso atolón contemplaba el empleo de la 7ª División de Infantería (Ejército) contra la isla de Kwajalein, en el extremo sur del atolón, mientras la 4ª División de I.M. se empleaba sobre Roi-Namur.

Las defensas de Roi-Namur no eran tan formidables como las de Tarawa; sin embargo, eran importantes. Consistían en cuatro blocaos de cemento armado (construidos según especificaciones obtenidas de los alemanes) 17 casamatas, 4 montajes duales de cañones navales de 5,5 pulgadas de doble propósito y 28 cañones antiaéreos medianos y livianos. Las tropas que defendían Roi-Namur consistían aproximadamente en 3.800 hombres.

Para la preparación con fuego naval previa a la captura de estas dos islas se aprovechó el nuevo concepto derivado de Tarawa; *la destrucción en lugar de la neutralización*.

Durante 3 días, una fuerza de portaaviones de apoyo, 3 acorazados, 5 cruceros pesados y livianos y 11 destructores trataron de destruir la totalidad de las instalaciones enemigas conocidas que se encontraban en las dos islas. A fin de identificar los blancos y lanzar el fuego con la máxima precisión, el bombardeo se llevó a cabo desde las menores distancias posibles. Los grandes consumos de munición en las acciones previas al día D fueron posibles debido a la presencia de un buque con munición para fines de reaprovisionamiento.

El bombardeo del día D, el cual debía neutralizar toda defensa o enemigo que aún permaneciera, sería ejecutado por los mismos buques. El fuego de estos buques sería incrementado por buques lanzacohetes y 4 batallones de artillería de campaña pertenecientes al 14º Regimiento de Artillería de I.M., los cuales debían desembarcar en islas próximas, el día D menos 1 día. Los buques serían ubicados bien cerca de las playas, en posiciones desde las cuales pudieran observar el desplazamiento de las primeras olas y de este modo evitar lo ocurrido en Tarawa, es decir, un prematuro levantamiento de los fuegos. Como una precaución adicional se previó que observadores aéreos de Infantería de Marina dispararan señales pirotécnicas cuando las primeras olas de embarcaciones se encontraran a 300 yardas de las playas.

Cuando los Infantes de Marina del 23er. Regimiento asaltaron las playas de Roi, encontraron a un enemigo desorganizado, desmoralizado y virtualmente incapaz de conducir una defensa coherente. Antes que cayera la noche, la totalidad de la isla

había caído en poder del 23er. Regimiento. En Namur, pese a que el 24º Regimiento de I.M. encontró una resistencia considerablemente superior, la historia fue la misma. Ninguna instalación defensiva, digna de llamarse así, permaneció intacta. Pese al hecho de que estas islas estaban defendidas por una fuerza de guarnición casi tan formidable como la de Tarawa, su captura se llevó a cabo en el mínimo de tiempo. Las bajas de las fuerzas invasoras fueron de 129 hombres muertos en acción y 436 heridos. Estos números son dignos de ser comparados con las bajas de Tarawa, superiores a los 3.000 hombres.

El nuevo concepto de los fuegos de destrucción previos al día D, había sido acabadamente probado. También se aprendieron aquí otras lecciones;

- 1) La conveniencia de capturar posiciones fuera de las playas de desembarco con anterioridad al día D, para emplazar artillería.
- 2) El empleo de barreras de cohetes para la neutralización de las playas.
- 3) El empleo de granadas estrella para evitar infiltraciones nocturnas.
- 4) El uso de observadores aéreos de I. M., especialmente puestos en situación para regular los fuegos planificados de apoyo cercano durante el movimiento de buque a costa.

Un problema que se había previsto, pero que en modo alguno fue solucionado, fue el de la coordinación entre el fuego naval y el apoyo aéreo.

En algunas oportunidades se desperdiciaron posibilidades de apoyo, por haberse interrumpido en forma completa el fuego durante ciertos ataques aéreos. Por el otro lado, como mínimo un piloto de Estados Unidos fue derribado por el fuego naval o de artillería de sus propias fuerzas.

Para 1944 se habían establecido, como mínimo, las bases de una doctrina moderna. Las fuerzas de los Estados Unidos habían comprendido la importancia de los fuegos de destrucción para lograr una adecuada preparación del objetivo, habían aprendido los elementos esenciales de la neutralización de las playas, tanto en términos de volumen de proyectiles como de tiempo y espacio y habían llegado a comprender que el fuego naval de apoyo es una parte vital de poder de fuego de una Fuerza de Infantería de Marina.

### III. Saipan

En su avance a través del Pacífico Central, las fuerzas de los Estados Unidos, luego de las acciones desarrolladas sobre las Marshall, se lanzaron sobre las Marianas. De ellas, Saipan y Guam debían ser atacadas en el verano de 1944.

Contrastando con los atolones de las Gilbert y las Marshall, Guam y Saipan eran masas de tierra relativamente grandes, caracterizadas por un terreno agreste y montañoso. El gran tamaño de cada objetivo y la naturaleza del terreno, así como su natural vegetación, permitió a los defensores japoneses dispersarse y enmascararse, cosa que no habían podido hacer en la defensa de los atolones.

Saipan estaba defendida por aproximadamente 20.000 hombres, 32 cañones de defensa de costas y doble propósito y otras instalaciones en camino de completarse. Pese a que estas defensas no eran ni tan numerosas ni tan bien organizadas como la de los atolones, constituían obstáculos importantes para un desembarco.

El plan de maniobras del V Cuerpo Anfibio para la captura de Saipan, era el siguiente: la 2ª y 4ª Divisiones de Infantería de Marina en asalto y la 27ª División de Infantería (Ejército) como reserva. Los tractores anfibios, que transportaban a las primeras olas, debían avanzar directamente hasta el primer objetivo, aproximadamente una milla tierra adentro, antes de descargar las tropas. Las olas de tiradores posteriores debían llevar a cabo operaciones de limpieza entre la playa y el primer objetivo.

El desembarco en Saipan debía estar precedido por un bombardeo preliminar de dos días de duración. El día D menos dos días, 7 acorazados de la Fuerza de Tareas 58, debían bombardear aeródromos, defensas costeras y los cañones pesados de artillería antiaérea. Al día siguiente, el día D menos un día, 4 acorazados de los antiguos y 5 cruceros livianos y pesados, debían llegar a la zona y hacerse cargo del trabajo.

El bombardeo del día D debía ser llevado a cabo por 4 acorazados, 8 cruceros, 7 destructores y 24 LCI (transformados en buques combatientes al armárselos con cohetes y ametralladoras antiaéreas de 40 mm). El plan debía comenzar a la hora H menos 180 minutos y preveía la neutralización de las defensas costeras del enemigo y las baterías antiaéreas, colocando al mismo tiempo algún fuego de calibres mayores sobre las playas mismas.



Desde H menos 90 hasta H menos 60 minutos un importante ataque aéreo debía cubrir la aproximación de los buques de apoyo a sus estaciones finales de fuego. Aprovechando las lecciones aprendidas previamente, la masa de los buques debía estacionarse dentro y hacia los flancos de las fajas de lanchas, alrededor de 2.500 yardas de las playas. Desde estas posiciones debían ser capaces de observar el movimiento de las embarcaciones de desembarco e ir levantando los fuegos de acuerdo con él. Hasta la hora H menos 5 minutos, estos buques debían hacer fuego sobre las playas de desembarco, hacia sus flancos y hacia el interior hasta una distancia de 800 yardas. Otros buques proveerían apoyo de fuego para la demostración frente a Garapan, mientras con acorazados y cruceros se neutralizaba Tinian, la isla inmediatamente al sur de Saipan, desde la cual se podían batir con artillería las playas de desembarco.

Los 24 LCI debían preceder a las olas de asalto, disparando solamente sus ametralladoras de 40 mm, debido a que el ancho del arrecife frente a las playas impedía el uso de sus cohetes. Los destructores debían interrumpir su fuego cuando los tractores anfibios se encontraran a 80 yardas de la playa, mientras que algunos buques mayores debían continuar haciendo fuego hacia los flancos y más allá de la línea del primer objetivo, hasta la hora H más 30 minutos. Con posterioridad a la hora H más 30 minutos debían asignarse buques de apoyo directo a los batallones de asalto para el ataque a los blancos de oportunidad.

El plan a primera vista era atrayente, pero detrás de él se escondían serias deficiencias. La duración del bombardeo pre-día D y su forma de ejecución no tomaba en cuenta las lecciones aprendidas previamente a costa de grandes derramamientos de sangre. Considerando la cantidad de buques asignados juntamente con el número, dispersión y enmascaramiento de las defensas enemigas, el tiempo asignado para el bombardeo era inadecuado; además, la ejecución del plan para las acciones previas al día D dejó mucho que desear. Los acorazados de la Fuerza de Tareas 58, inexpertos en general en bombardeos a la costa, hicieron fuego fuera del alcance efectivo de las baterías de costas; ello, combinado con la ineptitud de los aviones y spotters de a bordo para descubrir o identificar las defensas enemigas, hizo que la destrucción fuera muy poco eficaz. Pese a que el bombardeo de los días sucesivos (llevado a cabo por los viejos acorazados y cruceros) fue más efectivo debido a su experiencia en bombardeos a la costa y a que disminuyeron las distancias de tiro, no

puede decirse que el bombardeo preliminar haya cumplido eficazmente con su objetivo.

A las 0530 horas del día D comenzó el fuego naval de apoyo. Los equipos de demolición subacua informaron que no existían obstáculos en las playas, pero en cambio informaron, lo cual es muy significativo, que habían recibido un intenso fuego de morteros desde posiciones a 600 yardas de las playas, dentro de la línea del primer objetivo. La oposición al movimiento buque a costa fuera del arrecife, fue escasa, pero tan pronto como los tractores anfibios alcanzaron éste, súbitamente, artillería y morteros enemigos abrieron un intenso fuego. Los observadores informaron que el límite del arrecife parecía haber sido minado; las columnas de agua producidas por la explosión de los proyectiles obstruyó en forma completa la observación de las playas desde el mar. Los informes difieren en cuanto a la cantidad de tractores anfibios que se perdieron, pero en lo que no existen diferencias de opinión es en el hecho de que el fuego fue intenso, preciso y continuo. A medida que las sucesivas olas iban alcanzando el arrecife, un fuego muy preciso tomaba a los tractores; este fuego parecía provenir del valle inmediatamente tierra adentro, donde aparentemente estaban concentradas la artillería y los morteros.

Unos pocos tractores anfibios alcanzaron la línea del primer objetivo. La mayor parte de las tropas desembarcó en o cerca de las playas. Por todos los canales de radio se transmitían pedidos para que se acallara a dichos morteros y artillería; todos los buques de apoyo se concentraron en la búsqueda de dichos blancos, pero pese a los grandes ataques llevados a cabo por la aviación, fuego naval y finalmente artillería de campaña, recién en la noche del día D más 2 días fue posible silenciar esas armas.

Las grandes bajas producidas en el personal y radios de los grupos de control de fuego naval en tierra, hizo que sólo el 50 % de dichos grupos pudiera establecer una rápida comunicación. Como resultado de ello, el apoyo directo proporcionado por los buques asignados a tales fines, hasta que el personal y equipos perdidos pudieron ser reemplazados, fue muy limitado. Las bajas del día D, solamente en la 2ª División de I.M., fueron de 238 muertos, 1.022 heridos y 315 perdidos en la acción.

La falla mayor del día D de Saipan, fue la falta de previsiones para neutralizar las *probables* posiciones de artillería y morteros durante el movimiento buque a costa y con posterioridad a la hora H.

Las grandes bajas del día D en Saipan, probaron que las probables zonas de posiciones de morteros y artillería deben estar cubiertas por fuegos planificados y que los fuegos de neutralización planificados deben continuar con posterioridad a la hora H.

Otra lección que se aprendió en esta operación fue que se necesitan medios especiales para suplementar a los grupos de control de fuego naval en tierra, ya que las grandes pérdidas en personal y equipo de los GCFNT privaron a la fuerza de desembarco de una importante cantidad de apoyo durante el día D. La provisión de spotters aéreos y spotters embarcados frente a las playas, para que trabajaran en conjunción con aquellos grupos, sería incorporado posteriormente a los planes para Iwo Jima y Okinawa.

#### **IV. Guam**

La situación en Guam era poco diferente a la de Saipan.

Guam estaba defendida por 18.500 japoneses, un número considerable de cañones de defensa de costas y antiaéreos y un sistema bien organizado de defensas de playa.

El plan de maniobra preveía el desembarco en asalto de la 3ª División de I.M. y la 1ª Brigada de I.M. a través de playas ampliamente separadas, con la 77ª División de Infantería (Ejército) como reserva. Originariamente el desembarco en Guam debía ser precedido, como en el caso de Saipan, por un bombardeo previo al día D de dos días de duración.

Debido a la seriedad de la situación en Saipan, el desembarco en Guam fue postergado hasta que se hubiera asegurado el éxito en aquel lugar; como resultado de dicha postergación fue posible ejecutar, en lugar del bombardeo de dos días previsto, un bombardeo de trece días de duración, empleando un promedio de 3 acorazados y 4 cruceros por día; estos buques dispararon una cantidad hasta entonces sin precedentes de munición: 5.700 proyectiles de 14 y 16 pulgadas, 3.800 proyectiles de 8 pulgadas, 1.600 proyectiles de 6 pulgadas y alrededor de 22.000 proyectiles de 5 pulgadas.

El bombardeo del día D debía ser llevado a cabo por 4 acorazados, 6 cruceros y 12 destructores. En contraposición con el plan para Saipan, las posibles zonas de posiciones desenfildas de artillería se hallaban cubiertas por fuegos.

Los resultados del bombardeo preliminar fueron resumidos por el informe del General Roy S. Geiger (Comandante de la Fuerza de Desembarco Sur, Guam), con las siguientes palabras: "Como resultado del bombardeo previo al día D la mayor parte de las instalaciones enemigas fueron destruidas. Sus fuerzas fueron desorganizadas y su voluntad de resistir grandemente debilitada. El éxito de esta operación, con sus comparativamente pocas pérdidas, se puede atribuir en gran medida a dicha preparación."

El carácter de este bombardeo previo al día D se debió en gran medida al Almirante Connolly, Comandante de la Fuerza de Ataque Sur, quien se hizo cargo en forma personal de las operaciones pre-día D. Se computaron metódicamente los daños producidos; se preparó una lista de todas las instalaciones japonesas conocidas y a medida que los aviones o buques dañaban o destruían algunas de ellas, se hacían las anotaciones correspondientes; a medida que aparecían nuevas instalaciones, se incorporaban a la lista de blancos.

El desembarco en Guam se llevó a cabo de acuerdo al plan. La resistencia encontrada en la playa fue muy pequeña, debido a que la mayor parte de los defensores habían sido ahuyentados por el bombardeo preliminar.

Las bajas en Guam fueron relativamente pocas y, teniendo en cuenta el tamaño del objetivo, su captura se llevó a cabo en un mínimo de tiempo.

Al comparar las acciones de Guam y Saipan, deben considerarse los siguientes factores:

1) Ambas estaban defendidas por fuerzas enemigas prácticamente iguales.

2) Las defensas de ambas islas eran prácticamente de las mismas características e igualmente bien desarrolladas.

Pese a ello, las bajas en Guam fueron 7.300 hombres y en Saipan 16.041.

La rápida captura y las relativamente pocas bajas habidas en Guam, deben ser atribuidas a la efectividad y al alcance sin precedentes del bombardeo pre-día D con fuego naval.

#### **V. Adelantos logrados en el apoyo de fuego naval como resultado de las operaciones en las Islas Marianas**

Los nuevos desarrollos alcanzados en el apoyo de fuego naval fue una de las características de la campaña de las Marianas. Estos nuevos desarrollos fueron:

- 1) Incremento en el empleo del fuego naval de apoyo en misiones de apoyo directo y general.
- 2) Empleo de granadas estrellas para iluminación nocturna.
- 3) Desarrollo de un sistema de coordinación de fuegos.

Se llevaron a cabo misiones de apoyo general contra fortificaciones ubicadas en la profundidad del terreno ocupado por el enemigo. Los spotters aéreos de los buques mayores buscaban y conducían el fuego sobre blocaos, casamatas y armas del enemigo, antes que las tropas desembarcadas entraran en contacto con ellas. En Guam, el punto llave del terreno elegido por los japoneses para la resistencia final, Monte Santa Rosa, fue bombardeado en forma tan terrible que el enemigo se replegó sin ofrecer ninguna resistencia final.

Desde el punto de vista del combatiente en tierra, probablemente el desarrollo más importante de esta campaña haya sido el empleo de las granadas estrellas; refiriéndose a ellas, prisioneros japoneses se quejaban amargamente expresando que los estadounidenses podían transformar la noche en día.

Tanto en Tinian como en Saipan, aparecieron los primeros destellos de un sistema para la coordinación de los fuegos de artillería, naval y aéreo.

El efecto total de estos desarrollos se pudo ver durante la operación de Iwo Jima.

Las enseñanzas logradas en la campaña de las Marianas pueden ser resumidas en las siguientes:

- 1) La absoluta necesidad de un *adecuado bombardeo* prede3embarco, en términos de duración, poder de fuego y habilidad en su ejecución.
- 2) La necesidad de neutralizar las armas de tiro indirecto, no sólo antes de la hora H, sino también durante varias horas luego de ella.
- 3) La necesidad de suplementar los grupos de control de fuego naval en tierra por medio de spotters aéreos y spotters embarcados frente a las playas.
- 4) La necesidad de adiestramiento especializado adicional para el personal de control de fuego naval en tierra y personal de fuego naval de los distintos estados mayores.
- 5) La imprescindible necesidad de adiestramiento especial de los buques en bombardeo de blancos en la playa.

## **VI. Las Islas Palau**

Las operaciones sobre las Palau, siguieron inmediatamente a la campaña sobre las Marianas. Muchos errores cometidos con anterioridad se repitieron aquí, pero de estas operaciones se derivó un nuevo desarrollo que probó ser de gran importancia en el futuro. Como resultado del fracaso del bombardeo previo al día D en Paleliu se decidió que en el futuro, la importante tarea de llevar a cabo ese bombardeo fuera confiada a un Comandante de Fuerza de Tareas que dispusiera de un adecuado Estado Mayor, comunicaciones y facilidades para la obtención de fotografías aéreas y determinación de daños sobre los blancos.

## **VII Iwo Jima**

El próximo objetivo de las fuerzas de los Estados Unidos en el Pacífico Central sería Iwo Jima. Las defensas de esta isla eran, probablemente, las más elaboradas en cuanto a construcciones y las más numerosas en cuanto a la densidad y las mejor integradas de todas las del Pacífico y posiblemente de toda la II Guerra Mundial.

La isla contaba en total con aproximadamente 730 instalaciones defensivas mayores, disponiendo de 120 cañones de calibre superior a 75 mm, 130 obuses, 90 lanzacohetes y morteros de grueso calibre y 60 cañones antitanques. Las defensas de playas solamente incluían algo así como 201 instalaciones mayores, entre las cuales había 21 blocaos, 91 casamatas y 32 emplazamientos cubiertos para artillería.

El plan de maniobra adoptado por el V Cuerpo Anfibio, fue dictado rígidamente por el terreno. El plan consistía en desembarcar con dos divisiones en asalto, la 4ª División de I.M. a la derecha y la 5ª División de I.M. a la izquierda y la 3ª División de I.M. como reserva.

Pese a los repetidos y prolongados esfuerzos hechos por el V Cuerpo Anfibio para lograr que se ampliara el tiempo asignado para el bombardeo previo al día D, éste se limitó a tres días, a ser ejecutado por 6 acorazados y 5 cruceros, empleando en total 14.000 proyectiles de calibres mayores. Sobre la base de lo aprendido en las Palau, este bombardeo debía ser conducido por un experimentado Almirante en fuego naval de apoyo, el Almirante Blandy. Además, durante 72 días se debía llevar a cabo un continuo bombardeo de las defensas y aeródromos de Iwo

Jima, empleando bombarderos del Ejército. Más aún, una División de cruceros pesados debía bombardear el objetivo varias veces antes del día D, a partir de mediados de diciembre de 1944.

El plan para el día D incorporó todas las lecciones aprendidas en la marcha a través del Pacífico. Se empleó la más grande cantidad de buques y el mayor tonelaje de munición programado hasta ese momento. 7 acorazados, 8 cruceros, 9 destructores y 39 buques lanzacohetes debían lanzar 3.000 proyectiles de calibres mayores, más de 10.000 de 5 y 6 pulgadas y más de 20.000 cohetes de 5 pulgadas. Los fuegos planificados debían ubicarse tan próximos a las tropas asaltantes como fuera posible y debían continuar hasta la hora H más 60 minutos, con medios para modificar dichos fuegos (Observadores Tácticos Aéreos) en caso que las tropas no fueran capaces de mantener el ritmo teórico de avance previsto.

Al comenzar el bombardeo aéreo planificado, que debía tener una duración de 72 días, existían aproximadamente 450 defensas enemigas instaladas. Mientras se llevaron a cabo los bombardeos, los japoneses continuaron construyendo obras de defensa, de modo tal que cuando dichas operaciones terminaron, pese al bombardeo diario realizado por la aviación, existían aproximadamente 750 instalaciones mayores que debían caer bajo el fuego de preparación del Fuego Naval de Apoyo.

El 16 de febrero de 1945 (Día D menos 3 días) la Fuerza Avanzada del Almirante Blandy recaló en las proximidades de Iwo Jima. La tarea principal del Almirante Blandy el día D menos 3 días era la destrucción de los cañones de defensa de costas y antiaéreos. La niebla y la lluvia hicieron que la visibilidad fuera muy pobre y el fuego tuvo que ser interrumpido varias veces durante el día debido a que los spotters de los buques y aéreos eran incapaces de identificar los blancos. Además de ello, aun en las oportunidades en que la visibilidad aumentaba, el intenso fuego antiaéreo mantenía a los aviones de spotting a una altura tal que la identificación de los blancos era prácticamente imposible. Como puede imaginarse, el resultado de los fuegos del día D menos 3 fue extremadamente pobre; solamente se destruyeron alrededor de 17 blancos, quedando aún más de 730 para ser puestos fuera de acción.

El plan para el bombardeo del día D menos 2 días preveía como finalidad primaria el apoyo de las operaciones de los equipos de demolición subacua. La visibilidad se había vuelto exce-

lente, de forma tal que los spotters aéreos y de los buques podían observar claramente los blancos. Luego de una mañana relativamente tranquila, durante la cual fueron destruidos o severamente dañados alrededor de 61 blancos, ocurrió un suceso que adquirió características dramáticas para la Fuerza Avanzada. En las playas orientales los artilleros japoneses abrieron fuego con baterías, hasta el momento no localizadas, sobre los buques lanzacohetes que apoyaban las operaciones de los equipos de demolición subacua; en cuestión de pocos minutos los 12 buques lanzacohetes empeñados en tales tareas recibieron impactos, la mayoría de ellos de 6 pulgadas.

Solamente restaba un día para las acciones pre-día D. Debido a lo que hasta ese momento se había revelado, los representantes de las Tropas Anfibias propusieron al Almirante Blandy que se cambiaran los planes para el bombardeo del día D menos 1 y que toda la munición y el poder de fuego remanente se dedicaran a la única tarea de destruir las defensas de playa en el área de desembarco preferida.

Los resultados de los fuegos del día D menos 1 fueron altamente alentadores. De los 201 blancos existentes en el área de desembarco principal, 115 habían sido destruidos o dañados antes del anochecer del día D menos 1; 11 cañones de defensa de costas, 22 de 23 cañones antiaéreos pesados, 16 de 20 blocaos y 48 de 99 casamatas fueron destruidos o seriamente dañados. Los cañones pesados de artillería antiaérea y los de doble propósito que existían en toda la isla, fueron en su mayoría destruidos. Como resultado de la necesidad de la concentración de los fuegos sobre las áreas de desembarco, el resto de la isla fue cubierto solamente en forma muy ligera y el día D existían a lo largo de todo el resto de Iwo Jima una gran cantidad de posiciones de artillería, lanzacohetes y morteros.

Las siguientes palabras con respecto al bombardeo pre-día D pertenecen al General (USMC) Harry Schmidt:

“Un fruto de incalculable valor del muy bien conducido bombardeo previo al desembarco, fue el hecho de que el enemigo, el 17 de febrero, fue inducido a abrir un mortífero fuego con baterías hasta el momento bien ocultas, sobre lo que tomó por una tentativa de desembarco. Afortunadamente ello nos permitió localizar sus más peligrosas posiciones de artillería, las que flanqueaban nuestras playas de desembarco y reducirlas a escombros antes que los Infantes de Marina desembarcaran. No creo que sea exa-



gerado decir que la destrucción de estas baterías por el fuego de los buques es lo que hizo posible que nuestro desembarco del día D pudiera llevarse a cabo.”

La gran cantidad de defensas en esta isla no era concebible que fueran destruidas en forma total con el tiempo y los buques asignados. La realización del bombardeo fue en sí particularmente efectivo y demostró el alto grado de eficiencia alcanzado por el fuego naval en la técnica de destruir defensas de toda índole en la playa. Sin duda alguna, tal como había sido predicho por el General (USMC) Holland M. Smith, un bombardeo pre día D de mayor duración, hubiera disminuido la duración y las bajas de la operación.

Los fuegos del día D comenzaron al amanecer, continuándose las misiones de destrucción sobre blancos específicos hasta la hora H menos 55 minutos, en que se levantaron los fuegos para dar lugar a ataques aéreos masivos hasta la hora H menos 35 minutos; a partir de dicha hora se continuó con el fuego naval. El día era claro y brillante, la visibilidad para el spotting excelente y el viento soplabla en dirección favorable con respecto al plano de tiro, llevando el humo de las explosiones tierra adentro. Durante el movimiento hacia la playa las embarcaciones de desembarco y los vehículos anfibios recibieron sólo un muy escaso fuego de artillería, morteros y armas portátiles. Ningún vehículo anfibio recibió impactos y el arribo a la playa se produjo de acuerdo al programa previsto.

La barrera de fuego, tal como se observaba desde el mar, parecía estar ubicada en forma correcta y se levantaba en los momentos requeridos. Los buques no tenían inconvenientes en mantener el fuego delante de las tropas a las distancias requeridas. La primera misión de fuego disparada a pedido de un GCFNT lo fue a la hora H, requerida por un Oficial de Enlace de Fuego Naval del R.28 I.M., a bordo de una embarcación de desembarco y el último GCFNT que estableció comunicación condujo su primera misión de fuego a la hora H más 270 minutos. 6 de los 8 GCFNT de los batallones de asalto tenían comunicación y hacían pedidos de fuego a la hora H más 1 hora.

Para determinar los resultados de los bombardeos pre día D y del día D conviene examinar la resistencia realmente encontrada por los regimientos de asalto, de acuerdo a los datos obtenidos de sus informes de combate;

- 1) El R. 25 I.M. que desembarcó en la Playa Azul (flanco

Norte) recibió fuego de artillería, morteros y armas portátiles a partir de la hora H, luego del desembarco, el que se incrementó en intensidad a partir de la hora H más 1 hora. La resistencia hallada por este regimiento de desembarco fue la mayor encontrada por la fuerza de desembarco.

2) El R. 23 I.M., desembarcado en la Playa Amarillo (centro Norte) recibió algún fuego de artillería, morteros y armas portátiles luego del desembarco.

3) El R. 27 I.M., desembarcado en la Playa Rojo (centro Sur) recibió poco fuego. El avance de este regimiento fue rápido y a media tarde había cruzado el estrecho cuello de Iwo Jima, dividiendo la isla en dos.

4) El R. 28 I.M. que desembarcó en la Playa Verde (flanco Sur) encontró inicialmente una resistencia muy reducida; sobre esta playa no cayó ningún fuego de artillería, pero posteriormente se recibió fuego intermitente de morteros y de armas portátiles desde la base del Monte Suribachi.

5) A partir de la hora H más 1 hora, cuando se levantó el fuego planificado de apoyo cercano, comenzó a caer sobre las playas un fuego cada vez más abundante de artillería pesada, morteros y cohetes japoneses.

6) Se puede inferir entonces que el bombardeo naval del día D y de las acciones pre día D, combinadas con las acciones de la aviación, hicieron posible el desembarco de los Infantes de Marina y su establecimiento en la playa, con una resistencia inicial relativamente pequeña en la zona más fuertemente defendida encontrada por las fuerzas de los Estados Unidos a lo largo de toda la II Guerra Mundial. Por el otro lado, en aquellas zonas de Iwo Jima que no habían sido cubiertas ni por los pesados fuegos de neutralización del día D, ni por los fuegos de destrucción de las acciones pre día D, la resistencia enemiga se mantuvo en todo su poder. Fue en la reducción de esta zona que continuó la amarga lucha de los 28 días posteriores.

A lo largo de dichos 28 días restantes de la campaña, un total de 10 acorazados, 12 cruceros pesados y livianos y 55 destructores apoyaron al V Cuerpo Anfibio, con un total de más de 251.000 proyectiles navales, de los cuales 175.000 fueron de 5 pulgadas.

La reacción de los japoneses ante este apoyo de fuego naval queda bien expresada en el siguiente extracto de un mensaje re-

mitido por radio a Tokio, por el General Kuribayashi durante la batalla: “No importan cuán firme y fuerte sean las casamatas” que usted construya en la playa; ellas serán destruidas por el fuego de los acorazados. El poder de los buques y aviones americanos hace posible cualquier desembarco en cualquier playa que lo deseen.”

Como resultado de la efectividad del fuego naval para destruir las defensas de playa, el 32. Ejército Japonés, que defendía Okinawa, adoptó el 8 de marzo de 1945 un nuevo concepto de defensa. En lugar de pretender detener el ataque en la línea de playa por medio de defensas preparadas, lo cual había constituido la invariable táctica defensiva japonesa a lo largo de toda la guerra, la defensa de Okinawa debía basarse en permitir a las fuerzas invasoras desembarcar sin interrupción, reteniendo el fuego hasta que ellas estuvieran bien dentro de las playas y en estrecho contacto con los defensores. Este concepto básico está expresado en la Instrucción de Batalla N° 8 del 32. Ejército Japonés, la cual expresaba: “El momento de apertura del fuego variará algo naturalmente, de acuerdo con el tipo de armas, consistencia de la posición, tareas, etc. Sin embargo, en términos generales, nuestro principio básico debe ser permitir al enemigo su desembarco total. Debemos esperar pacientemente y retener prudentemente nuestros fuegos hasta que penetre en nuestras posiciones y pierda su libertad de movimiento dentro de nuestro más efectivo sistema de poder de fuego y hasta que pueda ser atraído a una posición donde no pueda ser cubierto y apoyado por el fuego naval y aéreo. Entonces, entrando repentinamente en acción, destruiremos al enemigo”. Pese a esto, el “enemigo” destruyó a los japoneses en Okinawa y el fuego naval tuvo mucho que ver en ello.

## SEGUNDA PARTE

### A. LAS OPERACIONES DE NORMANDIA

#### I. Panorama general

El 1. Ejército de los Estados Unidos debía desembarcar en dos playas, Omaha en el este y Utah en el oeste, con dos divisiones procedentes del mar y dos divisiones aerotransportadas, en asalto. Estas fuerzas debían cortar la península de Cotentin y capturar Cherbourg el día D más 8 días.

Las fuerzas Aliadas disponían de un panorama de inteligencia bastante completo del plan terrestre del enemigo para la defensa de Europa. El dispositivo de las defensas alemanas se basaba en la suposición de que el apoyo de una invasión requeriría la posesión de un puerto de mar importante. Por estas razones las defensas mayores, tanto en tropa como en artillería de defensa de costas, se concentraron alrededor de los puertos de Francia. Las áreas posibles de desembarcos entre estos puertos estaban protegidas por unos pocos pero bien organizados puntos fuertes, respaldados por divisiones blindadas y de Infantería, capaces de desplazarse rápidamente hacia cualquier zona amenazada.

Las condiciones hidrográficas y de las playas en Normandía eran factores de gran importancia. La amplitud de marea era de 18 a 23 pies; el gradiente de la playa de alrededor de 1/180, lo cual podía hacer que una embarcación de desembarco varara a considerable distancia de la playa. El espacio de playa comprendido entre el borde de la plea y el de la bajamar estaba cubierto por una serie de obstáculos.

Las playas estaban cubiertas de una serie de obstáculos de variados tipos (tetraedros, rampas destinadas a destruir el fondo de las embarcaciones, etc.). Hacia el interior de las playas había una hilera de erizos. Todos los obstáculos se encontraban minados para dificultar su remoción. Los obstáculos en la Playa Utah no eran ni tan completos ni tan numerosos como los que existían en la playa Omaha.

El terreno hacia el interior de las dos playas de asalto difería considerablemente. En Utah el terreno inmediatamente hacia el interior consistía en dunas bajas, de alturas en ningún caso superiores a los 9 metros y una zona llana cubierta de hierba, la cual había sido anegada hasta una profundidad de alrededor de 75 centímetros. El terreno en Omaha ofrecía mejores posibilidades para la defensa; aquí la playa se continuaba en una zona de canto rodado que se elevaba abruptamente; lomas escarpadas de alturas del orden de los 30 a 50 metros se elevaban desde las playas. A lo largo de los 6.300 metros de playa, en cinco puntos, desembocaban hacia el interior corredores arbolados que formaban salidas de playa.

## II. Defensas

Las defensas de Omaha consistían en algo así como 13 puntos fortificados, construidos en base a casamatas, fortines y posicio-

nes abiertas para cañones livianos, todos ellos rodeados por alambradas y campos minados. Los elementos de cada punto fortificado estaban conectados entre sí por medio de refugios subterráneos, túneles o trincheras. Pese a que las ametralladoras eran las armas básicas en todos los emplazamientos, había más de 60 piezas de artillería liviana, unos 8 blocaos de concreto, 35 casamatas, 18 cañones antitanques y 4 posiciones para artillería de 88 mm. Todas las defensas podían hacer fuego en los 360° y prácticamente todas las armas eran capaces de hacer fuego hacia los flancos de las playas. La playa de Omaha se encontraba en el sector defendido normalmente por la División de Infantería 716 alemana, una formación defensiva compuesta por dos regimientos de infantería y varios batallones de artillería. Sin embargo, la casualidad hizo que la 352 División de Infantería alemana se encontrara efectuando maniobras en la zona de Omaha durante junio de 1944, por lo cual fue destinada a tomar parte en la defensa.

En la playa Utah, las defensas estaban instaladas sobre las dunas, existiendo un espacio entre puntos fuertes considerablemente mayor que en la playa Omaha; existían en ella 86 piezas de artillería de calibre de 210 mm. y menores. El corazón de la defensa estaba constituido por siete puntos fuertes, organizados en forma análoga a los de la playa Omaha. Este sector de la península de Cotentin estaba defendido por la División 709, organizada en la misma forma que la División 716 que defendía Omaha.

### **III. Bombardeo Pre-Día-Dedo**

El plan para el apoyo de fuego para ambas zonas de playas durante las operaciones previas al día D, contemplaba solamente el empleo de bombardeos aéreos para obtener la destrucción de la máxima cantidad de defensas de costas, artillería y estaciones de radar.

A partir del día D menos 90 días, 7.500 aviones de las Fuerzas Aéreas Estratégicas debían romper el sistema ferroviario de Francia y Bélgica y golpear a todas las tropas alemanas que se encontraban en movimiento. A partir del día D menos 45 días, la Fuerza Aérea Táctica debía aislar el área de desembarco destruyendo todos los puentes que se encontraran sobre los ríos Sena y Loire. Todos los aeródromos y facilidades aéreas dentro de los 210 Km. de las áreas de asalto debían ser atacadas a partir del día D menos 21 días. Las defensas de costas en las áreas de

Normandía y Calais debían recibir bombardeos aéreos, crecientes en intensidad a medida que se aproximaba el día D. En ningún momento se consideró la posibilidad de un bombardeo con fuego naval Pre-Día D, debido a la pérdida de la sorpresa táctica que él implicaba.

#### **IV. Plan de fuego naval en apoyo**

En las primeras etapas de la planificación se disponía solamente de una muy escasa cantidad de buques para el apoyo de fuego naval; todos los buques de apoyo debían ser provistos por Gran Bretaña, Francia y Polonia; sin embargo, a medida que la planificación avanzó, los jefes de Estado Mayor Combinado comprendieron que se requería un apoyo adicional de fuego; se pusieron entonces a disposición buques de los Estados Unidos, los que fueron asignados a la Fuerza de Tareas Oeste, la cual apoyaría el desembarco de las fuerzas de ese país. La asignación final de buques a esta Fuerza de Tareas consistió de 3 acorazados viejos de los Estados Unidos, 1 británico, 4 cruceros pesados, 5 cruceros livianos y aproximadamente 30 destructores pertenecientes a varios países. Esta heterogénea fuerza consistía entonces de 13 buques capitales y 30 destructores.

La falta de homogeneidad del Grupo de Apoyo de Fuego originó problemas de carácter técnico en el control de los fuegos. Se resolvió emplear, sin tener en cuenta la nacionalidad de los buques de apoyo, los procedimientos de fuego y la técnica de los grupos de control de fuego naval de los Estados Unidos. Sin embargo, para el spotting aéreo de los buques capitales se emplearon pilotos británicos que volaban Spitfires, debido a la incapacidad de los aviones de spotting normales de dichos buques para luchar con los cazas alemanes que se podrían encontrar sobre el objetivo. Estos pilotos emplearon procedimientos británicos para el spotting.

La organización para el control de fuego naval en tierra fue uniforme y ortodoxa hasta el escalón regimiento (incluido él). Por encima del escalón regimiento no existía ninguna organización para la dirección del fuego naval, análoga a la existente en las fuerzas de desembarco. Los planificadores dieron por sentado que los comandos de artillería de división y cuerpo podían tomar a su cargo las tareas extras de planificación, adiestramiento y supervisión de fuego naval que pudieran requerirse.

El Plan de Fuego Naval tanto para Omaha como para Utah, se componía de dos partes principales: un plan de contrabatería

y un plan para la neutralización de los puntos fortificados de la playa. El plan de contrabatería asignaba a buques específicos la tarea de mantener la observación y neutralizar cada una de las defensas de costa conocidas.

Omaha tenía 13 defensas principales ubicadas sobre las lomas que dominaban la playa. Entre el período de H menos 30 a H menos 5 minutos la Fuerza Aérea debía lanzar sobre estas defensas 480 B-24 con un total de 1.300 ton. de bombas. Cinco buques capitales frente a las playas de Omaha debían lanzar sobre las defensas de playas 385 proyectiles de 12 pulgadas, 200 de 8 pulgadas y 750 de 6 pulgadas. Cinco de los once destructores debían disparar 1.800 proyectiles de 4 y 5 pulgadas desde H menos 40 a H menos 5 minutos. El resto de los destructores debían tomar bajo su fuego blancos en la playa o permanecer en estación y listos en espera de las misiones a pedido que les hicieran los Grupos de Control de Fuego Naval en Tierra (GCFNT).

Se puede ver claramente que pese a la escasez de fuego naval disponible para la operación, se había planificado que *11 destructores* frente a la playa Omaha dispararan antes de la Hora H solamente el equivalente a la carga de santabárbara de *un destructor*.

Buques de desembarco de tanques transportando tanques M-4 y artillería autopropulsada debían lanzar 8.000 proyectiles de 105 mm. con fuego no apuntado sobre las playas durante la aproximación hacia las mismas. Nueve embarcaciones armadas con cohetes debían lanzar una barrera de 9.000 cohetes inmediatamente antes que las primeras olas tocaran las playas. A partir de este momento todos los fuegos debían ser levantados, en espera de los pedidos de los equipos de spotting en tierra.

Comparando la asignación de poder de fuego para los desembarcos en Normandía con los de Tarawa y Roi-Namur, podemos ver que para la playa de Omaha se planificó menos fuego naval de apoyo que el que había probado ser insuficiente en Tarawa un año antes.

Para la neutralización de los siete puntos fortificados en la playa Utah, los B-25 de la 9ª Fuerza Aérea Táctica debían lanzar entre H menos 10 y H menos 2 minutos unas 650 ton. de bombas. Precediendo a este ataque, a partir de H menos 40 minutos, el “Nevada”, el “Quincy” y el “Entreprise”, debían lanzar 200 proyectiles de calibres mayores y 750 proyectiles de 6 pulgadas sobre las playas. Los destructores debían lanzar 4.120 proyectiles de

cinco pulgadas. El fuego debía ser levantado ante una señal de humo negro, la que debía ser lanzada por las primeras olas cuando ellas se encontraban a 700 yardas de la playa. Igual que en la playa Omaha, embarcaciones armadas con cohetes debían lanzar 5.000 cohetes; los tanques M-4 y artillería autopropulsada embarcada en BDT debían lanzar 8.000 proyectiles de 105 mm. con tiro no apuntado sobre las playas. Excluyendo las bombas, sobre las defensas en la playa Utah se debía lanzar, aproximadamente, el doble de proyectiles que sobre las defensas en la playa Omaha.

### V. Operaciones del Día D

En la mañana del día D, de acuerdo a lo planificado, comenzó el fuego de contrabatería contra las baterías conocidas en Omaha. Los aviones lanzaron ataques tempranos y a la hora H menos 40 minutos los buques capitales comenzaron su bombardeo. Esta fase del fuego de contrabaterías fue un éxito; el fuego sobre los puntos fortificados en la playa comenzó de acuerdo a lo planificado. Los destructores informaron que los fuegos sobre los primeros blancos fueron lanzados con eficacia, pero el humo y el polvo negaron la visibilidad sobre los últimos blancos planificados antes de la hora H.

A medida que las primeras olas iban aproximándose a la playa Omaha se vio que algo estaba faltando: los 480 B-24 del Cuerpo Aéreo con sus 1.300 toneladas de bombas no habían llegado; la causa de ello puede encontrarse en el informe oficial del incidente. Alrededor de una semana antes del día D, el Comandante General de la 8. Fuerza Aérea informó al Comando Supremo de las Fuerzas Expedicionarias Aliadas (SHEAF) y al 1. Ejército que, en caso de condiciones desfavorables del tiempo, el día D sería necesario hacer bombardeos sin observación; esto originaría dispersiones del orden de hasta 2.100 m en el ataque a blancos pequeños. La noche anterior al día D, la 8. Fuerza Aérea decidió que sería más beneficioso si la cantidad de bombas a ser lanzadas a lo largo de la línea de playa se reducía, y la mayoría de ellas se lanzaban sobre las áreas detrás de las playas mismas. Ello disminuiría en un grado considerable la efectividad del bombardeo sobre los blancos asignados pero, también, reduciría a un grado despreciable la posibilidad de que cayeran bombas sobre las embarcaciones de asalto y fuerzas navales que se encontraran aproximándose a la playa. Se ordenó un retardo de 5 a 30 segundos en el lanzamiento de las bombas, lo cual tendría como resul-



tado localizar el centro de la zona de dispersión de las bombas, unas dos a tres millas tierra adentro.

De los 96 tanques en el asalto, solamente 43 alcanzaron la playa. De los 32 tanques DD (Tanques M-4 equipados con dispositivos de flotación), solamente 5 alcanzaron la playa Omaha. De las 16 brechas que se había planificado abrir en los obstáculos de la playa, solamente 6 lo fueron en forma total y 3 parcialmente, pero la pérdida total del equipo para marcar las brechas abiertas hizo en todos los casos totalmente nulo este trabajo.

Las 8 compañías de asalto cayeron bajo el fuego concentrado de artillería, morteros y armas portátiles, cuando se encontraban todavía a 400 m de las playas. La compañía C del 2º Batallón de Rangers había perdido 35 de sus 64 hombres antes de cruzar la playa a la derecha de la compañía A del Regimiento de Infantería 116; había también perdido la totalidad de sus oficiales y la mayoría de sus suboficiales. Dentro de los 15 minutos posteriores al desembarco la compañía A quedó fuera de combate para el resto del día, habiendo perdido los dos tercios de sus miembros, los que resultaron muertos, heridos o desaparecidos. Solamente una de las 8 compañías de asalto, la que desembarcó en el flanco este de la playa Omaha, estaba en condiciones de operar como una unidad luego de haber cruzado la playa.

A medida que los comandos comenzaron a desembarcar, encontraron aproximadamente el mismo panorama a lo largo de todo el frente. A la 0800 horas, observadores alemanes ubicados en la loma, informaron que la invasión de Europa había sido detenida en la línea de playa.

Solamente un GCFNT pudo establecer comunicaciones tempranas; desgraciadamente para el asalto principal, era el GCNFT del 2. Batallón de Rangers el cual había desembarcado, para cumplir una misión especial bien hacia el flanco derecho. A las 0728 este GCFNT había establecido ligazón y los primeros proyectiles del USS "Satterlee" estaban en el aire dentro de los 3 minutos. Posteriormente el "Satterlee" atacó un blanco tras otro consumiendo el 70 % de su munición.

Durante las primeras dos horas, solamente dos GCFNT pudieron establecer comunicación. En el caso de uno, ello resultó inútil, debido a que un excitado spotter dejó su llave de transmisión abierta, de forma tal que podía transmitir pero no recibir. En el caso del otro, cuando el Oficial de Enlace tomó contacto con el 2. Comandante de la División para solicitarle prioridad de blan-

cos, el General (en ese momento en que las tropas estaban siendo despedazadas por el fuego de los alemanes) replicó que pensaba que era inconveniente emplear fuego naval de apoyo.

Sin contar con un contacto efectivo con los GCFNT y con órdenes estrictas de no hacer fuego sin la autorización expresa de dichos grupos, lo único que podían hacer los buques era estar listos sin poder intervenir. El Comandante de una unidad de destructores de apoyo de fuego en la playa Omaha, informó posteriormente: “Era amargante y deprimente el permanecer inactivo a unos pocos cientos de yardas frente a las playas, viendo cómo nuestras tropas, tanques, embarcaciones de desembarco y vehículos eran fuertemente batidos, y ser incapaces de disparar un tiro para ayudarlos, debido a que carecíamos de información sobre qué era lo que debíamos batir, y además éramos incapaces de determinar el lugar del que procedía el fuego enemigo.”

Mientras tanto se producían unas cinco penetraciones que pusieron fin a la situación en la playa. La primera de ellas se produjo en el extremo del flanco derecho, aproximadamente a las 0730 horas; allí algunos elementos de los Rangers y del Regimiento 116 de Infantería alcanzaron la parte superior de la loma; una vez en dicho lugar se trabaron en combate con unos de los puntos fortificados, logrando de este modo que los fuegos sobre la playa desde esa posición se vieran sensiblemente disminuidos. Una penetración importante se produjo entre dos salidas de playa; allí, elementos de dos batallones alcanzaron la parte superior de la loma, alrededor de las 0930 horas. Otra penetración se produjo en la primera salida de playa y su ataque se dirigió en forma directa contra el punto fortificado en dicha zona; elementos de 5 compañías reunidas, apoyadas por las armas pesadas de una sexta compañía y unos pocos tanques tomaron parte en esta acción. Las otras dos penetraciones contribuyeron poco a mejorar la situación en la playa, debido a que las tropas que tomaron parte en ella avanzaron hacia el interior sin atacar ninguna de las defensas.

En estos momentos críticos, la acción de dos embarcaciones de desembarco tuvo un efecto de gran importancia en los sucesos posteriores. El LCI 30 cruzó a toda velocidad los obstáculos frente a una de las salidas de playa, haciendo fuego con sus armas sobre los emplazamientos que se encontraban a su frente; la embarcación varó en la playa y continuó con su fuego hasta silenciar a los cañones enemigos. Al mismo tiempo el LCI 544 también se lanzó

audazmente a través de los obstáculos haciendo fuego sobre las ametralladoras que se encontraban en la salida de playa; varó, desembarcó a sus hombres y al mismo tiempo continuó su combate por el fuego, poniendo finalmente fuera de combate al nido. Otra embarcación siguió el ejemplo de los dos LCI anteriormente citadas y a partir de este momento el desembarco fue casi continuo.

A 1016 horas el Comandante de las Fuerzas de Tareas Oeste, almirante Hall, envió un mensaje en el cual disponía: “Todos los buques deben aproximarse a la playa y deben proveer todo el apoyo posible.” Esta orden era todo lo que necesitaban los destructores y en pocos minutos 8 ó 9 de ellos se encontraban en acción entre 700 ó 900 m de las playas. El destructor “Carnick”, prestando atención al fuego de los tanques, usó el punto de impacto de los proyectiles de los tanques como punto de puntería, y de este modo batió unos 12 blancos de oportunidad. El destructor “Harding” hizo fuego sobre 3 blancos de oportunidad y luego desplazó su fuego para pasar a ejecutar una sistemática destrucción de todas las obras que se encontraban en la plaza Zorro Verde, completando su misión alrededor de las 1437 horas con el refuerzo de fuegos procedentes del acorazado “Texas”. A las 1100 horas un observador del 5. Cuerpo que se encontraba frente a la playa Omaha envió el siguiente mensaje: “Las tropas trepan las pendientes en las playas Zorro Verde; me uno a ustedes en agradecer a Dios por nuestra Marina.”

A partir de aquella oportuna acción llevada a cabo por unas pocas embarcaciones de desembarco, seguida por la acción de los destructores de apoyo de fuego, la situación mejoró rápidamente. A la llegada de la noche, más de la mitad de los GCFNT habían establecido ligazón y trabajaban con los buques de apoyo y a partir de este momento, hasta que el progreso de la acción hizo que los buques de apoyo quedaran fuera de alcance, sus fuegos fueron continuamente empleados.

En la playa Utah el desembarco de las unidades de asalto progresó bien, ayudado por los buques de apoyo y el bombardeo lanzado por la 9. Fuerza Aérea Táctica, de acuerdo con el plan y sobre los blancos previstos. El fuego de apoyo estuvo bastante estrechamente integrado con el movimiento de las tropas en la playa y no se levantó hasta que los primeros elementos se encontraban a 600 m de los 7 puntos fortificados. Pese a la inevitable

confusión que se produce en cualquier desembarco con oposición, el asalto progresó en general de acuerdo a lo planificado.

Al analizar los desembarcos en Normandía, existe una serie de factores que deben ser considerados. Uno de los factores principales fue la falta del apoyo aéreo en Omaha; también el terreno en dicha playa favorecía a los defensores, pues la forma ascendente de la costa y los acantilados facilitaban los fuegos desde cualquiera de los puntos fortificados a lo largo de toda la longitud de la playa. Utah, con su terreno llano y su poco profunda línea de costa, no ofrecía a los defensores tales ventajas. La deficiencia crítica fue, al parecer, el fracaso de los planificadores de fuego naval para la neutralización de los puntos fortificados en la playa. Omaha, con la cantidad adecuada de munición naval. El fuego naval podía esperarse que fuera razonablemente preciso en comparación con el realizado por las embarcaciones armadas con cohetes, embarcaciones de apoyo y LCI. Los muy bien preparados puntos fortificados alemanes no fueron en ningún momento batidos con anterioridad a la mañana del día D. Cada uno de los 13 puntos fortificados en la playa Omaha recibió un promedio de 400 proyectiles de 5 pulgadas, pese a que solamente los destructores que se encontraban frente a las playas, tenían disponibles en sus santabárbaras más de 1.800 proyectiles de dicho calibre cada uno. En la playa Utah la historia fue diferente: la 9. Fuerza Aérea Táctica ejecutó su bombardeo planificado; además, cada uno de los puntos fortificados recibió un promedio de 880 proyectiles de 5 pulgadas.

## VI. Conclusiones

El apoyo de Fuego Naval en Omaha fue totalmente inadecuado. Refiriéndose a él, el almirante King dijo: “En la playa de Omaha, aproximadamente 98.000 hombres desembarcaron contra defensas bien preparadas y avanzaron durante los primeros 5 días con el apoyo de 1.350 toneladas de munición disparadas por cañones navales que iban de las 3 a las 14 pulgadas. En una considerablemente menos defendida playa, las tropas fueron apoyadas por 3.964 toneladas de munición disparadas por cañones navales que iban de las 5 a las 16 pulgadas, más unas 1.449 toneladas de fuego de artillería de campaña.”

Una comparación interesante se puede hacer entre los desembarcos en Normandía y en Kwajalein. La relación de tropas entre aquélla y esta operación fue de 4 a 1. La fortaleza

de las posiciones defensivas asaltadas era aproximadamente de 3 a 1. La proporción de fuego naval empleado fue de 1 a 3. Por ello, empleando a Kwajalein como base para una comparación hecha en forma gruesa, y sin tomar en cuenta otras consideraciones, el desembarco de una cantidad de tropas 4 veces mayor, contra defensas aproximadamente 3 veces más fuertes, hubiera hecho que se empleara en Omaha un apoyo de fuego naval varias veces superior al que se empleó en Kwajalein; sin embargo, el peso en munición que se empleó en aquella playa fue la tercera parte del empleado en ésta. Pese a que la cantidad de fuego naval a ser provisto en una situación determinada no puede ser precisada en forma matemática y a pesar de que el fuego naval por sí sólo no asegurará necesariamente un desembarco exitoso con un mínimo de bajas, la comparación de las cifras dadas anteriormente dan valor a la conclusión de que durante la fase previa al desembarco en la playa Omaha no hubo suficiente apoyo de fuego naval.

El peso de los proyectiles disparados no es el único factor de importancia en el fuego naval de apoyo. El momento en que se realiza el fuego con respecto al movimiento buque a costa, es también fundamental. En Utah el fuego no se levantó hasta que las tropas se encontraban a 600 m de los puntos fortificados. En Omaha, donde las pendientes ascendentes permitían un mayor grado de seguridad para el tiro sobre las propias tropas, el fuego se levantó a la hora H menos 5 minutos, mientras las embarcaciones se encontraban a 900 m aún de las playas y a una distancia todavía mayor de los puntos fortificados de la playa. Hubiera sido perfectamente factible el planificar fuegos sobre los puntos fortificados que se encontraban sobre las lomas de Omaha, hasta que los atacantes se encontraran dentro de los 200 m de las playas.

Otro punto que no debe ser dejado de considerar es la organización de las fuerzas de desembarco para la planificación y control del fuego naval de apoyo. Por arriba del nivel regimiento los Grupos de Fuego Naval no eran organizaciones de Fuego Naval. Los Estados Mayores de la Artillería de División y Cuerpo llevaron a cabo algunas de las tareas básicas que actualmente son efectuadas por los Oficiales de Fuego Naval; sin embargo, la planificación en ningún momento se aproximó lo necesario a las tropas como para revelar las deficiencias que surgen en forma tan evidente en este momento. Parecería ser que en esos momentos se pensó que la planificación detallada del fuego naval era ex-

elusivamente un problema de la marina a flote, pero en definitiva fueron las tropas las que pagaron los errores.

#### **B. ENSEÑANZAS QUE SOBRE FUEGO NAVAL DE APOYO DEJAN LAS OPERACIONES DE LA II GUERRA MUNDIAL**

Pese a que los puntos que vamos a considerar a continuación han sido tratados a lo largo de estas páginas, es conveniente hacer un resumen final de los múltiples errores que en lo referente a fuego naval se cometieron en las operaciones que hemos considerado. Dichos errores no son tan importantes como tales, como lo son como enseñanzas y por el hecho de ser actualmente reglas básicas en el empleo del fuego naval de apoyo.

TARAWA. En Tarawa se aprendió lo siguiente:

- 1) La necesidad de mayor tiempo y cantidad de buques para los bombardeos previos al desembarco, a fin de, no sólo neutralizar las defensas de playas, sino destruirlas.
- 2) Los fuegos en apoyo de las primeras olas no deben ser levantados de acuerdo a un horario rígido, sino que deben adecuarse al avance real de las olas de embarcaciones.
- 3) Los buques de apoyo de fuego deben aproximarse lo más posible a las playas para poder observar el movimiento de las olas de embarcaciones.
- 4) Se debe contar con observadores aéreos especiales que informen la posición de las olas que se aproximan a las playas.
- 5) Es necesario contar con personal adecuadamente adiestrado para el control de fuego naval.

ROI-NAMUR. La operación en Roi-Namur probó el valor de un adecuado bombardeo Pre-Día-D. Dejó también las siguientes enseñanzas:

- 1) Es ventajoso capturar posiciones fuera de las playas con anterioridad al día D, para emplazar en ellas artillería de campaña.
- 2) Las barreras de cohetes llevadas a cabo por buques lanzacohetes son muy efectivas para la neutralización de las playas.
- 3) Por primera vez se emplearon granadas estrellas para prevenir infiltraciones enemigas durante la noche.
- 4) Los observadores aéreos se emplearon en forma efectiva para el levantamiento oportuno de los fuegos planificados de apoyo cercano durante el movimiento de buque a costa.
- 5) Es necesario coordinar el apoyo aéreo y el fuego naval.

MARIANAS. Durante esta operación se aprendieron algunas lecciones nuevas; otras viejas se vieron confirmadas;

1) Es necesario insistir en la necesidad de un adecuado bombardeo previo al desembarco, lo cual requiere tiempo y los buques necesarios y adecuadamente adiestrados.

2) La neutralización de las armas de tiro indirecto debe comenzar antes de la hora H y debe continuarse en forma planificada durante varias horas con posterioridad a la hora H.

3) Los Grupos de Control de Fuego Naval en Tierra deben ser complementados con spotters aéreos y a bordo de embarcaciones.

4) Es necesario adiestramiento adicional especial para el personal de los Estados Mayores de fuego naval, control de fuego naval y de artillería de los buques de apoyo de fuego.

5) Se deben planificar fuegos que, durante la realización del movimiento de buque a costa, prevean la neutralización no sólo de las posiciones conocidas de morteros y de artillería, sino también de las probables posiciones de dichas armas.

6) El creciente empleo del fuego naval en la profundidad y en misiones de apoyo general.

ISLAS PALAU. La lección más importante de esta operación fue la necesidad de organizar un grupo anfibio especial que se hiciera cargo de las operaciones de bombardeo previas al desembarco. Un comandante de un grupo anfibio, el que contando con un Estado Mayor, comunicaciones y facilidades para obtener fotografías aéreas en base a las cuales determinar el daño infligido a los blancos, debía realizar en el futuro los bombardeos previos al desembarco; en otras palabras, es el origen de la Fuerza Avanzada.

IWO JIMA. Más que ninguna otra operación, Iwo Jima acentuó la necesidad de una mayor cantidad de buques y tiempo para destruir antes del desembarco las defensas bien preparadas del enemigo.

NORMANDIA. Los errores que en fuego naval de apoyo se cometieron en los desembarcos en Normandía, fueron la suma de todos los errores previamente cometidos en el Pacífico.

Sin embargo, la magnitud de la operación de Normandía y el hecho de que se cometieran tantos errores en forma simultánea, hizo que ellos adquirieran un carácter muy serio. Algunos de los errores más obvios fueron:

- 1) La falta de Estados Mayores de fuego naval a niveles superiores al regimiento desmembró en forma seria la planificación del fuego naval.
- 2) Se requería un mayor adiestramiento en los GCFNT.
- 3) El bombardeo previo al desembarco el día D, en la mayoría de los casos, fue inadecuado.
- 4) Se hubieran requerido spotters aéreos y embarcados en embarcaciones para complementar a los GCFNT durante los desembarcos.
- 5) El fuego naval en apoyo de las primeras olas se levantó demasiado pronto.

### **FE DE ERRATA**

**AL N° 647, DE ABRIL-JUNIO DE 1961**

Artículo: *El alférez Sobral y la corbeta «Uruguay»*

**En pág. 231, 3ª línea:**

*Donde dice:* El 11 de diciembre...

*Debe decir:* El 21 de diciembre...



# Una solución al problema de protección térmica del retorno astronáutico: la ablación

Por el Capitán de Corbeta Juan M. Jiménez Baliani

*El presente trabajo fue iniciado por el autor como parte del proyecto final de Misil Balístico en l'École National Supérieure de l'Aéronautique en París, Francia, con los antecedentes de la industria francesa y completado como trabajo de fin de término de curso ME 652 "Fundamentals of Rocketry" en Purdue University, Lafayette, Indiana, U.S.A., con el conocimiento de los resultados de investigación técnica e industrial de Estados Unidos de Norte América.*

## I. - LA TEORÍA

### 1. - Introducción.

Uno de los grandes problemas que plantean los vuelos espaciales es el llamado "problema del retorno", o sea la capacidad de la estructura para mantenerse en condiciones térmicas severas en ocasión de la entrada a una atmósfera, sea ésta la terrestre o no. Es sabido que los misiles balísticos y las naves espaciales recorren gran parte de su trayectoria en el vacío interestelar o en capas tan diluidas del espacio, donde su encuentro con moléculas es un hecho puramente casual, pero cuando dicho vehículo se aproxima a una atmósfera gaseosa, donde su densidad juega un rol apreciable, comienzan a sentirse los fenómenos de fricción del medio.

La nave deja de seguir sus leyes keplerianas del movimiento y newtonianas de atracción, para entrar en el balance complejo y contradictorio, con todas las consecuencias que se derivan del medio fluido que lo rodea.

La viscosidad de ese medio, con la fuerza resistente que se opone a la agilidad de su avance, produce en una pequeña capa del orden de los espacios intermoleculares, un fenómeno fundamental que es el del calentamiento aerodinámico, o sea el aumento de temperatura producido por fricción, como consecuencia del mo-

vimiento del vehículo en el medio. Esa disipación de energía, precio que se paga para lograr el avance, debe ser absorbida por alguna fuente. Lamentablemente, no existe en el espacio algo capaz de absorberla, como el agua en el mar, y es entonces cuando la propia estructura de la nave debe hacerse cargo de ese pesado bagaje. La temperatura producida es proporcional al cuadrado de la velocidad. Cuando pensamos en las velocidades que alcanzan los misiles en sus vuelos espaciales, donde toda la fuerza producida se aplica directamente a incrementar su velocidad, ya que estamos en presencia de la ausencia de medio resistente, tendremos una idea de las temperaturas a que se llega, así como de los flujos térmicos desarrollados. Velocidades del orden de 20 a 50 veces la velocidad del sonido en el medio, nos hacen comprender inmediatamente la complejidad del problema, así como el hecho de la imposibilidad de mantener una estructura naturalmente en esas condiciones. Este fenómeno fue uno de los escollos que encontró la técnica en su avance y se lo llamó el “muro o la barrera térmica o del calor”.

Pero estos escollos son acicate para la ciencia y al comprender el hombre que allí residía el nudo de su problema mayor en su búsqueda de la verdad, comenzó la lucha por la conquista.

Actualmente, no se puede decir que el problema haya sido altamente superado, pero comienza a comprenderse el complejo mecanismo del problema físico; la técnica avanza en la búsqueda de nuevas soluciones y materiales y, por último, el éxito logrado tanto por Estados Unidos de América como por Rusia en el retorno de satélites y misiles, así como la realidad de esos satélites que orbitan en el espacio, son el resultado más elocuente de que el hombre domina ya la solución parcial y particular en algunos casos especiales.

## **2. - Tipos de solución al problema de la barrera del calor.**

Como dijimos, los flujos de calor a que están sometidas especialmente las ojivas de los misiles balísticos, satélites y naves espaciales durante la entrada en una atmósfera, son de tal importancia que constituyen el problema esencial del diseño estructural al concebirla.

Para fijar ideas, diremos que si sobre las paredes del propulsor, durante el comienzo de la trayectoria ascensional, el flujo máximo de calor es del orden de 30 Kcal/m<sup>2</sup> seg., este flujo puede llegar, en el caso de un misil de alcance intermedio (IRBM) de 4.600 Km. de alcance, a valores del orden de 6.500 Kcal/m<sup>2</sup> seg.

Diremos, desde ya, que tres son las soluciones presentadas a este problema:

- a) Pozos de calor;
- b) Transpiración;
- c) Ablación.

Las primeras soluciones al problema del retorno de los misiles IRBM y los misiles balísticos intercontinentales (ICBM) utilizaron la técnica “pozos de calor”, primero mediante el cobre y luego con un material mucho más eficaz: el berilio. En esta solución, el flujo del calor producido por el calentamiento cinético o aerodinámico es absorbido por el mismo material, aumentando su temperatura sin deteriorarlo. La conductividad térmica juega aquí un papel preponderante.

Esta solución tiene el gran inconveniente de ser pesada, en razón de la limitada cantidad de calor que puede absorber el material sin llegar a la fusión y, sobre todo, a la limitación impuesta al flujo máximo de calor admisible por la conductibilidad térmica del material.

La protección por transpiración consiste esencialmente en inyectar aire (u otro vapor o sustancia fluida) en la capa límite a través de la pared porosa del revestimiento, y las limitaciones, ventajas e inconvenientes de este método actualmente en desarrollo, aunque importantes, no hacen al motivo de este trabajo.

Los inconvenientes anotados en el caso de la solución “pozo de calor” encuentran su remedio en la protección térmica por “ablación”, que consiste en aceptar que bajo los efectos del calor se deteriora la pared de la estructura. Esto presupone una limitación, en su utilización, a los casos de vehículos que realizan un solo vuelo o un solo retorno atmosférico y desde ya es una solución de tipo “material consumible”.

La solución “pozo de calor” se basa esencialmente en el calor específico del material para absorber la cantidad de calor producida, mientras que en la solución “ablación” se beneficia en el hecho de que, por una parte, la cantidad de calor se absorbe en la transformación de estado del material, que pasa de su fase sólida, en su superficie, a la fase líquida, gaseosa o vapor, y que, por otra parte, existe una transferencia de masa a la capa límite, disminuyendo así el flujo real transmitido a la pared.

El hecho concreto de la licuación, sublimación o vaporización de la superficie de la pared estructural se denomina “ablación”, y se dice, en este caso, que la pared o el material se “ablata”. Al

material utilizado en esas condiciones se lo llama "material de ablación". Podemos, pues, definir la ablación como la desaparición de material de una superficie, debida a la acción del pasaje de un fluido en movimiento o gran velocidad o/y alta temperatura.

Este efecto se usa como un método de limitación térmica a cuerpos que se desplazan a alta velocidad, como puntas de ojivas de misiles de rango intermedio o continental o satélites recobrables, o a superficies que están sujetas al pasaje de gases a gran velocidad y temperatura, como es el caso de las toberas de empuje de vehículos autopropulsados, de larga duración de funcionamiento.

A grandes velocidades, ciertos materiales de ablación pueden absorber cantidades de calor del orden de 5.500 Kcal/kg., muy superiores a las cantidades de calor absorbidas por los materiales "pozos de calor" antes de su fusión (80 Kcal/Kg. para el cobre y 550 Kcal/Kg. para el berilio).

Por otra parte, el sistema ablación no presenta limitación en lo que respecta al flujo máximo de calor, ya que la cantidad de material que desaparece por ablación sigue las fluctuaciones de las cantidades de calor a absorber, manteniendo una temperatura prácticamente constante en la superficie.

### **3. - Empresas y grupos empeñados en esta investigación.**

Muchos son los grupos que han estudiado y estudian actualmente el problema, pero los que se han empeñado más activamente corresponden, dentro del campo de nuestro conocimiento, a AVCO Research Laboratory y la General Electric (División de Investigación Espacial - Philadelphia) en Estados Unidos de América, y la empresa Sudaviación, en Francia. El presente trabajo resume los informes publicados por los grupos mencionados, principalmente.

Para sus ensayos, AVCO utilizó en sus ojivas como material de ablación un material a base de cerámica, que se ha denominado *avcoite*, la General Electric un material de plástico reforzado a base de nylon, y Sudaviación una tela estratificada con resina fenólica de materiales a base de silicio.

La solución particularmente eficaz del problema del retorno de los ICBM constituida por los sistemas de ablación, permite pensar que se abandonarán en el futuro las formas de ojiva redondeadas, adoptadas para minimizar el problema del calor, así como para permitir flexibilidad en el punto de arresto, y que podrá volverse a las formas de ojivas en punta, que mejoran las *performances* militares (precisión y estabilidad).

Además, el sistema de ablación es eficaz tanto en el caso de flujos de calor intenso durante breves períodos (como los ICBM), como para flujos relativamente débiles pero de larga duración (satélites y misiles espaciales), lo cual hace pensar que será la solución común a adoptarse en todos los casos en que el retorno es el último objetivo del recorrido espacial.

**4. - Propiedades y características de un buen material de ablación. Calor eficaz de ablación.**

Es evidente que un material que se sublima es más ventajoso para la protección por ablación que un material que pasa por el estado líquido antes de evaporarse, ya que los vapores inyectados en el fluido de la capa límite impiden a una fracción importante de la cantidad de calor de llegar a la superficie de la ojiva.

Las otras características ventajosas para un material de alta ablación son: pequeña conductibilidad térmica y pequeña temperatura de vaporización.

Un material a ablación está caracterizado por la cantidad *Hef*, llamado calor eficaz de ablación y que engloba el efecto del calor específico del material, de los diversos calores de transformación y de la reducción de flujo debido a la transferencia de masa. Nosotros lo definiremos de la siguiente manera.

Consideramos un material que se está ablatando. El equilibrio técnico en un instante *t* está expresado por:

$$q_c - q_i - q_r = q_{cs} + q_f \quad (1)$$

donde:

- $q_0$  = flujo de convección incidente si el material es un material pozo de calor;
- $q_i$  = disminución de flujo debido a la transferencia de masa a la capa límite;
- $q_r$  = flujo de radiación emitido por la pared;
- $q_{cs}$  = flujo absorbido por el material para elevar su temperatura (efecto del calor específico);
- $q_f$  = flujo de calor absorbido por la transformación fisico-química del material.

Como la cantidad más accesible al cálculo es  $q_c$  se puede escribir que

$$q_c = q_i + q_{cs} + q_f + q_r \quad (2)$$

Si  $e$  es el espesor de recubrimiento de material ablación, la cantidad  $\left(\frac{de}{dt}\right)$  se llama velocidad de ablación y esta cantidad está vinculada a  $q_e$  por la siguiente relación:

$$\boxed{Hef = \frac{q_c}{\rho \left(\frac{de}{dt}\right)}} \quad (3) \quad \text{ó} \quad \boxed{Hef = \frac{q_c}{\frac{dm_v}{dt}}} \quad (3')$$

donde  $\rho$  es la densidad o masa volúmica del material,  $\frac{dm_v}{dt}$  es la cantidad de material ablatado en la unidad de tiempo y  $Hef$  es el calor eficaz de ablación y que tiene las dimensiones de una entalpia por unidad de masa.

$Hef$  es una constante para muchos materiales; ello significa, en esos casos, que la velocidad de ablación es proporcional al flujo de convección incidente.

En realidad, la experiencia muestra que  $Hef$  depende de las condiciones térmicas. La teoría del mecanismo de la ablación no está aún suficientemente esclarecida como para que se puedan dar expresiones de esta variación. Los valores que se conocen actualmente se han obtenido mediante ensayos en condiciones similares a las que un misil encuentra en un retorno real.

El conocimiento de  $Hef$  y de su variación en función de los parámetros del retorno (número de Mach, entalpia de arresto, etc.), permiten determinar la velocidad de ablación y a partir de este dato los espesores necesarios, para que la pantalla térmica realice su cometido.

Si se examinan ahora las cualidades que debe poseer un buen material de ablación, resulta claro que debe tener un  $Hef$  elevado, además de ser aislante (a fin de mantener buenas condiciones térmicas en el interior de la ojiva) y buen comportamiento estructural (tensiones térmicas débiles), debido a la brusca variación de la temperatura.

Estas condiciones se reúnen en los materiales plásticos reforzados o estratificados, que ofrecen además la ventaja, tal vez la más importante, de ser mucho más livianos y que permiten, por lo tanto, realizar construcciones mucho más ligeras que las que pueden realizarse con materiales pozos de calor.

A título indicativo se dan en el Cuadro I los valores de  $Hef$  para algunos materiales.

**Cuadro I**

MATERIAL	<i>H<sub>ef</sub></i> [Kcal/Kg]	OBSERVACIONES
Grafito .....	3.900	Inútil. Temperatura de sublimación: 3.500°C. La temp. interior del cuerpo aumenta mucho.
Cuarzo .....	2.800	—
Tela de silicio .....	2.500	Resina fenólica estratificada.
Tela de vidrio .....	1.700	Resina fenólica estratificada.
Tela de amianto ...	1.500	Resina fenólica estratificada.

Durante el recorrido del misil balístico en la atmósfera, el flujo varía muy rápidamente, pasando por un máximo que es un parámetro característico del retorno, desde el punto de vista del calentamiento cinético.

El Cuadro II proporciona los valores del peso por unidad de superficie de la pantalla térmica para diversos materiales en las condiciones de retorno definidas por el flujo máximo.

**Cuadro II**

MAXIMO FLUJO TERMICO [Kcal/m <sup>2</sup> seg]	PESO DEL MATERIAL POR UNIDAD DE ÁREA [Kg/m <sup>2</sup> ]					
	Cobre	Molibdeno	Berilio	Cromo	Grafito	Silicio estratific.
1.000 .....	220	160	30	80	26	2,5
2.000 .....	440	280	60	130	52	5
3.000 .....	Fusión	430	Fusión	Fusión	76	6,5
4.000 .....	Fusión	Fusión	Fusión	Fusión	100	8
5.000 .....	Fusión	Fusión	Fusión	Fusión	124	9,5
6.000 .....	Fusión	Fusión	Fusión	Fusión	Sublimac.	11

La fusión de los metales se descarta, ya que la experiencia muestra que en un material conductor (caso de los metales), una vez que la fusión comienza, ella se propaga normalmente a la superficie de la pared, provocando su perforación. En los aislantes, en cambio (caso de los estratificados), la pared se deteriora más regularmente, ya que las isoterma se encuentran más cercanas en proximidades de la superficie.

Un detalle tecnológico interesante lo constituye el hecho de que la capa protectora de ablación está constituida por la superposición de capas de tela del material, adheridas con colas polimerizadas. Es importante considerar la dirección de las fibras o hilos de estas telas. Si las capas son perpendiculares a la dirección del proceso ablativo, es decir, son paralelas a la superficie de la pared de la ojiva, ellas no cumplen perfectamente su misión, pues se desencolan con facilidad debido a la diferencia de flujo calórico y por lo tanto de velocidades de ablación entre el punto de arresto y otro punto cualquiera de la ojiva. Pero, lógicamente, esta forma de colocación es la más directa y simple, ya que basta encolar una tela sobre la otra, teniendo como base la carcasa metálica de la ojiva.

La experiencia ha mostrado, en cambio, que para lograr uniformidad en el proceso ablativo es conveniente que las fibras tengan la misma dirección que aquella en la cual avanza la ablación. Para ello, se debe realizar una masa compacta de capas de tela y luego tallarlas de acuerdo con la forma de la ojiva, encolando finalmente el conjunto.

Este proceso es evidentemente más laborioso y costoso, aparte de que exige gran pérdida de material; pero de esta manera no se descolocan las capas y, por lo tanto, se obtiene una rigurosa uniformidad en el proceso ablativo.

##### 5. - Estudio teórico simple sobre la ablación.

Conociendo la energía calórica  $q_c$  comunicada a la unidad de superficie de un material pozo de calor, el proceso de ablación consiste en utilizar la mayor parte de esta energía para "ablatar" el material. Si  $H_{ef}$  es el calor eficaz de ablación, o sea la energía absorbida por unidad de masa del material ablatado, para que el proceso de ablación sea perfectamente eficaz es necesario que la fracción de la energía total acumulada en el material en forma de conducción de calor sea la más pequeña posible. Se puede mostrar que esta fracción de energía es directamente proporcional al producto

$$q_{c.s} \# \rho \lambda \bar{T}_a H_{ef} \quad (4)$$

donde:  $\lambda$  = conductibilidad calórica del material;  
 $T_a$  = temperatura de ablación;  
 $\#$  = proporcional.



Como se dijo en el párrafo anterior, el material a utilizar está impuesto por el compromiso que surge de estas definiciones:  $H_{ef}$  debe ser lo mayor posible, pero el producto  $p \lambda T_a H_{ef}$  debe ser lo menor posible.

Las cantidades más importantes a determinar son, pues,  $H_{ef}$  y  $T_a$ . Si estas cantidades son conocidas, el problema de la ablación puede considerarse casi resuelto. Conociendo la repartición de  $q_c$  en el espacio y en el tiempo, se podrá deducir el espesor del material de protección a utilizar sobre el conjunto de la ojiva.

Se darán, a continuación, los resultados teóricos conocidos en los siguientes casos de ablación:

- a) Ablación por fusión pura, sin evaporización;
- b) Ablación por sublimación pura;
- c) Caso real de la ablación donde la fusión y la sublimación intervienen simultáneamente.

## 6. - Ablación por fusión pura.

Éste es el caso en que los materiales a ablatar son metales, vidrios, etcétera.

Aunque este medio de ablación por fusión es el que presenta, menor interés desde el punto de vista práctico, es necesario consagrarle este párrafo, ya que es la forma de ablación más simple de estudiar.

La hipótesis de base, aparentemente justificada, que gobierna, este tipo de ablación es la siguiente:

En el caso de ablación por fusión no existe interacción entre el material y la capa límite. En estas condiciones, la repartición de la transferencia de calor y de presiones locales se puede determinar como los cuerpos que actúan como “pozos de calor” a la temperatura de fusión.

La temperatura de ablación  $T_a$  resulta determinada y es igual a la temperatura de fusión del material.

Queda, pues, el problema de la evaluación de  $H_{ef}$ , que será la energía absorbida por unidad de masa del material fundido.

Se ha mostrado (especialmente en los trabajos de AVCO y General Electric) que  $H_{ef}$  depende esencialmente de la entalpia de arresto del flujo, lo que muestra desde ya que, para un material dado,  $H_{ef}$  depende esencialmente de las características del flujo que lo rodea. La viscosidad de la capa líquida juega igualmente un

rol importante. Cuanto mayor es la viscosidad, mayor es  $H_{ef}$ . En cambio,  $H_{ef}$  no depende de la transferencia de calor  $q_c$  y por lo tanto no depende de la naturaleza de la capa límite, del tamaño del cuerpo y no varía prácticamente nada con la altitud ni con la presión del arresto.

En el caso de materiales como el pyrex, se demuestra que  $H_{ef}$  se puede poner en la siguiente forma:

$$H_{ef} = k' \left( \frac{ha}{RT_0} \right)^{0.28} \left( \frac{\rho_{\infty}}{\rho_0} \right)^{1/3} [Kcal/Kg] \quad (5)$$

donde:

$\frac{ha}{RT_0}$  = entalpía de arresto, reducida;

$k'$  = coeficiente numérico;

$\frac{\rho_{\infty}}{\rho_0}$  = relación de densidades.

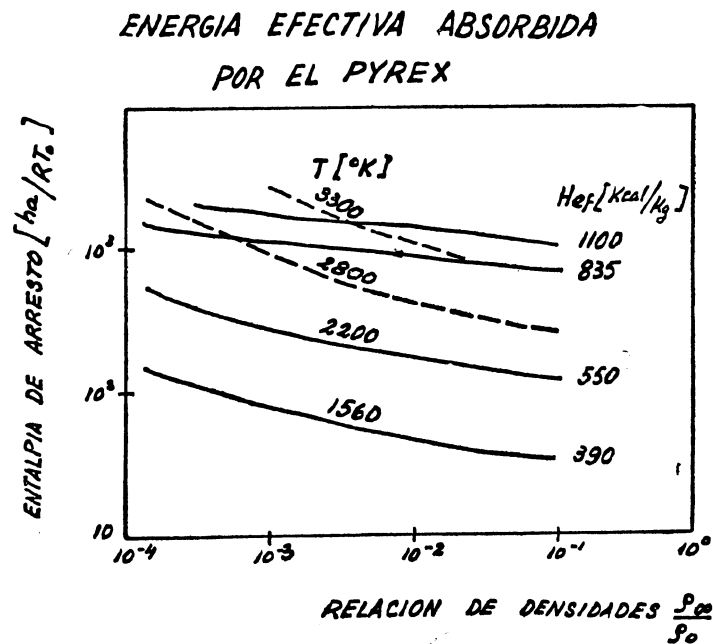


Fig. 1

La altura interviene solamente en la relación  $(\frac{\rho_{\infty}}{\rho_0})^{1/13}$ , lo que muestra que su influencia es pequeña.

En la Figura 1 se han graficado las curvas  $Hef=cte$  para pyrex, de acuerdo con la expresión arriba mencionada.

La teoría permite igualmente calcular  $Hef$  en un punto cualquiera del cuerpo.

En el caso de la ablación por fusión, se puede, pues, determinar  $Ta$  y  $Hef$  aunque desde ya se puede ver en este caso que  $Hef$  no es solamente una propiedad intrínseca del material.

### 7.- Ablación por sublimación.

Es el caso de la ablación del teflón, del nylon y de las resinas fenólicas.

En este caso no se puede más suponer, como en el caso anterior, que no existe interacción entre el material y la capa límite. En efecto, la sublimación consiste en inyectar moléculas gaseosas a una temperatura relativamente baja en la capa límite. Estas moléculas se difunden en la capa límite modificando el perfil de temperaturas y, por lo tanto, los cambios de calor con la pared.

La inyección de vapor en la capa límite conduce, pues, a una reducción de la transferencia de calor, que se conoce con el nombre de "bloqueo". Es desde este punto de vista que la ablación por sublimación es sumamente interesante.

#### a) Determinación de $Ta$ .

Para muchos materiales utilizados en esta técnica, la temperatura de superficie  $Ta$  no es otra cosa que la temperatura de sublimación. Se producen en realidad, en la superficie, fenómenos químicos secundarios que conducen a la formación de compuestos a base de carbono, que alcanzan temperaturas superiores a la temperatura de vaporización. En este caso no existen métodos teóricos para determinar  $Ta$  y se debe recurrir a la experiencia.

#### b) Determinación de $Hef$ .

Suponiendo el fenómeno de ablación ya establecido, la transferencia de calor real disminuida por las pérdidas de radiación  $q_r$  se puede poner en la forma

$$q_i - q_r = \frac{dm_v}{dt} (c_p Ta + h_v) \quad (6)$$

donde:

$q_i$  = transferencia real de calor;

$\frac{dm_v}{dt}$  = cantidad de material vaporizado en la unidad de tiempo;

$C_p$  = calor específico a presión constante del material;

$h_v$  = calor latente de vaporización.

Para simplificar, se despreciará en primera aproximación las pérdidas por radiación  $q_r$ .

La transferencia real de calor  $q_i$  es desconocida. Depende de la inyección de vapor y debemos expresarla en función de  $q_c$ .

Se ha demostrado que se puede poner

$$\boxed{\frac{q_i}{q_c} = 1 - \frac{\beta \frac{dm}{dt} (\Delta h)_0}{q_c}} \quad (7)$$

donde:

$\beta$  = parámetro que depende de la naturaleza de la capa límite y de la masa molecular del vapor inyectado;

$(\Delta h)_0$  = diferencia de entalpia a través de la capa límite, sin vaporización.

En estas condiciones y admitiendo que la absorción por conducción es despreciable, se tiene:

$$q_i = q_c - \beta \frac{dm_v}{dt} (\Delta h)_0$$

$$\frac{q_i}{\frac{dm_v}{dt}} = \frac{q_c}{\frac{dm_v}{dt}} - \beta (\Delta h)_0 \quad \text{pero de (6)}$$

$$\frac{q_i}{\frac{dm_v}{dt}} = C_p T_a + h_v$$

y finalmente:

$$\boxed{h_{ef} = \frac{q_c}{\frac{dm_v}{dt}} = C_p T_a + h_v + \beta (\Delta h)_0} \quad (8)$$

Para una capa límite laminar,  $\beta_L$  (llamado el factor de transpiración) está definido aproximadamente por la siguiente relación:

$$\beta_L = 0.7 \left( \frac{29}{M_v} \right)^{0.3} \quad (9)$$

donde:

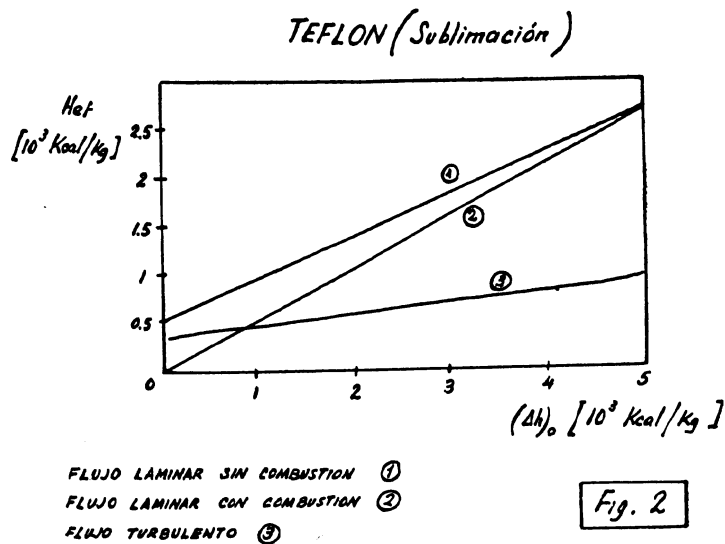
$M_v$  = masa molecular del gas inyectado.

Para una capa límite turbulenta, el problema es más complicado, pero para los materiales plásticos se admite generalmente que

$$\beta_T = \frac{1}{3} \beta_L \quad (10)$$

Es decir, que el efecto de bloqueo es tres veces menos importante en flujo turbulento que en laminar y de allí la necesidad de aumentar las posibilidades de flujo laminar.

Estas consideraciones se resumen en la Figura N° 2 para el caso del teflón.



**c) Efectos de la combustión en la capa límite.**

Se concibe que el vapor inyectado pueda entrar en combustión en la capa límite, al encontrarse en presencia del oxígeno del aire.

Este hecho conduce a un aumento del coeficiente de transferencia real de calor y por lo tanto a una disminución de  $H_{ef}$ .

La ablación por sublimación se presenta, pues, como un fenómeno mucho más complicado que la ablación por fusión. Se ha visto que el interés principal de este tipo de ablación residía en el efecto de bloqueo, que es tres veces más importante en flujo laminar que en turbulento.

Los efectos secundarios de las reacciones químicas en la superficie del cuerpo o de combustión en la capa límite, son mal conocidos. Además, no se han tratado los fenómenos de erosión mecánica que pueden reducir  $H_{ef}$  pero que no se los sabe tratar, hasta el momento, más que experimentalmente.

### 8. - Ablación por combinación de fusión y sublimación.

Es el caso de los tejidos de fibra de vidrio, cuarzo, plásticos impregnados de vidrio, etcétera.

Este fenómeno introduce un nuevo parámetro, que es la relación de la masa de material vaporizado a la masa de material ablatado y se puede demostrar que este parámetro es función de la naturaleza de la capa límite gaseosa. Además, como en el caso precedente, el efecto de bloqueo depende de la naturaleza de la capa límite. El conjunto de estas dos observaciones son suficientes para imaginar la complejidad de tal fenómeno.

#### a) Determinación de $T_a$ .

Es un problema muy complicado, ya que la solución depende del proceso mismo de la ablación (primero fusión y luego evaporación) y, para ciertos materiales, de la naturaleza de la capa límite. Se debe recurrir, para su evaluación correcta, a la experiencia.

#### b) Determinación de $H_{ef}$ .

Despreciando los efectos de radiación,  $H_{ef}$  se puede poner en la forma

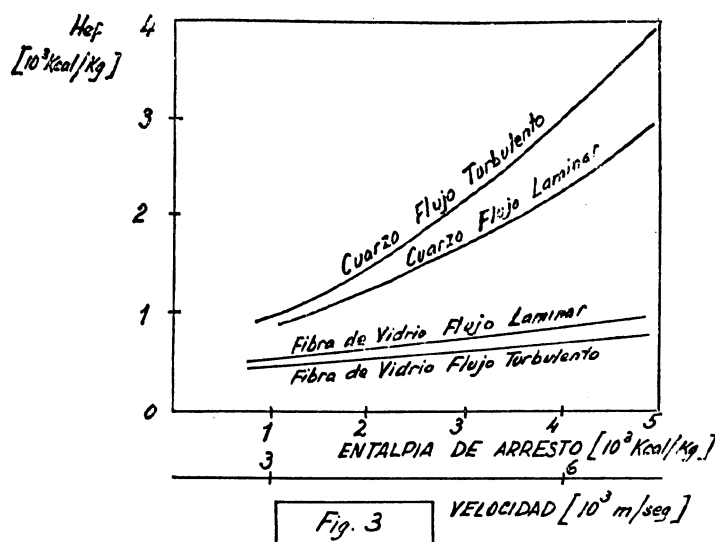
$$H_{ef} = c_p T_a + \frac{dm_v}{dt} \left[ h_v + \beta (\Delta h)_o \right] \quad (11)$$

donde:

$$a = \frac{\frac{dm_v}{dt}}{\frac{dm}{dt}}$$

representa el porcentaje de material vaporizado en el material ablatado.

$\beta$  se determina como en el caso anterior, mientras que  $a$  depende de la naturaleza del material, pero para ciertos materiales, como el cuarzo, depende también de la naturaleza de la capa límite. Resulta dos veces mayor en el caso de una capa límite turbulenta que en el caso de laminar, lo que disminuye la importancia de la disminución del coeficiente de bloqueo en turbulento. En el caso del cuarzo, la teoría muestra que  $H_{ef}$  es mayor en el caso de capa límite turbulenta que en laminar, como se puede ver en la Figura 3.



**c) Influencia de la radiación de la superficie.**

En los párrafos precedentes hemos despreciado la influencia de las pérdidas por radiación de la superficie del cuerpo.

En este caso se ha visto que  $H_{ef}$  depende de  $T_a$ , de la diferencia  $(\Delta h)_0$  de entalpia a través de la capa límite y de la naturaleza de la capa límite, por  $\beta$  y  $a$ .

Cuando la temperatura de ablación resulta importante, no es posible despreciar las pérdidas de radiación, que son:

$$q_r = \epsilon \sigma T_a^4 \quad (12)$$

donde:

$\epsilon$  = coeficiente de emisividad;

$\sigma$  = constante de Stefan y Botzmann =  $1,36 \times 10^{-11}$  Kcal/m<sup>2</sup> seg °K<sup>4</sup> =  
 $5,7 \times 10^{-8}$  Watts/m<sup>2</sup> °K<sup>4</sup>.

En este caso, se demuestra que el calor eficaz de ablación aumenta y resulta  $H^*$ , definido así:

$$H^* = \frac{H_{ef}}{1 - \frac{q_r}{q_c}} \quad (13)$$

Se ve que en este caso aun el calor eficaz de ablación depende de  $q_c$ .

Si el término  $1 - \frac{q_r}{q_c}$  se hace mucho mayor que 1,  $H^*$  resulta

pequeño y la protección térmica se hace mucho más por radiación que por ablación. Éste es el caso del retorno de satélites artificiales, si se utilizan materiales de alta temperatura de ablación.

### 9. - Evaluación del flujo incidente.

Disponemos ahora de todos los elementos para realizar el cálculo del proceso ablativo, excepto de la evaluación de  $q_c$  flujo de calor incidente por convección.

Varias son las expresiones que se han formulado en este sentido, pero la corrientemente adoptada es la propuesta por Kemp y Riddel, que proporciona el calor de flujo recibido por convección en el punto de arresto.

$$(q_c)_I = 1,372 \times 10^{-8} V_\infty^{3,15} \sqrt{\frac{\rho_\infty}{\rho_0 R}} \frac{h_i - h_p}{h_i - (h_p)_0} \quad (14)$$

$(q_c)_I$  está dado en Kcal/m<sup>2</sup> s y donde:

$V_\infty$  = velocidad al infinito delante de la trayectoria (velocidad del vehículo con respecto a un sistema fijo);

$\frac{\rho_\infty}{\rho_0}$  = relación de densidades del aire a la altura considerada en el flujo libre con respecto a la densidad del aire al nivel del mar;



$R$  = radio de curvatura de la superficie de la ojiva en el punto de arresto (en m);

$$h_i = \text{entalpia de arresto } h_i = h_\infty + \frac{V_\infty^2}{8372} \text{ Kcal/Kg};$$

$h_\infty$  = entalpia definida por  $h_\infty = C_p T_\infty$  Kcal/Kg;

$T_\infty$  = temperatura de la atmósfera a la altura de vuelo al infinito adelante (flujo libre);

$h_p$  = entalpia definida por  $h_p = C_p T_p$ ;

$T_p$  = temperatura de la pared. Una vez lograda la temperatura de ablación, la temperatura de la pared es  $T_a$ ;

$(h_p)_0$  = entalpia de referencia. Se toma generalmente para una temperatura de referencia  $T_{ref} = 300^\circ \text{ K}$ ;

$(h_p)_0 = C_p \times 300$ .

Éste es el flujo máximo que recibe la ojiva. Para los otros puntos de la superficie a ablatar bastará adaptar una ley de distribución simple, de acuerdo con el graduante térmico que exista.

De la expresión (14) se ve que el flujo de convección varía como la inversa de la raíz cuadrada del radio de curvatura, mientras que el flujo de radiación varía como el espesor de la capa de choque, es decir, como el radio de curvatura en el punto de arresto.

Es por esta razón que algunos autores han puesto en evidencia la existencia de un radio de curvatura óptimo, para el cual la suma de ambos flujos calóricos es mínima.

En la práctica estos efectos aparecen separados, ya que los parámetros de los cuales dependen no son independientes y esta noción de mínimo desaparece.

Conociendo ahora  $q_0$  y  $H_{ef}$  mediante la expresión (3), conociendo el material (es decir,  $\rho$ ) se puede calcular  $\frac{de}{dt}$  y, por lo

tanto, integrando esta expresión, el espesor ablatado en función del tiempo y la integración hasta el tiempo  $T$  total del retorno, el espesor total a dar a la protección. A fin de cubrir las circunstancias aleatorias, se adopta un coeficiente de seguridad de 1,25.

### 10. - Ablación de toberas.

Este problema se puede abordar de la misma manera, ya que todo consistirá en calcular la temperatura de la vena fluida en contacto con las paredes de la tobera, para cada sección, así como la velocidad del flujo, lo cual es también calculable mediante las expresiones comunes de flujos en convergentes y divergentes. De allí se determinará el flujo calórico, para lo cual se dispone de la fórmu-

la de Bortz, que da el coeficiente de flujo término por convección en la garganta de la tobera:

$$\alpha_{cg} = \frac{0,041}{D_t^{0,2}} \frac{\mu^{0,2} C_p}{Pr^{0,6}} \left( \frac{p_c g}{c^*} \right)^{0,8} \left( \frac{D_t}{r_t} \right)^{0,1} \quad (15)$$

donde:

$\alpha_{cg}$  = coeficiente de flujo térmico;

$D_t$  = diámetro de la garganta de la tobera =  $\sqrt[2]{\frac{A_t}{\pi}}$

$\mu$  = coeficiente de viscosidad del gas  $\left[ \frac{\text{kg/seg}}{\text{m}^2} \right]$  ;

$Pr$  = número de Prandtl =  $\frac{\nu}{\lambda} = \frac{\mu}{\rho \lambda}$  ;

$\nu$  = coeficiente de viscosidad cinemática;

$\lambda$  = coeficiente de conductibilidad térmica;

$p_c$  = presión en la cámara de combustión [ $\text{Kg/cm}^2$ ] ;

$g$  = aceleración de la gravedad [ $\text{m/s}^2$ ] ;

$c^*$  = velocidad característica [ $\text{m/s}$ ] ;

$r_t$  = radio de curvatura en la garganta de la tobera [ $\text{m}$ ].

Mediante la fórmula (16) se puede determinar el flujo en una sección corriente cualquiera de la tobera:

$$\alpha = \alpha_{cg} \left( \frac{A_t}{A} \right)^{1,25} \quad (16)$$

$A_t$  = Superficie de la sección de la tobera en la garganta.

$A$  = Área de la sección considerada.

A partir de estos valores se puede computar el espesor ablatado, pero al no modificarse uniformemente las paredes de la tobera, la misma quedará desadaptada y, por lo tanto, se perderá en empuje y rendimiento. Sobre todo será sumamente difícil predecir la variación del empuje y ello redundará en una enorme dispersión.

Esto es lo que se puede decir al respecto, en el estado actual de los conocimientos. Puede ser que mediante la investigación y los perfeccionamientos técnicos y la producción de nuevos materiales, se logre superar el problema.

Mientras tanto, los productores se orientan hacia la búsqueda de materiales “pozos de calor” de óptimas condiciones, como es el caso del *tántalo*, metal corrientemente en uso para la realización de toberas propulsivas en motores cohetes.

No obstante, en Estados Unidos de América se investiga intensamente; por un lado, el Jet Propulsión Laboratory, del Instituto Tecnológico de California, Pasadena (California), y por otro, la Dumont Corporation, en lo que respecta a materiales de ablación, han moldeado toberas por compresión y en forma de granos orientados.

Un material de ablación, para ser aceptable como aplicación en una tobera de empuje, debe reunir las siguientes condiciones:

- a) El material debe dilatarse o erosionarse uniformemente, causando el mínimo desalineamiento posible del vector empuje;
- b) La erosión por ablación o la dilatación por depósito de material ablatado en otra sección no debe ser excesiva, y debe ser uniforme y predecible en todos los puntos de la tobera;
- c) El material debe ser capaz también de resistir el choque térmico y las fuerzas de presión previstas en el diseño.

Ensayos similares han sido realizados por el Jet Propulsión Laboratory, del Instituto Tecnológico de California, y la Hughes Aircraft Corporation.

## 11. - Características de algunos materiales de ablación.

Sobre este punto, se está investigando en forma activa, tanto para determinar valores experimentales de las características, como para desarrollar nuevos materiales que mejoren alguna propiedad específica. El cuadro que se da a continuación está lejos de ser completo; es un resumen de una serie de publicaciones y, además, los valores son factibles de ser modificados, por cuanto la corta duración de las experiencias, las elevadas temperaturas que entran en juego y las dificultades técnicas de su realización, pueden contener errores en su determinación numérica.

En algunos casos, los valores son funciones de otros parámetros, y en esos casos, los valores se dan en forma gráfica (Cuadro III - Figura 4).

Cuadro III

Nº DE IDENT.	MATERIAL	DENSIDAD [Kg/m <sup>3</sup> ]	CONDUCTIV. TÉRMICA [Kcal/ms °C]	CALOR ESPECÍFICO [Kcal/Kg °C]	T <sub>a</sub> [°K]	H <sub>ef</sub> [Kcal/Kg]
1	Vidrio con 41 % de resina fenólica 91 LD .....	1.370	48 × 10 <sup>-6</sup>	0,23	1.366	Fig. 4
2	íd. con 65 % de resina 91 LD ..	1.600	48 × 10 <sup>-6</sup>	0,23	1.366	Fig. 4
3	íd. con 44 % de resina 91 LD ..	1.830	48 × 10 <sup>-6</sup>	0,23	1.366	Fig. 4
4	íd. con 27 % de resina 91 LD ..	2.130	48 × 10 <sup>-6</sup>	0,23	1.366	Fig. 4
5	íd. con 37 % de resina 91 LD ..	1.810	48 × 10 <sup>-6</sup>	0,23	1.366	Fig. 4
6	Nylon fenólico (57 %) .....	1.175	48 × 10 <sup>-6</sup>	0,23	588	Fig. 4
7	N H <sub>4</sub> Cl .....	1.490	—	—	615	Fig. 4
8	Na <sub>2</sub> C O <sub>3</sub> .....	1.190	—	—	1.120	1.480
9	Nylon .....	1.180	80 × 10 <sup>-4</sup>	0,40	394	1.735
10	Poliestirene ....	1.060	38 × 10 <sup>-4</sup>	0,32	394	Fig. 4
11	Lucita .....	1.175	72,5 × 10 <sup>-4</sup>	0,38	394	Fig. 4
12	Haveg Roketon .	—	—	—	1.366	Fig. 4
13	Resina melamina M ε C-5 .....	—	—	—	1.366	552
14	Resina melamina G B 28 M .....	—	—	—	1.366	426
15	Resina fenólica G B 125 .....	—	—	—	1.366	752
16	Resina fenólica G B 261 D .....	—	—	—	1.366	410
17	Resina fenólica AA 13 .....	—	—	—	1.366	423

El caso del teflón como material de ablación merece párrafo aparte, ya que ha sido más detalladamente estudiado, porque pareciera que por sus características reúne óptimas condiciones de empleo.

La Douglas Aircraft Company ha estudiado particularmente el caso del teflón, que se obtiene por polimerización del monómero tetrafluoroetileno, que consiste en cadenas de fluoroetileno de una longitud de aproximadamente 10<sup>5</sup> unidades moleculares.

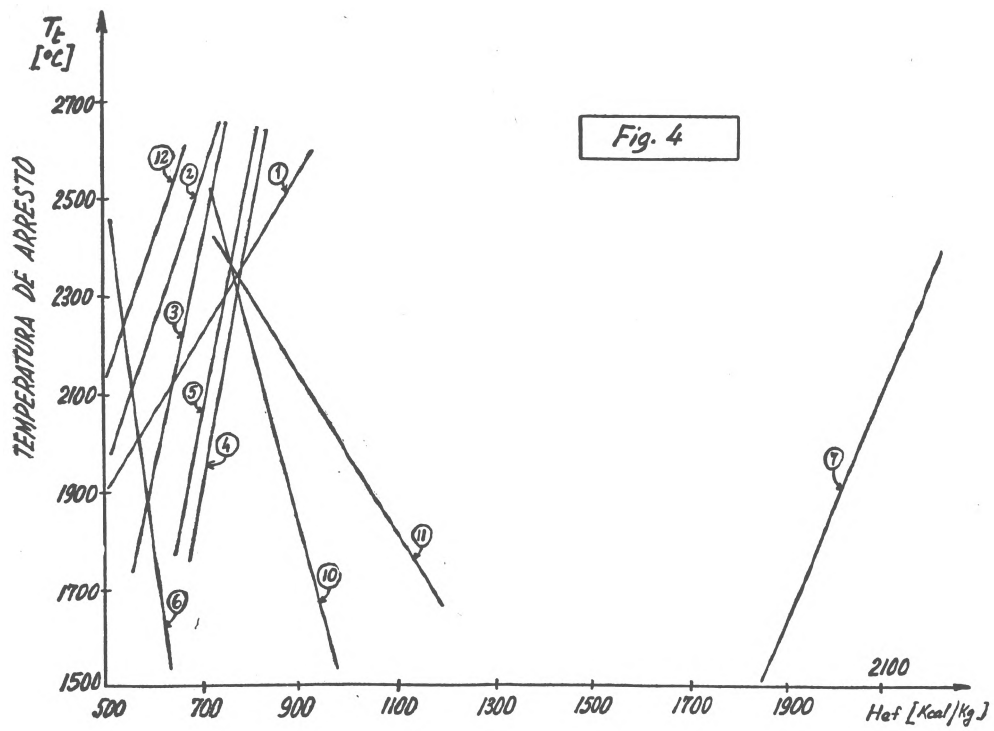


Fig. 4

TEMPERATURA DE LA SUPERFICIE EXTERNA DE TEFLON EXPUESTO A CALENTAMIENTO AERODINAMICO EN FUNCION DEL TIEMPO

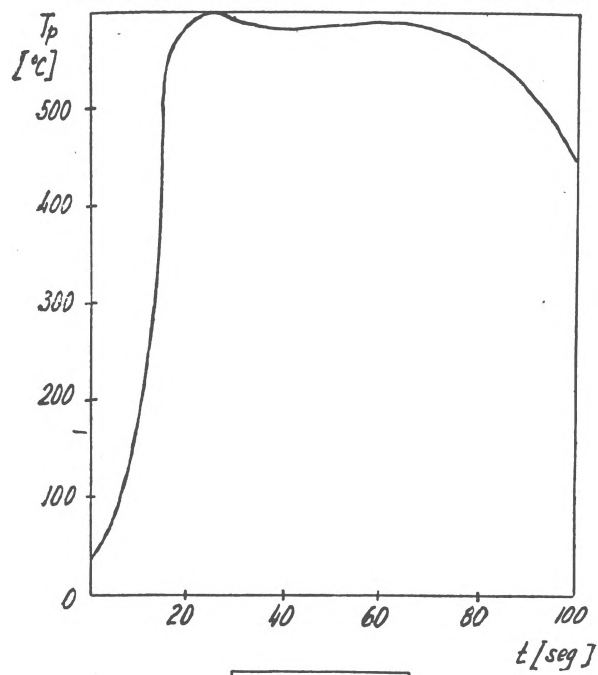
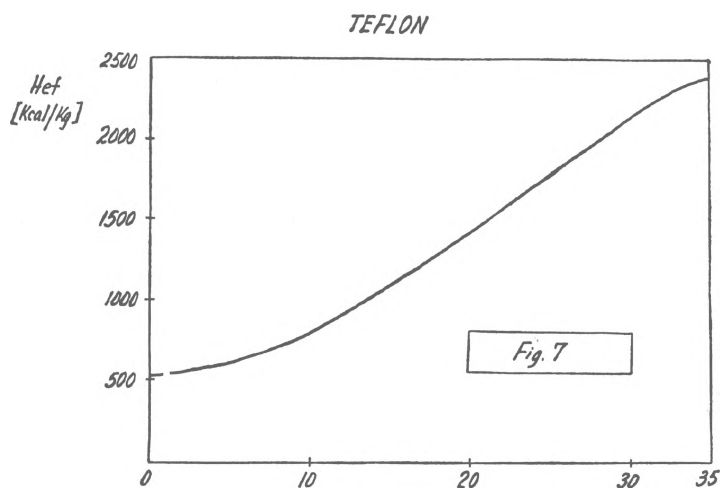
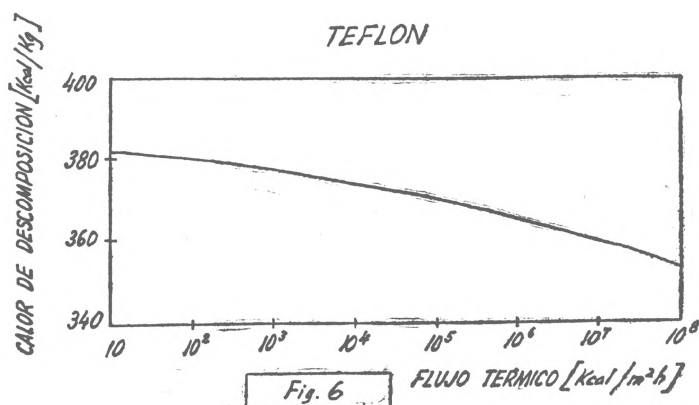


Fig. 5

Las características químicas del teflón a temperaturas elevadas han recibido la atención especial de E. I. Du Pont de Nemours Co. Cuando el teflón se calienta por encima de los  $370^{\circ}\text{C}$  en el aire, no se carboniza ni se quema, pero se descompone con emisión de vapor de tetrafluoroetileno. En las Figuras 5, 6 y 7 se resumen las características estudiadas del teflón.



Hasta aquí, entonces, se ha desarrollado la teoría correspondiente al enunciado de este trabajo. A continuación, veremos la aplicación práctica de lo expuesto anteriormente.

## II.-LA FAZ PRÁCTICA

### 12.- Aplicación práctica.

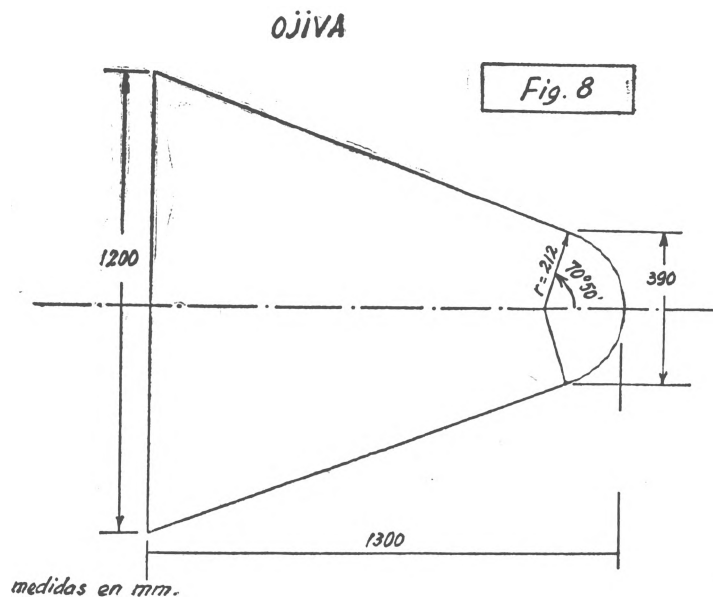
Esta aplicación estará restringida a dos casos prácticos y consistirá en calcular el espesor del recubrimiento térmico de ablación, para una misma ojiva de un mismo misil, utilizando:

- 1° Una tela estratificada de silicio, impregnada de resina fenólica (producida en Francia);
- 2° Teflón (producido en Estados Unidos de América),

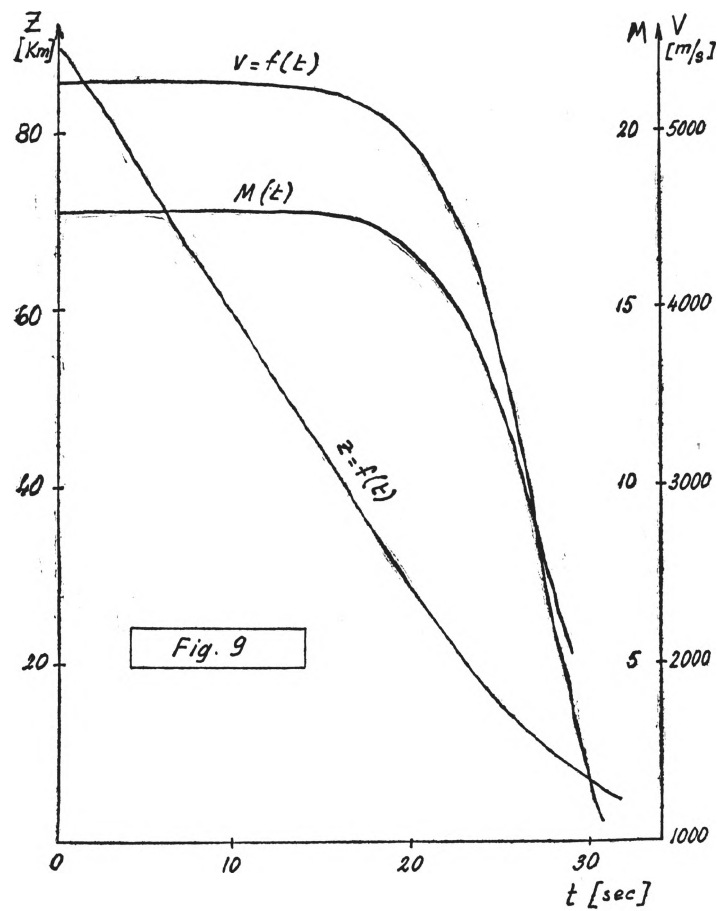
y luego se compararán los resultados. Las *performances* del misil serán las mismas en ambos y corresponden al retorno de un misil balístico de rango intermedio, de las siguientes características generales :

Masa en el momento del descolaje .....	24 Tons.
Carga útil.....	1 Ton.
Etapas .....	2
Sistemas de propulsión .....	A combustible sólido
Alcance .....	4.000 Kms.
Sistema de guiado.....	Inercial

La ojiva tiene las características que se muestran en la Figura 8.



El retorno (entrada de la ojiva en la atmósfera) se considera a partir de una altura de 90 Km y la evolución de la velocidad y de la altura de la ojiva en función del tipo se han efectuado mediante las teorías de Alien y Eggers, después de haberse calculado los coeficientes aerodinámicos de la ojiva. Los resultados se dan en forma gráfica en la Figura 9.



La evolución del flujo a lo largo de una meridiana del sector esférico  $q_0$  está dado en Figura 10 en función del flujo  $(q_0)_I$  en el punto de arresto y queda definido por el ángulo  $\theta$ . La evolución de la temperatura, la densidad del aire y la velocidad del sonido, en función de la altura, están dados en Figura 11 y corresponden a la atmósfera standard.

**a) Estudio para el caso de utilización de tela estratificada de silicio impregnada de resina fenólica.**

Las características del material son:

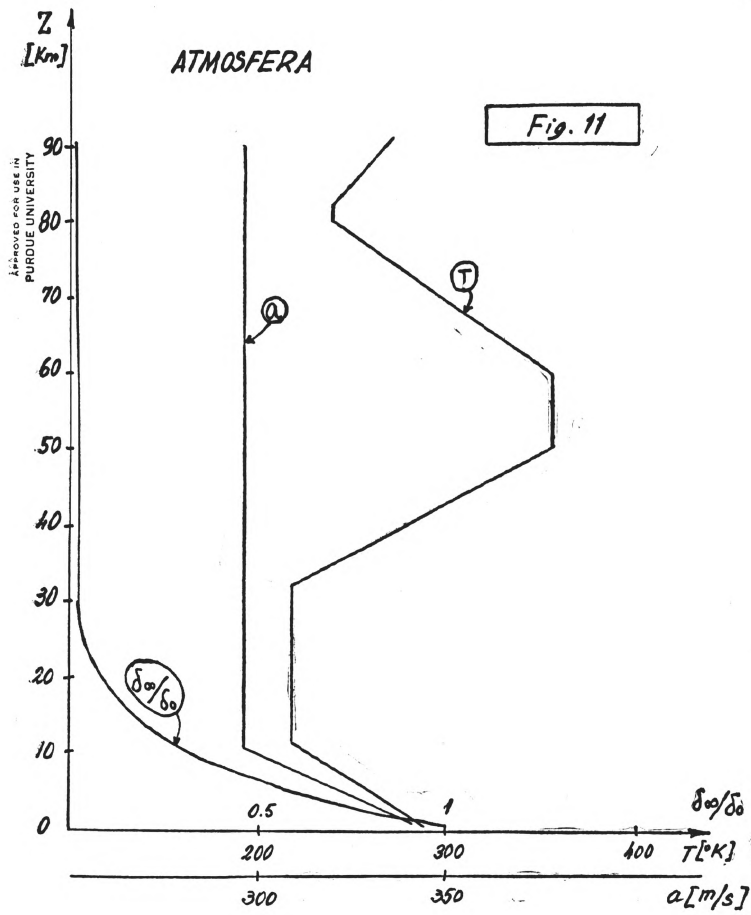
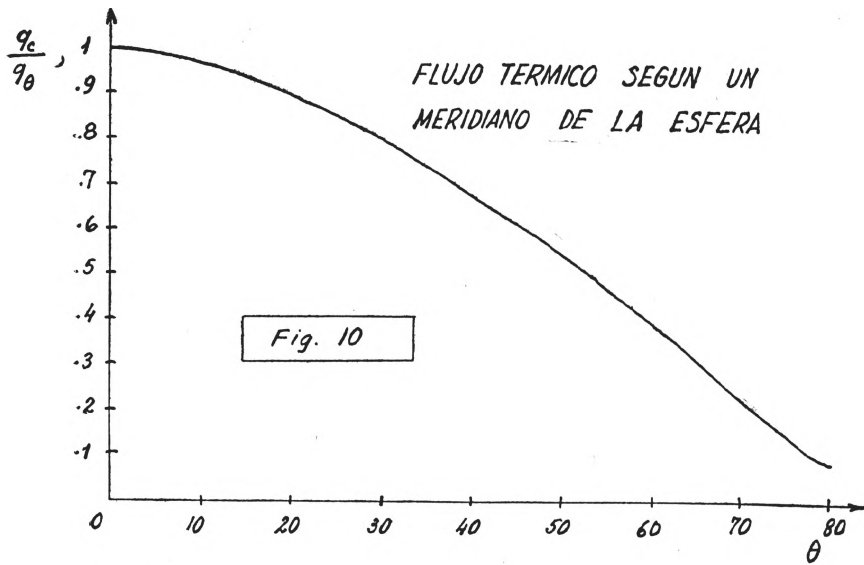
$$H_{ef} = 200 \text{ Kcal/Kg.}$$

$$T_a = 1.800^\circ \text{ K.}$$

$$\rho = 1.760 \text{ Kg/m}^3$$

$$C_p = 0,24 \text{ Kcal/Kg}^\circ\text{C.}$$





Mediante la fórmula (14) de Kemp y Riddel se puede calcular  $(q_c)_{IE}$  en función del tiempo, de la siguiente manera:

$$(q_c)_{IE} = 1,372 \times 10^{-8} V_{\infty}^{3,15} \sqrt{\frac{\delta_{\infty}}{\delta_0 0,212} \frac{0,24 T_{\infty} - 432 + \frac{V_{\infty}^2}{8372}}{0,24 T_{\infty} - 72 + \frac{V_{\infty}^2}{8372}}}$$

Para cada tiempo  $t$  contado a partir de una altura  $Z = 90$  Km, corresponde un valor de  $Z$ , de  $V_{\infty}$ , de  $T_{\infty}$  y de  $\delta_{\infty}$  (Figuras 9 y 11), es decir, un valor de  $(q_c)_{IE}$ .

Mediante la fórmula (3) puesta en la forma

$$\left(\frac{de}{dt}\right)_{IE} = \frac{(q_c)_{IE}}{H \rho f \rho} \quad (17)$$

se puede calcular el valor de  $\frac{de}{dt}$  para cada valor de  $(q_c)_{IE}$ , es

decir, de  $t$ . Integrando finalmente esta expresión entre  $t = 0$  y  $t = \tau$  (duración del retorno), se obtiene el espesor  $e$  total ablatado que corresponderá al punto de arresto. Mediante la curva de la Figura 10 se calcula  $e = f(\theta)$ , es decir, el perfil de material ablatado en el casquete esférico. Finalmente, se multiplican los resultados por 1,25 (factor de seguridad) y se obtienen los espesores de construcción (ver Cuadros IV y V).

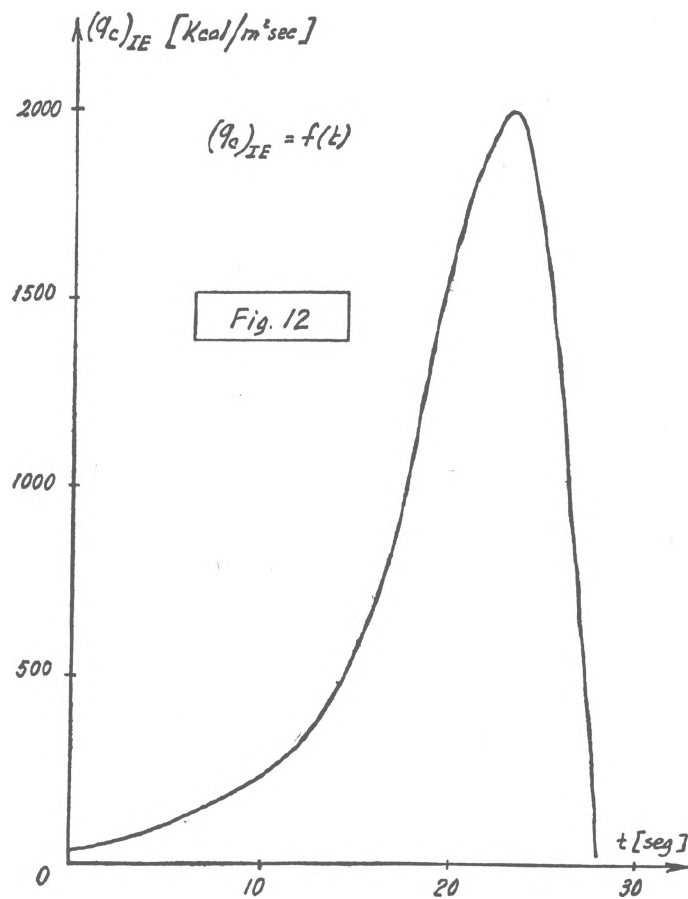
Cuadro IV

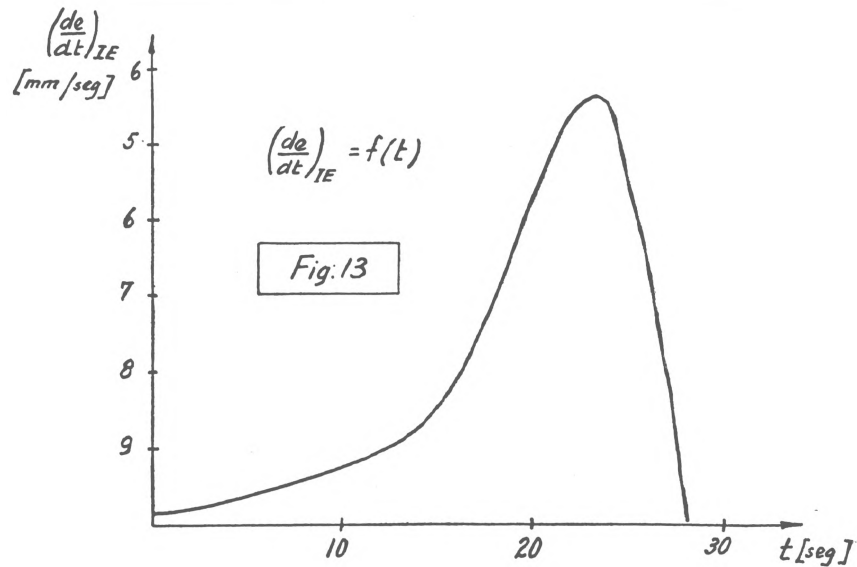
$Z$ [Km]	$t$ [seg]	$V$ [m/seg]	$M$	$(q_c)_{IE}$ [Kcal/m <sup>2</sup> s]	$\left(\frac{de}{dt}\right)_{IE}$ [mm/seg]
90 .....	0	5.270	17,8	41,2	0,0117
80 .....	3,227	5.270	17,8	86,55	0,0246
70 .....	6,449	5.270	17,8	151,41	0,043
60 .....	9,683	5.270	17,8	234,1	0,0665
50 .....	12,91	5.270	17,8	374,35	0,106
40 .....	16,13	5.220	17,7	700,89	0,199
30 .....	19,38	5.000	16,9	1.411,24	0,401
20 .....	22,92	4.445	15,0	1.997	0,567
18 .....	23,8	4.220	14,3	1.982	0,563
16 .....	24,6	3.960	13,4	1.833	0,521
14 .....	25,5	3.600	12,2	1.489	0,423
10 .....	27,91	2.336	7,8	251,4	0,0714

Cuadro V

$t$ [seg] .....	0	5	10	15	17	20	23	25	28
$e$ [mm] .....	0	0,108	0,306	0,87	1,24	2,27	3,79	4,88	5,77

En las Figuras 12 y 13 se puede ver la representación gráfica de  $(q_c)_{IE}$  y  $(\frac{de}{dt})_{IE}$ , en función del tiempo.





La integración de esta última da los valores indicados en el cuadro V, anotado anteriormente.

Adoptando un espesor de ablación de 5,8, mm en la punta de: arresto, en un meridiano, se obtiene  $e_\theta$  y finalmente, mediante el coeficiente de seguridad  $e_c$ , el espesor de construcción (cuadro VI).

Cuadro VI

$\theta$ [°] . . . . .	0	10	20	30	40	50	60	70	70,8
$e_\theta$ [mm] ..	5,8	5,65	5,28	4,67	3,92	3,02	2,09	1,28	1,16
$e_c$ [mm] ..	7,2	7,0	6,6	5,7	4,9	3,8	2,6	1,6	1,4

**b) Estudio para el caso de utilización de teflón (densidad**

$$\rho = 130 \frac{Lb}{ft^3} = 2.075 \text{ Kg/m}^3.$$

$$C_p = 0,3 \text{ Kcal/Kg}^\circ\text{C}.$$

Como en el caso anterior, se aplica la fórmula (14) de Kemp y Riddel para determinar el flujo de convección en el punto de arresto  $(q_c)_{IT}$  en función del tiempo, pero teniendo en cuenta que en este caso la temperatura  $T_p$  de la pared ablatada es también función del tipo (Figura 5), de tal manera que podemos poner:

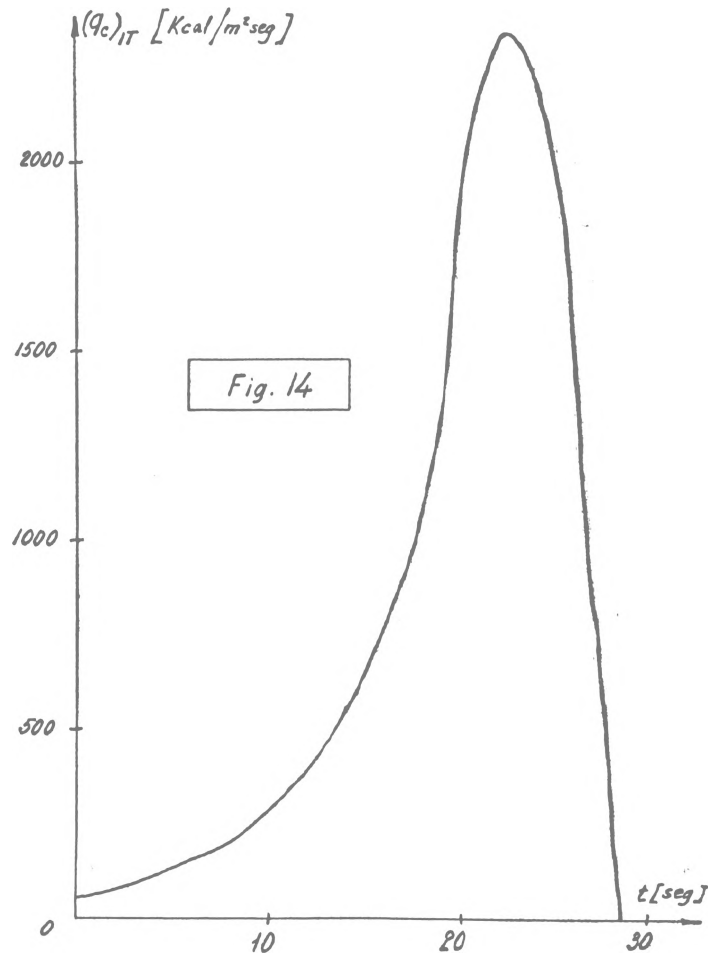
$$(q_c)_{IT} = 1,372 \times 10^{-8} V_\infty^{3,15} \sqrt{\frac{\delta_\infty}{\delta_0 0,212} \frac{0,3 T_\infty + \frac{V_\infty^2}{8372} - 0,3 T_p}{0,3 T_\infty + \frac{V_\infty^2}{8372} - 90}}$$

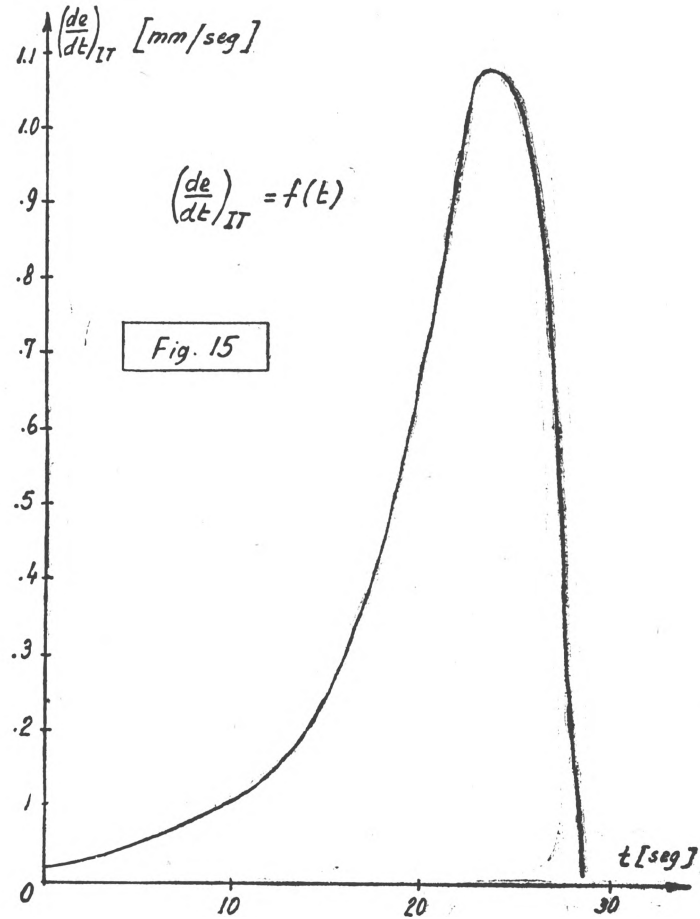
y se puede trazar la función  $(q_c)_{IT} = f(t)$  como se ha hecho en la Figura 12.

En este caso, no se puede integrar directamente  $(q_c)_{IT}$  para obtener el espesor ablatado, ya que  $H_{ef}$  es función del número de Mach (ver Figura 7) y debemos computar para cada tiempo al cual corresponde un determinado valor de  $M$  y, por lo tanto, de

$H_{ef}$ , y para cada valor de  $t$  se determina un valor de  $\frac{de}{dt}$ . Integrando esta expresión, se obtiene el espesor ablatado (Cuadros VII y VIII).

Los valores de  $(q_c)_{IT}$  y de  $(\frac{de}{dt})_{IT}$  en función del tiempo se pueden ver graficados en la Figuras 14 y 15, respectivamente.





La integración de  $\left(\frac{de}{dt}\right)_{IT}$  durante el período de retorno da los valores que se indican en el cuadro VIII.

Cuadro VII

Z [Km]	t [seg]	$(q_0)_{IT}$ [Kcal/m <sup>2</sup> seg]	$H_{ef}$ [Kcal/Kg]	$\left(\frac{de}{dt}\right)_{IT}$ [mm/seg]
90 .....	0	47	1.250	0,0181
80 .....	3,227	99,2	1.250	0,0381
70 .....	6,449	172,6	1.250	0,0664
60 .....	9,683	262,6	1.250	0,101
50 .....	12,91	419	1.250	0,161
40 .....	16,13	767,5	1.245	0,297
30 .....	19,38	1.539	1.200	0,618

20	22,92	2.345	1.050	1,077
18	23,8	2.275	1.020	1,075
16	24,6	2.132	970	1,059
14	25,5	1.807	900	0,968
10	27,91	512	650	0,38

Cuadro VIII

$t$ [seg]	0	5	10	16	20	22	26	27,9
$e$ [mm]	0	0,175	0,550	1,61	3,51	5,08	9,10	10,4

Con este valor se puede obtener, mediante la Figura 10, el espesor de acuerdo a un meridiano, así como el espesor de construcción (Cuadro IX).

Cuadro IX

$\theta$ [°]	0	10	20	30	40	50	60	70	70,8
$e_0$ [mm]	10,4	10,2	9,35	8,3	6,95	5,4	3,75	2,18	1,04
$e_c$ [mm]	13	12,8	11,7	10,2	8,7	6,8	4,7	2,2	1,3

**c) Comparación de ambos materiales.**

En este caso, se ve que resulta más ventajoso el material estratificado que el teflón, ya que de este último se necesita casi un recubrimiento doble que del otro, en igualdad de condiciones.

El hecho proviene de que en misiones de corta duración de retorno (menores de 20 segundos), el teflón no tiene tiempo de alcanzar la temperatura de ablación, mientras que a partir de ese momento se ablanda hasta los 80 segundos, en que recién comienza a decaer nuevamente y, por otro lado, el orden de velocidades de retorno de un IRBM (Mach máximo 18 en nuestro caso) hacen que el  $H_{ef}$  del teflón, que en esta circunstancia es del orden de los 1.000 Kcal/Kg, sea la mitad que el del material estratificado, mientras que en misiones de gran velocidad (Mach 30-35) el  $H_{ef}$  tiene valores entre 2.000 y 2.500 Kcal/Kg.

De todo ello se infiere que para los IRBM no será conveniente el uso del teflón, mientras que para los ICBM o satélites recobrables tiene enormes ventajas y es para esos vehículos que ha sido especialmente estudiado.

## BIBLIOGRAFÍA

- 1) *The thermal degradation of reinforced plastics during hypersonic re-entry*, por SINCLAIRE M. SCALA. General Electric Missile and Space Vehicle Department, 1959.
- 2) *Re-entry ablation of reinforced plastics*. General Electric Missile and Space Vehicles Department, Philadelphia, U.S.A., 1959.
- 3) *The high temperature heated and evaporative film coling of nozzle throat sections of the Rosemont Aeronautical Laboratories hypersonic facility*, por HERMANN-LEITINGER-MELNIK, Wright Air Development Center, University of Minnesota, 1958.
- 4) *Radiative transport within an ablating body*, por LEO P. KADANOFF. Avco Everett Research Laboratory, octubre 1958, Report 37.
- 5) *High temperature behavior of teflon*, por TUNIS WENTINK JR. Avco Everett Research Laboratory, 1959, Report 55.
- 6) *Radiative transport within an ablating body*, por LEO P. KADANOFF, Avco Everett Research Laboratory, Report 61, 1959.
- 7) *A theory of ablation of glassy materials for laminar and turbulent heating*, por HENRY HIDALGO. Avco Everett Research Laboratory, junio 1959, Report 62.
- 8) *On ablating heat shields for satelite recovery*, por STEVEN GEORGIEV, HENRY HIDALGO and MC. D. ADAMS. Avco Everett Research Laboratory, julio 1959, Report 65.
- 9) *A theory for the ablation of glassy materials*, por HANS A. BETHE and MAC C. ADAMS, Avco Everett Research Laboratory, noviembre 1958, Report 38.
- 10) *Dictionnary of guided missile and space flight*, ed. por Cap. USN (Ret.) GRAYSON MERRILL, 1959.
- 11) *Qualitative measurements of the effective heat of ablation of several materials in supersonic air jets at stagnation temperatures up to 11000°F*, por BERNARD RASHIS, WILLIAM G. WITTE and RUSSELL N. HOPKO. Langley Aeronautical Laboratory, Langley Field (Va.), NASA Research, Memorandum RML 58E22.
- 12) *Experimental ablation cooling*, por ALECH C. BOND, BERNARD RASHIS and L. ROSS LEVIN. Langley Aeronautical Laboratory, Langley Field (Va.), NASA RM L58E 15<sup>a</sup>, 1958.
- 13) *A theoretical study of stagnation point ablation*, por LEONARD ROBERTS. TR R-9, 1959, NASA.
- 14) *Theoretical investigation of the ablation of a glass-type heat protection shield of varied materials properties at the stagnation point of a re-entering IRBM*, por ERNEST W. ADAMS. George C. Marshall Space Flight Center, Huntsville (Alabama), nasa TN D564, 1961.
- 15) "Journées d'Information Astronautique". Texte des conferences, vol. II, Mai-Juin 1960, Ecole Nationale Superieure de l'Aeronautique, Paris. *La rentrée dans l'atmosphère - Problems de transfert de chaleur et de protection thermique*, por H. DE L'ESTOILE.
- 16) "Journées d'Information Astronautique". Texte des conferences, vol. II, Mai-Juin 1960, Ecole National Superieure de l'Aeronautique, Paris. *La rentrée d'un astronef dans une atmosphère*, por E. BRUN.
- 17) *La protection thermique par ablation*, por J. Cornillon, D.O.C.A.E.R.O., número 61, marzo 1960, Revue Documentaire de la Technique Aeronautique Mondiale, Paris.
- 18) *Bureau d'etudes N° 9 et 10: Echauffement de la tete d'un engin balistique*, por POGGI DORLEAC. Ecole National Superieure de l'Aeronautique, 3ème. année, option A, 1960.



- 19) *Aerothermique*, Deuxième partie, Chapitre 1: *Phénomènes thermiques liés aux grandes vitesses*, por EDMOUND A. BRUN, 1958. Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique, Paris.
- 20) *Projet de missile balistique*, por JIMÉNEZ - CAHEN PUFF, 1960, E.N.S.A., Paris.
- 21) *Aerothermique*, Deuxième partie, Chapitre 2: *Considerations générales sur les problèmes aerothermiques de rentrée*, por EDMOUND A. BRUN, 1960, E.N.S.A., Paris.
- 22) *Aerothermique*, Deuxième partie, Chapitre 3: *Echauffement du nez de l'engin au cours de la rentrée*, por EDMOUND A. BRUN, E.N.S.A., Paris, 1960.
- 23) *Performances et structures du missile balistique*, por D. DORLEAC y J. POGGI, E.N.S.A., Paris, 1960.
- 24) *Utilisation du teflon comme material d'ablation*, por J. CORNILLON. D. O. C.A.E.R.O., Revue Documentaire de la Technique Aeronautique Mondiale, N° 62, mayo 1960.
- 25) *Calcul de la temperature de la veine fluide dans une section du col de le tuyère*, S.E.P.R., Paris, France-Stage 1960.
- 26) *Materials evaluation for solid propellant rockets - Ablative thrust material (Dumont) Compression - Mold det ablative materials (Hughes)*, Research Summary, N° 36-2, vol. 1, Part two. Jet Propulsion Laboratory, California Institute of Technology, Pasadena (California), 15 abril 1960.
- 27) *An analysis of nose ablation for ballistic vehicles*, por LEONARD ROBERTS, N.A.S.A. Technical Note D-254, abril 1960.
- 28) *A simple equation for rapid estimation of rocket nozzle convective heat transfer coefficient*, por D. R. BARTZ. Jet Propulsion ARS, vol. 27, enero 1957, N° 1, pág. 49.
- 29) *Addendum to heat transfer to satellite vehicles reentering the atmosphere*, por R. W. DETRA, N. H. KEMP y F. R. RIDDELL. Jet Propulsion ARS, vol. 27, diciembre 1957, N° 12, pág. 1256.
- 30) *A study of the motion and aerodynamic heating of ballistic missiles entering the Earth's atmosphere at high supersonic speeds*, por JULIAN ALLEN y A. J. EGGERS JR. N.A.C.A., Rep. 1387, 1958.
- 31) *Ablation of reinforced plastics in supersonic flow*, por GEORGE W. SUTTON. J.A.S., mayo 1960, pág. 377, vol. 27.
- 32) *An experimental and theoretical study of quartz ablation at the stagnation point*, por MAC C. ADAMS, WILLIAM E. POWERS y STEVEN GEORGIEV. J.A.S., julio 1960, pág. 553, vol. 27.
- 33) *Ablation mechanisms in plastics with inorganic reinforcement*, por NORMAN BEACHER y RONALD E. ROSENSWEIG. A.R.S. Journal, vol. 31, N° 4, abril 1961, pág. 532.

## **Gallardetes y Distintivos del Centro Naval**



Se comunica a los señores consocios que se hallan  
en venta en **Contaduría**, al precio de:

GALLARDETES . . . . . \$ 12.—

DISTINTIVOS . . . . . „ 30.—

## **Una anécdota referente al Almirante Brown y su rectificación**

Con motivo de una anécdota aparecida en la revista “Proceedings”, de los Estados Unidos de Norteamérica, el señor Contraalmirante Juan H. R. Questa, Director de la Escuela Naval Militar, nos ha remitido la siguiente documentación:

Río Santiago, 20 de junio de 1961.

Señor Director del Boletín  
del Centro Naval

De mi consideración:

Por si el señor Director estimara oportuna su publicación, adjunto remito una copia de la carta que he remitido al señor M. T. Gibbons, de Sadler, Texas (EE. UU.), relativa a una anécdota que él publicara en el número de abril del corriente año de la revista norteamericana “Proceedings”, editada por el United States Naval Institute.

Dada la difusión que tiene entre nosotros la interesante revista mencionada, estoy seguro de que muchos oficiales de nuestra Marina habrán leído con sorpresa esa pequeña anécdota, en la que se adjudica erróneamente a los buques del almirante Brown la conocida historia del empleo de los naipes para individualizar la maniobra y que demuestra una falta de capacidad y organización de la que nuestra escuadrilla estaba muy lejos de adolecer y de la que en cambio sí padecían, por lo menos en parte, aquellos que pregonaban en Montevideo, luego del desastre de San Nicolás, ser “los que mejor disciplina recibieron en la mar”.

Si bien no tiene mucha importancia para la curiosidad de la anécdota, que es verídica en su esencia aunque no en sus actores, el hecho de que el lance haya ocurrido en uno u otro bando de los dos oponentes, me he sentido impulsado a aclarar el error con el

autor de la nota, no con espíritu de polémica sino simplemente en defensa de la verdad histórica.

En caso de interesarle al señor Director, yo pondría a su disposición el texto de la respuesta del señor Gibbons, en caso de recibirla.

Con este motivo, saludo al señor Director con mi consideración más distinguida.

(Fdo.) JUAN H. R. QUESTA, Contraalmirante  
Director de la Escuela Naval Militar

Río Santiago, 14 de junio de 1961.

Señor

M. T. GIBBONS

Route 1, Sadler, Texas

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Estimado señor Gibbons;

En la página 49 del ejemplar del mes de abril del "Proceedings" aparece una interesante anécdota titulada "Gran Siam", firmada por usted, en la que se relata un hecho que habría ocurrido en las campañas navales de la independencia argentina.

Según esa anécdota, las primeras batallas del almirante don Guillermo Brown "fueron realizadas con tripulaciones reclutadas a lo largo del litoral argentino, desertores y expulsados de otros buques. Ellos eran difíciles de controlar y muy poco dignos de confianza, de modo que Brown los reemplazó con nativos que voluntariamente querían pelear por su joven república. Era casi imposible enseñarles los tan poco familiares nombres del aparejo, velas y mecanismos, pero Brown sabía que a pesar de su ignorancia todos eran expertos jugadores de naipes. Por tal causa asignó nombres de cartas a todos los elementos que la tripulación debía maniobrar y cuando él ordenaba: ¡Arría el as!, ¡Amarra firme el rey!, ¡Iza la reina! o ¡En banda la sota!, sus hombres entendían a qué cabos se estaba refiriendo".

Los hechos relatados son en parte inexactos, por lo que me complazco en aclarar a usted la verdad histórica sobre los mismos:

a) Con referencia a las tripulaciones de los buques de Brown, transcribiré lo que dice en su "Historia Naval Argentina" el prestigioso literato e historiador, capitán de fragata don Teodoro Cai-

llet Bois: “En cuanto a la tripulación de los buques, de más está decir que no podía ser sino extranjera; fue irlandesa en su mayoría, como que formaron en ella gran número de desertores de la marina de guerra británica, cosa que por cierto hubo de originar sus dificultades con la nación amiga. Entre los oficiales contábase no menos de doce nacionalidades. Criollos fueron únicamente —y como tales reacios a embarcarse— los piquetes de tropa, que se sacaron de los cuerpos de línea; y su repugnancia llegó a tales extremos que el general Alvear se vio obligado a escarmentar con fusilamiento de cabecillas a los contingentes de la *Zephyr* y del *Nancy*”.

También un ilustre presidente argentino, el doctor Carlos Pellegrini, se refirió al mismo tema expresando: “El paisano de nuestra campaña y el compadrito de nuestros suburbios pisaban las cubiertas con paso tambaleante, miraban asombrados el complicado aparejo y escuchaban sin entenderlo el vocabulario del marino. Viejos lobos de mar de toda nacionalidad, crema de piratas y corsarios, aumentaban la confusión de lenguas. Y sobre aquella masa flotaba tranquilamente nuestra bandera, que iba a ensayar las glorias navales, y en cuya victoria estaba tal vez el secreto de nuestro porvenir”.

De ambas citas puede observarse que los tripulantes de Brown eran desertores y expulsados de otros buques. Seguramente serían difíciles de controlar y tal vez poco dignos de confianza. Pero durante las campañas de la independencia argentina, el almirante Brown no tuvo tripulantes nativos sino en mínima proporción, siendo la inmensa mayoría de ellos, como expresan los dos autores mencionados, extranjeros que, aunque indisciplinados, eran expertos marinos.

Por lo tanto, no pudo ser en los buques de Brown donde hubo necesidad de recurrir al artificio de los naipes para poder efectuar las maniobras.

b) El primer combate del almirante Brown fue la captura y ocupación de la pequeña isla de Martín García, en el fondo del Río de la Plata, el 15 de marzo de 1814, con cuya posesión cerró el paso a parte de la flota española de Montevideo, que quedó encerrada en el río Uruguay y cortada de su base, a la cual nunca pudo regresar.

Luego de esta operación Brown inició el bloqueo del puerto de Montevideo el 20 de abril de 1814. Ante tal acontecimiento, el capitán general Vigodet, máxima autoridad española en Montevi-

deo, llamó a junta de Jefes y notables de la ciudad. Transcribo a continuación lo que dice el capitán Caillet-Bois en su libro ya mencionado: “Los miembros del Ayuntamiento no dejaron de señalar en la ocasión la notoria superioridad de los barcos realistas sobre los mercantones armados del adversario, sin contar que a todo evento la escuadra podría fácilmente reforzarse en breve plazo, ya que abundaban en el puerto los barcos mercantes y elementos marineros”.

“De resultas de estas deliberaciones la escuadra realista procedió a alistarse, apelando al reclutamiento forzoso de tripulantes de 15 a 50 años de edad”.

“Los reclutas de uno de los buques eran muy rudos para aprender la complicada nomenclatura marinera de cabos, vergas, etc.; cansado el comandante de machacársela, hizo atar a cada cabo un baraja de un juego de naipes y en lo sucesivo las órdenes de maniobra se daban con los nombres de éstos”.

Por lo tanto, y como usted podrá ver, el hecho que usted ha relatado en su anécdota sucedió realmente, pero no en los buques de Brown sino en uno de los buques españoles de Montevideo, a quienes el Almirante derrotó valientemente poco tiempo después.

No crea usted, Mr. Gibbons, que yo le asigno mucha importancia a este pequeño error suyo de información y admito, que su anécdota debió resultar muy interesante a sus lectores norteamericanos y admito además que, para la curiosidad de la historia por usted relatada, no tiene mayor importancia que ello haya ocurrido en uno o en otro de los bandos que intervinieron en esas luchas. Por lo tanto, al escribirle a usted estas líneas sólo me guía el deseo de completar su información, aclararle a usted la verdad histórica y además rendir un pequeño homenaje personal a aquellos valientes extranjeros que tomaron parte en las guerras por la independencia de mi país y de los cuales muchos perdieron la vida combatiendo por una causa que es común a todos los hombres del mundo, sin distinción de nacionalidad: La libertad.

Me agradaría mucho recibir una contestación de su parte y poder saber cuál ha sido su fuente de información. Si se interesa usted por los temas relativos a las campañas navales americanas, yo me complacería en hacerle llegar publicaciones acerca de mi país, en idioma castellano, lo que seguramente le permitiría a usted escribir otras interesantes historias sobre la Marina Argentina, con mejor información.

Me he permitido enviar una copia de esta carta a mi amigo el

señor capitán de fragata (USN) William M. A. Greene, Secretario-Tesorero y editor del United States Naval Institute, con quien hemos hablado de este asunto, no con la pretensión de que ella sea publicada, sino simplemente a efectos de hacerle conocer la verdad sobre los hechos.

A la espera de sus noticias y con mis mejores deseos, lo saludo muy atentamente.

(Fdo.) JUAN H. R. QUESTA, Contralmirante  
Director de la Escuela Naval Militar

Buenos Aires, junio 28 de 1961.

Señor Contraalmirante  
Don Juan H. R. Questa  
Escuela Naval Militar  
Río Santiago

De mi consideración:

En respuesta a su atenta del 26 del corriente tengo el agrado de comunicarle que, con el mayor placer, publicaré la carta enviada por Vd. al señor M. T. Gibbons en el próximo número del Boletín del Centro Naval (julio-setiembre) por considerarla de sumo interés para la verdad histórica.

De recibir usted una respuesta del señor Gibbons, considero que también será oportuno transcribir la misma si en ella figura algún antecedente al respecto que, indudablemente, debe tener.

Agradeciéndole su gentileza, aprovecho esta oportunidad para saludar a usted muy atentamente.

(Fdo.) JORGE C. RADIVOJ  
Capitán de Fragata  
Director

Río Santiago, julio 12 de 1961

Señor Director del Boletín del Centro Naval  
Capitán de Fragata don Jorge C. Radivoj  
Florida 801  
BUENOS AIRES

Distinguido señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted haciendo referencia a su atenta carta del 28 de junio de 1961, en la que tiene la amabilidad de comunicarme que ha decidido publicar los antece-

dentes que yo le enviara acerca de la anécdota publicada en el "Proceedings" de abril del corriente año por el señor M. T. Gibbons.

Al agradecerle su cordial disposición, me complazco en remitirle una copia de la contestación que he recibido y otra de mi respuesta a esta última, con lo que ha quedado terminado el episodio, siendo de destacar muy especialmente la sinceridad con que el señor Gibbons ha reconocido su pequeño error.

Reitero al señor Director mi agradecimiento y quedo como siempre a su entera disposición, con un cordial saludo

(Fdo.) JUAN H. R. QUESTA, Contraalmirante  
Director de la Escuela Naval Militar

802 North Pecan Street  
Breckenridge, Texas

29 de junio de 1961.

Juan H. R. Questa  
Contraalmirante, Marina Argentina,  
Director Escuela Naval  
Río Santiago,  
Provincia de Buenos Aires  
REPUBLICA ARGENTINA

Estimado Almirante Questa:

Ayer he recibido en mi nueva dirección, que indico arriba, su gentil e informativa carta de fecha 21 del corriente, que usted me dirigiera a Rt. 1, Sadler, Texas.

Lamento mucho que la anécdota acerca de la tripulación del Almirante Brown que yo enviara al Capitán Greene, no haya sido precisa. Obtuve esa información de un libro escrito por Thomas Murray, titulado "The Irish in Argentina", publicado por P. F. Kenedy and Sons, New York, en 1919. No tenía motivos para dudar de su veracidad y tampoco medios para comprobarla.

No soy un escritor profesional, pero me agrada mucho leer y cuando tropiezo con alguna cosa rara o divertida, la extracto y envío a una revista selecta. (Casualmente el día antes de recibir su carta vi un relato de una de las batallas del Almirante Brown en una revista publicada en Glasgow en el año 1827).

Había otras dos anécdotas que pensaba enviar al Capitán Greene, pero me abstuve de hacerlo por falta de verificación. Una de ellas era acerca de la fuga de los hermanos de Cromwell a



América en la época de la Restauración. Parece ser que ellos adoptaron el nombre de “Crowell”, y en una ceremonia en navegación “tiraron la letra M por la borda”. Se decía además que aún podían encontrarse sus descendientes en Carolina del Sur, donde se habían establecido. Es una buena historia, pero al seguir investigando descubrí que Cromwell no tenía hermanos.

La otra anécdota era sobre un comerciante de Londres que salvó a Inglaterra al demorar la invasión de la Armada durante todo un año, dándole así tiempo para prepararse. Este comerciante estaba enterado de los planes de España y que Felipe II dependía del Banco de Génova para obtener los créditos necesarios para abastecer a su flota. Entonces, por medio de cheques librados contra ese Banco hasta alcanzar una suma de cuarenta mil libras esterlinas, España no pudo disponer de dinero hasta que terminó la temporada de abastecimiento. Este artículo se publicó en “The Ladies' Repository”, una publicación Metodista, en enero de 1862 y, por ser una revista católica, debería ser verídico. De ser así, este relato debería hacerse conocer, pues cambió el curso de la historia.

Naturalmente, sin verificación previa, no puedo utilizar esa anécdota. No se daba el nombre del autor ni su fuente de información; tampoco se indicaba el nombre del patriótico comerciante. Esta anécdota “surgió” porque Boyle, el Conde de Cork llegó a enterarse (¿cómo?), y se la contó a dos de sus hijos. (¿A quién se la contaron los hijos?)

Le he hecho esta referencia para mostrarle el cuidado que tengo con el material que envío a los editores. Una anécdota incorrecta no sólo es falso para una revista y sus lectores, sino que también perjudica al autor, pues los editores le perderán la confianza y rechazarán sus trabajos.

Agradezco mucho su ofrecimiento de literatura histórica en castellano, como material de información, pero temo que si la utilizo “complicaría más las cosas” pues mis conocimientos de castellano son insuficientes.

Nuevamente agradezco su carta en la que me entera de los hechos de la anécdota de Brown. Seré aún más precavido en el futuro.

Saludo a usted muy atentamente.

(Fdo.) M. T. GIBBONS

He enviado copia a: Capitán William M. A. Greene (U.S.N.)

Río Santiago, julio 12 de 1961

Señor

M. T. GIBBONS  
802 North Pecan Street  
Breckenridge, Texas  
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Estimado señor Gibbons:

Con particular agrado he recibido su atenta carta del 29 de junio y me complace reconocer y felicitar a usted por la seriedad con que encara sus trabajos literarios.

En el caso de la anécdota del almirante Brown, su pequeño defecto de información es fácilmente explicable dada la fuente de donde usted ha extraído la historia. Como usted dice muy bien, no tenía ninguna razón para dudar de la exactitud de los datos consignados en el libro "The Irish in Argentina".

Yo estoy tratando de conseguir un ejemplar de esta obra para luego dirigirme a su autor, en caso de que aún viva, para aclararle la verdad en la misma forma hecha con usted.

Las dos anécdotas que me cuenta en su carta, relativas al hermano de Cromwell y al mercader inglés que interfirió los planes de la Invencible Armada, son extraordinariamente interesantes y, en mi opinión, muy dignas de ser publicadas aún cuando deba aclararse que su autenticidad no está fehacientemente probada.

Con respecto a mi ofrecimiento de enviarle información relativa a las campañas navales americanas, comprendo la dificultad que significaría para usted recibirla en idioma castellano y desde ya me ofrezco para traducirle y enviarle en idioma inglés los antecedentes que usted pueda necesitar en algún caso concreto.

En la seguridad de que usted descontará, a partir de ahora, que tiene un amigo en la Armada Nacional Argentina que se interesa por los mismos problemas, le envío mis mejores deseos y mi más cordial saludo.

Muy sinceramente

(Fdo.) JUAN H. R. QUESTA, Contraalmirante  
Director de la Escuela Naval Militar

# **Empleo de las minas submarinas en la Guerra del Paraguay (1865-1870) y esquema de la evolución del arma hasta fines del siglo XIX**

Por el Teniente de Fragata Julio Alberto Sarmiento

## **I. Introducción**

Durante la preparación de un tema ordenado por la Superioridad, en la Escuela de Aplicación para Oficiales, encontré, entre la bibliografía consultada, la relación de hechos que por sus características podrían resultar de interés, no solamente para los Oficiales de la orientación, sino a todos aquellos que gustan ampliar sus conocimientos en Historia Militar. En consecuencia, he resuelto escribir estas líneas cuya finalidad esencial es mostrar la utilización de las minas submarinas durante la Guerra del Paraguay, haciendo a la vez un breve bosquejo de la evolución del arma desde sus incipientes comienzos en el siglo XVII hasta fines del siglo XIX, época en que se desarrolla el conflicto mencionado.

Creo conveniente, ante todo, aclarar que de acuerdo con nuestro concepto actual se entiende por *mina*: “todo elemento explosivo que carece de movilidad propia, destinado a producir efectos destructivos en el enemigo” y, dentro de ellas, las que se emplean bajo la superficie del agua son denominadas *minas submarinas*..

## **II. Evolución del arma (entre siglos XVII y XIX)**

Las primeras noticias sobre el empleo de las actualmente denominadas minas submarinas datan del siglo XVII, ya que en el año 1682 los ingleses emplearon minas derivantes contra la escuadra francesa bloqueadora del puerto de La Rochelle.

Los estudios serios se inician recién en el año 1787, cuando el estadounidense David Bushnell somete, al entonces ministro Thomas Jefferson, el proyecto de emplear una embarcación su-

mergible de su invención para colocar cargas explosivas en buques de superficie. El procedimiento era el siguiente: la embarcación sumergible se acercaba hasta tocar el casco del buque “blanco”, y desde su interior se atornillaba a éste una caja de madera conteniendo explosivos que detonaban posteriormente mediante un mecanismo de relojería. Esta primitiva mina fue ensayada contra la fragata inglesa “Eagle” con resultado adverso, debido a que el tornillo no se afirmó en su casco.

Posteriormente construye las primeras minas flotantes que denomina “Kegs”, las que explotaban al ser rozadas por los buques. Estas minas se emplearon contra la flota inglesa frente a Filadelfia, con resultados muy pobres. Un tercer tipo, que se puede considerar como una especie de torpedo remolcable, consistía en una carga explosiva provista de un mecanismo de contacto, que era remolcada por pequeños botes y golpeada contra los cascos enemigos. De los tres tipos enunciados, fue este último el más efectivo. Podemos considerar a Bushnell como sus compatriotas, que lo denominan “Father of submarine warfare” (el padre de las armas submarinas), ya que a su ingenio se deben modelos rudimentarios del torpedo-mina y del sumergible.

Fulton, inventor del buque a vapor y compatriota de Bushnell, se sintió atraído por las ideas de éste y apoyado en un principio por Napoleón I realizó, en julio de 1801 en la rada de Brest, ensayos con un sumergible que permaneció cuatro horas en inmersión. En agosto del mismo año, coloca una mina de 20 libras en el casco de un viejo buque produciendo su hundimiento. Pese a su éxito parcial, no pudo vencer los convencionalismos existentes y la conciencia eminentemente terrestre del Emperador de los Franceses; en consecuencia, falto de apoyo, ofreció sus servicios al ministro William Pitt, de Gran Bretaña. Para este último país construye una mina flotante de forma cilíndrica, que detonaba mediante un mecanismo de relojería. En octubre de 1804 una escuadra inglesa, provista del tipo de mina mencionado, ataca a la francesa fondeada en Boulogne Sur Mer. Apercebidos los franceses de esta nueva amenaza levan, y maniobrando oportunamente las sortean en su mayoría, ya que por el tamaño eran muy visibles desde a bordo. Para evitar dicho inconveniente, Fulton, mediante un dispositivo especial, hace derivar a estas minas entre dos aguas (próximo a la superficie), y en 1805 hunde el bergantín “Dorothea” durante un ensayo.

Como vemos, EE.UU., país al que regresa Fulton en 1805, es

quien marcha a la cabeza en el desarrollo del arma. En 1829, el ya famoso coronel Colt, inventor del revólver, inicia experiencias con minas consiguiendo, en 1843, producir, desde estaciones situadas en tierra, la detonación de minas fondeadas. O sea, que es Colt el creador de las minas observadas.

Es conveniente indicar, que el explosivo utilizado en estas minas y las que veremos más adelante era la pólvora negra, que dada la poca resistencia de los cascos daba buenos resultados. Asimismo, vemos que en aquella época todas estas armas recibían el nombre genérico de “torpedos”, derivado del “torpille” (en francés, pez que al ser tocado produce una descarga eléctrica).

En Europa, mientras tanto, siguiendo las enseñanzas dejadas por Fulton, se emplean minas submarinas durante la guerra entre Dinamarca y los Ducados de Schleswing-Holstein (1848-1852), siendo Werner von Siemens el principal precursor en estos países. Emplea por primera vez cable aislado con gutapercha, para conducir la corriente eléctrica en las minas observadas. Asimismo, Bauer construyó un sumergible para colocar minas en los cascos de las naves dinamarquesas.

En la Guerra de Crimea (1854-1856), los rusos las emplean para proteger sus puertos del Mar Negro de los ataques anglo-franceses. Estas minas son de orinque con muerto de piedra y cargas de 32 a 34 kg. de pólvora negra, siendo fabricadas por el químico alemán Jacobi, que es el inventor del sistema de activación llamado “encendedor de potasio”, al que perfecciona en 1864 y cuya descripción veremos más adelante, por ser muy similar al empleado por la marina paraguaya entre 1865 y 1870. Posteriormente en 1859 los austríacos, en su guerra contra Francia y Cerdeña, emplean minas de orinque unidas entre sí por cables; de ese modo, al pasar el buque entre un par de minas, provoca que éstas se cierren sobre su casco, explotando. A fin de evitar el peligro que las minas, por su naturaleza, representaban para las unidades propias, se fondearon, por iniciativa del barón von Ebner, campos de minas observadas cuya posición geográfica estaba perfectamente determinada y que al ser surcados por naves enemigas eran activadas eléctricamente desde estaciones ubicadas en la costa.

Durante la guerra civil norteamericana denominada “de la Secesión” (1862-1865), estas armas fueron muy utilizadas por ambos beligerantes, principalmente los Estados del Sur, que poseían un cuerpo especial de torpedistas. A continuación, se men-

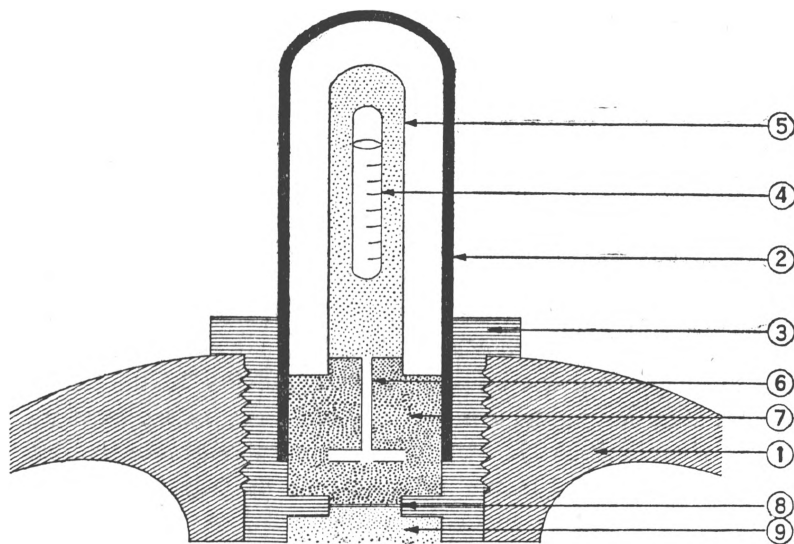
cionan someramente los tipos de minas empleados durante este conflicto:

a) *De fondo*: consistentes en cargas de forma ovoide con el percutor en su parte superior, que eran fijadas sobre un tablero de vigas en el fondo de ríos o golfos. Estas cargas eran activadas por el rozamiento de los buques al pasar.

b) *De orinque tipo "Singer"*: tenían la particularidad de activarse por percusión, al ser destrabada la varilla percutora, por un sistema de péndulo accionado al ser embestida la mina por un buque.

c) *De observación*: similares a las de ese tipo empleadas hasta entonces.

De acuerdo con lo indicado al hablar de la Guerra de Crimea, a continuación se describe el "encendedor de potasa" inventado por Jacobi, cuyo empleo se generalizó en casi todas las minas



**Fig.1-Cabeza de contacto denominada Encendedor de Potasa  
Creada por el químico alemán Jacobi en 1864**

de contacto construidas a partir de 1864, hasta ser reemplazado por los sistemas de activación empleados durante la Primera Guerra Mundial, similares a los de nuestras minas Modelos I y II de los años 1925-1930. Veamos su detalle siguiendo la Fig. 1: a la envuelta de la mina (1) se fija una cápsula de plomo (2) por medio de una tuerca (3); dentro de la cápsula hay un tubo de vidrio (4) lleno de ácido sulfúrico, que se encuentra dentro de

otro (5) conteniendo una mezcla de potasa y azúcar. El funcionamiento de este sistema de activación es el siguiente: al chocar un buque contra la cápsula de plomo (2) —cabeza de contacto— la tuerca, produciendo la rotura de los tubos internos (4) y (5); al mezclarse sus contenidos, se inflaman, pasando las llamas por el conducto (6) a la carga inicial (7) y quemado el cartón (8) explota la carga de la mina (9).

Con esta descripción finaliza nuestro rápido recorrido por la historia de la mina submarina, cuyo objeto fue adquirir una ligera idea sobre su evolución hasta el año 1865, en que se inicia la Guerra del Paraguay.

### III. Su empleo durante la guerra del Paraguay (1865-1870)

#### a) *Antecedentes en las Guerras de la Independencia y con el Imperio del Brasil.*

Como vimos anteriormente, en los comienzos del siglo XIX el arma se encontraba en su período de experimentación en Europa y EE.UU., de modo que en estas regiones de América, debido en parte a la falta de conocimientos técnicos y a la carencia de medios materiales, aún no era utilizada. En consecuencia, durante las operaciones navales de las Guerras de la Independencia y con el Imperio del Brasil, no se emplearon minas submarinas.

El arma más semejante que se utilizó en esa época y circunstancias, en el Río de la Plata, fue el denominado *brulote*, consistente en cascos inservibles cargados con sustancias inflamables que eran conducidos hasta provocar su contacto con los blancos (buques, obras portuarias y puentes) a los que incendiaban. Este antecesor de la mina submarina, era conocido desde la época de Alejandro el Grande (365 a 323 a.J.C.), siendo también empleado durante las Guerras Púnicas (264 a 146 a.J.C.) por los cartagineses contra las naves romanas.

#### b) *Ubicación histórica de la Guerra del Paraguay y valoración de las Fuerzas Navales beligerantes.*

Por escapar al propósito de este trabajo, no se aclaran y discuten los antecedentes políticos, económicos y sociales de la denominada “Guerra del Paraguay”. Aquellos interesados en ampliar sus conocimientos sobre el tema, pueden consultar la bibliografía enunciada al término de estas líneas, o cualquier otro texto que se refiera específicamente a los antecedentes de dicho conflicto. A continuación veremos someramente las acciones inme-

diatas que lo precedieron. El 12 de noviembre de 1864, el ministro de Relaciones Exteriores paraguayo, don José Berges, presenta, al Encargado de Negocios brasilero señor Vianna Lima, una nota comunicando el rompimiento de relaciones de su país con el Imperio, a causa de la invasión efectuada por sus tropas al territorio de la República Oriental del Uruguay. El mismo día el vapor "Tacuarí" de la armada paraguaya apresa, al norte de Asunción, al brasilero "Marqués de Olinda" que conducía a su bordo al Presidente (gobernador) de la provincia de Matto Grosso, señor Carneiro Campos. El 24 de diciembre, el Paraguay invadía la provincia mencionada, con una fuerza de 3.000 hombres, embarcados en 5 vapores y 3 goletas. Respecto a nuestro país, con fecha 29 de marzo de 1865, el ya mencionado ministro paraguayo envía una nota al canciller argentino don Rufino de Elizalde, con copia de la resolución del Congreso por la que se aprobaban las hostilidades con el Brasil y se declaraba la guerra a la República Argentina. Este oficio fue recibido en Buenos Aires el 3 de mayo; con anterioridad a esta fecha el presidente, general don Bartolomé Mitre, había decretado el estado de sitio, al enterarse de la captura de los vapores nacionales "Gualeguay" y "25 de Mayo" frente a la ciudad de Corrientes, luego de su ametrallamiento y abordaje por parte de 5 vapores paraguayos (13 de abril de 1865).

Finalmente, el día 1° de mayo de 1865 los ministros plenipotenciarios del Imperio del Brasil, la República Oriental del Uruguay y la República Argentina, firman el Tratado de la Triple Alianza contra la República del Paraguay. El 9 de mayo nuestro país declara la guerra oficialmente. En esta forma, queda iniciada la Guerra del Paraguay, que habría de durar cinco largos años, siendo la más sangrienta de las registradas en Sudamérica hasta esa época.

Veamos, ahora, el estado general de las fuerzas navales de los beligerantes, en el teatro de operaciones a mediados de 1865:

1°) *Paraguayos*: El Paraguay era un país que contaba con marina por necesidad económica fundamental, dada su situación eminentemente mediterránea.' Sus comunicaciones al exterior las efectuaba por las aguas del Paraná; pese a ello y a causa de su casi total aislamiento del resto del continente durante los gobiernos del Dr. José G. Francia (1766-1840) y de don Carlos A. López (1790-1862), su flota estaba compuesta por buques contruidos en su mayoría en los astilleros de Asunción sin contar, por supuesto, con los adelantos contemporáneos en la ingeniería naval



europea y de América del Norte. Solamente dos de sus buques, los vapores “Tacuarí” y “Paraguay”, fueron construidos en Inglaterra, pudiendo considerarse naves de guerra; los restantes eran vapores mercantes artillados, entre los que se encontraban los capturados al Brasil y Argentina, según vimos anteriormente.

En lo que respecta a las tripulaciones, los maquinistas eran ingleses y el personal de cubierta naturales del país, baqueanos de los ríos y esteros de la zona, aunque habituados a transitarlos en sus “chalanas” de poca envergadura. Durante las acciones de guerra demostraron un alto espíritu combativo de mayor mérito, aún teniendo en cuenta su inferioridad material con respecto a los aliados.

Para concretar, veamos con qué fuerza naval se presentó el Paraguay a la Batalla del Riachuelo librada en el Río Paraná, 15 km. al sur del Puerto de Corrientes, el 11 de junio de 1865, y que en la práctica se puede considerar como la única acción naval en que se enfrentaron las dos flotas beligerantes, pues luego la paraguaya quedó reducida a unidades sin valor combativo y se limitó a emplear otros medios defensivos para proteger sus aguas; es así cómo veremos utilizar a las minas submarinas, entonces comprendidas dentro del nombre general de “torpedos”, junto a las baterías costeras, cadenas flotantes, estacadas y brulotes:

Vapores	Sistema de propulsión	Desplazamiento	Cañones
“Tacuarí”	ruedas	421 Tns.	6
“Paraguay”	ruedas	627 „	4
“Iguerey”	ruedas	548 „	5
“Iporá”	ruedas	205 „	4
“Marqués de Olinda”	ruedas	300 „	4
“Jejuy”	ruedas	120 „	2
“Salto Oriental”	hélice	250 „	4
“Pirabebe”	hélice	120 „	1
“Iberá” (averiado antes de la acción)	hélice	300 „	4

Además, llevaron 6 chatas dotadas de 1 cañón cada una, a remolque de los vapores.

Así, tenemos un total de 40 cañones de ánima lisa y avancarga, calibre mediano (14 a 32 libras), con excepción de 1 del “Je-

juy” de 12 libras, que era de ánima rayada y retrocarga. En consecuencia, vemos que la precisión era muy relativa, limitada a cortos alcances y los efectos de fuego pequeños.

La fuerza estaba tripulada por alrededor de 2.500 hombres, incluyendo infantería embarcada, y su comando habíase asignado al experimentado comandante Meza, hombre conocedor de la navegación fluvial, y principalmente de los ríos Paraguay y Alto Paraná.

2°) *Aliados*: La Triple Alianza contaba con una fuerza naval más importante, formada básicamente por unidades brasileras, pues Argentina y Uruguay, debido a sus cruentas luchas internas, habían abandonado el mantenimiento de sus flotas compuestas por buques, en su mayoría, de principios de siglo (a vela).

Es así que el Imperio del Brasil es quien hace el mayor aporte para las operaciones navales de esta guerra; por ello, veremos seguidamente con qué unidades interviene. Primeramente indiquemos cuál es la fuerza brasileras que actúa en la mencionada Batalla del Riachuelo, donde obtiene la victoria y con ella la destrucción del poder naval paraguayo, como expresamos anteriormente:

Vapores	Sistema de propulsión	Cañones
“Amazonas” (N. A.)	rueda	6
“Jequitinhonha”	hélice	8
“Belmonte”	hélice	8
“Paranaíba”	hélice	6
“Ipiranga”	hélice	7
“Mearin”	hélice	8
“Iguatemy”	hélice	5
“Araguay”	hélice	3
“Beberibe”	hélice	8

O sea un total de 59 cañones, entre ellos varios de ánima rayada y retrocarga, calibre pesado (30 a 77 libras). En consecuencia, podemos pretender mayor precisión, mayores alcances y grado de daños.

Cada unidad estaba tripulada por unos 130 hombres, llevando embarcadas tropas de infantería de desembarco. Las tripulaciones y planas mayores brasileras eran gente de mar poco avezada

en la navegación fluvial y en particular teniendo en cuenta las dificultades del río Paraguay y del Alto Paraná, que requieren expertos baqueanos. El Comando durante la batalla del Riachuelo lo tuvo el vicealmirante Barroso, siendo posteriormente el vizconde de Tamandaré y el almirante Joaquín José Ignacio quienes comandaron las fuerzas navales aliadas.

Vemos que la Fuerza Naval Brasileira era ya, a mediados de 1865, por sí sola, más moderna y poderosa que la paraguaya; al perder ésta, durante la batalla mencionada, casi todos sus buques, esta diferencia se acentúa, haciéndose mayor aún, al incorporarse durante el año 1866 siete acorazados y monitores de río con cañones de retrocarga y ánima rayada montados en torres giratorias de 5" de espesor y con planchas del casco de 3" y 4" de espesor. Estas unidades de reciente construcción eran material moderno aún en Europa y Norteamérica, pudiendo considerarse como verdaderas naves de guerra y siendo aptas por su calado para operar en los ríos.

Pasemos a indicar la contribución naval argentina: El único buque de importancia bélica era el vapor "Guardia Nacional", pues los restantes habían sido capturados por los paraguayos en el Puerto de Corrientes el 13 de abril de 1865; su comandante era el teniente coronel Luis Py, teniendo en él su insignia el coronel José Murature, comandante de la Escuadra Argentina. Luego de iniciadas las hostilidades fueron incorporados a nuestra escuadra varios vapores armados, entre ellos el "Guaqueguay" (recapturado), "Pavón", "Espora", "Itapirú", "Libertad", "Buenos Aires" y "Guaqueguaychú". También fue adquirido al Brasil el "Amazonas", que fuera su nave insignia en la batalla del Riachuelo. En general las unidades argentinas prestaban servicios de transporte militar, siendo pequeño su poder combativo en comparación con los acorazados brasileños; pese a ello, nuestros marinos del "Guardia Nacional" hicieron derroche de heroísmo en el Paso de Cuevas, el 12 de agosto de 1865. Es de hacer notar que ésta fue la última acción de guerra exterior por parte de nuestra Armada.

c) *Las operaciones con minas.*

Francisco Solano López había organizado un departamento químico en el Estado Mayor Paraguayo, cuyo jefe, M. Masterman, era quien dirigía la construcción de las minas submarinas. Estas estaban constituidas por tres cajas ajustadas una dentro de la otra y de las cuales, las dos exteriores, proveían la flotabilidad mientras que la interior contenía el explosivo (pólvora negra).

La espoleta (cabeza de contacto) empleaba el principio del “encendedor de potasa” de Jacobi, pero su construcción era más rústica que la indicada en la Fig. 1, constando de una cápsula de vidrio con ácido sulfúrico, rodeada por una mezcla de potasa y azúcar con lana y algodón, todo el conjunto dentro de un pequeño cilindro de metal con un pistón que al chocar contra el blanco rompía la cápsula de vidrio produciendo la explosión en la forma detallada al describir el “encendedor de potasa”. Los paraguayos durante esta guerra emplearon las minas en las formas siguientes:

—Como derivantes, lanzándolas aguas abajo en las proximidades de la Flota Aliada.

—Amarrándolas a las cadenas que cruzaban el río Paraguay en sus principales pasos (Curupayty, Humaitá [ver Fig. N° 2]). Estas minas podrían clasificarse como “de orinque”, estando el mismo representado por la cadena.

El inconveniente que en general presentaban, excluyendo las fallas de fabricación ya de por sí rudimentaria, era su visibilidad, pues al flotar (derivar) en superficie delataban su presencia al enemigo permitiéndole interceptarlas o esquivarlas, algo similar a lo ocurrido con las minas inglesas empleadas en Boulogne Sur Mer en 1804. Esta condición negativa la compensaron lanzando las minas “derivantes” de noche y con el blanco fondeado y enmascarando las fijadas a las cadenas.

El empleo que hicieron los paraguayos de las minas y otros medios defensivos auxiliares como cadenas y estacadas, provocaron en los aliados dos tipos de inconvenientes:

1°) *Materiales*: Por pérdida y averías de unidades navales. Un ejemplo de ello es el hundimiento del acorazado brasilero “Río de Janeiro”, frente a las baterías de Curuzú el 3 de setiembre de 1866.

Para mayor ilustración a continuación transcribimos algunos párrafos de testigos del hecho:

“... Ese día hubo un bombardeo furibundo: algunos de los buques se presentaron frente a las baterías de Curuzú; uno de ellos, el encorazado “Janeiro” de seis cañones, después de tener atravesadas sus chapas de 4 pulgadas por balas de 68, fue echado a pique por un *torpedo* que explotó bajo su quilla, ahogándose la mayor parte de su tripulación, inclusive su capitán. Este fue el único acorazado hundido durante la guerra...” (*La Guerra*

*del Paraguay*, por el teniente coronel de ingenieros del Ejército Paraguayo Jorge Thompson, pág. 171).

“... Los acorazados estuvieron bombardeando Curupaytí; mas el “Río de Janeiro” (acorazado), que quedaba más atrás, continuando el bombardeo de Curuzú, fue víctima de dos *torpedos*, yéndose a fondo instantáneamente. Murió el bravo comandante Silvado. Salvóse la mayor parte de la tripulación y dos oficiales...”. “...Los *torpedos* que destruyeron al “Río de Janeiro” fueron lanzados ayer a la noche, o vinieron fluctuando, porque el paraje donde tuvo lugar el siniestro fue ayer explorado. Estamos pues, rodeados de un peligro que muchos imaginan extraordinario. ...” (*Archivo del General Mitre*, tomo IV, págs. 138 y 139. Carta del ministro Octaviano al general Polidoro).



Fig. 2—Esquema de la Zona de Operaciones

Como vimos precedentemente, las minas derivantes paraguayas causaron la pérdida del único acorazado hundido en esta guerra, lo cual indica claramente la efectividad del arma, más aún teniendo en cuenta lo precario y primitivo de su construcción.

2°) *Morales*: Estos son los más importantes, pues como veremos, representan una de las causas que provocaron la lentitud del avance aliado y debido a ello la prolongación de las hostilidades, con el consiguiente desgaste humano y retardo en el progreso de las naciones beligerantes, siendo en tal sentido la más perjudicada el Paraguay, por desarrollarse la mayor parte de las operaciones en su territorio.

En el Plan de Campaña Aliado esbozado por el general Mitre (comandante en jefe aliado) en su nota al marqués de Caxías (comandante del Ejército Brasileiro), fechado en Tuyú-cué el 5 de agosto de 1867, detallado también en su “Memoria sobre el Plan de Operaciones”, fechada en el mismo campamento el 9 de setiembre de 1867 y en general dentro de todos sus planteos respecto a las operaciones en el territorio paraguayo, se remarca como fundamental que la Escuadra Aliada fuerce el Paso de Humaitá, a efectos de cortar las comunicaciones enemigas en su medio más accesible y rápido, el río Paraguay, creándole al mismo tiempo un peligro a retaguardia de sus principales reductos representados por Curupaytí y Humaitá, situados a orillas del mencionado río (ver Fig. N° 2). (Ver *Archivo del General Mitre*, tomo IV, Año 1867: “Las Operaciones sobre Humaitá”, pág. 253, y “Memorias sobre el Plan de Operaciones - El Paso de Humaitá”, pág. 299).

Este propósito sostenido por el comandante en jefe aliado se vio postergado, en razón del peligro que representaban los elementos defensivos auxiliares: minas, estacadas, cadenas, baterías costeras, etc., entre los que se destacaba la mina submarina.

A fin de documentar lo indicado precedentemente, a continuación se transcribe un párrafo de la nota “Confidencial” del almirante Joaquín José Ignacio (comandante de la Escuadra Brasileira) al marqués de Caxías, fechada el 7 de agosto de 1867 a bordo del vapor “Princesa”, frente a Curuzú: “... Hoy se apresó un *torpedo* que venía río abajo; está cargado con más de trescientas libras de pólvora. ¡ Pasar Curupaytí sería, por lo tanto, un acto peligrosísimo y, por consiguiente, grandioso! Humaitá, preparado como está, ofrece una larga y tenaz resistencia, no por el

número grande o pequeño de los defensores de sus trincheras, sino por las dificultades naturales del lugar y por las que han sido creadas tranquila y prudentemente por el arte, tales como la estrechez del canal, las revesas del agua, los *torpedos*, las estacadas y las cadenas de hierro que atraviesan el río de una a otra banda. (*Archivo del General Mitre*, tomo IV, pág. 264).

Finalmente, la Escuadra Brasileira fuerza el Paso de Curupaity el 15 de agosto de 1867 con diez acorazados y monitores, pero entre esta, acción y el pasaje de Humaitá, que abre el camino hacia Asunción, tendremos varios meses de espera, como veremos en las siguientes transcripciones; no son ajenas a esta demora las minas submarinas paraguayas: "... La imposibilidad o mejor dicho la inconveniencia de atacar Humaitá con los escasos y deteriorados medios de que dispongo, ha sido reconocida por todos mis jefes y comandantes. No arriesgaré por lo tanto, la escuadra, porque estoy íntimamente convencido de que, si lo hiciera, sería en pura pérdida para el servicio del Imperio. Sostendré todo el tiempo que me sea posible esta posición, a la que en la presente guerra, sólo ahora pudo llegar la escuadra. Las fortificaciones de Curupaity están tomando un nuevo aspecto: mi paso hizo conocer sus defectos, y ahora el canal, junto a las barrancas, tiene ocho *torpedos*, y doce el del Chaco, según dice un tráfuga..." ("Nota del almirante Joaquín José Ignacio al marqués de Caxías fechada a bordo del vapor Brasil frente a Humaitá, el 23 de agosto de 1867. *Archivo del General Mitre*, tomo IV, págs. 282 y 283).

"... Ahora para agotar la materia, sólo me falta decir la última palabra sobre los *torpedos*. Estimando los *torpedos* Paraguayos en lo que valen, los he considerado, sin embargo, como una dificultad seria opuesta al pasaje. Puede ser que ellos hagan volar uno o dos acorazados, y si a este precio se consiguiese forzar la posición de Humaitá, esta pérdida, aunque muy sensible por las vidas que costaría, sería compensada por la magnitud de la victoria, aún cuando sólo consiguiesen remontar el río dos o tres acorazados: y lo glorioso de la empresa y lo fecundo de sus resultados para la terminación de la guerra, bien merecen aquel sacrificio..." (*Memoria del General Bartolomé Mitre sobre el Plan de Operaciones para el Paso de Humaitá*. De su Archivo, tomo IV, pág. 327).

El 19 de febrero de 1868, o sea aproximadamente seis meses luego de Curupaytí, la Escuadra fuerza el Paso de Humaitá, quedando así el río Paraguay libre a la navegación aliada, del Paso

de la Patria hasta la misma Asunción del Paraguay. Esta acción, representa prácticamente la finalización de las operaciones específicamente navales de la guerra, pues eliminada la escuadra paraguaya en la batalla del Riachuelo y forzados los pasos fuertemente protegidos por elementos defensivos auxiliares, en lo sucesivo el bombardeo de posiciones secundarias y el transporte de tropas y materiales serán las tareas de la escuadra aliada.

#### IV. Conclusiones

Aunque aparentemente no se pueden deducir enseñanzas prácticas de carácter técnico profesional de las líneas precedentes, dado su carácter histórico-anecdótico, estimo que es de tener en cuenta el esfuerzo plausible realizado por una nación con poder naval inferior, que supo aprovechar los conocimientos de países más desarrollados, utilizando para la defensa de sus aguas un arma que, pese a su poco costo y simplicidad de construcción, logró constituirse en un peligro latente, que aún sin equilibrar las acciones, mantuvo inactiva durante largos períodos y produjo daños de importancia a una fuerza naval más poderosa. Asimismo, aprovechó la oportunidad para hacer resaltar la importancia que aún mantiene la mina submarina en sus formas más modernas (minas de influencia), como lo demuestran las estadísticas obtenidas en la Segunda Guerra Mundial.

A continuación, veamos algunas cifras estadísticas de Gran Bretaña:

Fondeadas durante la Segunda Guerra Mundial:

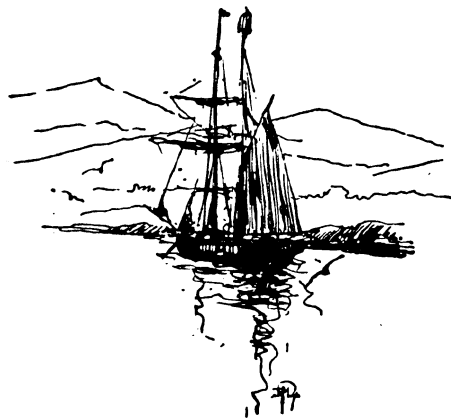
263.088 minas de todo tipo	{	Defensivas: 186.388
		Ofensivas: 76.700
Bajas provocadas por estas minas en las potencias del Eje	{	Buques hundidos: 1050 (entre ellos 251 barreminas)
		Buques averiados: 540

Por lo tanto, mientras las minas submarinas y sus medios de fondeo mantengan su evolución a la par de las restantes armas navales, no dejarán de ser auxiliar poderoso para la defensa de áreas fijas limitadas bajo dominio propio y en su aplicación ofensiva, para hacer peligrosa la navegación enemiga en aguas bajo su control.



**BIBLIOGRAFIA**

- ANÓNIMO: *Revista General de Marina de España*, Tomo 134. Enero de 1948.
- BAURMEISTER V. D. T.: *La Historia de las Minas*. Revista de Publicaciones Navales. Tomo LXX, N° 448.
- BENITES GREGORIO: (Ex-Plenipotenciario Paraguayo). "*Anales Diplomático y Militar de la Guerra del Paraguay*". Ed. 1906.
- BEVERINA JUAN, Tte. Cnel. "*La guerra del Paraguay*", (Operaciones de la Guerra en Territorio Argentino y Brasileño).
- CAILLET BOIS TEODORO, Capitán de Fragata: "*Historia Naval Argentina*".
- LEPRÉTRE R., Ing. de la Marina Francesa: "*Las minas submarinas*". Revista de Publicaciones Navales, Tomo XXVIII, Nros. 476-477.
- PEREIRA DE SOUSA OCTAVIANO: "*Historia da Guerra do Paraguay*", (Edición 1930).
- THOMPSON JORGE, Cnel. del Ejército Paraguayo: "*La Guerra del Paraguay*", (Edición 1910).
- MITRE BARTOLOMÉ, General: Archivo. Tomos II, III, IV, V y VI.
- VERA Y GONZÁLEZ EMILIO. "*Historia de la República Argentina*" Tomo VI. Editorial Sopena.



# Biblioteca del Oficial de Marina

## VOLÚMENES EN EXISTENCIA

---

(LOS DEMÁS VOLÚMENES 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 DISTRIBUCIÓN 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.

Para envíos postales, agregar \$ 10 para gastos. Cheque o giro postal o bancario, a la orden de "Centro Naval".

# **Comisión Naval en Londres - 1910, conmemoración del Centenario de nuestra Independencia.**

**Por el almirante Juan A. Martín**

No era práctica en aquella época que el Ministerio de Marina enviara a los agregados navales noticia de las cosas en que estaba actuando, aunque ello pudiera tener importancia para el agregado naval, y por otra parte, las publicaciones impresas del Ministerio tenían más relación con el servicio general de marina en el país, cambios de destino, procedimientos militares, etc. Sólo había recibido yo en París noticias de las nuevas adquisiciones navales por vía privada y antes de dejar los cargos de agregado naval, en razón de las noticias recibidas del ministro en Londres, volví a París y Roma para complementar el conocimiento de lo que deberíamos tratar después en Londres.

Con el agregado militar, coronel Martín Rodríguez, realizamos una visita a Le Creusot que teníamos ya preparada, para conocer asuntos de su última creación; él para presenciar las pruebas de nuevos montajes de artillería de campaña francesa, reemplazando los de acción mecánica por hidráulica que pudimos comprobar resultaban inmejorables, y yo especialmente los nuevos cañones antitorpederos de 10 cm. y 50 calibres de largo, para reemplazar el tipo de cañones de igual calibre cortos que se estaban empleando. Las experiencias con estos cañones fueron concluyentes; se obtenía mayor velocidad inicial, mayor extensión de trayectoria rectilínea, y alcance como cuestiones balísticas, y para el cañón a bordo resultarían de menor peso y retroceso, con la consiguiente economía en los montajes y de refuerzos de casco; además, Le Creusot proyectaba ya otro cañón de este tipo de 55 calibres de largo, destinado a la marina francesa, que ya tenía en uso cañones de 50 calibres. Con autorización del Ministerio de Marina visité

la base naval de Rochefort, centro importante de preparación de torpederos, donde comprobé las informaciones recibidas en Le Creusot; el Jefe de la Base, almirante Melchior, me dio todas las informaciones necesarias. El conocía el origen francés de nuestra marina moderna y la existencia en ella de jefes y oficiales superiores que habían cursado estudios en la escuela naval francesa.

A principios de enero me llegó la comunicación oficial de mi nombramiento en la Comisión Naval en Londres, por lo que me trasladé a Roma para despedirme de nuestro ministro y de las autoridades de marina italianas; ya los constructores italianos habían recibido de Londres el pedido de propuestas de construcción, las que tenían bastante adelantadas, y los de la casa Ansaldo de Génova me invitaron a que las examinara.

El doctor Sáenz Peña me informó que S. M. el Rey Víctor Manuel de Italia había resuelto recibirme personalmente en una audiencia privada. La conferencia fue amable y cordial, recibiendo el Rey declaraciones de parte mía favorables a la industria naval y general de su país que pude notar le complacían; el mismo día de la visita el doctor Sáenz Peña me informó que el gobierno italiano me había discernido el nombramiento de Comendador de la Orden de San Mauricio y San Lázaro.

En Génova me entrevisté con el Gerente General de la Casa Ansaldo, y con el ingeniero Soliani, que estaba haciendo el diseño del proyecto de nuestro barco, informándome sobre detalles técnicos muy nuevos de verdadera importancia, especialmente en la parte defensiva.

En Londres, asesoraba al ministro en las consultas que le formulaban los representantes de las compañías constructoras e iba conociendo a éstos, especialmente los de otros países. En marzo, para la fecha indicada, se recibieron en la Legación las presentaciones de los constructores antes que llegara de Buenos Aires el personal de la Comisión.

Esa documentación había sido recibida por el ministro y el personal de la Legación; yo intervine también y se labró el acta de recepción, todo lo cual pasó pocos días más tarde a la Comisión que ya había llegado y tenía organizadas sus oficinas en el barrio del Almirantazgo Británico.

El gobierno había designado presidente de la comisión al contraalmirante Manuel Domecq García; miembros de ella eran los Agregados Navales, capitanes de navío Martín (en Fram-

cia e Italia) y Montes (en Inglaterra) y el capitán de fragata Enrique Fliess (en Alemania y Austria) y de Buenos Aires fue el capitán de fragata Lagos (especializado en torpedos) ; ingenieros navales Bianchi y Caminos e ingenieros maquinistas Olivera y Picasso, que se dedicaron inmediatamente al estudio de las propuestas.

### **Presidencia de la Comisión. Antecedentes**

Esta Comisión se reunió en Londres y cada uno de sus miembros hizo, individualmente, un estudio detenido de los distintos proyectos presentados; luego se reunió la Comisión en pleno y después de una discusión de los distintos proyectos y opiniones, el almirante Domecq, aceptando las manifestaciones de los agregados navales, procedió a la redacción de las conclusiones pertinentes, aconsejándose al Ministerio de Marina la adopción de un nuevo proyecto de buque, concordante con las características de aquellos que se estaban diseñando en las marinas de Europa Occidental.

Como en las instrucciones recibidas inicialmente se fijaba, para los acorazados, un calado máximo de 20 pies para que esas naves pudieran entrar al Río de la Plata, lo que posiblemente habría sido sugerido por alguien en el Congreso al votarse los fondos para los armamentos y teniendo presente aquella ley del tiempo de Sarmiento denominada “para la defensa del Río de la Plata”, pero olvidando que ahora se trataba de una escuadra de mar, se aconsejó la supresión de la citada limitación del calado. En cuanto a la artillería, se propuso el calibre de 12 pulgadas para el armamento principal y que pudiera tirar, con facilidad, por ambas bandas, quedando así los constructores en libertad para proponer buques de dimensiones y formas proporcionadas a su mejor eficiencia.

Para los torpederos, la Comisión emitió su opinión en favor de un solo tipo, capaz de llevar el último diseño de tubos lanzatorpedos y cañones de 10 cms. y 50 calibres de largo, velocidad superior a las 30 millas y un desplazamiento superior a las 1.000 toneladas.

El informe final conteniendo las conclusiones de los miembros de la Comisión y fundamentos de los tipos de buques propuestos se envió a Buenos Aires a la consideración del Ministerio de Marina, que le dio su aprobación, ordenando se pidieran nue-

vos proyectos y presupuestos a las casas sin las limitaciones de la primera licitación.

En la primera presentación hubo para el tipo de acorazados tres casas que propusieron buques con diseños muy semejantes entre sí y muy superiores al resto de los demás, ellas eran las de Ansaldo, Forges et Chantiers de la Méditerranée, francesa, y la de Blum y Voss, de Hamburgo, cuya similitud me había sido explicada por el Ing. Soliani de la casa Ansaldo. Según esas informaciones, los rusos, a raíz de su derrota, proyectaron construir una flota nueva con todos los adelantos modernos. Con ese objeto, una comisión rusa visitó la casa Ansaldo, y el Ing. Soliani, estudiado el caso, formuló su proyecto el que, analizado por la marina rusa, le resultó aceptable. Rusia, aliada de Francia, recurrió a ésta para obtener ayuda técnica y financiera, comunicándole su proyecto Soliani de acorazados, que fue conocido y estudiado por la casa F. Ch. M. A esa altura de las negociaciones, los alemanes tuvieron noticia de ello y ofrecieron al gobierno ruso establecer astilleros y fábricas en Rusia, financiando las construcciones, por lo cual la Blum y Voss conoció también este proyecto.

Nuestro gobierno aceptó los proyectos de la Comisión de Londres; la Legación pidió nuevas propuestas a las casas cuyas contestaciones estudió de nuevo la Comisión, encontrando en general mejoras en todas, especialmente de las casas que propusieron las tres mejores en la anterior, ofreciendo todas acorazados de 28.000 tns., aproximadamente; el precio mejor por buque fue el de Ansaldo por £ 2.200.000, y algo menor el de la propuesta norteamericana Fore River, que la Comisión estudió de nuevo, elevando su informe al gobierno, señalando entre ellas las seis que encontró mejores, ya sea por su tipo general o ventajas propias, plazo de construcción y precio, para que el gobierno dictara su resolución. La Comisión indicaba algunas modificaciones de detalle en cada una de ellas, para el caso de que el Ministerio encontrara alguna más conveniente que las otras.

El gobierno, aceptando el último informe, ordenó que a esas seis casas se le propusiera un último cambio, fijando: 1° El precio en £ 2.200.000. 2° Corregir los puntos observados por la Comisión, y 3° Si podían proponer alguna mejora en las condiciones generales de su proyecto. Todas estuvieron de acuerdo en mejoras favorables, pero habían dos que sobresalían: Vickers Armstrong presentó un proyecto general ajustándose a lo indi-

cado y aceptando precio, etc., y otro de un buque más importante, con 23 millas de velocidad por el agregado de un grupo de calderas auxiliares de 5.000 caballos de fuerza, ubicado en cubierta más alta entre los guardacalores de las comunes, para uso hasta de navegación en la vida normal, economizando las condiciones de las calderas principales, por un costo de £ 300.000 más alto. La otra propuesta importante fue la de Fore River, que aceptó las otras modificaciones y propuso un aumento de 2 pulgadas en el espesor de la coraza, en la parte central del buque y la velocidad máxima a 23 millas.

La Fore River, que en el período de una y otra licitación había estado presidida por un Almirante retirado americano, estaba acompañada por la New York Ship Building Co., de Filadelfia y ambas financiadas por la Bethlehem Co. cuyas autoridades estuvieron representadas en Londres por su vicepresidente el señor Archibald Johnson.

El tipo de buque acorazado sugerido a Buenos Aires por la Comisión Naval contenía el lineamiento del proyecto de la casa Ansaldo, y el de las otras dos casas, la francesa y alemana, que he indicado antes, agregando que las partes vitales del buque, máquinas y calderas, electricidad, torres de la artillería y santabárbaras, central de dirección de tiro, etc., estuvieran situadas al centro del buque, rodeadas por mamparos verticales y horizontales a cuatro metros del casco exterior, mamparo de níquel de acero para defensa contra explosiones de granadas o el alcance de las de torpedos.

Las casas constructoras que no poseían artillería propia ofrecían poner la oficial de sus respectivos países al preparar los emplazamientos; la Fore River americana, referente a armamento, indicaba la de la Cía. Bethlehem que, aunque sociedad privada, estaba controlada por el gobierno de los Estados Unidos y realmente era la oficial de la marina americana; el señor Johnson a quien acompañaba un jefe de la marina americana especializado en artillería, ofreció la especificación de los últimos acorazados que estaban construyendo en Estados Unidos para que se aplicara a los buques proyectados para nosotros.

Probablemente el gobierno de los Estados Unidos, protegiendo a sus industrias, dio informaciones al nuestro garantizando que la artillería de la Bethlehem era la oficial de la marina americana; aceptó las modificaciones a su propuesta por nuestra comisión y como mejoras aumentó en dos pulgadas el espesor

de la coraza de la línea de flotación y la velocidad a 23 millas; el señor Johnson había explicado a nuestra comisión que su compañía no formaba parte del Trust Europeo del Acero (Inglaterra, Francia y Alemania), de manera que podía producir a menor costo que los productos equivalentes de Europa. En base a esas condiciones generales nuestro gobierno ordenó a Londres que formulara el contrato con la Cía. de la Fore River para los dos acorazados. Algunos constructores habían agregado una variante en las piezas de grueso calibre sustituyendo las torres a proa y popa con tres cañones en vez de dos; otros proponiendo cañones de trece pulgadas en vez de los de doce indicados; ninguna de estas modificaciones existían todavía en las marinas europeas a flote y nosotros no nos atrevimos a aconsejar al gobierno su aceptación.

### **Combustible**

Nuestro país empezaba a producir el petróleo del yacimiento de Comodoro Rivadavia, aunque no se conocía todavía su producción ni las posibilidades que el país tendría, pero, ante la perspectiva de mejoras futuras, en el contrato de construcción de los buques se estableció que un cierto número de calderas y las carboneras correspondientes estuvieran equipadas para utilizar ese combustible exclusivamente; además, las restantes para el carbón deberían ser construidas de manera que más adelante pudieran ser sustituidas o transformadas para el combustible líquido.

### **Torpederos - Armamento**

En una reunión de la Comisión se me encargó el estudio del renglón armamento, artillería y torpedos para nuestros buques dado que se presentaban propuestas con artillería de diversos países. Para los torpedos había un solo tipo y sólo se diferenciaban en que en Alemania los construían de bronce, el Schwartzkopff, y nuestro país tenía en uso el Whitehead de acero que se utilizaba en todos los países que habían adquirido las patentes y el derecho de construcción incluso en la nuestra y mi opinión fue adoptar ese torpedo para las construcciones nuevas. En todas las marinas se había llegado ya a construir cañones de grueso calibre, altas velocidades iniciales tipo de 50 calibres de largo y cierre central de la culata, con excepción de Alemania que empleaba el de cuña.

En cuanto a explosivos, Gran Bretaña contaba con la cordita, composición de nitrocelulosa, nitrógeno, nitroglicerina y vaselina,



llamada así por su forma de cuerda; Francia, Alemania e Italia adoptaron explosivos a base de nitrocelulosa y también, probablemente, los Estados Unidos, que antes habían tenido la cordita. La opinión de nuestra sub-comisión fue unánime a favor de la nitrocelulosa, aunque con ello se cambiaría lo que teníamos en el país en los buques anteriores y como la resolución del gobierno para los acorazados fue a favor de la propuesta norteamericana, cuya artillería empleaba la nitrocelulosa, quedó de hecho eliminado el problema que resultaría del empleo de la francesa o alemana. Las informaciones del técnico de la Bethlehem fueron completamente satisfactorias y así pudo adoptarse, como cañones antitorpederos, tanto en esos buques como en los acorazados, un solo tipo de pieza, aunque los montajes en uno y otro pudieran ser diferentes, que fue el de 10 cms. y 50 calibres de largo.

Ese cañón, que resultaba más liviano y con menos violencia de retroceso que los cañones cortos, permitió emplear para el casco un aumento en él, aplicable a máquinas y calderas y llevar estos buques a 32 millas por hora; la comisión pudo con ello aconsejar al gobierno que en vez de torpederos de 400 y 600 toneladas, se adoptara el tipo de 1.200 del que todos los constructores presentaron propuestas muy buenas.

Aceptadas en principio por el gobierno las propuestas de los constructores y estudiadas éstas en todos sus detalles por la Comisión, el Ministerio de Marina le ordenó que formulara los contratos, quedando encargado de esa operación el Presidente, Alte. Domecq García, reteniendo a sus órdenes a los técnicos que estaban prestando allí sus servicios y al mismo tiempo dispuso la disolución de la Comisión Naval en Londres, declarándose satisfecho por la actuación que había tenido.

Para los acorazados en Estados Unidos, aunque regía un solo contrato, habría dos sub-comisiones: una en Campden, de la Fore River, y otra de la New York Ship Building Co., de Filadelfia, que debía ejecutar su obra de acuerdo en un todo con lo que se hiciera en la primera.

Para los torpederos el gobierno resolvió se adjudicaran cuatro a constructores alemanes, cuatro a ingleses y cuatro a franceses.

El Alte. Domecq, después de terminar los contratos en las naciones europeas, se trasladó a Estados Unidos y organizó una comisión central en New York para entenderse con la Cía. Bethlehem que era la que financiaba las obras.

### **1910. Conmemoración del Centenario de nuestra Independencia**

En marzo de 1910 regresé a Buenos Aires encontrando el país todo revolucionado. En política se acercaban las elecciones nacionales para el cambio de gobierno, que debía realizarse ese año, y, en segundo lugar, las comisiones organizadoras del centenario de la independencia; en marina la selección de personal para las comisiones en Europa y preparación de nuevos contratos para ampliar las obras del Puerto Militar con dique de carena proporcionado a las dimensiones de los nuevos acorazados; el Centro Naval también tenía la renovación de su comisión directiva, en la que fui elegido Presidente para el período 1910-11 y que entró a actuar en mayo. El primer destino que se me dio en Buenos Aires fue el de Director de la Escuela de Aplicación para Oficiales mientras se preparaba una revista naval internacional con invitaciones a marinas extranjeras de ambas Américas y de Europa; para esta revista fui designado Jefe de la División de Cruceros Acorazados, con insignia en el acorazado “San Martín”, y Jefe del Estado Mayor de la línea argentina para organizar y preparar todo lo relativo a ella. Vinieron al país importantes comisiones de representaciones extranjeras, y de la Madre Patria vino la Infanta Isabel de Borbón, alta representación que con su carácter fue figura prominente y de extraordinaria popularidad en nuestro país. Hubo gran desfile militar, importantes carreras en Palermo, banquetes oficiales, funciones de gala en el Colón y otros teatros. La ciudad de Buenos Aires se transformaba; en todos los barrios se habían realizado construcciones de mejores edificios, en el barrio norte la Municipalidad expropió el mercado Florida, la manzana donde está hoy el Centro Naval y Harrods, vendiéndose en lotes a importantes casas la manzana de enfrente, un gran corralón donde antes había circos y reuniones políticas.

#### **La revista naval**

El Ministerio de Marina había decidido que la revista naval conmemorativa del Centenario se realizara en el Río de la Plata, rada exterior de Buenos Aires con los buques cabezas de las líneas a la altura de Punta Lara; nuestros buques ocuparían la línea del lado de tierra y los extranjeros una línea paralela a 600 metros de distancia y para la mejor posición de los buques en ella con los oficiales del remolcador “Azopardo” se fondearon “Spar Buoy” a cada 400 metros. Nuestros buques formarían en cuatro

divisiones: primera los cuatro cruceros acorazados con insignia en el “San Martín”; segunda los cuatro cruceros con insignia en el crucero “Buenos Aires”; tercera división los guardacostas, buque insignia acorazado “Alte. Brown” y cuarta una división de torpederos. A la cabeza de la línea extranjera estuvo el “Chester”, de la división norteamericana del Atlántico.

Como jefe de la primera división tuve el cargo de Jefe de Estado Mayor en la línea argentina y del conjunto de ambas para la organización de los servicios auxiliares de comunicaciones y aprovisionamientos en buques auxiliares y con la debida cooperación de la Marina y la Dirección General Administrativa; poco antes de la llegada de los buques extranjeros fue designado comandante en jefe de la línea argentina el Vicealmirante Enrique Howard, que izó su insignia también en el “San Martín”; la casi totalidad de los buques extranjeros eran modernos en su construcción y características, y pudimos comprobar que en esas marinas tenían equipo de dirección central de tiro.

El Doctor Figueroa Alcorta, acompañado por la Infanta Isabel de Borbón y embajadores extraordinarios extranjeros pasó revista a la escuadra embarcado en la fragata “Presidente Sarmiento”, el día 21 de mayo.

En el Boletín del Centro Naval de mayo de 1910, N° 313, Tomo XXVIII, se halla la descripción de esa revista naval.

El jefe de la división norteamericana, en conocimiento que allá construíamos nuestros acorazados, nos ofreció una amplia información a ese respecto sobre la que tenían a bordo y por intervención de las respectivas autoridades superiores en la división se embarcaron seis oficiales nuestros para practicar en ese servicio durante el viaje de regreso a Norteamérica, donde estos oficiales se incorporaron a nuestra comisión naval. Por ofrecimiento de la misma marina, otros seis oficiales fueron después por tierra a Valparaíso, para embarcarse en la División del Pacífico para su práctica a bordo e incorporarse a nuestra comisión naval como los de la División del Atlántico.

Después de la revista naval y terminadas las fiestas oficiales del Centenario de Mayo, regresaron a sus países los buques extranjeros, volviendo los nuestros a sus apostaderos, quedando disuelta la división que había estado a mi mando. Volví a Buenos Aires a ocupar mis destinos y el cargo accidental de miembro de la Comisión de Construcción del Edificio para el Centro Naval.

### **Cambio de ubicación de nuestra Escuela Naval**

Finalizados los cursos del año 1909, la Escuela Naval fue trasladada a Río Santiago, ocupando un edificio de madera provisional de la antigua Escuela de Grumetes, sobre el Río Santiago; esta operación retardó el principio de los cursos de 1910 causando inconvenientes para los profesores que vivían en la ciudad de Buenos Aires y la asistencia de la Escuela Naval a las fiestas oficiales del Centenario, lo que impidió dar a los cursos de ese año toda la extensión de sus programas. En agosto falleció repentinamente el Contralmirante García Mansilla, Director de la Escuela, nombrándome a mí Director Interino (agosto 27), hecho facilitado por ser yo Director de la Escuela de Aplicación de Oficiales que tenía su local en Río Santiago, inmediato al de la Escuela Naval.

Recibido del cargo, en reunión con oficiales y profesores, examinamos el caso de la falta de tiempo que había para cumplir los cursos reglamentarios y no ser suficiente lo que restaba del año para hacerlo; encontramos una solución provisoria que llevé al Ministerio de Marina y, aprobada en todas sus partes por éste, se puso en ejecución de inmediato, de manera que los exámenes de fin de curso pudieron realizarse en diciembre. Lo principal consistía en ocupar todas las horas hábiles del día en clases y horas de estudio de las materias básicas fundamentales, para que la instrucción pudiera hacerse completamente regular en ellas; los profesores, con toda buena voluntad, aceptaron permanecer casi todo el día en la Escuela, acompañando a los cadetes hasta en las horas de estudio, a los que se les suprimía las horas de clase de orden secundario como geografía marítima, algunas de carácter militar, ejercicios, etc., quedando estas materias eliminadas de los exámenes finales. En el programa de los dos últimos cursos no aparecieron inconvenientes para los exámenes de fin de año, pero en los de primero y segundo se encontraron algunos cadetes aún no bien preparados a los que se suponía no podrían seguir adelante por falta de base, acordándoseles repetir el curso, si fuera necesario, con lo que la situación de la Escuela quedó regularizada.

### **Edificio para el Centro Naval**

En 1905, después de la promulgación de la Ley 4856 —Ley Orgánica de la Armada— en una reunión de oficiales en que se festejaba ese acontecimiento, se habló de iniciar gestiones para obtener del gobierno apoyo para la idea de construir un edificio propio para el Centro. En esos momentos nuestra asocia-

ción ocupaba la antigua casa habitación del Doctor Bernardo de Irigoyen, en la calle Florida a la altura de Viamonte, amplia para casa de familia, pero que ya nos estaba resultando estrecha; tomé con empeño el asunto, cuya dificultad principal era conseguir apoyo del gobierno para obtener los fondos necesarios para la construcción.

Consulté el caso con el Ministro de Hacienda, Dr. Terry, que prometió su ayuda, y luego, con la autorización de éste, hablé con el Dr. Quintana, quien no sólo manifestó que se enviaría al Congreso, que en esos momentos estaba en receso, el proyecto de ley acordando los fondos que fueran necesarios para la obra, sino que también permitió el empleo provisional de los sobrantes que existían en algunas partidas del presupuesto de Marina y que deberían ser devueltos a la Tesorería General de la Nación.

En el barrio norte, en los alrededores de la Plaza San Martín, se estaba haciendo la transformación del mismo, con motivo de la celebración del Centenario de nuestra independencia e iban a ser vendidas las dos manzanas de Florida a Esmeralda, entre Paraguay y Córdoba, una de ellas utilizada como circo o local de reuniones políticas y la otra un jardín, subdivididas en grandes lotes. La Comisión del Centro Naval que se ocupaba del asunto, eligió el lote de la esquina de Esmeralda y Paraguay, de 20 mts. por 25, como muy conveniente por sus dimensiones y orientación que se iba a vender a principios de febrero y cuya base de venta no era elevada. Como no teníamos los fondos en nuestras manos, los Capitanes Maurette y Nunes acudieron al remate y con fondos propios proveyeron la seña a nombre del Centro Naval, para ejecutar los trámites posteriores de escrituración. El Capitán Nunes era uno de los fundadores de la Compañía Argentina de Pesca, ligada a la firma y Banco Ernesto Tornquist, y Maurette estaba vinculado al Banco Francés del Río de la Plata, lo que le permitió al Centro Naval mantener esa situación que tuvo que demorarse hasta 1910, renovando la documentación, porque el Ministro de Marina no había podido conseguir del vicepresidente en ejercicio los decretos necesarios para la provisión de fondos que había prometido el Doctor Quintana.

En 1910, con motivo de los festejos para el Centenario y en mi carácter de Presidente del Centro Naval, logré solucionar la situación y se terminó la escrituración del terreno. En ese año, el Congreso nos acordó 200.000 m\$N. en títulos nacionales y la promesa de los diputados que despacharon este asunto de conti-

nuar más adelante proveyendo fondos, lo que se cumplió en los dos años subsiguientes.

Por decreto firmado por el Presidente de la República se nombró la comisión encargada de la obra, designando presidente de ella el Contraalmirante E. O'Connor, Director General de Administrativa, a mí como Presidente del Centro Naval y al Vice-Presidente del mismo, capitán de navío Daniel Rojas Torres, Jefe de Talleres de Marina de Dársena Norte, que formulamos el proyecto de construcción. En eso estábamos, cuando la Municipalidad expropió el Mercado Florida y pareciéndonos más conveniente el lote de la sub-división de éste, situado en la esquina de Florida y Córdoba, de 10 por 38 metros, gestionamos y obtuvimos ese cambio, operación galantemente realizada por la Intendencia Municipal. Para el concurso de los planos y dirección de la obra elegimos tres firmas: la del arquitecto Dunnan, Profesor de Arquitectura de la Facultad de Ingeniería, natural de Francia, radicado en Buenos Aires, y del Subjefe de Arquitectura y socio Gastón Mallet, joven arquitecto francés, y dos arquitectos más, uno alemán y otro francés, que estaban teniendo renombre en la capital por sus importantes obras. En el estudio de los proyectos presentados, cada uno de nosotros expresó su opinión eligiendo uno de los tres proyectos, pero examinada detenidamente la distribución en los diversos pisos, acordamos el primer premio, por unanimidad, al de la firma Dunnan y Mallet, a la que se designó directora general de la construcción. Al finiquitar la aprobación de los planos, el arquitecto Mallet nos expresó que si se podía obtener dos metros más de frente a Florida y otro tanto sobre Córdoba, es decir 12 metros por 40, se mejoraría notablemente la obra en cuanto a los salones, todos con frente a la Avda. Córdoba, y en los entresijos y comunicaciones de servicio internas en el lado del lote vecino, y como todavía no se habían vendido los terrenos pudimos obtener de la Municipalidad esa cesión que sólo afectaba a los otros terrenos municipales en una pérdida de 20 ó 30 cmts. de frente sobre las calles principales.

### **Política nacional.**

En las elecciones de renovación de presidente de la Nación, triunfó la opinión pública formada por todos los hombres afines al gobierno, industriales grandes y pequeños, los capitalistas proveedores de fondos y de preparación técnica para las industrias, ambas cosas base de elementos fundamentales del trabajo que

benefició a todas las regiones del país y contribuyó a acrecentar los beneficios a la clase obrera.

La fórmula que obtuvo la mayoría quedó constituida por los doctores Soque Sáenz Peña y Victorino de la Plaza. La primera obra política de este gobierno fue la modificación de la Ley Electoral, que antes daba a la mayoría la representación total en la Cámara y que por la nueva ley sólo le daba dos tercios de los representantes y un tercio a la primera minoría, fórmula legislativa que fue considerada como muy buena solución, a cuya sombra fueron creciendo los nuevos partidos políticos en el país.

Durante el ejercicio de la presidencia del Dr. Figueroa Alcorta, Betbeder actuó como ministro de marina, con quienes colaboraron eficazmente los jefes y oficiales provenientes de nuestra Escuela Naval, actuando como secretarios generales del ministerio los Capitanes de Navío Manuel Barraza y Juan Pablo Sáenz Valiente, sus compañeros de Escuela anteriores a la creación del plan de estudios del año 1881. En su acción los tres, si no produjeron actos de creación extraordinarios en las actividades de la marina, se dejaron llevar por la atmósfera que iban creando los nuevos jefes y oficiales provenientes de la Escuela. En el último trimestre Betbeder renunció al Ministerio, siendo reemplazado por Sáenz Valiente.

### **Embajadas extraordinarias.**

Chile conmemoraba el centenario de su independencia el 18 de septiembre con fiestas de carácter internacional, a las que nuestro país había acordado enviar una embajada que presidió el vicepresidente en ejercicio y una división naval compuesta por los cruceros acorazados “San Martín” y “Belgrano”, Comandantes capitanes de fragata José Moneta y Ramón González Fernández, y Jefe de División el capitán de navío Belisario Quiroga. En la embajada acompañaban al Dr. Figueroa Alcorta miembros del Parlamento y representaba al ejército el coronel José Félix Uriburu y yo a la marina. Hubo grandes fiestas oficiales en Santiago presididas por el gobierno central, poder legislativo, la municipalidad y personalidades sociales. A la vez, se celebraron fiestas oficiales en Valparaíso, con representación de marinas extranjeras; en unas y otras apareció otra vez el ambiente favorable del A. B. C. (Argentina, Brasil y Chile), que existió en Santiago, que gobiernos y prensa procuraban fomentar.

En Chile hubo también elección presidencial. Presidía el go-

bierno el ministro del interior, senador nacional, doctor Emiliano Figueroa Larrain, en ejercicio del poder ejecutivo, de acuerdo con disposiciones constitucionales, por fallecimiento del presidente titular. La elección de presidente recayó en el Dr. Barros Luco, eminente hombre público que se hizo cargo del gobierno en el mes de diciembre. Ya durante las fiestas del Centenario se había convenido que nuestro país se haría representar en el acto por una embajada especial; la presidió el Dr. Ricardo Lavalle y como representantes del ejército y la marina volvimos a ser nombrados el Cnel. Uriburu y yo. El presidente saliente, que había sido embajador de Chile en Buenos Aires, tuvo mucha vinculación en los círculos sociales, además de buenas relaciones oficiales; en los primeros se lo llamaba comúnmente Don Emiliano y a menudo tuve estrecho contacto con él. En Santiago, en una reunión semi-oficial del Club de la Unión como despedida a las embajadas, me dio la noticia que el ministro de Chile en Buenos Aires le había comunicado telegráficamente que en el Senado argentino se había prestado acuerdo para mi ascenso a contraalmirante, invitándome él y los senadores que lo rodeaban a celebrar aquel acto, cosa que me agradó sobremanera, sorprendiéndome porque no había tenido yo conocimiento ni noticia oficial o privada que se proyectaba en Buenos Aires ascensos entre los que me incluían a mí.

#### **Cambio de ministro de marina.**

Sáenz Valiente, que reemplazó a Betbeder en el Ministerio, fue nombrado nuevamente Ministro de Marina por el Dr. Sáenz Peña y con él pude solucionar las dificultades de la Escuela Naval, regularizándose su situación para el año 1911, e igualmente el proyecto de construcción del edificio para el Centro Naval. En conversación con él, consideramos la necesidad de instalar en nuestros cruceros acorazados el sistema de dirección central de tiro en forma análoga a los que tendrían nuestros buques en construcción en los Estados Unidos.

#### **1911. - División de Instrucción.**

Terminadas las fiestas del Centenario y los cambios de gobierno en los dos países, la marina reanudó sus actividades, creándose la división de instrucción de tres cruceros acorazados (“San Martín”, “Belgrano” y “Garibaldi”) cuyo mando se me confió, agregando a su rutina el renglón de crear a bordo la Dirección Central de Tiro, en forma análoga a la especificada en los contra-



tos que la Comisión Naval en Londres adoptó para los acorazados “Rivadavia” y “Moreno”. Sáenz Valiente, ministro de marina, había comunicado al ministro de guerra General Vélez, la idea de este proyecto, que podía ser de utilidad para la artillería terrestre y éste designó como observadores a tres mayores que se embarcaron en la división, uno en cada barco.

En reunión con los Comandantes y los Directores de Tiro, di conocimiento de todas las operaciones que constituían el sistema de la dirección central. En Puerto Belgrano, ellos proyectaron lo que creían útil o necesario en sus buques y examinados los proyectos se resolvió tomar como base el elaborado en el “San Martín”, cuyo director de tiro estuvo en contacto conmigo en todo momento. Se llevó a bordo de los buques el material necesario y elementos para las comunicaciones provisionales de observaciones y órdenes entre los observadores y la oficina central de ésta a las piezas (bocinas de caños de goma en vez de teléfonos y algunas líneas volantes de éstos) y los elementos de la oficina central que se instalaban para cada ejercicio y se recogían después.

Elegí como lugar para el desarrollo de este estudio el Puerta de San José, más reducido que Golfo Nuevo, que yo conocía bien por haber estado varias veces con la corbeta “La Argentina” y el crucero “Buenos Aires”, estableciendo nuestro fondeadero principal en la costa norte, a poca distancia de la entrada del puerto. Para los ensayos de la artillería de la batería de 15 cmts. de esos buques, se utilizaron seis piezas por banda y después ella se extendió a los cañones mayores. Primero se ensayaron las comunicaciones y luego se inició el tiro, primero con fusiles adaptados en segundo fuego de alza de los cañones y haciendo puntería con el otro, después se continuó haciendo fuego con carga de fogueo o ejercicio y al final con carga de combate; se había llegado con cierta rapidez al tiro instantáneo con el fuego de los fusiles, disparando con buque y blancos fondeados, sobre Spar Buoys, a 600 metros de distancia, pudiéndose notar al revisar los blancos que tenían muchos impactos. Salía a su ejercicio un buque cada día que realizaba el tiro fondeado, después con el buque en movimiento y al tercer período ambos en movimiento, pasando gradualmente de uno a otro a medida que se perfeccionaba el ejercicio. En forma análoga se realizó el ejercicio con los cartuchos de fogueo y finalmente con carga de combate a mayores distancias, observando los efectos del tiro desde el puesto del Director de Tiro y desde el buque remolcador. Se efectuó un último ejercicio con

un tiro combinado con un minuto de intervalo en cada andanada, una del “San Martín” y otra del “Belgrano”, con toda la artillería y blanco remolcado por el otro buque; desde los primeros días de ejercicio con tiro con fusil se había llegado a comunicaciones perfectas con tiro instantáneo con todos los cañones.

Este último ejercicio lo fiscalizamos en el “San Martín” con el Comandante desde el puente del mando, con la dotación en zafarrancho de combate, mamparos cerrados, dotaciones de incendio y reparaciones en sus puestos, etc., y personalmente saqué fotografías del blanco y la rosa de impactos; en esta oportunidad hubo una falla en los cañones de la torre de proa del “San Martín”, debido a un cortocircuito producido en el antepañol de entrada de la santabárbara de proa, inconveniente éste que fue subsanado por el personal presente. Durante esta interrupción pude obtener una fotografía de la andanada del “Belgrano”, completando así mi documentación.



# Notas Profesionales

## NACIONALES

### **FUE ENTREGADO AL ARSENAL NAVAL BUENOS AIRES EL PABELLÓN DE GUERRA DONADO POR EL PERSONAL CIVIL DEL ESTABLECIMIENTO**

En el Arsenal Naval Buenos Aires, sito en Dársena Norte, tuvo lugar el 7 de julio, la ceremonia de entrega al establecimiento del pabellón de guerra que le ha sido donado por el personal civil del mismo.

Presidió el acto el Director General del Material Naval, Contraalmirante José María Guzmán. Asistió, además, el Director General del Material Aeronaval, Contraalmirante Federico Hatihard, la Plana Mayor de la dependencia, jefes y oficiales y personal civil.

Fue escenario de lo tocante ceremonia, el Patio de Armas del Arsenal y dio comienzo con un saludo del Contraalmirante Guzmán al personal. Acto seguido, la banda de música ejecutó “Aurora”, en tanto dos conscriptos y dos operarios, conducían el cofre conteniendo la bandera hasta depositarla junto al mástil.

Inmediatamente después, la banda de música ejecutó el Himno Nacional. Finalizada la canción patria, pronunció un discurso un aprendiz para hacer entrega del pabellón en nombre de todo el personal civil del Arsenal. La donación fue agradecida por el Jefe del Establecimiento, donde quedará en custodia.

*(Informativo.)*

### **EFFECTUÓSE LA ENTREGA DE PREMIOS NAVALES**

En dos ceremonias realizadas en el portaaviones “Independencia” y el destructor “San Luis”, respectivamente, se entregaron

el 10 de julio pasado, los premios Corresponsales Navales, Marina de Guerra, y los instituidos por los diarios “La Prensa” y “Clarín” a las dotaciones que se hicieron acreedoras a los mismos en el período de instrucción de 1960. Las ceremonias fueron presididas por el comandante en jefe de la Flota de Mar, vicealmirante Agustín R. Penas, y contaron con la asistencia de los comandantes de las naves surtas en el puerto metropolitano.

A las 11 se efectuó el acto en el portaaviones, que comenzó con la lectura de la orden en la que se confieren los premios. Las citadas distinciones correspondieron este año al capitán de corbeta Sergio Trenchi y al teniente de fragata Héctor Rubén Ríos, fallecido en acto de servicio, por lo cual la medalla fue recibida por el capitán de corbeta Cesáreo Goñi.

Acto seguido hizo uso de la palabra el corresponsal naval Eduardo J. Pacheco, que al iniciar su exposición destacó el espíritu que animó la institución del premio y reseñó las funciones que cumplen los corresponsales navales al colaborar con la institución armada.

Luego de evocar la memoria de los héroes de la aviación naval, expresó el orador: “Teniente de fragata Héctor Rubén Ríos: Dios nos ganó premiándote antes y te llevó a su lado. Has dejado el recuerdo glorioso de los que signan la vida cumpliendo con su deber. Vuestra medalla la dejamos en manos queridas”.

Efectuada la entrega de las medallas, agradeció la distinción el capitán de corbeta Sergio Trenchi y analizó la función que desempeñan los corresponsales navales al informar sobre los trabajos y los esfuerzos que efectúa la fuerza, compartiendo sus vicisitudes.

Posteriormente se sirvió un vino de honor en la cámara del portaaviones, en la cual propuso un brindis el comandante de la nave, capitán de navío Enrique L. Sánchez Moreno.

### **Ceremonia en el destructor “San Luis”**

A las 14 se llevó a efecto la otra ceremonia y en ella hizo uso de la palabra en primer término el señor Juan José Navarro Lahitte en representación de la dirección del diario “La Prensa”, y a continuación el subdirector de “Clarín”, señor Roberto Caminos.

El premio Marina de Guerra correspondió al destructor “Entre Ríos”, por obtener el mejor promedio en las ejercitaciones de tiro durante 1960. Entregada la copa, que queda en el buque, se repartieron las medallas que correspondieron al anterior comandante del buque, capitán de navío Augusto N. Berardo; al capitán de corbeta Adán A. Torre y al guardiamarina Héctor C. Pimentel.

Luego se entregó el premio “Clarín”, que correspondió al destructor “San Luis”; las medallas fueron repartidas por el señor Roberto Caminos al capitán de navío Eugenio Fuentesrosa, al teniente de fragata Guillermo E. Estrada y al suboficial primero Isidoro Castro. Finalmente, el señor Juan José Navarro Lahitte hizo entrega del premio “La Prensa”, que se otorgó al patrullero “King”, y distribuyó las medallas, que se adjudicaron al capitán de fragata Luis Manrique, el teniente de navío Julio A. Degano, el teniente de corbeta Héctor de Pirro, el cabo principal Sebastián Garzón Tapia, el suboficial segundo Moisés Barembaun, el cabo principal Julio García y los cabos segundos Aristóbulo Pallares e Isabel Barroso.

*(Periodística.)*

#### **EL INSTITUTO BROWNIANO ENTREGÓ AL ESTADO MAYOR DE LA FLOTA DE MAR UN ÓLEO DEL ALMIRANTE GUILLERMO BROWN**

El 18 de julio pasado, se realizó a bordo del Portaaviones “Independencia” el acto de entrega por parte del Instituto Browniano, de un cuadro al óleo que representa al Almirante Guillermo Brown.

La obra fue obsequiada al Estado Mayor de la Flota de Mar e hizo entrega de la misma y usó de la palabra el profesor H. R. Camarota, haciéndolo luego el jefe del citado organismo, capitán de navío Laerte Santucci.

*(Informativo.)*

#### **ENTREGA DE UN DOCUMENTO DE ALTO VALOR HISTÓRICO AL SECRETARIO DE MARINA**

En un sencillo acto que se realizó el 19 de julio, en el despacho del Secretario de Marina, contraalmirante Gastón C. Clement, el Agregado Naval a la representación diplomática de España

acreditado ante nuestro gobierno, capitán de navío D. Manuel de la Puente y Magallanes, hizo entrega al nombrado Secretario de Estado, de un documento de alto valor histórico, donado a la Armada Nacional por el Ministro de Marina de aquel país, almirante Felipe Abarzuza y Oliva.

El mencionado documento, que es el rol de la fragata “Santa Dorotea” de la Real Armada Española, da cuenta del embarco en la mencionada unidad, del General D. José de San Martín, con el grado de Segundo Teniente y en ella figura, asimismo, una dotación de cien Infantes de Marina.

El General San Martín permaneció más de un año formando parte de la plana mayor de la “Santa Dorotea”, a partir de 1797, y había embarcado en la misma el día que cumplía los 20 años de edad. El Gran Capitán permaneció en dicho barco hasta que fue capturado, luego de heroica resistencia, por el navío inglés “Lyon”. Fue tal la valentía y el denuedo con que, en aquellas circunstancias, lucharon oficiales y tripulantes de la “Santa Dorotea”, que en lugar de ser mantenidos prisioneros por Inglaterra, fueron devueltos a España con todos los honores —premio a tan admirado valor— pero bajo palabra de honor de no volver a tomar las armas contra dicho país, durante aquella campaña.

Este hecho aclara un punto que hasta el presente permaneció oscuro en la historia del Libertador, ya que se desconocía por qué causa no guerreó hasta después del año 1801.

Al referido acto asistieron, además, el Subsecretario de Marina, contraalmirante Eladio Vázquez, el Comandante de Operaciones Navales, almirante Alberto P. Vago, el vicealmirante Benjamín Moritán Colman y los contraalmirantes Guillermo Pérez, Comandante General de Infantería de Marina; José María Guzmán, Francisco N. Castro, Eduardo García Pulles y Federico Hachard.

Al recibir el documento, el contraalmirante Clement tuvo palabras de agradecimiento, extendiéndose en conceptos acerca del valor de ese documento para la Institución Naval, el que sería incorporado al acervo del naciente Departamento de Estudios Históricos Navales de dicha Secretaría de Estado.

Por último fue servido un vino de honor.

*(Informativo.)*

### **SUBVENCIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE PESCA Y FRIGORÍFICOS**

La Secretaría de Marina ha hecho conocer, con fecha 31 de julio, las normas a que deberán ajustarse los Astilleros Nacionales que construyan buques pesqueros y frigoríficos, para ser acreedores a la subvención que acuerda el Decreto N° 10.033/60. Se establece en ellas la documentación que deben presentar, la forma en que se realizarán los pagos y las condiciones que deben cumplirse para hacer efectiva cada cuota. Todos los trámites relacionados con estas subvenciones deben ser efectuados ante Astilleros y Fábricas Navales del Estado (Corrientes 672).

El monto de la subvención que acuerda el Estado al constructor de este tipo de barcos es del 40 % del precio de construcción de unidades similares en Europa Occidental; con ello, y con la concesión del Crédito Naval del Armador, que puede llegar al orden del 80 % de las inversiones a realizar, pagadero en un plazo máximo de 20 años, se ha dado un gran paso para incrementar nuestra flota pesquera.

Se tiene conocimiento que ya se ha iniciado la construcción de los primeros buques y que varios astilleros tienen contratos para construir diez y siete (17) pesqueros y tres buques frigoríficos, los que están pendientes de la aprobación de los créditos navales solicitados al Banco Industrial. *(Informativo)*

### **MENSAJE DEL SECRETARIO DE MARINA, CONTRALMIRANTE GASTÓN C. CLEMENT CON MOTIVO DE LA INAUGURACIÓN DE LA EMISORA L.R.A. 10 RADIO NACIONAL USHUAIA**

Con motivo de la inauguración de la emisora L. R. A. 10 Radio Nacional Ushuaia, que tuvo lugar el 10 de agosto, el Secretario de Marina, contraalmirante Gastón C. Clement, transmitió el siguiente mensaje, por esa flamante onda:

“Irrumpe el aire de la Patria la más austral de las ondas argentinas. Un nuevo son se incorpora desde este momento al concierto de las voces que transmiten la actividad, la cultura y las inquietudes de nuestra pujante Nación.

Así nace L.R.A. 10 Radio Nacional Ushuaia que, impregnada de un profundo fervor por nuestra tierra, difundirá de hoy en más por el ámbito del país, todo el sentir de los hombres de nuestro lejano Sur, de aquellos que desde la Antártida hasta la Patagonia laboran en forma silenciosa y anónima por la grandeza nacional y velan incansablemente por el celoso resguardo de la soberanía de la República.

A mi profunda emoción de argentino se une el halago que produce en mi espíritu de oficial de Marina, esta extraordinaria conquista, reveladora del progreso creciente de la Tierra del Fuego, tan adentrada en el alma de los hombres de la Armada Nacional que vislumbraron su extraordinario porvenir y que contribuyeron a forjarlo en largos años de dedicar su esfuerzo a satisfacer sus necesidades y a promover su incesante desarrollo.

Este singular acontecimiento se produce el mismo día en que se cumple un aniversario más del fallecimiento del Capitán Luis Piedrabuena, aquel ilustre marino a quien con sobrada razón se denominara “El Vigía de la Patagonia”.

Los que advertimos que la Nación no ha hecho aún justicia suficiente a las excelsas virtudes de este extraordinario hombre de mar, que tanto hizo por nuestra Patagonia y que insufló optimismo y fe a sus entonces escasos pero esforzados pobladores, asociamos esta coincidencia de fechas y sentimos que esta estación radiofónica nace bajo la advocación del espíritu inmortal de Piedrabuena.

Que las más patrióticas vibraciones de ese espíritu sean el faro luminoso que indique el itinerario que debe recorrerse y que el ejemplo de su vida intrépida y de su abnegado temple sirva para enmarcar los objetivos de la nueva emisora, que no pueden ser otros que el ayudar a construir con el auxilio de Dios, la Nación poderosa de un pueblo libre en la que campee el trabajo, la felicidad, la unión y la paz.

Los hombres de la Armada Nacional, cuyos sentimientos interpreto en este acto, experimentamos una profunda satisfacción ante acontecimiento de tan magnas proyecciones y auguramos a la Editorial Patagonia de Promoción Argentina, y a su dirección todo el éxito que merece tan significativo esfuerzo.



Por L.R.A. 10 Radio Nacional Ushuaia la Secretaría de Marina saluda emocionado a los estoicos habitantes de Tierra del Fuego y a los hombres que en la Antártida Argentina estudian, trabajan y sueñan con la Patria y por ella. Que sea esta flamante radiodifusora vehículo de nuestro permanente contacto e intercambio y que su voz vibrante represente el abrazo fraternal que estreche nuestra unión en torno a la República, para que siempre se mantengan lozanos los laureles sagrados que supimos conseguir en el decurso de nuestra historia.”

*(Informativo.)*

## **VII REUNIÓN DEL INSTITUTO PANAMERICANO DE GEOGRAFÍA E HISTORIA**

Ha finalizado la VII Reunión del Instituto Panamericano de Geografía e Historia y la Novena Reunión de Consulta de Cartografía, con la firma del acto final de la Asamblea General, realizada en esta Capital. La Armada Nacional intervino en las siguientes comisiones, actuando el capitán de navío Rodolfo H. R. Bagnati como representante del Bureau Hydrographique International.

### **Comisión de Cartografía — Comité de Hidrografía:**

Se actuó en el comité de hidrografía en el que fue nombrado vicepresidente el capitán de navío Rodolfo H. R. Bagnati y relator el capitán de fragata Oscar J. A. Ciarlotti, quien a su vez fue elegido como presidente del Comité de Resoluciones.

Se intercambió información sobre procedimientos técnicos avanzados en uso. Se divulgó el empleo de fotografía aérea en colores y sensibles a los rayos infrarrojos para su empleo en los levantamientos de las líneas de la costa. Se llegó a un acuerdo en intercambiar información sobre el empleo de nuevos equipos de radiolocalización de modo de conocer los inconvenientes que puedan experimentarse en países no productores de tales equipos y que no disponen de tales técnicos.

También se intervino como observador en los Comités de

Geodesia y en el de cartas topográficas y fotogramétricas, cambiándose información sobre el empleo del telurómetro, del geodímetro y vuelos aerofotogramétricos.

Se estableció contacto con el delegado Canadiense sobre sus experiencias en triangulación analítica con fotografía aérea, pudiendo determinarse la correcta política de levantamientos a seguir.

Asimismo, intervinieron los señores León Piccard, José María Suárez y Eligió Cervoni.

#### **Comité de Gravedad y Geomagnetismo y Sismología:**

A estas actividades han concurrido el capitán de corbeta Federico J. Aragno y el teniente de navío Néstor C. L. Granelli. La intervención ha sido en el orden técnico, y más aún en observaciones en el mar e información de lo que hasta la fecha ha sido ejecutado por el Servicio de Hidrografía y en colaboración con organismos nacionales y extranjeros.

#### **Comité de Mareas:**

Con la presidencia del señor Marciano Balay, jefe de la División Mareas y Corrientes del Departamento de Oceanografía del Servicio de Hidrografía Naval, actuando como relator el señor Alberto Gómez, también de la División Mareas, y siendo delegados los señores capitán de corbeta Federico J. Aragno y teniente de navío ingeniero Rolando Nawratid, se trataron asuntos de carácter técnico, siendo las ponencias del señor presidente, delegado oficial argentino, de mucha aceptación así como también de gran calidad profesional.

#### **Comisión de Geografía — Grupo de Trabajo en Oceanografía:**

Con la presidencia del doctor Roa Morales, de Venezuela, y actuando como secretario el delegado argentino, capitán de corbeta Federico J. Aragno, se trataron puntos relacionados con la integración de un grupo panamericano de trabajos oceanográficos, para aprovechar al máximo los esfuerzos realizados en la materia por los distintos países de América, y poder así sacar

un alto provecho en la investigación oceanográfica que se realiza y que, por su características, son de mucha utilidad las tareas de conjunto. *(Informativo.)*

#### **ADQUISICIÓN DE APARATOS “BEECHCRAFT” PARA LA AVIACIÓN NAVAL**

La Secretaría de Marina ha concretado la adquisición de diez aviones “Beechcraft” en los Estados Unidos de Norteamérica, para reemplazar a máquinas del mismo tipo, ya vencidas.

Estos aviones, adquiridos como repuestos y a un precio sumamente conveniente, serán destinados a tareas de servicios auxiliares, tales como enlace, fotografía, remolque de blancos, etc.

*(Informativo.)*

#### **LLEGÓ UN DESTACADO MÉDICO DE LA MARINA DE LOS ESTADOS UNIDOS PARA DICTAR UNA SERIE DE CONFERENCIAS SOBRE MEDICINA NUCLEAR**

Especialmente invitado por la Secretaría de Marina, arribó al Aeropuerto Internacional de Ezeiza, el capitán de navío, médico, E. Richard King, de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Norteamérica, quien dictará una serie de conferencias sobre medicina nuclear en establecimientos navales y altos centros científicos metropolitanos.

El capitán de navío King es médico radiólogo “Naval Flight Surgeon”, graduado en la Escuela de Pensacola y graduado en técnicas de radioisótopos en el “Institute of Nuclear Studies” de Oak Ridge, de la Comisión Atómica del mencionado país.

Es delegado de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica a los congresos de Medicina Nuclear y organizador y director de la Escuela de Radioisótopos del “National Naval Medical Center”. Jefe del Laboratorio de Radioisótopos del “U. S. Naval Hospital, Bethesda”. Miembro de la “Nuclear Medicine Society”.

Actualmente desempeña las funciones de jefe de Radiología del “U. S. Naval Hospital, Bethesda” y la dirección del Departa-

mento de Medicina Nuclear de la Escuela de Medicina Naval, National Naval Medical Center”, Bethesda, Maryland, EE.UU.”

*(Informativo.)*

### **SERAN VENDIDOS POR LICITACIÓN PÚBLICA LOS EX CRUCEROS “25 DE MAYO” Y “ALMIRANTE BROWN”**

Dos viejas unidades de la Armada Nacional, que durante muchos años fueron queridas y admiradas por la elegancia de sus líneas y el potencial militar que representaban, radiadas del servicio tras una prolongada actividad que se extendió más allá de los límites comunes de vida útil, serán vendidas, próximamente, mediante licitación pública. Se trata de los ex cruceros A.R.A. “25 de Mayo” y “Almirante Brown”, que tras una corta permanencia en reserva, serán ahora enajenados por disposición de las autoridades navales.

El producido de estas ventas será destinado a la imperiosa renovación del material naval, encarada por la Secretaría de Marina en un estricto plan de realizarla con el mínimo sacrificio para el erario público.

#### **Crucero “25 de Mayo”**

El Crucero “25 de Mayo” fue adquirido de acuerdo con la Ley de Renovación del Material Naval N° 11.378, siendo ministro de Marina el almirante (R) Manuel Domecq García.

La construcción se llevó a cabo en los astilleros Orlando, de Liorna, Italia, y se colocó la quilla el 14 de noviembre de 1927, efectuándose el lanzamiento del buque el 11 de agosto de 1929. La ceremonia se realizó en presencia del ministro de Comunicaciones del Reino, contraalmirante Ciano y del entonces subsecretario de Marina, almirante Ciriano y otras altas autoridades italianas. Actuó como madrina de la botadura, la esposa del jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa, Doña Amelia Pollinini de Galíndez.

El acto de afirmación del pabellón, mediante el cual la nave quedaba oficialmente incorporada a las fuerzas navales de la

República, se llevó a cabo el 5 de julio de 1931 y fue su primer comandante el capitán de navío Luis Orlandini.

Durante su prolongada permanencia en el servicio activo, realizó numerosos viajes al exterior.

En junio de 1935, zarpó del Puerto de Buenos Aires con destino a Río de Janeiro, conduciendo a su bordo al ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, diplomáticos, periodistas y al escultor Carlos Guerra Seide, comisionado especialmente para hacer entrega al presidente de dicha Nación hermana, Dr. Getulio Vargas, de una estatua.

En agosto de 1936 entró al Puerto de Alicante, España, en momentos que se desarrollaba la guerra civil en la Madre Patria. En sucesivos viajes condujo a numerosos argentinos, españoles y diplomáticos a puertos seguros. La gratitud de los ciudadanos españoles por esta acción, se puso de manifiesto de muchas maneras. Entre ellas, le fueron obsequiadas dos placas, cuyos epígrafes rinden homenaje de gratitud a los marinos argentinos.

En 1938 fue a Montevideo conduciendo a la embajada especial para la transmisión del mando presidencial al general Alfredo Baldomir. Con el mismo propósito se dirigió a Chile en 1946, con motivo de la asunción de la primera magistratura de la Nación transcorderana, por el general González Videla.

También efectuó numerosos viajes al Sur y a la Antártida Argentina.

En su torre de comando llevaba el siguiente lema: "O juremos con gloria morir".

Sus características principales son las siguientes: eslora máxima, 170,80 mts.; manga máxima, 17,82; desplazamiento, con carga completa, 9.903 toneladas; velocidad máxima, 33 nudos; potencia de máquinas, 77.000 HP. Estaba artillado con seis cañones montados en torres dobles giratorias; 12 cañones de doble propósito en montaje doble; cañones y ametralladoras antiaéreas; seis tubos lanzatorpedos en montaje triple; aviones y catapulta de lanzamiento.

### **Crucero “Almirante Brown”**

Adquirido, lo mismo que el anterior, por la Ley de Renovación de Material Naval N° 11.378, durante el ministerio del almirante (R) Manuel Domec García.

La construcción se realizó en los astilleros “La Foce”, de Génova, Italia.

Se le colocó la quilla el 12 de octubre de 1927 y la botadura se llevó a cabo el 29 de setiembre de 1929, siendo madrina Da. Isabel F. de Fablet, esposa del agregado naval en Italia.

El 5 de junio de 1931, a las 8.00 horas, se procedió a la afirmación del pabellón nacional en la flamante unidad, en presencia de su primera tripulación, que había llegado a Italia a bordo del transporte “Bahía Blanca”.

El 18 de julio del mismo año y en el mismo amarradero, una comisión ítaloargentina constituida al efecto, hizo entrega al buque de la bandera de guerra, la que fue bendecida sobre la cubierta superior, por el cardenal Minoretti, arzobispo de Génova

El 27 de julio del mismo año zarpó del puerto de Génova con destino a Buenos Aires, recibiendo en la Rada La Plata, el 15 de setiembre, la inspección del ministro de Marina. El 25 del mismo mes amarró en la Dársena “A” de Puerto Nuevo, siendo visitado por el entonces presidente provisional de la Nación, general José F. Uriburu, ministros de Estado, autoridades militares, institutos de enseñanza y del público en general.

Al crearse la División Cruceros, en 1933, enarboló la insignia de nave capitana.

Efectuó varios viajes a Chile y Uruguay y en febrero de 1949 zarpó para realizar un viaje de buena voluntad a Nueva York.

Posee las siguientes características: desplazamiento 8.000 toneladas; eslora, 181 mts.; manga, 19 mts.; velocidad, 32 nudos.

Disponía de la siguiente artillería: seis cañones montados en torres dobles giratorias; doce cañones de doble propósito en montaje doble; cañones y ametralladoras antiaéreas; seis tubos lanzatorpedos en montaje triple; aviones y catapulta de lanzamiento.

Fue primer comandante de la unidad, el entonces capitán de navío León L. Scasso.

En su torre de comando ostentaba el lema: “Es preferible irse a pique antes que arriar el pabellón” (Brown).

*(Informativo.)*

### **FUE INAUGURADO EN EL HOSPITAL NAVAL BUENOS AIRES EL SERVICIO DE RADIOISÓTOPOS**

El 7 de septiembre, tal como estaba anunciado, se llevó a cabo en el Hospital Naval Buenos Aires, sito en Ambrosetti y Canalejas, la ceremonia de inauguración del Servicio de Radioisótopos del mencionado establecimiento asistencial, con el que se cubrirá un importante aspecto de la terapéutica nuclear.

El acto fue presidido por el director general del Personal Naval, vicealmirante Benjamín Moritán Colman, y estuvieron presentes el director de Sanidad Naval, contraalmirante médico Ciriaco F. Cuenca, representantes de la Sanidad de Ejército y Aeronáutica, el director del hospital, capitán de navío médico Leonardo Juan Maloberti, quien en la oportunidad presentó al capitán de navío médico E. Richard King, de la Marina de Guerra de los EE. UU. de Norteamérica, especialmente invitado a la inauguración del citado servicio. Como se recordará el Dr. King, especialista en Medicina Nuclear, se encontraba en nuestro país pronunciando una serie de conferencias sobre la especialidad, respondiendo a una invitación de la Secretaría de Marina.

A continuación, el distinguido hombre de ciencia pronunció breves palabras para referirse a la importancia del nuevo servicio.

Finalizada esta parte de la ceremonia, el capitán Maloberti, puso en posesión de su cargo al jefe de las instalaciones, capitán de fragata médico José Olarte, quien se especializó en esa rama de la terapéutica en los EE. UU. de Norteamérica, precisamente con el Dr. King.

Posteriormente, el capellán mayor de marina, capitán de fragata Carlos M. Ratcliffe bendijo las instalaciones.

Las autoridades presentes fueron invitadas, posteriormente,

a realizar una visita a las dependencias del establecimiento, especialmente la Sección Radiología.

Luego fue servido un refrigerio, para finalizar con un almuerzo que fue servido en honor de los visitantes.

*(Informativo.)*

### **EN LA SEGUNDA QUINCENA DE OCTUBRE SE REALIZARA EL OPERATIVO “UNITAS II”**

En la segunda quincena del mes de octubre está previsto realizar un ejercicio naval combinado, entre las marinas de los EE. UU. de Norteamérica, República Oriental del Uruguay y República Argentina.

Bajo la denominación de “UNITAS II”, este ejercicio operativo se basa principalmente en los planes preparados por la Junta Interamericana de Defensa, para la seguridad continental, en la guerra antisubmarina.

Se emplearán en él, todos los medios que requieren estos tipos de operaciones, aunque con carácter restringido, tratando de obtener experiencia, que siempre resulta valiosa para mantener la unidad del continente americano.

Entre las ejercitaciones previstas se cuenta con: a) búsqueda y ataques a submarinos, por unidades de superficie y aeronavales, en forma independiente; b) búsqueda y ataque a submarinos por unidades de superficie y aeronavales, en forma coordinada; c) ataques y defensa de convoyes; d) ejercicios de comunicaciones y marineros.

Las fuerzas navales argentinas estarán constituidas por cuatro destructores, dos submarinos, una fragata antisubmarina y aviones Neptuno.

*(Informativo.)*



## **EXTRANJERAS**

### **ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA**

#### **ATERRIZAJE AUTOMÁTICO**

La Armada de los Estados Unidos instalará sistemas automáticos de aterrizaje con mal tiempo en sus diez portaaviones más grandes. El portaaviones nuclear "Enterprise" tendrá el primero de esos sistemas electrónicos, en plena operación, a mediados de 1962.

El sistema consistirá en un radar de precisión que determinará la posición y altura del avión, un calculador que comparará la posición del avión con la que sería deseable para un descenso normal hasta la cubierta y un piloto automático en la aeronave. El calculador mantiene datos constantes del cabeceo y rolido del barco y dirige al avión hasta el punto apropiado en el espacio para que toque en la cubierta al aterrizar.

Los otros portaaviones que serán dotados con este equipo son: "Constellation", "Kitty Hawk", "Independence", "Ranger", "Saratoga", "Forrestal", "Roosevelt", "Coral Sea" y "Midway".

("Military Review" - Julio de 1961)

## **FRANCIA**

### **LA MARINA FRANCESA EN EL PACÍFICO**

El papel de la marina nacional en el Pacífico, que en el pasado era el de administrar los territorios, sigue siendo importante. El mismo tiene dos aspectos: el primero consiste en establecer las comunicaciones entre esos territorios franceses y Francia; el segundo, de carácter internacional, consiste en el desempeño de su

papel en la Organización del Tratado del Sud-Este del Asia (O.T.A.S.E.).

Además de las obligaciones interaliadas que le imponen la adhesión de Francia al Pacto del Sud-Este Asiático, la Marina conserva sus responsabilidades tradicionales en Nueva Caledonia y en la Polinesia. Estos dos territorios son los últimos de la Francia de Ultramar gobernados por la Ley-Cadre. Estos mantienen una forma de administración directa donde la Metrópoli, o su representante local, ejerce, en el plano ejecutivo, una influencia preponderante. Es decir que la marina debe cumplir, en beneficio de estos territorios, aquellas funciones esenciales que, en otra época, fueron suyas en las colonias.

En razón de las características geográficas de estos territorios y los sentimientos de la población en cuanto a Francia, el papel militar que debe desempeñar la marina es bastante restringido. Sin embargo, ella tiene a su cargo, conjuntamente con las tropas de la Infantería de Marina, el mantenimiento del orden, y en este sentido ella ha tenido que desarrollar su acción muchas veces en las capitales de Numea y de Papeete, durante los años pasados. Además, ella participa en algunos ejercicios de las fuerzas armadas, por supuesto reducidos en el espacio, el tiempo y la participación para mejorar el adiestramiento de la tropa, constituida, en su mayor parte, de reclutas locales indígenas.

Como órgano de ligazón en estos territorios esencialmente marítimos, la Marina se ve igualmente llevada a cumplir misiones de carácter administrativo, que van desde el simple traslado de altas personalidades del territorio, o delegados del gobierno, a las giras sistemáticas o a los viajes por cuenta de uno de los servicios del territorio, campañas de vacunación con motivo de la salud, control de las estaciones meteorológicas, visitas e inspecciones de las escuelas a título de la enseñanza, gira de distribución o para recoger las boletas con motivo de las elecciones, transporte de materiales de obras públicas, etc.

De hecho, los avisos y unidades de vigilancia en el Pacífico contribuyen permanentemente —aun fuera de sus misiones administrativas— a mantener entre las poblaciones aisladas de estos territorios el sentimiento de la presencia francesa.

Independientemente de los avisos, unidades de vigilancia y la Base Aeronaval de Numea, la marina mantiene, en cada uno de los territorios franceses, una misión hidrográfica dirigida por un oficial de la marina de guerra. Cada una de estas misiones cuenta con una pequeña nave que les asegura una gran independencia de movimiento. Su tarea es el levantamiento de pasos, fondeaderos en los canales en las zonas no levantadas todavía o poco frecuentadas. Permaneciendo largo tiempo en las islas, en contacto con los indígenas que emplean para sus trabajos y cuya vida comparten, estas misiones contribuyen muy eficazmente al prestigio de la marina y refuerzan los lazos entre la metrópoli y los insulares. Es así como poco a poco su papel ha adquirido mayor importancia: en primer término, con motivo del Año Geofísico Internacional, donde con frecuencia fueron los agentes ejecutivos del comité francés del A. G. I., dirigiendo las campañas oceanográficas o realizando distintas observaciones en las disciplinas que eran de su resorte (magnetismo terrestre, gravimetría, hidrología, mareas); luego, a medida que iban desarrollándose los territorios del Pacífico, prestando su concurso a los organismos locales (aeronáutica civil, meteorología, trabajos públicos, servicio de pesca y del nácar, comité de toponimia, servicio de catastro, etc.). Puede juzgarse, asimismo, la importancia que tiene esta colaboración ante los ojos de los territorios, al decir que una gran parte del presupuesto del funcionamiento de las misiones hidrográficas de Nueva Caledonia y de la Polinesia provienen de las subvenciones acordadas a las mismas por las Asambleas legislativas de éstas.

Estas distintas actividades de la marina, explican en parte su prestigio en las islas, prestigio éste tanto mayor si se tiene en cuenta que los servicios que ella presta son totalmente desinteresados y que solamente van acompañados del formulismo administrativo o judicial impuesto por los jefes de circunscripciones y proveniente de sus visitas.

A la Marina de Guerra francesa también le corresponde la tarea de intervenir en la defensa del Sud-Este Asiático. Esta misión, de índole exclusivamente militar, se ejerce dentro del cuadro de la O. T. A. S. E.

El 8 de setiembre de 1954, Nueva Zelandia, Australia, Pa-

kistán, Filipinas, Thailandia, Gran Bretaña, los Estados Unidos, y Francia decidieron unirse para oponerse colectivamente a toda agresión eventual contra uno de los signatarios del Tratado y luchar contra la subversión.

La zona cubierta por el pacto se extiende a la parte del globo que comprende el sudeste asiático y el sudoeste del Pacífico, debajo de la latitud 21°30 N. Los territorios de los asociados asiáticos se encuentran íntegramente situados dentro de esta zona. Un protocolo adicional reconoce el beneficio del pacto a Laos, a Camboya y al Vietnam del Sur.

Dentro del plan militar, la O. T. A. S. E. no dispone, de suyo, de fuerza alguna y en esto difiere de la N. A. T. O. Cada uno de los signatarios se compromete, en caso de necesidad, a facilitar las correspondientes fuerzas militares. En este dominio, cada uno de los países está representado por un consejero militar. El almirante Ortoli es quien representa a Francia en este puesto. Los consejeros militares se reúnen en la primavera y en el otoño de cada año; la próxima reunión se celebrará en París. En Bangkok, la Dirección General Permanente de Estudios Militares, agrupa a los representantes de las tres fuerzas de cada país; la misma se dedica a la preparación de planes de Estado Mayor y a la organización de combates combinados.

Es así como en 1960 el escolta de escuadra "Cassard" y el escolta rápido "Le Bearnip" se unieron a unas 70 naves que intervinieron en el ejercicio marítimo más importante del año. En 1961, el ejercicio más interesante fue el de la defensa aérea, y Francia estuvo representada por sus aviones.

Desde que ellos estarán listos, nuestros avisos-escoltas serán especialmente indicados para incorporarse a las fuerzas navales complejas reunidas con motivo de estos encuentros. Sus equipos y su armamento les permitirá actuar a un nivel honorable y esta oportunidad de adiestramiento será indudablemente apreciada por las dotaciones.

Finalmente, las reuniones regulares contribuyen a mantener y a desarrollar estos lazos de camaradería entre marinos de naciones aliadas, tan propicios a su unión. No olvidemos que la unión

hace la fuerza, no solamente en el caso de una agresión militar, sino también en la lucha siempre presente contra la subversión.

(“Bulletin d’Information de la Marine Nationale” - N° 26-27 de junio de 1961)

## GRAN BRETAÑA

### RAPIDA INTERVENCIÓN — EQUIPO MEJORADO

Los movimientos de las naves de Su Majestad, con motivo de la última amenaza de Kuwait, ponen de manifiesto la verdad de que la armada, debido a su presencia en todo el mundo, desempeña un papel vital en el mantenimiento de la paz. Puede facilitar rápidamente las medidas más eficaces para el mantenimiento de aquella estabilidad y seguridad, de las cuales tanto depende nuestra influencia y comercio. Ya se trate de escoltar a las tropas y sus pesados equipos hasta el lugar de la acción, o prestar cobertura aérea en las operaciones hasta tanto puedan establecerse bases aéreas en tierra, o por medio del portaaviones de comandos para que funcionen como brigada de bomberos para impedir o sofocar pequeñas conflagraciones sin ayuda alguna, la rápida intervención es la señal, y ésta solamente es posible por el poder de la marina de moverse rápidamente.

Es oportuno destacar, por lo tanto, que en este preciso momento se están adoptando medidas para mejorar el alistamiento y aptitud para una rápida intervención. La primera escuadrilla avanzada del arma aérea de la flota equipada con el nuevo helicóptero “Wessex”, con motor de turbina a gas, será incorporada al servicio el 4 de julio, en Culdrose.

El mayor espacio y aptitud para levantar pesos del “Wessex” ejercerá, indudablemente, gran influencia en las operaciones de los comandos del futuro, ya que cada máquina puede transportar alrededor de 15 hombres contra los 5 que actualmente lleva el “Whirlwind”

Cuando se trate de operaciones antisubmarinas, el “Wessex” será una máquina “autosuficiente”, capaz de transportar tanto el

equipo detector como el arma para destruir al submarino, en lugar de estar los mismos en dos aviones separados.

En cuanto a tradición, las nuevas máquinas estarán en manos seguras. La escuadrilla 815 tiene una orgullosa historia que incluye hechos famosos, tales como el ataque a Taranto y la batalla del Cabo Matapan, en cuyas acciones sus legendarios aviones "Swordfish" lograron éxitos considerables.

("Admiralty News Summary" - N° 178 - Julio de 1961)

### **KUWAIT: OPERACIÓN "COPY BOOK"**

Si hubiera necesidad de alguna prueba para poner en evidencia el papel constante de la Armada en nuestro sistema de defensa, la misma podría encontrarse en las recientes operaciones de Kuwait. La aptitud de la marina de guerra para concentrar fuerzas rápida y eficazmente, rara vez ha quedado mejor demostrada y se espera que la lección no haya sido desaprovechada, no solamente por aquellos responsables de la dirección superior de los asuntos, sino por la gran masa del público y de quien depende, en última instancia, el apoyo de la Armada. De acuerdo con el editorial del "Daily Express", "si alguien cree que la era de las marinas de guerra ha terminado, Kuwait debería hacerle cambiar de opinión, por cuanto esta operación policial ha sido lanzada esencialmente debido a un apoyo marítimo".

### **Antecedentes**

El reciente acuerdo defensivo celebrado entre el gobernante de Kuwait y el gobierno de S. M. y el anuncio hecho de la intención de Kuwait de solicitar ser admitido como miembro de las Naciones Unidas, fueron aprovechados por el general Kaseem como una oportunidad para dar a conocer su intención de proceder a la anexión de este pequeño pero rico sultanato de yacimientos petrolíferos, que produce alrededor del 40 % de nuestro petróleo. Esto exigió la adopción de medidas inmediatas de nuestra parte, para prestar ayuda militar al gobernador, si éste lo solicitara. Y

así fue realmente. El 30 de junio el gobernador de Kuwait solicitó al Gobierno de S. M. que fuerzas británicas entraran en Kuwait, y al comandante en jefe del Medio Oriente le fueron impartidas las órdenes para que el desembarco comenzara el 1° de julio.

### **La formación naval**

Ya el 27 de junio se encontraban en Bahrein el H. M. S. “Loch Alvie” y la Escuadra de Guerra Anfibia, H. M. S. “Striker” con medio escuadrón de tanques Centurión a bordo, que debía cambiar por aquellos que eran transportados en el buque de desembarco del ejército “Empire Gull”. En dique, en Karachi, se encontraba el H. M. S. “Loch Fyne”, mientras que el H. M. S. “Loch Ruthven” estaba en Mombasa.

El H. M. S. “Bulkwark”, con el comando N° 42 embarcado en él, estaba por efectuar una visita a Karachi antes de dirigirse al Golfo Pérsico para realizar pruebas en condiciones climáticas calurosas. Se dispuso entonces que zarpara de Karachi con toda rapidez para encontrarse en Bahrein el 1° de julio, mientras que el “Loch Ruthven” salía de Mombasa rumbo al Golfo Pérsico. Al “Loch Fine” se le ordenó que interrumpiera su permanencia en dique y autoentrenamiento, y con la ayuda de la armada del Paquistán logró partir de Karachi el 1° de julio, diez días antes de la fecha programada.

### **Desde el Lejano Oriente**

Entre tanto, el portaaviones “Victorious”, acompañado por el destructor “Cassandra” y la fragata “Lincoln”, se acercaban a Hong Kong. Se les ordenó que viraran y pusieran proa al Golfo Pérsico, velocidad 22 nudos. Hacia el final del viaje, se dispuso que el “Cassandra” se adelantara y es así como fue el primer buque del Lejano Oriente en entrar al Golfo Pérsico. Los H. M. S. “Yarmouth” y “Llandaff” partieron de Hong Kong para incorporarse al “Victorious” y se dispuso que fueran seguidos por su grupo de reabastecimiento. Se adoptaron algunas otras disposiciones referentes a los buques auxiliares de la flota.

### **Desde otras estaciones**

El H. M. S. “Centaur”, acompañado por los destructores “Solebay”, “Finisterre”, “Camperdown” y el buque auxiliar “Olna”, zarparon de Gibraltar y atravesaron el Canal de Suez, sin inconvenientes, en la noche del 5 de julio.

El H. M. S. “Loch Insh”, con dos rastreadores (“Ashton” y “Rodington”) y el H. M. S. “Messina”, siguieron tres días más tarde.

Los peligros del minado no podían ser pasados por alto, y se decidió que la 108ª Escuadrilla de rastreadores zarpara del Mediterráneo. Para poder contar con un rastreador extra, se sacó uno de la escuadrilla de reserva en Aden y, desde el Reino Unido, se envió una dotación independiente por avión.

### **Comandos en la “primera ola”**

El hecho de que el “Bulwark” estuviese tan rápidamente disponible permitió que el 42º Comando fuese desembarcado en tierra dentro de las 24 horas del pedido de ayuda del gobernador. Al día siguiente, el 45º Comando fue aerotransportado desde Aden, de modo que los comandos se encontraban correctamente en la “primera ola”. Esto fue particularmente valioso, debido a las dificultades con que se tropezaba para el transporte aéreo de refuerzos desde fuera del teatro de operaciones. La formación de una fuerza equilibrada de unos 5.700 hombres fue completada en nueve días y, en esas circunstancias, fue considerado como un éxito muy satisfactorio.

### **Buque insignia**

Durante todo el tiempo que duró la operación, las tareas de buque insignia y ligazón de comunicaciones con las fuerzas terrestres fueron cumplidas por el H. M. S. “Meon”.



### **El popular “Bulwark”**

Las facilidades de aire acondicionado del H. M. S. “Bulwark” agregaron mucho a su popularidad, y diariamente eran enviados a bordo del mismo alrededor de 200 hombres para que procedieran a su aseo personal y descanso. Este buque se desempeñó asimismo como guardia de alarma radar anticipada.

### **El H. M. S. “Victorious” y el control en el aire**

Un hecho destacado de la operación fue que el H. M. S. “Victorious”, al llegar al Golfo, asumió toda la responsabilidad de la defensa aérea, controlando tanto a sus propios aviones como a los Hunters de la R. A. F. del aeródromo de Kuwait. Fue esta la primera oportunidad en que el equipo radar tipo 984 intervino operativamente.

### **La desconcentración**

Ciertas unidades navales, después de actuar en ayuda de Kuwait durante tres esmanas en el mar más cálido del mundo, fueron enviadas a aguas más templadas. El primero en partir fue el destructor “Cassandra”, que estuvo continuamente en el mar durante ocho semanas. Poco después zarparon el portaaviones “Victorious” y sus escoltas, “Lincoln”, “Yarmouth”, “Finisterre” y “Loch Fyne”. La mayoría de los que llegaron en los primeros momentos fueron los del Lejano Oriente, siendo reemplazados por buques destacados de las estaciones del Mediterráneo y de la metrópoli. Las naves del Lejano Oriente navegaron 4.500 millas para llegar al Golfo Pérsico y el “Victorious” ganó el campeonato de distancia con la anotación de 12.000 millas en su diario de bitácora durante la operación. El reabastecimiento de combustible y aprovisionamiento de esta fuerza de 3.500 marinos fue tarea de los buques de reabastecimiento en navegación, los R. F. A. “Tidereach”, “Reliant” y “Resurgent”, los que tuvieron que entregar más de 600 toneladas de combustible, provisiones y víveres, diariamente, durante toda la duración de la operación.

### **Condiciones de vida**

Las condiciones climáticas hicieron que la vida fuera desagradable en todos los buques, no obstante el hecho de contar con aire acondicionado, que ha sido vital al trabajar a bordo con delicados equipos electrónicos. La temperatura en los lugares de estar y de dormir oscilaba alrededor de los 95-100° F, y en los compartimientos de máquinas llegaba hasta los 130° F. La elevada humedad, superior al 90 % después de la salida del sol, completaba la incomodidad experimentada por el calor. Aun durante la noche el alivio era escaso, debido a las elevadas temperaturas del agua de mar y al hecho de que el sol daba todo el día sobre las cubiertas de acero. Todo el mundo respondió al reto de estas condiciones molestas, siendo la moral elevada y la salud buena. Fue mucha la ingeniosidad puesta en evidencia para aliviar estas fatigas. Los horarios de los buques fueron ajustados de modo que los trabajos se realizaran en las horas frescas del amanecer. Fueron distribuidos estratégicamente barriles de agua helada y jugo de lima para apagar la sed. Las formalidades respecto al uniforme fueron dejadas de lado y los hombres trabajaban casi desnudos. Sobre la cubierta superior se instalaron lluvias y piletas de lona de agua salada, para que los hombres pudieran refrescarse sin gastar el agua dulce. Otros factores que sostuvieron la moral fueron la entrega regular de correspondencia desde la metrópoli, de tres a cinco días solamente, una amplia provisión de películas, oportunidades para improvisar deportes, tales como voleibol, cinchadas, hockey de cubierta y tiro al blanco. No fue una tarea espectacular, pero los buques estuvieron ocupados. El "Victorious" mantuvo a sus aviones en prácticas de vuelo día y noche, listos para apoyar a la fuerza que se encontraba en tierra, en Kuwait, en cualquier momento, en caso de que Kassem decidiera invadir al Sultanato de Kuwait.

### **Los buques pequeños**

Los buques pequeños, las sirvientas de todo trabajo, estuvieron incesantemente activos, protegiendo al portaaviones, llevando despachos, provisiones y correspondencia, protegiendo las

recaladas a Kuwait, vigilando y alistándose para apoyar con el tiro naval a sus compañeros de armas en tierra.

### **Espíritu en la Flota**

El espíritu de los hombres de la flota fue el del trabajo bien hecho, para un fin digno, bajo condiciones difíciles, pero listos para un descanso, de modo que, en caso necesario, ellos pudieran regresar refrescados y revitalizados para otros patrullajes.

Como una demostración práctica de la versatilidad y movilidad de la marina de guerra, no hay duda alguna de que esta operación ha sido un gran éxito.

### **Los Comandos en Kuwait**

Un observador que llegó recientemente a Londres procedente de Kuwait, se refirió al exitoso despliegue de los Comandos de la Real Infantería de Marina en condiciones donde las temperaturas llegaban a los 124° F y en que las incesantes tormentas de arena reducían la visibilidad a 200-500 metros.

En tales condiciones, con el termómetro jamás debajo de los 32° C, aun en las primeras horas de la mañana, los Comandos cavaban trincheras y abrigos cuando eran llevados en vuelo a tierra desde el portaaviones de comandos H. M. S. "Bulwark". Fueron las primeras tropas en llegar; de inmediato se apoderaron del aeródromo y planta destiladora de agua de Kuwait, procediendo luego a atrincherarse en una posición clave en una cordillera dominante.

Durante los primeros días las circunstancias fueron especialmente severas. Un viento implacable levantaba la arena y los hombres sufrían de dolores de ojos y tenían los labios resecos. No obstante esto, los casos de agotamiento por el calor fueron pocos, pudiendo la mayoría reanudar sus tareas después de haber descansado algunas horas.

El Comando N° 42 (teniente coronel E. R. Bridges) que estaba embarcado en el portaaviones, logró ocupar posiciones y mantenerlas durante 48 horas antes de poderse contar con otras fuerzas efectivas. Fueron llevados a tierra, siendo abastecidos y apo-

yados por los helicópteros de la Escuadrilla N° 848 del Arma Aérea de la Flota, hallándose totalmente equipados y en orden de batalla mucho antes de establecerse las comunicaciones por carretera.

Posteriormente, con los vivaques y las redes de camouflaje ofreciendo la única sombra protectora contra el sol agotador, los helicópteros del “Bulwark” eran bienvenidos como “ángeles voladores” trayendo hielo, frutas y otros elementos útiles para aliviar la tensión del calor y suplementar los envases de alimentos.

En cuanto al “Bulwark” en sí, con aire acondicionado que mantenía la temperatura debajo de cubierta a 28° constantes, era también un refugio para la tropa —personal de Infantería de Marina y del Ejército— devueltos temporalmente de sus arduas posiciones en el desierto.

El buque resultó igualmente de un valor incalculable para el Comando N° 45 (teniente coronel L. G. Marsh, M. C.), traído en vuelo desde Aden, en apoyo del Comando N° 42, al día siguiente.

El 42° Comando continuó cumpliendo su tradicional papel de mantenerse firme en sus posiciones hasta ser relevado, en la posición de vanguardia, por un batallón del ejército. El comando fue entonces enviado de reserva, a una posición desde donde podía aprovecharse ampliamente su maniobrabilidad mediante el transporte en helicóptero.

El 45° Comando permaneció desplegado en posiciones defensivas hasta que, con el 42° Comando y el “Bulwark”, ellos fueron retirados de Kuwait.

En esta operación, la primera en que se ha empleado a un portaaviones de Comando, ha quedado ampliamente demostrada la aptitud de la marina para concentrar fuerzas en forma rápida, discretamente y con eficacia. Se considera que el valor del buque de Comando ha quedado plenamente confirmado. Poderosas fuerzas terrestres, totalmente equipadas, fueron llevadas hasta donde se las necesitaba, con poco tiempo de aviso.

(“Admiralty News Summary” - N° 179 - Agosto de 1961)

## SUIZA

### ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL — LA METEOROLOGÍA Y LOS MARINOS (\*)

El hombre es un animal terrestre cuyas condiciones físicas y geográficas normales en que vive, se encuentran en tierra firme. Ahora bien, el “tiempo”, ese factor universal del cual no hay que desinteresarse, depende en gran parte de los mares, por la sencilla razón de que éstos cubren las tres cuartas partes del globo en que vivimos. La radiación solar, esencialmente responsable de las condiciones que reinan en nuestra atmósfera, se precipita, en su mayor parte, sobre estas superficies acuáticas. Es por lo tanto sobre los mares donde tienen su origen un gran número de fenómenos atmosféricos que englobamos en el término “tiempo”..

Los habitantes de los países marítimos han debido sentir siempre las estrechas relaciones existentes entre el mar y el tiempo; es un tema que siempre se encuentra en la mitología y las leyendas de esas naciones. Por supuesto, el mar puede aportar al hombre muchas alegrías y constituir una fuente de riquezas; le permite comunicarse con sus congéneres en países alejados, pero él no puede cumplir con todas estas funciones si las condiciones meteorológicas no se lo permiten. En tierra, el mal tiempo puede destruir las cosechas, a veces hasta provocar cataclismos naturales, pero cuando el hombre se hace a la mar, él confía su vida más bien a la clemencia del tiempo que a las aguas del océano. De hecho, el mar no es peligroso o seguro, sino en la medida en que el tiempo lo hace así.

Los pueblos marítimos lo han sabido siempre y los primeros navegantes conocidos, como los fenicios, los vikings y, más tarde, los marinos árabes, han debido recurrir a esos conocimientos y a la experiencia tan caramente adquirida para organizar y efectuar sus cruceros de comercio y de exploración. Con la expansión del comercio, la importancia de ampliar nuestro conocimiento del tiempo se acrecentó en proporciones enormes, y en nuestro mundo

(\*) Publicado con motivo de la Primera Jomada Meteorológica Mundial (23 de marzo de 1961), con fines informativos, por el Secretariado del O.M.M., Ginebra, Suiza.

moderno, que se sirve de los espacios, este problema interesa, directa o indirectamente, por así decir, a todos los países.

No nos sorprende, pues, el constatar que es gracias a un grupo de marinos que se desplegaron los primeros esfuerzos para establecer la ciencia de la meteorología sobre una base internacional. En efecto, en 1853, los representantes de un cierto número de países se reunieron en Bruselas, con el propósito de organizar un programa de colaboración internacional destinado a reunir e intercambiar observaciones meteorológicas hechas por las naves.

Esta idea de facilitar informaciones a los buques, se encuentra igualmente en el origen de la creación de los primeros servicios meteorológicos. Este es el motivo, desde un principio, del por qué los servicios meteorológicos han dedicado un interés especial al mar y sus esfuerzos han llevado a lo que se denomina actualmente la meteorología marítima.

En esta rama de la meteorología, más que en cualquier otro dominio científico, se está desplegando actualmente un enorme esfuerzo de cooperación internacional. Las primeras sugerencias y aquellas observaciones dispersas de hace un siglo, se han transformado en una red de observaciones que comprende alrededor de 3.500 buques, elegidos entre las naves de la flota mercante de treinta y cuatro países. Estos buques, cada uno de los cuales es en realidad usan estación meteorológica móvil benévola, efectúan sus observaciones a horas fijas, de día y de noche, cualquiera sea su posición, y transmiten sus datos por radio de acuerdo a un sistema adoptado internacionalmente y empleando códigos especiales. Sus mensajes se suman a los de buques meteorológicos oceánicos, que operan en zonas restringidas netamente definidas, del Atlántico y del Pacífico, donde es indispensable llenar las lagunas eventuales de la red de observadores benévolos. Una tercera serie de mensajes, transmitidos más irregularmente, pero no por ello menos útiles, provienen de buques "auxiliares" que realizan principalmente observaciones directas, no instrumentales, cuando se encuentran en regiones de escasa densidad de navegación.

Las informaciones recogidas por esta armada de observatorios flotantes son enviadas a las estaciones radiocosteras, luego retransmitidas por éstas a los centros principales que, a su vez, difunden los boletines meteorológicos, previsiones y avisos de tormentas. Todos estos mensajes contribuyen a alimentar a los ser-

vicios mundiales de información meteorológica. Es imposible calcular el valor de la ayuda así prestada a la navegación; lo que sí puede decirse, sin embargo, es que esta ayuda depende esencialmente de una cooperación muy intensa.

Para aquellas zonas de mucho tráfico, se dispone de informaciones suficientes para contar con una imagen bastante completa de las condiciones reinantes en un momento dado sobre una vasta región. Por otra parte, aun quedan grandes regiones marítimas que no son tan bien servidas. Es por esto que hoy se presta más atención a los servicios que puedan prestarse a la navegación para la pesca mayor, donde los buques operan, con mucha frecuencia, en zonas donde existe poco o ningún otro tráfico marítimo..

Los buques pesqueros de las flotillas nacionales pueden contribuir a mejorar la ayuda meteorológica que necesitan esas mismas flotillas y ayudar así a que la ruda vida de los pescadores sea menos peligrosa. Las previsiones pueden, asimismo, facilitar la organización de las campañas de pesca, en la misma forma en que ellas son aprovechadas por las compañías de navegación marítima para establecer los planes de ruta de las navegaciones astronómicas. Gracias al establecimiento de planes de rutas meteorológicas, es posible efectuar economías apreciables en tiempo y en combustible y alcanzar, por consiguiente, una explotación de mayor rentabilidad y más eficaz. Además, la meteorología puede prestar servicios útiles dando avisos sobre problemas tales como la ventilación de las cargas.

Pero la ayuda meteorológica a la navegación tiende, sobre todo, a salvaguardar la vida de los marinos y de los pasajeros. En efecto, en la actualidad los servicios meteorológicos están en condiciones de emitir avisos detallados sobre las grandes tempestades tropicales (huracanes, tifones o ciclones, según los mares donde se desencadenan esas perturbaciones) y de advertir oportunamente a los marinos para que eviten dichas tempestades o, por lo menos, que elijan una derrota que disminuyan las demoras, el peligro y los estragos eventuales.

Los mensajes meteorológicos transmitidos por los buques que navegan son, evidentemente, extremadamente preciosos, por cuanto permiten facilitar informaciones no solamente a los buques, sino también el poder establecer previsiones referentes a las condiciones meteorológicas en tierra firme; en efecto, un gran nú-

mero de fenómenos atmosféricos se inician sobre las regiones marítimas.

Además, existen numerosos medios especializados que desean recibir y aprovechar regularmente los mensajes meteorológicos del mar. Las compañías de navegación aérea, más que cualquier otra, necesitan estos mensajes, máxime si se tiene en cuenta que para la mayoría de las rutas aéreas del mundo, los buques constituyen el único medio directo de informaciones meteorológicas en tramos de centenares y centenares de kilómetros. De hecho, los buques oceánicos están especialmente encargados de facilitar las observaciones en altura indispensables para la explotación de los aviones de reacción.

En virtud de la enorme superficie de los océanos, los sabios que estudian los fenómenos fundamentales de la atmósfera terrestre, se interesan también vivamente por las condiciones meteorológicas reinantes sobre los océanos. Toda una parte de la documentación meteorológica recogida durante el Año Geofísico Internacional, estaba consagrada a las observaciones de los buques, que permitieron llenar los vacíos existentes en la red de estaciones de observación de los numerosos países participantes.

Los oceanógrafos constituyen otro grupo para quienes la meteorología marítima presenta un interés evidente, por cuanto gran parte de su ciencia depende de los datos referentes a la temperatura, salinidad y a los movimientos de las aguas del mar. Esos especialistas se interesan sobre todo en el mecanismo que permite que el mar ejerza una acción sobre la atmósfera, y viceversa, modificando la energía bajo la forma de calor y determinando así nuestro "tiempo".

Las grandes tempestades nacen, por ejemplo, en ciertas regiones de los trópicos donde la atmósfera recibe del mar grandes cantidades de calor y de humedad. Para saber cómo y en qué medida se producen estos cambios, es necesario disponer de datos sobre la temperatura del aire y del mar, sobre la velocidad del viento, sobre la humedad atmosférica, etc. Como se ha expuesto anteriormente, estos datos sólo pueden reunirse en cantidades suficientes gracias a los esfuerzos de los observadores benévolo que trabajan a bordo de los buques.



Como puede verse, la meteorología marítima es una disciplina que puede enorgullecerse de una larga tradición y que reviste suma importancia, no solamente para aquellos que surcan los mares, sino también para los que, en tierra, necesitan, por una u otra razón, las informaciones meteorológicas.

(“Marine” - Marzo-Abril de 1961)

## **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**

**ARMADA NACIONAL**

**Reseña Histórica de su origen  
y desarrollo orgánico**

Por el Capitán de Navío Cont.

HUMBERTO F. BURZIO

---

NUMERO EXTRAORDINARIO DEL "BOLETIN  
DEL CENTRO NAVAL" EN HOMENAJE AL 150º  
ANIVERSARIO DE LA REVOLUCION DE MAYO

---

EDITADO POR LA SECRETARIA DE ESTADO DE MARINA  
*(Departamento de Estudios Históricos Navales)*

---

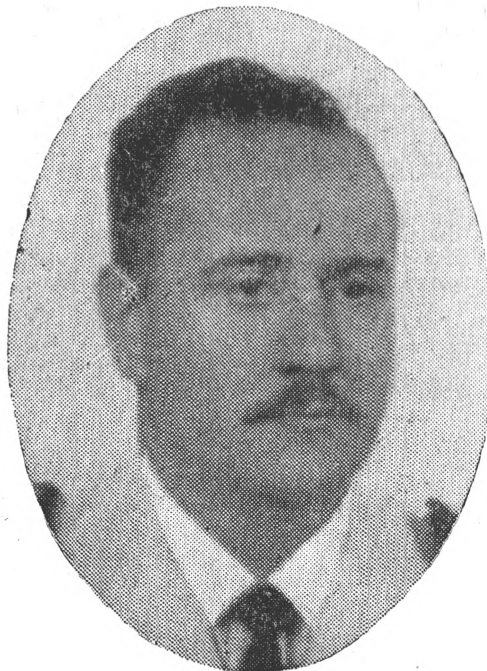
**Se entrega sin cargo a los señores socios del Centro  
Naval en la oficina del Boletín, donde deben ser  
retirados personalmente o por persona debida-  
mente autorizada.**



**RICARDO FITZ SIMON**

Capitán de Fragata

Falleció el 19 de mayo de 1961



**MARIO J. ENCINA**

**Capitán de Corbeta Odontólogo**

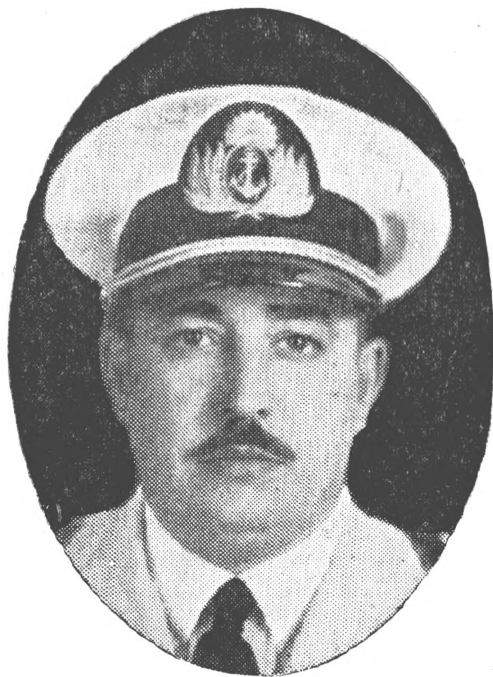
**Falleció el 15 de junio de 1961**

NACIMIENTO: El 20 de julio de 1914, en la Capital Federal.

INGRESO A LA MARINA: El 7 de junio de 1949.

DESTINOS: D.G.P.N.; Base Naval Puerto Belgrano; Regimiento de AA. N° 1 (Escuela); «La Argentina»; «Bahía Buen Suceso»; Base Naval Río Santiago; Hospital Naval Buenos Aires; Flota de Mar; O.S.N. (Inspección General de Sanidad); Dirección de Sanidad Naval.

ASCENSOS: Teniente de Navío Dentista, el 31 de diciembre de 1952; Capitán de Corbeta Dentista, el 31 de diciembre de 1958.



**AMSÍCORA A. CARBONI**

Capitán de Corbeta

Falleció el 19 de junio de 1961

NACIMIENTO: El 16 de marzo de 1913, en la Capital Federal.

INGRESO A LA MARINA: El 1° de marzo de 1927.

ASCENSOS: Ingeniero Electr. de 3ª, el 21 de diciembre de 1933; Ing. Electr. de 2ª, el 31 de diciembre de 1938; Ing. Electr. de 1ª, el 31 de diciembre de 1941; Cap. de Corb. Ing. Electr., el 31 de diciembre de 1945.

DESTINOS: Escuela Naval; «Sarmiento»; «Rivadavia»; 1ª Región Naval (Cdo. de Aviación); «Almirante Brown»; Escuadrilla de Torpederos; Escuela de Mecánica; Escuadra de Ríos; «La Argentina»; Base Naval Puerto Belgrano.

RETIRO : 29 de marzo de 1947.



**HORACIO VIEYRA**

Capitán de Navío Auditor

Falleció el 25 de julio de 1961

NACIMIENTO: El 18 de agosto de 1879, en Rosario (Santa Fe).

INGRESO A LA MARINA: El 1° de septiembre de 1900, como Auxiliar.

ASCENSOS: Auditor de Marina, el 14 de octubre de 1923; Oficial Mayor, 1° de mayo de 1931; luego asimilado al grado de Coronel.

DESTINOS: Jefe de Sumarios; Asesor Letrado; Auditor del Consejo de Guerra Permanente para Clases y Tropa de la Armada.

RETIRO: El 30 de mayo de 1939, reincorporado como R.A. el 22 de marzo de 1956.

RETIRO EFECTIVO: El 11 de julio de 1960.



**JOSÉ M. ANGELETTI**

Capitán de Fragata

Falleció el 1º de agosto de 1961

INGRESO A LA ARMADA NACIONAL: El 6 de mayo de 1896, como aprendiz mecánico.

ASCENSOS: Ing. Maquinista de 3ª, el 31 de agosto de 1912; Ing. Maq. de 2ª, el 11 de septiembre de 1916; Ing. Maq. de 1ª, el 5 de agosto de 1920; Ing. Maq. Ppal., el 1º de marzo de 1926; Ing. Maq. Subinsp., el 10 de abril de 1931.

DESTINOS: Fragata «Sarmiento»; crucero «Garibaldi»; corbeta «Uruguay»; crucero «25 de Mayo»; crucero «San Martín»; transporte «Chaco»; crucero «9 de Julio»; petrolero «Ministro Ezcurra»; transporte «Patagonia»; «Chubut»; acorazado «Rivadavia»; acorazado «Moreno»; Base Naval Pto. Belgrano; crucero «San Martín»; crucero «25 de Mayo»; 3ª Región Naval.

OTROS ESTUDIOS: En 1924, cursó la Escuela de Aplicación (Servicio de Máquinas).



**BARTOLOMÉ F. PANDIANI**

Capitán de Fragata

Falleció el 6 de agosto de 1961

NACIMIENTO: El 9 de enero de 1882, en la Capital Federal.

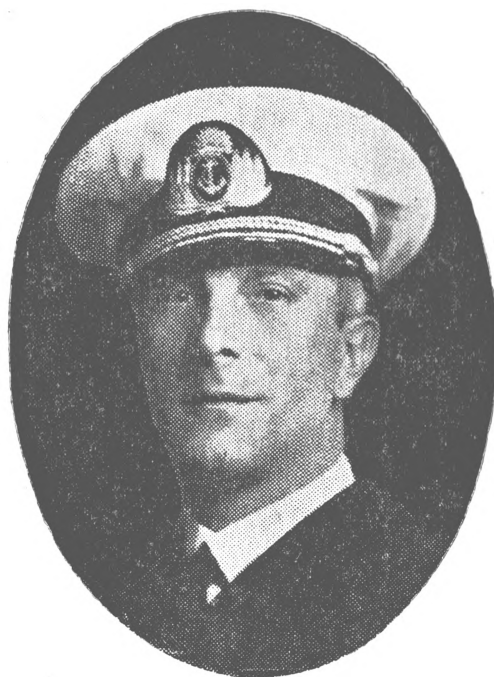
INGRESO A LA MARINA: El 18 de septiembre de 1911.

ASCENSOS: Ing. Maquinista de 2ª, el 23 de marzo de 1915; Ing. Maq. de 1ª, el 18 de septiembre de 1919; Ing. Maquinista Principal, el 1º de marzo de 1925; Ing. Maq. Subinsp., el 1º de julio de 1930.

DESTINOS: Transporte «Chaco»; «Belgrano»; Grupo de Destroctores; «Buenas Aires»; «Jujuy», «Belgrano»; «Alférez Mackinlay»; Arsenal Río de la Plata; «Rivadavia»; «1º de Mayo»; «Pueyrredón»; «Bahía Blanca»; Comisión Naval en Estados Unidos; «San Martín»; «Sarmiento»; «Patria»; «Brown»; «Belgrano»; «Moreno».

RETIRO: El 21 de julio de 1937.





**PEDRO V. GHIRIMOLDI**

Capitán de Navío

Falleció el 21 de agosto de 1961

**NACIMIENTO:** El 22 de julio de 1899, en la Capital Federal.

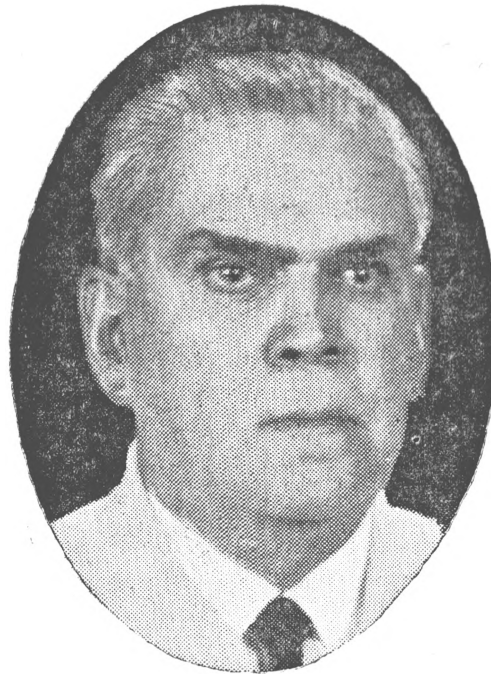
**INGRESO EN la Escuela Naval:** El 27 de febrero de 1914.

**ASCENSOS:** Guardiamarina, el 10 de diciembre de 1918; Capitán de corbeta, en marzo de 1933; Capitán de fragata, diciembre de 1937; Capitán de navío, diciembre de 1943.

**DESTINOS:** Corbeta «Uruguay»; rastreadores «A.2» y «A.6»; buque hidrográfico «San Luis» (hoy «Bahía Blanca»); guardacostas «Grl. Belgrano»; Comisión Naval en Europa; fragata «Sarmiento»; rastreador «M.5»; acorazado «Rivadavia»; torpedero «Cervantes»; Estado Mayor General Naval; Escuela de Guerra Naval; cañonero «Independencia»; torpedero «San Luis»; Estado Mayor Grl. Naval; División Torpederos; «Entre Ríos»; Escuadra de Ríos; Subdirector de Administración Naval.

**RETIRO:** El 31 de diciembre de 1946.

**CONDECORACIONES:** Cruz de Primera Clase con distintivo blanco de la Orden al Mérito Naval e Insignias y Cédulas, de España; Diploma y Condecoración del Gobierno Italiano.



**JUAN M. ACUÑA**

Capitán de Corbeta

Falleció el 29 de agosto de 1961

## **Asuntos Internos**

### **ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS**

Capitán de corbeta Héctor Julián Inda, teniente de navío contador Elias Alberto Aphalo, teniente de fragata médico Jorge Eduardo Capilla, capitán de corbeta médico Jorge Santiago Laborati, guardiamarina contador Oscar Nelson Boronat, guardiamarina contador Jorge José Cortés, teniente de fragata odontólogo Juan Manuel Esain, teniente de corbeta (aer.) Armando Miguel Reynaud, y guardiamarina contador Juan Carlos Ostellino.

### **REINGRESO DE SOCIOS ACTIVOS**

Teniente de navío Eusebio Aldaz, capitán de fragata (RA) Luis José Devoto, y teniente de fragata Guillermo Enrique Estrada,

### **RECONOCIMIENTO DE SOCIO VITALICIO**

Teniente de fragata Felipe Bosch.

### **CONFIRMACIÓN DE SOCIO ACTIVO**

Ex teniente de navío odontólogo Clemente Ravaglia.

### **ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES**

**Art. 16, inc. 1º:** capitán Salvador Costanzó, teniente coronel (RE) Manuel Luzar, coronel Guillermo Federico Baker, teniente coronel (R) Luis Julián Loredó, comandante (Aer.) Juan Carlos Fonseca, mayor (RA) Jorge Octavio Crespo, mayor (G. y Esg.) Héctor Mangiante, comodoro Oscar Gregorio Vélez y vicecomodoro Gerardo Eduardo Leonard.

**Art. 16, inc. 4º:** Señor Claudio A. Columba, señor Ramón Columba (h.), capitán de ultramar Pedro E. González Arruebarrena y capitán de ultramar José Luis Castellano.

### **BAJAS DE SOCIOS**

**Por fallecimiento: Vitalicios:** Capitán de fragata José M. Angeletti, capitán de fragata Bartolomé Pandiani, capitán de navío

Pedro V. Ghirimoldi y capitán de corbeta Juan M. Acuña. Activos: Capitán de corbeta odontólogo Mario J. Encina, capitán de corbeta Amsícora A. Carboni y capitán de navío auditor Horacio Vieyra. **Concurrente:** Subteniente (Rva.) Raúl C. Caimi.

**Por renuncia: Activos:** Dr. José Saúl y Dr. Mario B. Suárez, y Concurrente: señor Ramón Manuel Ward.

**Por Art. 29, inc. 1º: Activo,** teniente de corbeta Héctor Vallone, y concurrente, mayor (RÉ) Eduardo García Prado.

**Por Art. 29, inc. 4º: Activos,** teniente de navío piloto aviador (R) Rodolfo Delmastro; teniente de fragata odontólogo (R) Raúl Jorge Ferrari; teniente de navío Alfonso H. Pizzonia, y teniente de corbeta Lorenzo S. Meza; **concurrentes,** teniente coronel Edgar Demaría y Dr. Huberto María Ennis.

#### **RENUNCIA DE VOCAL TITULAR DE LA C. D.**

En la sesión del 16 de agosto fue aceptada la renuncia elevada por el vocal titular capitán de navío Raúl Francos, dadas las atendibles razones invocadas, resolviéndose agradecerle la colaboración prestada durante el desempeño de su cometido. En su reemplazo fue designado el vocal suplente, capitán de corbeta Mariano Alvarado.

#### **RENUNCIA DEL TESORERO DE LA INSTITUCION**

En la sesión del 4 de setiembre fue aceptada la renuncia interpuesta por el tesorero de este Centro, capitán de navío contador José S. Cárdenas, decidiéndose agradecerle por nota los servicios prestados. En reemplazo del capitán Cárdenas fue designado tesorero el señor protesorero, capitán de fragata contador Pablo E. Arguindeguy.

#### **DESIGNACIÓN DE PROTESORERO Y DE VOCAL TITULAR DE LA C. D.**

En reemplazo del Capitán Arguindeguy, que ha pasado a ocupar la Tesorería de este Centro, se resuelve designar como Protesorero al vocal titular Capitán de Corbeta Maraño Alvarado, y en reemplazo de éste, como vocal titular, al vocal suplente capitán de navío Jorge Pernice.

#### **REGLAMENTO DEL INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS**

El citado Reglamento fue aprobado en la sesión celebrada por la C. D. el 28 de junio pasado, quedando redactado como se indica a continuación:

Artículo 1° — El Instituto Naval de Conferencias tiene el propósito de propender, mediante ciclos anuales de conferencias de alto valor y jerarquía cultural e intelectual, al estudio y difusión de las ciencias y las artes, con preferencia hacia aquellos aspectos vinculados con el mar y su influencia en el desarrollo político, económico y naval de la Nación.

Art. 2° — Las conferencias tendrán lugar anualmente, desde el 15 de mayo hasta el 15 de octubre, a razón de una reunión mensual, y una extraordinaria cuando sea necesario o cuando la dirección del Instituto lo considere conveniente.

Art. 3° — Los conferenciantes serán invitados directamente por la dirección del Instituto, a cuyo efecto el consejo directivo, mediante una rigurosa selección, preparará una lista de personas de reconocida idoneidad en asuntos relacionados con el propósito del Instituto. El tema de cada conferencia podrá, ser propuesto por el Instituto o por el conferenciante.

Tanto la lista de conferenciantes como la de temas deberá responder a la idea de mantener la cátedra dentro de un nivel de alta jerarquía.

Art. 4° — Las conferencias serán enviadas a la Dirección del Instituto de Publicaciones Navales para su publicación. Se deberá dar la máxima difusión, editando por separado cada conferencia o bien en un tomo que contenga las desarrolladas durante el año.

Art. 5° — El Instituto tenderá a constituirse en un verdadero centro de estudios superiores.

Art. 6° — Las conferencias abarcarán toda la extensa gama señalada en el Art. 1°, pero serán excluidas las cuestiones que puedan caer en la política partidista (no ideológica).

Art. 7° — El Instituto podrá invitar especialmente a personalidades extranjeras de reconocida competencia en alguno de los aspectos que hagan al propósito del Instituto, en cuyo caso los gastos de viaje y estada del invitado correrán por cuenta del Instituto (Centro Naval).

Art. 8° — Cada conferencia ordinaria será presidida por un miembro del Instituto, turnándose por orden alfabético; las extraordinarias por el Presidente o por el miembro del Instituto que se considere oportuno designar.

Art. 9° — La concurrencia a los actos del Instituto tendrá lugar por medio de invitaciones personales e intransferibles, y será de libre acceso para los socios del Centro Naval.

Art. 10° — La inauguración del ciclo anual de conferencias tendrá lugar en acto público.

Art. 11° — La dirección del Instituto estará a cargo de una junta de 8 personas, de las cuales 4 serán socios del Centro Naval de la jerarquía de oficial superior, siendo seleccionadas las restantes dentro de los altos niveles señalados en el Art. 1°, a propuesta de la Comisión Directiva del Centro Naval.

Art. 12° — En la reunión de constitución del Instituto se ampliarán las presentes bases estatutarias en la medida que resulte conveniente a juicio de la Comisión Directiva del Centro Naval.

### **SE REANUDA UNA TRADICIONAL FIESTA DEL CENTRO NAVAL**

Hasta hace ya bastantes años entre las actividades sociales del Centro Naval se destacaban aquellas que organizaba en cele-

bración de las grandes fechas de la Patria. Dentro de las mismas sobresalía netamente su Baile de Gala, que se realizaba en los aniversarios de la Independencia Nacional.

Esta magnífica fiesta, que gozaba de nombradía y tenía especial relieve en los programas de aquellas celebraciones, quedó interrumpida durante el período de la dictadura que derrocó la Revolución Libertadora, pero el recuerdo de aquellas veladas que animaba un hondo fervor patriótico se mantuvo vivo y añorante hasta que, finalmente, la institución ha resuelto reanudar esa fiesta de tan añejo prestigio.

En efecto, el 7 de julio pasado, a partir de las 22.30 horas, se realizó en los salones de este Centro su tradicional Baile de Gala, al que concurrió especialmente invitado el Excmo. señor Presidente de la Nación y al que asistieron las más altas autoridades de la Armada Nacional, invitados espaciales y los miembros de la institución organizadora.

Es de destacar que en la grata fecha, en que volvieron a iluminarse los salones del Centro Naval para su Baile de Gala, al sonar la hora de medianoche, el coro de cadetes de la Escuela Naval Militar cantó el Himno Nacional y la Marcha de la Libertad.

#### **CONCIERTO DEL CORO DE CADETES**

El 2 de setiembre realizó un concierto el Coro de Cadetes del Liceo Naval Militar, organizado por la Dirección del Instituto, el que contó con gran afluencia de público.

#### **ANIVERSARIO DE LA REVOLUCIÓN LIBERTADORA**

El Centro Naval celebró el nuevo aniversario de la revolución de 1955. A este acto, que tuvo lugar a las 18 horas del día 16 de setiembre, concurrió una crecida cantidad de socios de la institución, que escucharon el Himno Nacional Argentino y la Marcha de la Libertad, que fueron interpretados por el coro de cadetes del Liceo Naval Almirante Brown.

#### **DISCERNIMIENTO DE PREMIOS POR TRABAJOS PUBLICADOS EN EL BOLETÍN EN LOS AÑOS 1959-60**

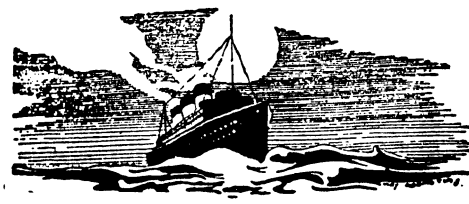
De acuerdo con el informe elevado por la Comisión designada oportunamente al efecto, se resolvió discernir los siguientes premios por artículos publicados en el Boletín de la Institución, en los años 1959 y 1960:

*Premio "Almirante Brown"* — Diploma de Honor: Al teniente de navío Juan Jiménez Baliani, por su artículo "Un método integral de la enseñanza de la artillería", publicado en el N° 640.

*Premio "Piedrabuena"* — Diploma de Honor: Al contraalmirante Rolando O. Esteverena, por su artículo "La Ensenada de Barragán", publicado en el N° 641.

*Premio "Ratto"* — Diploma de Honor: Al teniente de navío Alberto J. Valdéz, por su artículo "Fenómenos dinámicos de los hielos en el mar de Bellinghausen y sus efectos sobre el rompimiento de hielo "Gral. San Martín", en la campaña antártica 1959/60", publicado en el N° 642.

*Premio "Sarmiento"* — Diploma de Honor y m\$. 5.000: Al capitán de navío Manuel A. Moranchel, por su artículo "Las interferencias de la conducción", publicado en el N° 645.





**BOLETIN**  
**DEL**  
**CENTRO NAVAL**  
**BUENOS AIRES**

**VOL. LXXIX**

**OCTUBRE-DICIEMBRE 1961**

**Núm. 649**

**SUMARIO**

<i>Tres posiciones de política internacional argentina. — Rojas</i> .....	499
<i>Intereses argentinos en el Antártico. — Panzarini</i> .....	507
<i>Bases navales en el área del Plata. — Eleta</i> ..	515
<i>El ataque biológico a las cabeceras de rutas marítimas: realización, consecuencias tácticas y estratégicas. — Aberg Cobo</i> .....	525
<i>El poder aeronaval estratégico. — Fraguío</i> ..	549
<i>Consideraciones sobre la Conferencia de Ginebra en 1958 acerca de la codificación de los derechos del mar. — Florido</i> .....	569
<i>Reactores nucleares y su aplicación naval. — Bauer</i> .....	587
<i>Notas profesionales</i> .....	607
<i>Asuntos internos</i> .....	615
<i>Necrología</i> .....	633



## 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 14,30 a 19,30.

**ODONTÓLOGO:** Lunes a viernes, de 8 a 12.

**ENFERMERÍA:** Lunes a viernes, de 8 a 12.

**PEDICURO:** Miércoles, 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.

**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.

### 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 681.043

OCTUBRE-DICIEMBRE 1961



T. E. 31 - RETIRO 1011

FLORIDA 801

BUENOS AIRES

## CENTRO NAVAL

### PRESIDENTES HONORARIOS Excmo. Sr. Presidente de la Nación, Doctor Arturo Frondizi

S. E. el Sr. Secretario de Estado de Marina,  
Contraalmirante Gastón C. Clement

### COMISION DIRECTIVA

Presidente	<i>Vicealmirante</i>	Agustín R. Penas
Vicepresidente 1°	<i>Contraalmirante</i>	Jorge J. A. Palma
Vicepresidente 2°	<i>Contraalmirante Méd.</i>	Ciriaco F. Cuenca
Secretario	<i>Capitán de Fragata</i>	Norberto J. Badens
Tesorero	<i>Cap. de Fragata Cont.</i>	Pablo E. Arguindeguy
Protesorero	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano Alvarado
Vocales titulares:	<i>Tte. de Navío Auditor</i>	Jorge Gnecco
	<i>Cap. de Corbeta Auditor</i>	Manuel E. Valentini
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo O. Gómez
	<i>Capitán de Fragata</i>	Cleto Santa Coloma
	<i>Capitán de Navío</i>	Juan C. Bassi
	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Jorge A. Collaso
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos
	<i>Capitán de Navío</i>	Néstor S. Noriega
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fulgencio Ruiz
	<i>Capitán de Navío</i>	Jonás L. Sosa
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano D. Iribarne
	<i>Capitán de Fragata</i>	Raúl V. Angelini Farach
	<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Alberto Boffi
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Jorge Gopceovich Bregliani
	<i>Capitán de Navío</i>	Francisco Morell
	<i>Capitán de Fragata</i>	Diego H. de Villalobos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Ricardo M. Gilmore
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Pernice
Vocales suplentes:	<i>Capitán de Fragata</i>	Horacio A. Ferrari
	<i>Capitán de Fragata</i>	Héctor Marrero
	<i>Capitán de Fragata</i>	Justiniano M. Achával

### Comisión Revisora de Cuentas

Titulares	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	Luis E. Rabbione
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Siró V. de Martini
Suplentes	<i>Capitán de Corbeta</i>	Emilio E. Massera
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Jorge I. Anaya

## SUMARIO

TRES POSICIONES DE POLÍTICA INTERNACIONAL ARGENTINA .....	499
<i>Por el almirante Isaac F. Rojas.</i>	
INTERESES ARGENTINOS EN EL ANTÁRTICO.....	507
<i>Por el contraalmirante Rodolfo N. Panzarini.</i>	
BASES NAVALES en EL ÁREA DEL PLATA.....	515
<i>Por el capitán de navío Fermín Eleta.</i>	
EL ATAQUE BIOLÓGICO A LAS CABECERAS DE RUTAS MARÍTIMAS : REALIZACIÓN, CONSECUENCIAS TÁCTICAS Y ESTRATÉGICAS..	525
<i>Por el doctor Ernesto Aberg Cobo.</i>	
EL PODER AERONAVAL ESTRATÉGICO.....	549
<i>Por el capitán de corbeta Carlos J. Fraguío.</i>	
CONSIDERACIONES SOBRE LA CONFERENCIA DE GINEBRA EN 1958 ACERCA DE LA CODIFICACIÓN DE LOS DERECHOS DEL MAR.....	569
<i>Por el capitán de fragata Pedro Carlos Florido.</i>	
REACTORES NUCLEARES Y SU APLICACIÓN NAVAL.....	587
<i>Por el guardiamarina Pedro Juan Bauer.</i>	
NOTAS PROFESIONALES .....	607
NECROLOGÍA .....	615
ASUNTOS INTERNOS .....	633

Los autores son responsables del contenido de sus artículos

## SUBCOMISIONES

### Interior:

Presidente	<i>Contraalmirante</i>	Jorge J. A. Palma
Vocales	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Alberto Boffi
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge A. Desimoni
	<i>Capitán de Navío</i>	Jonás Luis Sosa
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos
	<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fulgencio Ruiz

### Comedor y Bar:

	<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
	<i>Capitán de Fragata</i>	Fulgencio Ruiz

### Alojamiento:

	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Alberto Boffi
	<i>Capitán de Fragata</i>	Adolfo A. Pintos

### Baños y Peluquería:

	<i>Capitán de Fragata</i>	Víctor Pereyra Murray
--	---------------------------	-----------------------

### Edificio:

	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge A. Desimoni
--	-------------------------	-------------------

### Estudios y Publicaciones y Cultura:

Presidente	<i>Contraalmirante Méd.</i>	Ciríaco F. Cuenca
Vocales	<i>Capitán de Navío</i>	Juan C. Bassi
	<i>Capitán de Navío</i>	Francisco Morell
	<i>Capitán de Navío</i>	Jorge Pernice
	<i>Capitán de Navío I.M.</i>	Jorge A. Collaso
	<i>Capitán de Fragata</i>	Tristán D. H. de Villalobos

### Hacienda:

Presidente	<i>Capitán de Fragata Cont.</i>	Pablo E. Arguindeguy
Vocales	<i>Capitán de Fragata</i>	Raúl V. Angelini Farach
	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano Alvarado
	<i>Teniente de Navío Aud.</i>	Jorge Gnecco

### Deportes:

Presidente	<i>Capitán de Corbeta</i>	Mariano D. Iribame
------------	---------------------------	--------------------

**Yachting:**

*Capitán de Fragata* Efraín C. Ledesma

**Tiro:**

*Capitán de Corbeta* Roberto S. Suárez

**Inspector Sala de Armas:**

*Capitán de Corbeta* Jorge Petrelli

**Delegado ante la Federación de Esgrima de Buenos Aires:**

*Capitán de Fragata* Alvaro Gómez Villafañe

**DELEGACIONES****Tigre:**

Presidente *Capitán de Navío Méd.* Julio R. Mendilaharzu  
Vocal *Capitán de Fragata* Carlos B. Montes

**Puerto Belgrano:**

Presidente *Capitán de Navío* Néstor S. Noriega  
Vocales *Capitán de Fragata* Cleto Santa Coloma  
*Capitán de Fragata* Adolfo O. Gómez  
*Capitán de Corbeta* Jorge Gopcevich Bregliani

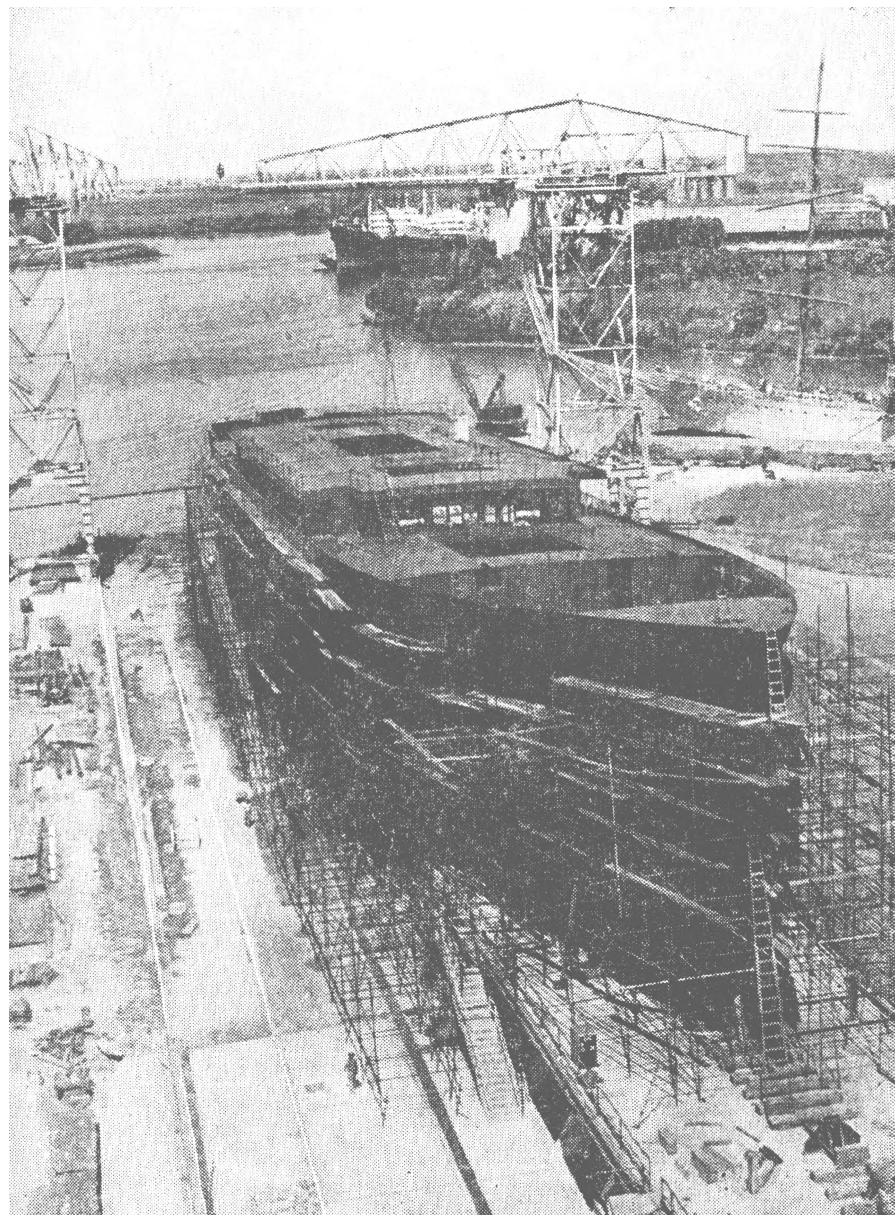
**Mar del Plata:**

Presidente *Capitán de Navío* Juan C. González Llanos

**Ushuaia:**

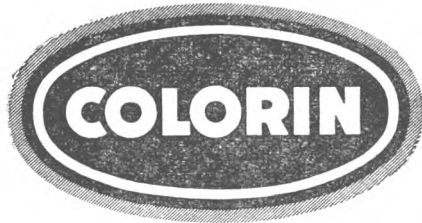
Presidente *Capitán de Navío* Silvio R. Cassinelli

# Astilleros y Fábricas Navales del Estado

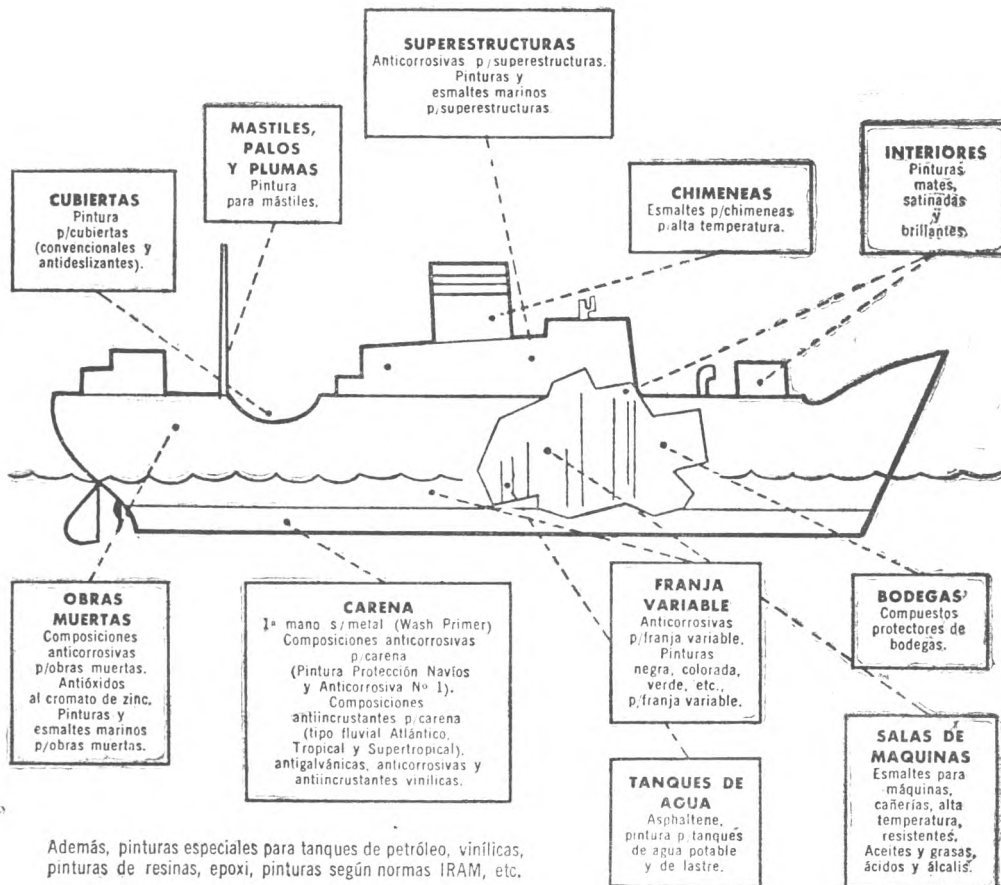


## ASTILLERO RIO SANTIAGO

«LAGO ARGENTINO» – Buque carguero de 8.000 toneladas de porte bruto, para la EMPRESA LÍNEAS MARÍTIMAS ARGENTINAS (Estado de la construcción al 9/I/1962).



ELABORA Y DISTRIBUYE LAS AFAMADAS PINTURAS Y  
COMPOSICIONES MARINAS



Informes técnicos en:

**COLORIN**

Industria de Materiales Sintéticos S. A.

**DIVISION MARINA**

JURAMENTO 5853 - MUNRO (F. N. G. B.) - T. E. 740-0086/89



## **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 y teléfono.

*LA DIRECCIÓN*

# Boletín del Centro Naval

Vol. LXXIX

Octubre - Diciembre 1961

Núm. 649

## Tres posiciones de política internacional argentina\*

Por el Almirante Isaac F. Rojas

En las décadas del asombroso crecimiento y de la prosperidad envidiable de la Argentina, su acertada orientación internacional fue factor capital del prestigio que logramos acumular y del respeto que despertaron nuestra conducta y nuestro nombre.

La ruptura de la línea histórica argentina, que se definió en la denominada “tercera posición”, fue una de las causas principales del desastre que señaló el período de la segunda tiranía y de sus etapas inmediatamente precedentes, cuyas consecuencias continúan en nuestros días.

Esa “tercera posición” se caracterizó en sus comienzos por una benévola contemplación de los objetivos perseguidos por el Eje, a la que acompañaba notoria indiferencia hacia los que perseguían las naciones aliadas.

Más tarde, quebrantado el Eje, sin nuestra intervención, la “tercera posición”, confirmada explícita y repetidamente por el dictador, ubica otra vez a la República Argentina en un “campo neutral”, entre el Mundo Libre y el Imperio Comunista. Claro está que el sentimiento de la inmensa mayoría del pueblo argentino —reflejado en la oposición parlamentaria, en el periodismo libre y en otras manifestaciones de la opinión independiente— no acompañó a los gobiernos una y otra vez, en esas extrañas y

\* Publicado en el diario *La Prensa*, el 23 de septiembre de 1961.

antihistóricas orientaciones de la política oficial, causa de gran parte de la declinación del prestigio argentino y de su influencia en América.

Por eso la Revolución Libertadora rectificó el rumbo inmediatamente, sosteniendo como uno de sus fines el restablecimiento de la posición internacional exigida, coincidentemente, por los principios sagrados de la libertad y de la justicia, por las mejores tradiciones de nuestra historia, por los intereses permanentes de la Nación y por nuestros compromisos con las otras naciones.

Sin embargo, el daño inferido al país era demasiado grande, y no bastaban declaraciones ni enunciaciones de propósitos para repararlo. El mundo ya no depositaba confianza en esas expresiones. De ahí que ese gobierno se afanase en sostener su política enunciada, con realizaciones sustanciales de recta y definida orientación coincidente con aquélla. Citaré una sola: su iniciativa para convocar la Conferencia del Río de la Plata que trató la coordinación para la defensa del Atlántico sur, en cumplimiento de los compromisos asumidos como signatarios del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca de Río de Janeiro.

### **Los tres problemas.**

Se trata de las cuestiones que, en mi opinión, constituyen la clave de la política internacional, especialmente para los países de América. La respuesta que se les dé en los hechos fijará la política internacional que siga el país en el terreno de las realidades, no meramente en las expresiones retóricas, en las posturas ocasionales, por más espectaculares que ellas sean. Esos tres problemas se plantean:

1°) Frente a la gran contienda entre el mundo libre y el imperio comunista.

2°) Frente a la situación actual de Cuba.

3°) Frente a los movimientos llamados “anticolonialistas”.

### **Posición argentina frente a la contienda mundial.**

El primer problema capital se resuelve en una disyuntiva entre estos dos términos irreductibles: o bien oposición real y neta a la acción de la URSS en nuestro país y en el mundo, o bien afiliación a la política de “coexistencia pacífica” auspiciada por el imperio comunista.

Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial las naciones del mundo libre han ensayado los medios más variados para atraer a la URSS a actitudes razonables, que satisficiesen los intereses

de sus propios pueblos y las justas exigencias de las demás naciones. Los resultados han sido lamentables. Los comunistas, que representan siempre minorías, a veces ínfimas, mantienen tiranías feroces sobre sus pueblos, esclavizan a naciones que merecen la más alta estimación por sus tradiciones y por sus culturas, y se empeñan en perturbar la vida del resto del mundo, ayudando a pequeños grupos para que conquisten el poder, ora por medios más o menos legales, ora por obra de la violencia desenfrenada.

Ultimamente, como lo ha declarado el delegado británico a la Conferencia de Ginebra, la negativa absoluta de la URSS a tratar las bases concretas del desarme, y luego la reanudación de las experiencias nucleares han demostrado, una vez más, que a los comunistas les tiene sin cuidado el exponer la humanidad a los más graves riesgos, con tal de perfeccionar los medios materiales y psicológicos mediante los cuales esperan imponer su predominio.

#### **La “coexistencia” es la primera consigna soviética.**

La “coexistencia pacífica” está sostenida por la URSS como “el único principio correcto de las relaciones internacionales, en las condiciones de la división del mundo en dos sistemas”. Así lo afirmó el diario “Pravda” de Moscú el 23 de diciembre de 1960. Dicho principio procede de las enseñanzas de Lenin, de Malenkov y de Stalin; fue objeto de decisiones de los congresos XIX y XX del partido Comunista de la Unión Soviética, del Manifiesto de la Paz de Moscú de 1957 y de diversas manifestaciones públicas acerca del punto específico, hechas por el señor Khrushchev. En el año 1959, al regresar de su viaje a los Estados Unidos, dijo: “La coexistencia pacífica debe ser bien comprendida. Es la continuación de la lucha entre dos sistemas sociales diferentes. Para nosotros es una lucha económica, política e ideológica, pero no es una prueba con las armas”.

La URSS no oculta el provecho que espera obtener de la “coexistencia pacífica”. El 9 de mayo del corriente año, Radio Moscú señaló que la “coexistencia” permite “condiciones ventajosas para inflamar la lucha de clases, en el seno de los países capitalistas y los movimientos de liberación nacional, en los pueblos coloniales y dependientes”.

Más próximo a nosotros, en la reciente Conferencia de Punta del Este, el ministro de Cuba, señor Ernesto Guevara, intentó desviar expresamente hacia esa posición el sentido de la admisión de Cuba en la mencionada conferencia. Según dijo Guevara, los

Estados Unidos y las naciones latinoamericanas “han establecido (en esa conferencia) el primer vínculo de la coexistencia en este hemisferio” con un país de las “peculiaridades” de Cuba (“La Prensa”, de Buenos Aires, 18 de agosto de 1961). El secretario del Tesoro norteamericano, señor Dillon, rechazó categóricamente esa interpretación, contra la cual no protestaron, sin embargo, los representantes de la República Argentina ni de los otros estados americanos.

### **Rechazo de Occidente y de la Iglesia Católica.**

De más está decir que ninguna nación del mundo libre se ha dejado atrapar por el señuelo de la “coexistencia” o “convivencia”. Como lo demuestra el estudio publicado por el subcomité del Senado de los Estados Unidos sobre la “Estrategia de Khrushchev” (1960), bien se ha comprendido por todos que la “coexistencia”, como el mismo Khrushchev lo ha declarado, no es más que una forma de la política revolucionaria, “por otros medios”.

En el Mensaje de Navidad de 1954, el papa Pío XII trató expresamente de la llamada “coexistencia” como posible solución del tremendo conflicto entre el Mundo Libre y el comunismo. Sus sabias consideraciones desengañan de toda ilusión. Según el Papa lo muestra, tal “coexistencia” es imposible y falsa en las condiciones actuales, porque “mientras una de las partes se esfuerza en amplia medida, conscientemente o no, por preservar el derecho natural, el sistema que rige en la otra se aparta completamente de esa base”.

### **Posición de la Argentina frente a Cuba.**

La disyuntiva es aquí también irreductible: o bien se cumple, con respecto al comunismo fidelista y la intervención soviética en aquel país, con las obligaciones impuestas por los pactos del sistema internacional americano, o bien se adhiere a la actitud de “no intervención” y de “autodeterminación” respecto del régimen de ese país, actitud que sostienen la URSS y sus aliados, como aplicación práctica de la consigna que proclama la “coexistencia” o la “convivencia”.

La actuación de los estados del continente americano respecto de Cuba, conforme con los pactos respectivos, ha sido auspiciada por el gobierno de los Estados Unidos de América, y ha tenido ya una primera traducción práctica en la ruptura o suspensión de relaciones diplomáticas con la nación del Caribe, por parte de diez estados americanos.

Es superfluo insistir en que la actuación de que se trata tiene un único objeto: restablecer la soberanía del pueblo cubano y su genuina autodeterminación en el sentido de la democracia, devolviendo ese pueblo a la solidaridad americana.

Es trasparente, en cambio, el resultado práctico de la posición caracterizada por la “no intervención” y la “autodeterminación”. Mientras ella prevalezca, los actuales gobernantes de Cuba podrán continuar, bajo su amparo, su siniestra obra, seguros de la pasividad de los otros pueblos de América; más aún: los comunistas de Rusia, de China y del resto del mundo continuarán utilizando la isla del Caribe y los recursos de su gobierno para la campaña de penetración del comunismo en nuestro continente.

### **Consignas soviéticas.**

El primer ministro Khrushchev envió el 23 de abril próximo pasado un mensaje al presidente Kennedy, en el cual, insinuando las mayores amenazas, reclamaba de los Estados Unidos la “no intervención” y el respeto a la “autodeterminación” en lo concerniente a Cuba.

El internacionalista Kunz expresó con todo acierto: “Aunque los bolcheviques pretenden ser progresistas, la teoría soviética del derecho internacional se caracteriza por una tendencia abiertamente reaccionaria, que se manifiesta en la adhesión obstinada al concepto de la soberanía absoluta, abandonada paulatinamente por la moderna doctrina del derecho internacional”.

Por su parte, el internacionalista soviético Korovin sostiene:

“El frente imperialista de los enemigos de la soberanía se opone al frente democrático de sus defensores, encabezado por la URSS, que desde hace treinta años lucha por la soberanía, la independencia y la libertad de los pueblos y estados, grandes y pequeños. Según el concepto soviético, soberanía es el medio de lucha de las fuerzas progresivas democráticas (como se dice en Rusia) contra las fuerzas reaccionarias e imperialistas”.

Los actos de los comunistas en ese mismo sentido son innumerables. En el hecho, toda la campaña comunista en favor de Cuba, frente a los países americanos, se concentra en la “no intervención” y en la “autodeterminación”.

### **Principios que no son argentinos, ni occidentales, ni cristianos**

Los pactos que estatuyen el sistema internacional americano, suscriptos por nuestra república, establecen un régimen especial

por el cual se previene contra interpretaciones del principio de “no intervención” que sirven para amparar “intervenciones” de procedencia extracontinental. Este régimen previene también contra la falsa invocación del principio de “autodeterminación” para cubrir la “determinación” de la suerte de un pueblo americano por grupos despóticos auxiliados por gobiernos extracontinentales. Prescindiendo de los aspectos de aplicación, que deben ser estudiados en cada caso con la debida prudencia, el principio realmente americano y argentino, de aplicación en emergencias de esa índole, es exactamente el opuesto. Consiste en la actuación de los estados americanos, previa la consulta de los gobiernos, a fin de que cesen esas situaciones anómalas de “intervención o actividad extraña que pueda amenazar” “los principios” en que se basa la “solidaridad continental” y su “soberanía”. La declaración de Lima de 1938, aprobada por la VIII Conferencia Internacional Americana, a la cual pertenecen las frases y palabras transcritas, confirmada por las Conferencias que la han sucedido, es evidente en el sentido expresado. El discurso del presidente de nuestra delegación a la Conferencia de Lima, doctor Isidoro Ruiz Moreno, asigna a ese acto el valor de un compromiso de honor para la República Argentina.

Es obvio que cada uno de nosotros, como regla, debe abstenerse de “intervenir” en la casa del vecino, y que debe dejar que él y su familia se “autodeterminen”. Pero si viéramos que el jefe de la familia vecina, solo o con algunos amigos, viola los derechos humanos de los suyos, y además organiza empresas para desquiciar nuestra propia vida, facilitando sus recursos a extraños, entonces nuestra “no intervención” se convertiría en incalificable complicidad, y nuestro supuesto respeto a la “autodeterminación” en culpable hipocresía. Por eso es que la civilización prohíbe aceptar tales principios con el alcance absoluto que los vuelven inmóviles y contrarios a todo derecho. Por eso también la Iglesia Católica ha condenado el principio de “no intervención” tomado de modo incondicional, juzgándolo un “error de ética natural y cristiana”.

### **Posición respecto de los movimientos “anticolonialistas”.**

Está ya aclarado hasta la saciedad que las naciones del Mundo Libre no siguen una tendencia “colonialista”; antes, por el contrario, ayudan en cuanto les sea posible evoluciones sanas de sus antiguas colonias hacia estados de autonomía compatibles con sus posibilidades reales y con el grado de adelanto que han alcanzado

sus propias culturas. El único Estado actualmente colonialista —y ello hasta el extremo de la esclavitud total— es la URSS, acompañada por la China comunista.

### **El “anticolonialismo”, consigna comunista.**

Para dar sólo una referencia precisa, recordamos que el primer ministro Khrushchev sostuvo el fomento del “anticolonialismo” como un principio de la política soviética, durante la última Asamblea de la ONU, en el mes de octubre de 1960.

No ofrece dudas, pues, el sentido en que debe decidirse la disyuntiva en lo concerniente a la cuestión de las colonias. Nuestra adhesión a la política evolutiva y civilizadora de las Naciones Libres está impuesta por nuestros principios y por los propios intereses de los pueblos de que se trata. Saludamos con alborozo todo nuevo estandarte que cobija a una nación independiente, capaz de decidir sobre sus propios destinos y de asegurar para su población los inalienables derechos humanos, entre los que figura la libertad individual. Tampoco se trata de defender los errores coloniales cometidos por las metrópolis del Mundo Libre. Pero, por el contrario, plegarnos a la consigna del “anticolonialismo” es hacer el juego favorable y coadyuvar positivamente a la causa del comunismo, contribuyendo incalculablemente a fomentar agitaciones dañosas y a dificultar la acción del Mundo Libre y de naciones europeas dignas de nuestro respeto y de nuestra amistad.

### **No erremos el rumbo.**

La coyuntura actual es de una importancia extrema para el presente y para el futuro de nuestra Nación. Urge que no erremos el rumbo en la vital materia de nuestra política internacional. La prueba hemos de darla principalmente por nuestra actitud frente a los tres problemas capitales que acabamos de señalar. Nuestra definición acertada respecto de ellos, confirmada luego por nuestra conducta, constituirá la base de nuestra unión efectiva al Mundo Libre y de nuestra participación en la Alianza para el Progreso y en las relaciones con el Mercado Común Europeo.

La República Argentina cumplirá su destino, que no podrá ser distinto del de la sociedad americana. Nacida para la libertad y la justicia, su estabilidad, su progreso, su prosperidad, dependen esencialmente de su fidelidad a esa vocación.



# 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 DISTRIBUCIÓN 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.

Para envíos postales, agregar \$ 10 para gastos. Cheque o giro postal o bancario, a la orden de "Centro Naval".

# Intereses argentinos en el Antártico

Por el Contraalmirante Rodolfo N. Panzarini

Director del Instituto Antártico Argentino

## Introducción.

La singular posición geográfica de la Argentina, que es uno de los dos países que avanzan más que cualquier otro hacia las altas latitudes australes y que más próximos se hallan a las tierras antárticas, crea naturalmente la existencia de intereses nacionales vinculados a la región polar que tienen el carácter de permanentes y que pueden clasificarse como perteneciendo al ámbito de lo político, lo económico, lo científico y lo estratégico.

Sudáfrica no llega sino hasta la altura del Río de la Plata y está separada de la Antártida por unos 3.900 kilómetros de océano, Australia tiene sus costas meridionales en la latitud del golfo Nuevo, aproximadamente a 3.000 kilómetros de las del continente helado, y Nueva Zelandia no va más allá del paralelo que corresponde al de Puerto Deseado, quedando a 2.400 kilómetros de la costa antártica más cercana.

La Tierra del Fuego, con la población más sureña del globo en la ciudad de Ushuaia, llega a 1.000 kilómetros más al sur que el último de los países nombrados y se encuentra a sólo unos 750 kilómetros de las islas Shetland del sur.

## El interés político.

Nuestro territorio nacional está así sometido de manera manifiesta a la influencia que el Antártico proyecta hacia las latitudes medias del hemisferio sur, y sus vías de comunicación marítima de las que tanto ha dependido, depende y dependerá su desarrollo, tienen en las amplias pero tempestuosas aguas que se extienden entre el Cabo de Hornos y las tierras antárticas como paso de unión entre los océanos Atlántico y Pacífico, el camino que en un futuro cuya proximidad se sospecha, servirá a los buques de su bandera para ir y venir de los puertos de países a los que está también reservado un porvenir brillante.

Las rutas aéreas directas entre Buenos Aires y las grandes ciudades de las costas oriental y occidental de Australia, cruzan bien adentradas por sobre el Antártico, hecho que conduce a la consideración de la existencia de un interés argentino en esa región, que se concretará sin duda a muy corto plazo.

Tales cosas, unidas al caso de ser la península Antártica la prolongación geográfica y geológica de la Argentina, definen ya de por sí y de manera evidente, además de las muchas otras razones que se citan más adelante, el trascendente interés de tipo político por el Antártico.

### **El interés económico.**

En lo económico y de modo directo, el Antártico no está representado actualmente sino por lo que brinda la importante cacería de la ballena, con la que se obtiene una cosecha anual de medio millón de toneladas de aceite de ese cetáceo, que significa el 80 % de todo lo que de él se consume en el mundo.

Esa industria fue iniciada en el Antártico por nuestro país a través de la Compañía Argentina de Pesca, que estableció su base de operaciones en la isla Georgia del Sur e inauguró sus actividades en la temporada de 1904-05 con un solo buque, capturando 11 ballenas azules, 4 ballenas de aleta y 180 ballenas jorobadas.

No puede decirse que la Argentina se haya dedicado con gran ahinco a este tipo de explotación comercial, pero ello no excluye la existencia del interés económico representado por las posibilidades de la tal explotación.

Aunque de importancia no comparable y al presente prácticamente abandonada, la caza del elefante marino tiene también un lugar dentro de las actividades de utilización económica de los recursos del Antártico; así como lo tendrá en el futuro, cuando se haya estabilizado su población, la de la foca peletera que está mostrando signos claros de recuperación después de más de cien años de tregua que le fueron permitidos por el hombre. Este animal, muy útil por su piel y que abundaba particularmente en las islas Shetland del Sur, llegó casi a la extinción a mediados del siglo pasado, víctima de los estragos ocasionados por los foqueros que lo sometieron al daño que resulta siempre de practicar la caza ignorando los hábitos de vida de la especie atacada y llevándola a cabo sin control ni discriminación.

De otro modo, la ballena está mostrando al presente signos de despoblación, lo que aconseja sea dirigida la atención hacia el

problema de la conservación de la naturaleza del Antártico. En esto está llamada la Argentina a una gran responsabilidad, no solamente en vista de su interés sino también por su posición en la Tierra que la obliga moralmente, ante los ojos del mundo, a evitar que la flora y la fauna antárticas puedan llegar a desaparecer como hermosa heredad de la humanidad, por haberle negado su protección.

El mundo biológico del Antártico tiene un valor económico que, por ahora, es mucho menor que el que posee desde los puntos de vista científico y estético, sin que ello quiera necesariamente decir que haya de seguir siendo así; pero de cualquier manera, esa significación espiritual que le da el interés científico y estético justifica sobradamente, en obsequio de los valores morales de nuestra civilización, la adopción de parte de nuestro país de la responsabilidad de garantizar su resguardo.

No se han hallado aún evidencias seguras de que haya depósitos de minerales de significación comercial, pero tampoco existen motivos para no esperar que pueda haberlos y en cambio razones sí, para conjeturar la posibilidad de que se los encuentre.

### **El interés científico.**

Los intereses de tipo científico son de una importancia muy considerable, tanto por la proyección de los fenómenos naturales que se verifican en la región polar hacia el resto del país, como por el carácter mismo de esos procesos según tienen lugar en nuestro sector antártico.

En el mar argentino hay corrientes de superficie y profundas que vienen del sur, por lo que frente a nuestras costas hay también masas de agua de origen antártico que afectan, por sus peculiares cualidades, a la fauna marina.

El territorio de nuestra patria suele estar cubierto por masas de aire polar que proceden de las altas latitudes australes y avanzan hacia el norte para chocar con las masas de aire tropical en su parte central, influyendo notablemente el carácter del tiempo y el clima argentinos.

Los témpanos desprendidos de la calota de hielo del continente antártico se llegan en ocasiones, arrastrados por las corrientes, hasta la altura del Río de la Plata, y las aves que nidifican durante la primavera y el verano en las costas de la península Antártica y en las islas que le son adyacentes, sobrevuelan las pampas y visitan las playas argentinas después de haber buscado el único

camino relativamente fácil a todas las migraciones biológicas desde la Antártida hacia otras regiones de la Tierra, que esa península y esas islas proveen.

Las ballenas proceden, durante la época del apareamiento y la reproducción, a las aguas mansas y templadas de las bahías de la costa patagónica, la aurora austral ilumina a veces el cielo de la Tierra del Fuego, y las variaciones de la ionosfera en las altas latitudes afectan las comunicaciones radioeléctricas con que se mantienen ligados los distintos puntos del país.

A lo largo de la península Antártica, cuyas montañas son similares a las de la cordillera de los Andes, debe encontrarse el límite de los glaciares denominados templados de los que se llaman fríos; hay manifestaciones volcánicas en las islas Shetland y Sandwich del Sur, donde junto a éstas y hacia el este el fondo del océano está marcado por una profunda cicatriz en forma de herradura en la que la sonda ha señalado 8.268 metros; y el mar de Weddell permanece casi totalmente congelado durante todo el año, está cubierto en su parte sur por la segunda barrera de hielo del mundo por su área, de la que se desprenden gigantescos témpanos y en él se forman grandes volúmenes de agua densa y fría que se derraman en profundidad para ocupar el fondo todo del océano Atlántico.

Apenas a 200 kilómetros al sur de las bases General Belgrano y Ellsworth, está la zona auroral austral que da lugar a que allí los fenómenos físicos de la alta atmósfera se verifiquen de modo particular, tal como no es fácil que ocurran en otras partes de nuestro planeta.

La foca peletera es propia de las islas Shetland del Sur y en varios puntos de mayor latitud concurre para reproducirse el pingüino emperador; especies animales ambas que ofrecen un amplio campo a la investigación, especialmente en vista de sus muy particulares hábitos sociales.

La onda de marea que se traslada hacia occidente, sufre distorsiones en su propagación al ser obstaculizada en ello por el avance al norte de la península Antártica; mientras que la Convergencia Antártica y la Corriente Circumpolar que le está asociada, resultan alteradas por la estrechez que representa el Pasaje Drake y las irregularidades de su fondo.

El mecanismo meteorológico del Antártico, dominado por las extraordinarias condiciones físicas de la región, gobierna en verdad con su influencia al tiempo y al clima de la Argentina que,

por su carácter, desempeñan tan importante rol en el desarrollo de las fuentes básicas de su riqueza.

Nuestro interés científico por el Antártico adquiere así proporciones de excepción, por la incidencia de los resultados que de la investigación de su naturaleza puedan obtenerse, en múltiples aspectos de la vida nacional; ya que todo lo que ocurre en el aire, el mar y el suelo argentino es parte de lo que sucede allá, en esa región que se halla tan lejana por su inaccesibilidad como se manifiesta próxima en los efectos que de ella provienen.

De la investigación científica surge como primer bien ponderable el de la conquista del saber, que es de por sí el mayor de los beneficios a que puede aspirar el hombre en su afán por perfeccionarse, mientras que directa o indirectamente y tarde o temprano resultará también de ella mucho provecho de índole utilitaria con aplicaciones en lo político, lo económico y lo estratégico.

Así, de los estudios meteorológicos se logrará el conocimiento que sea apto para mejor predecir los cambios climáticos y del tiempo, de los de la flora y la fauna se obtendrán las bases para descubrir nuevos productos de algún empleo práctico, de los de las características de las aguas se llegará a saber más respecto de las condiciones de vida de los animales marinos de valor comercial y de las facilidades o dificultades para la navegación, de los de la física de la alta atmósfera se alcanzará a dominar con mayor certeza las radiocomunicaciones, y de los de la geología se podrán determinar las posibilidades de disponer de nuevos minerales, para citar sólo algunos ejemplos de los muchos que se pueden imaginar.

### **El interés estratégico.**

Entre los océanos Atlántico y Pacífico existen tres pasos de unión naturales y uno artificial; la larga e impracticable ruta por el Artico canadiense y el estrecho de Bering, el estrecho de Magallanes, el pasaje Drake y el canal de Panamá.

En el caso indeseable, pero posible, de una conflagración general, es de presumir que las acciones bélicas activas tendrán preferiblemente por escenario los campos, los océanos y los cielos del hemisferio norte; mientras que las grandes operaciones de tipo estratégico y principalmente logístico, se desarrollarán más bien a través de los océanos del hemisferio sur, cuya superficie será intensamente navegada y sobrevolada.

Para que la extraordinaria actividad a que se verán llamadas

todas las naciones pueda desenvolverse como lo requieran los preparativos, lo exija la subsistencia de los pueblos, lo reclame la suerte de las operaciones o lo aconsejen las consideraciones diplomáticas, un punto importante entre los muchos a ser satisfechos, será el de la libre comunicación entre los dos grandes océanos citados.

El canal de Panamá une a las desventajas de su vulnerabilidad y poca capacidad, la muy desfavorable circunstancia de necesitar la concentración hacia pocos lugares determinados del tráfico marítimo que deba utilizarlo; de donde su aprovechamiento resultará señaladamente restringido.

El estrecho de Magallanes adolece también del inconveniente de necesitarse una concentración en sus aguas de acceso, por lo que sólo queda como ruta satisfactoria el pasaje Drake que le es cercano y sobre cuyo empleo se ejerce dominio desde las posiciones que representan las tierras del extremo meridional de Sudamérica, las islas que constituyen el llamado Arco de las Antillas del Sur y la península Antártica.

Si bien se trata de una de las zonas más tempestuosas del mundo, donde los vientos soplan frecuentemente con la fuerza del huracán, el cielo se mantiene casi siempre encapotado, la visibilidad es usualmente mala por la niebla o la nieve, el mar está constantemente agitado y el hielo a flote impide durante el invierno sea utilizada su mitad meridional alcanzando en septiembre y octubre su parte media, las dificultades que esas condiciones crean para navegarlo pueden eventualmente acrecentar las posibilidades de eludir el ataque del enemigo que esté presto a interceptar el pasaje de los buques de uno a otro lado, y que se hallará así también entorpecido en su acción ofensiva.

Bien podría decirse entonces que el pasaje Drake ha pasado a ocupar, en la segunda mitad de nuestro siglo, el lugar que tuvo el canal de Panamá durante la primera.

La vecindad al continente sudamericano de la península Antártica y las islas que le están próximas, tendría el significado de una amenaza insoportable si se encontrasen en manos de un adversario que dispusiese de los devastadores medios modernos de gran alcance para hacer la guerra.

De estas consideraciones, surge bien patente el interés estratégico de nuestro país en el Antártico, principalmente porque a él toca en todo caso la defensa inmediata de la línea de comunicación marítima que, partiendo del área focal más importante de todo el hemisferio sur, las aguas de acceso al Río de la Plata, se

extiende a lo largo de su litoral para penetrar al Pacífico a través de la estrechez oceánica que está al sur del Cabo de Hornos, cuya seguridad deberá garantizar tanto como está obligada a vigilar que las tierras antárticas que la limitan al sur y desde las cuales se la puede subyugar junto con las que se encuentran rodeando su acceso, no vayan a estar en poder del enemigo.

### **Conclusión.**

Independientemente de estas consideraciones, como miembro de la comunidad de naciones civilizadas, en virtud de su posición dentro de ella de pueblo culto y teniendo en cuenta la ubicación geográfica que le ha tocado, la Argentina debe sentirse depositaria, frente al mundo, de la obligación ineludible de estar a la vanguardia para contribuir al progreso de la cultura universal en todo cuanto importa a la tan excepcional región polar del sur.

Cabe agregar, que el análisis hecho según los diferentes puntos de vista político, económico, científico y estratégico, de todos los cuales resultan intereses de singular importancia, pone bien de manifiesto la existencia de una dependencia recíproca entre uno cualquiera de los aspectos y todos los demás que, al mismo tiempo que se mantienen individualizables, se unen los unos en apoyo de los otros para agrandar el valor particular de todos en la culminación del conjunto que constituye uno de los muchos ingredientes en que ha de basarse la grandeza de nuestro país, el interés antártico argentino.

Debe finalmente observarse que su materialización y protección, reclamarán siempre un ponderable esfuerzo y una constante vigilia, porque se trata de un interés que tiene el carácter de permanente, es sobresaliente y será invariablemente asediado en toda encrucijada de la historia.



**ARMADA NACIONAL**

**Reseña Histórica de su origen  
y desarrollo orgánico**

Por el Capitán de Navío Cont.

HUMBERTO F. BURZIO

---

NUMERO EXTRAORDINARIO DEL "BOLETIN  
DEL CENTRO NAVAL" EN HOMENAJE AL 150º  
ANIVERSARIO DE LA REVOLUCION DE MAYO

---

EDITADO POR LA SECRETARIA DE ESTADO DE MARINA  
*(Departamento de Estudios Históricos Navales)*

---

**Se entrega sin cargo a los señores socios del Centro  
Naval en la oficina del Boletín, donde deben ser  
retirados personalmente o por persona debida-  
mente autorizada.**

# **Bases navales en el área del Plata**

**Por el Capitán de Navío Fermín Eleta**

Mucho se ha hecho en los últimos tiempos por dotar al país de adecuados elementos para la defensa de los intereses marítimos nacionales, particularmente después del incidente de Golfo Nuevo. La incorporación del portaaviones, de torpederos y submarinos modernos, de una auténtica aviación antisubmarina, y de ciertas unidades auxiliares, en medio de una aguda crisis financiera, merece la gratitud nacional.

La historia guardará a la Marina de Guerra por su tenacidad en estas circunstancias, el mismo reconocimiento a que se hiciera acreedora a fines del siglo pasado, cuando los viejos guardacostas, cruceros y torpederas aseguraron bienaventuranza y paz al pueblo argentino, que disfruta todavía.

Pero falta algo por actualizar. Nos referimos a las defensas fijas del área del Plata, un tanto olvidadas e imprecisas desde la incorporación activa a nuestra flota de mar de los cruceros acorazados y acorazados y la consiguiente preeminencia de Puerto Belgrano.

\*

Las guerras señalan ineludiblemente nuevos caminos para los pueblos. La mundial última y el período posterior nos previene de las acechanzas a que estamos expuestos. El panorama internacional es por demás confuso, y las fuerzas comunistas quieren, lograr la hegemonía mundial a cualquier precio, con un neto corte imperialista, constituyéndose así en el enemigo en potencia de todas las democracias. Ese presunto agresor extracontinental es lo que preocupa fundamentalmente en el hemisferio a las Fuerzas Armadas. Sin embargo, tan cambiante e incierto es nuestro mundo, y los hechos se suceden tan sorpresiva y bruscamente que, como un imperativo de la seguridad nacional, será siempre necesario

considerar todas las contingencias factibles que puedan afectarla.. Por lo tanto, conflictos extracontinentales e intercontinentales, unos a la vista y los otros muy remotos, son sinónimos de prudencia, visión y equilibrio en el desarrollo naval argentino.

\*

La primera vez que se dilucidaron pública y doctrinariamente los intereses argentinos en el mar, en conferencias magistrales dadas por Storni en el año 1916, se puso de manifiesto la influencia decisiva del mar en la vida del país, y en particular la del Río de la Plata. Casi cincuenta años han pasado desde entonces, y el mar ha multiplicado aún más sus efectos en el desenvolvimiento y en la evolución argentina, y el Río de la Plata y sus afluentes con sus costas, han crecido geométricamente en importancia.

Es muy cierto que hoy las comunicaciones interiores aumentan las facilidades de los puertos bonaerenses atlánticos, capacitados para absorber buena parte del comercio exterior; el aire también faculta el movimiento de determinados elementos esenciales y críticos en apreciable cantidad; desde el Pacífico y por la cordillera pueden llegar abundantes materiales necesarios; de igual modo por el Alto Paraná y el Alto Paraguay, desde la frontera con Bolivia, y a través del Plata por la banda oriental puede proveérsenos de muchas cosas; y el transporte automotor trae y lleva al Sud miles de toneladas de materiales. Pero, pese a todo, seguirá siendo la boca del Río de la Plata: la boca de la República Argentina, por donde pasarán los elementos vitales para su vida, y donde se producirán automáticamente sus mayores problemas, como ocurrió en el pasado.

—“Nuestra propia existencia como gran nación es inseparable del Río de la Plata y sus afluentes, de sus barqueros, de sus industrias y poblaciones ribereñas que los destinan como el cauce natural de sus desvelos e inquietudes a lo largo de mil millas”, al decir del erudito maestro capitán de navío Osvaldo Fernández.

—Coincidentemente se expresaba Storni: “El conjunto del territorio argentino llegará a formar un solo sistema defensivo marítimo, cuya llave estará en la boca del Río de la Plata”.

—Así escribe Caillet-Bois: “La llegada al país de estos refuerzos (se refiere a la adquisición por Sarmiento de la primera fuerza naval moderna) fue importante para el mencionado arreglo de límites (con Brasil y Paraguay), que se ventiló luego sin tropiezos (año 75). Pero ella tuvo una consecuencia más saluda-

ble todavía. A partir de entonces dejó nuestro Plata de verse frecuentado por escuadras extranjeras (inglesas, francesas, brasileñas) en actitudes compulsivas, subrayando gestiones más o menos justas de las cancillerías”.

En esta área focal están concentrados los objetivos más grandes de latinoamérica; y es aquí donde el enemigo volcará todo el peso destructor de sus armas. Sobre esa boca querrán rondar los submarinos atacantes o algún corsario, llevados por su temeridad.

\*

Los adelantos navales, el cohete, la energía nuclear, el astronauta, permitirán hacer la guerra al enemigo con menos riesgos desde centenares de millas de la costa.

Los medios de la defensa naval moderna no difieren sustancialmente de los empleados en las dos guerras mundiales. El minado, el rastreo, el patrullado marítimo aeronaval, el convoyado, el salvataje, la vigilancia de costas, las estaciones detectoras avanzadas son realizados con las mismas unidades básicas. La presencia del super submarino con cohetes atómicos es ciertamente aterradora, pero cae bajo la capacidad de otras armas defensivas. Los portaaviones y los grandes bombarderos con bombas atómicas no modificarán la esencia de los principios de la guerra y tienen su antídoto adecuado.

Surge entonces una evidencia, dado que las distancias no liberan a las bases de la acción enemiga, que es la necesidad estratégica cada vez más imperiosa de ir al encuentro del agresor en el teatro de operaciones propio, para no permitirle actuar libremente y para alejarlo todo lo posible de sus objetivos industriales o civiles de repercusión profunda.

El Río de la Plata por su cuenta, no se puede ni se debe defender militarmente desde tierra adentro. Hay que plantarse de tal modo en el océano, que el dominio del mar en una gran área de seguridad sea decididamente argentino. Sólo podrá admitirse como acciones enemigas en esa área: la incursión audaz o sorpresiva, tanto en la superficie, sobre ella o bajo ella.

Por eso es que las unidades móviles deben ser sacadas de mar adentro y llevadas sobre una frontera marítima de seguridad; y a los apoyos fijos retirarlos de retaguardia y emplazarlos sobre la costa abierta al océano, adelantando millas y más millas en la lucha por el dominio del mar.

Por otra parte, los ríos de la cuenca del Plata, fuente inago-

table de potencial humano para el Poder Marítimo Nacional y vías necesariamente navegables para el transporte barato y seguro, tienen que merecer la mayor atención naval. Convendría recordar, que las doctrinas modernas ratifican el concepto de que las guerrillas en los ríos están plenas de sutilezas y recursos propios de un arte y de una ciencia militar que no se improvisan. La Marina de Guerra debe estar presente necesariamente en ellos con tiempo, con sus auténticos representantes bélicos: los buques de guerra y las bases navales (no es suficiente la policía fluvial), así lo exige la seguridad de los cuantiosos intereses a defender.

\*

Las bases navales, de hecho aeronavales en el futuro, en esta era nuclear y espacial, siguen siendo los puntos de distribución de los abastecimientos propios de la era a vapor. Del mismo modo, ellas son los talleres de reparaciones y conservación de los buques y aviones; los auxilios de emergencia en los siniestros marítimos, provengan de la navegación común como del resultado de un encuentro ; los eslabones de una cadena defensiva que se extiende a lo largo de la frontera del mar con la tierra y del aire marítimo con el terrestre; las estaciones de tránsito de las fuerzas navales que patrullan en todas direcciones el mar territorial y el mar de seguridad; las centrales de comunicaciones, de radares y meteorológicas ; la corta meta de un merecido descanso para el guerrero de abordaje; el aliciente moral a lo que navega en sus proximidades que se sabe con sus espaldas bien seguras, e, inversamente, influyendo sobre el enemigo. En el futuro, serán albergues y apoyos de plataformas de lanzamiento de proyectiles dirigidos, que las convertirán en un formidable bastión ofensivo y defensivo.

Fuera de toda duda, pocas y buenas bases es mejor a muchas y malas bases, pese al concepto de distribución de objetivos que ha traído aparejado el poder aéreo y las armas espaciales. También será necesario enmendar la idea que tiende a la utilización mixta comercial y naval de los puertos netamente comerciales, durante la guerra. Nada impide, no obstante, que la entrada al puerto militar y comercial sea común, como sucede entre nosotros.

Concretando más en nuestro propósito, y aunque parezca paradójico, afirmamos ahora que las escasas cien millas que separan a la base naval de Río Santiago de la boca del Río de la Plata y de la confluencia de los ríos interiores, la han hecho estratégicamente inadecuada en una guerra naval desde su creación.

En efecto, lo entendemos así, porque planteos como éste, el de Río Santiago y el de las demás bases navales del país, están en las entrañas de la inmutable geo-política argentina, que poco ha variado desde la independencia, pero que ha sido influenciada sucesivamente por las luchas intestinas y las situaciones de soberanía en el Plata y en el Norte, y posteriormente en la Patagonia.

Veamos sino este paulatino desplazamiento de nuestros principales establecimientos navales desde los ríos al océano. Primero apareció el arsenal de Zárate, base para la escuadra de río de Sarmiento. Después fueron los talleres navales del Tigre, apostadero de las primeras torpederas. Finalmente, a partir de 1892, surge impetuosa Río Santiago cuyos talleres y muelles, más cerca de la boca del gran río, sirven de base definitiva a las unidades ligeras. Paralelamente nacían Puerto Belgrano y Ushuaia. Buenos Aires ha sido siempre factor común en la historia naval argentina.

Seguimos creyendo con Mahan, que el valor estratégico, y por cierto operativo, de un punto cualquiera, cuanto más una base naval, depende principalmente de ciertas condiciones esenciales, que vienen a ser como principios rectores de una doctrina naval de apoyo a las fuerzas combatientes. A saber:

- 1°) Su posición o situación geográfica.
- 2°) Su poder militar intrínseco ofensivo y defensivo.
- 3°) Los recursos del lugar en sí y del territorio circundante.
- 4°) El objetivo inmediato de las fuerzas propias que la utilizan.
- 5°) El probable agresor.

Río Santiago, principal baluarte naval en el área del Plata, analizada bajo estos principios, es así:

1°) Está colocada tierra adentro, detrás de un sistema de canales artificiales densamente navegados y expuestos a taponamientos.

Las rutas comerciales y las líneas de comunicaciones en el océano Atlántico distan de la base más de cien complicadas millas. Eso quiere decir falta de apoyo instantáneo.

El estuario del Plata pareciera extenderse demasiado mar afuera, debilitando el valor logístico y operativo de la base en la vigilancia continua.

Podría ser tardío un auxilio a la navegación pesquera de altura, o a una estación radar o meteorológica marítima, o a cualquier

embarcación imposibilitada de arribar por propios medios. Todo buque averiado, de reducida velocidad, está libre de peligros de superficie o submarinos o del mismo mar en las proximidades del Río de la Plata.

Los convoyes que se forman o terminan en la boca del Río de la Plata, pueden tener la colaboración defensiva de unidades con base en Río Santiago, amparados también por las características hidrográficas de la zona.

Se complementa adecuadamente con Montevideo en un objetivo de guerra común, y relativamente con Mar del Plata.

Es ideal para la vigilancia del Río de la Plata.

Los problemas de los ríos interiores: Paraná, Paraguay y Uruguay, sea por la distancia o por la hidrografía, la ubican a Río Santiago alejada y hasta indiferente y remisa en sus resoluciones.

Desde el punto de vista de la política interna, para el mejor y más económico manejo de su guarnición en tiempos de paz, su posición es evidentemente ventajosa. Cercana a Buenos Aires, su influencia se extiende ampliamente sobre los muy importantes centros industriales de Dock Central, Ensenada y Berisso, proclives a perturbaciones sociales de repercusión nacional. En la guerra, está circunscripta a un despliegue inicial netamente defensivo del Río de la Plata medio, y es poco efectiva contra la acción del más probable enemigo: el submarino en su variada forma de operar.

2º) Río Santiago encuéntrase fuera de un golpe de mano enemigo por mar o por tierra, y es totalmente segura para los buques que la utilicen, despejando la población de los alrededores. Su ubicación próxima al foco industrial platense, aunque más no fuere por reflejo del gran objetivo alledaño que perseguirá el enemigo, la convierten en un presunto blanco del bombardeo aéreo.

Enclavada dentro del territorio bonaerense, sus defensas antiaéreas sólo pueden actuar cuando el enemigo ha traspuesto el linde del océano con el territorio, y no antes. Si por un lado es ello un factor negativo en la defensa del conjunto, por el otro la favorece, si consideramos que esos aviones deben gastarse en el camino para atacar. Si la acción aérea se realiza a través de la banda oriental del Río de la Plata, la situación se le complica peligrosamente.

Bajo la presión aérea, una fuerza se verá expuesta a maniobras torturadoras en los canales al tomar la base o para salir mar afuera.

Ante un bloqueo a la boca del Río de la Plata, sufre cien por ciento sus consecuencias, pero se pueden emprender desde ella acciones defensivas para romperlo.

Es el apoyo natural para las tareas de instrucción y adiestramiento, que pueden efectuarse con comodidad en el río.

Su fuerza táctica es limitada. No tiene mucha capacidad de muelle y espejos de agua propios; no es apta para lanzar con facilidad al mar unidades de más de 25 pies de calado.

Carece de adecuados diques secos, lo que reduce fundamentalmente sus aptitudes para reparar los buques.

No conserva el secreto de las operaciones, por su proximidad y flanqueo a y por poblaciones semi-vigilables.

El hecho de estar en aguas dulces es un factor positivo en la conservación de las unidades, así como en el aprovisionamiento de aquélla para sus servicios generales.

Las condiciones meteorológicas, de marea, de corriente y de mar, no tienen mayor influencia en los planes de salida o entrada, aun en invierno.

Las comunicaciones llegan a destino sin inconvenientes e interferencias. No presta mayor ayuda a la navegación radioeléctrica de alta mar.

3°) Los recursos de Río Santiago son abundantes y hay capacidad para proveer a una numerosa fuerza naval que se haga a la mar. Los medios de transportación desde cualquier parte del país a la base: por mar, aire o tierra, solucionan las situaciones logísticas dentro de las posibilidades intrínsecas nacionales. Las líneas de abastecimiento requeridas no “roban” excesivamente, por así decirlo, unidades de transporte a otro teatro de operaciones activo o a la retaguardia.

4°) Las fuerzas que usan esta base son las que se destinan a dar seguridad a toda la zona desde las fronteras fluviales Norte hasta varias millas mar afuera del Río de la Plata, al Norte y al Sud del mismo, e instrucción y adiestramiento a nuevas tripulaciones. Son embarcaciones anti-submarinas, patrulleras, minadoras, rastreadoras, de salvamento y auxiliares. Muy probablemente, se apoyará también a las unidades ligeras que se empleen en la protección de los convoyes.

Como podrá apreciarse, las unidades citadas son más bien medianas o pequeñas. Algunas tienen una autonomía reducida para cumplir sus tareas, por lo que la obligada navegación desde



la base hasta el teatro de operaciones y viceversa, excepto para el propio Río de la Plata, las perjudicará sensiblemente en su rendimiento. El regreso, en caso de averías, se puede tornar pesado por la distancia.

En una palabra, existe la sensación para las embarcaciones pequeñas cuando están operando en el estuario, de hallarse fuera del apoyo moral y material de su propia base, y miran más hacia Montevideo que a Río Santiago. Por el contrario, cuando están en ella se ven altamente seguras.

5°) Nosotros entendemos que, irrenunciable e indeclinablemente, el objetivo físico para las bases son las unidades y medios agresores, y su elección fijará una particularidad a las mismas. Río Santiago no obedece a ese imperativo.

Hemos llegado así, apretadamente, a analizar el valor operativo-logístico de Río Santiago, en relación al área a la cual está asignada. Nos creemos acertados en la premisa inicial.

No obstante, admitiremos que nuestras ideas hayan sido presionadas por la situación internacional que nos ha tocado vivir desde hace unas décadas, y que, por tanto, juzguemos exageradamente la excentricidad de Río Santiago como base operativa. Vayamos entonces, para convencernos, al año 1916. Repetiremos textualmente los conceptos de Storni, al referirse a un programa naval de largo plazo, con una hipótesis de guerra distinta a la que hemos tenido en la mente.

Son estos:

“En primer lugar, creo necesario echar los fundamentos, cuanto antes, de la gran base defensiva marítima en la boca del Plata.

“Considero que el sitio más indicado para ello es la bahía de San Clemente o del Tuyú; por su posición estratégica y por ser el que menos dificultades materiales ofrece para las construcciones necesarias.

“Los establecimientos de Río Santiago no se perderían, pues son utilizables para levantar allí las principales escuelas de la marina.

“Conjuntamente débense determinar los lugares de las futuras bases en la costa marítima y dictar una ley de reserva de tierras para las correspondientes construcciones. Si se argumenta en contra que no habría dinero para algunas expropiaciones nece-

sarias, puede recurrirse al sistema de trueque por otras tierras fiscales allí donde fuere necesario. Calcúlese lo que después costará la tierra, si este problema se deja, como es costumbre... para más adelante.

“Estos puntos son, según mi estudio, los siguientes:

“Base fundamental y centro de defensa: San Clemente.

“Segunda base: Deseado.

“Bases secundarias: Bahía Blanca, Madryn, Gallegos y Thetis.

“Puntos de refugio o puntos a defenderse localmente: Mar del Plata o el Quequén, San Blas, proximidades de cabo Dos Bahías, Comodoro Rivadavia, San Julián.

“Podrá extrañaros que Bahía Blanca aparezca como base secundaria; ello no tiene remedio, es la consecuencia de su situación geográfica.

“Para explicar las razones en que fundó esta selección necesitaría un tiempo no menor que el de estas dos lecturas. Es un asunto en el que, como ya os dije, habréis de creerme sobre mi palabra. Solamente deseo hacer presente que hace más de diez años que lo estudio, aprovechando mis viajes, las lecturas y los resultados de las guerras extranjeras.”

\*

En conclusión: con las dos hipótesis de guerra: conflicto extracontinental e intercontinental, Río Santiago está a retaguardia de la realidad y es vencida por el océano. Avancémosla, pues.

\*

En alguna oportunidad hemos demostrado, también, y detalladamente, las indiscutidas ventajas de San Clemente, señalado como por la mano de la naturaleza, para el apoyo óptimo de la defensa de la boca del Río de la Plata y nexo entre nuestro Atlántico y el Atlántico uruguayo y brasileño. Hasta hemos esbozado la tal base naval a la luz de ciertos principios de la doctrina naval argentina, de las exigencias estratégicas modernas, tácticas, logísticas, geológicas, de financiación, y de incorporación al progreso nacional en cuanto a su gravitación como un nuevo foco de expansión marítima. Es una síntesis de las ventajas que se pueden dar a la estrategia naval en apoyo del objetivo fundamental de una política defensiva, tanto en tiempos de paz como en la guerra.

Sostuvimos que con pocos medios y dinero, y un jefe entusiasta ayudado de un puñado de hombres, se podía dar vida a San Clemente. Principio quieren las cosas.

Igualmente, opinamos sobre la necesidad de crear puntos de apoyo navales a pleno funcionamiento dentro de los mismos ríos.

He aquí, finalmente, nuestra concepción en el área del Plata, en materia de bases y apostaderos de buques.

San Clemente. Base Naval de Apoyo de la Fuerza Naval de Defensa del Estuario del Plata; y de la Fuerza Naval de Auxilio y Salvataje del Plata. A la vez, Base Norte de Operaciones de la Fuerza Naval de Defensa del Atlántico.

Río Santiago. Gran Base de Reparaciones de Retaguardia de las Fuerzas Navales del Plata y del Atlántico.

Apostadero de la Fuerza Naval de Vigilancia y Seguridad del Río de la Plata; de la Fuerza Naval de Instrucción y Adiestramiento; de la Fuerza Naval de Auxilio y Salvataje del Río de la Plata.

Resistencia o Corrientes y Concordia. Apostaderos de las Fuerzas Navales de Defensa de los Ríos Interiores; y de unidades de Auxilio y Salvataje de los Ríos Interiores.

Buenos Aires - Rosario - La Plata. Grandes Bases de Reparaciones de los buques mercantes. Apostaderos de las Fuerzas Navales Auxiliares de la Marina de Guerra y eventualmente de las combatientes.

Zárate. Gran Taller de Reparaciones.

Martín García. Pequeño Centro de Instrucción; y Estación para la Vigilancia y Seguridad del Río de la Plata.



# **El ataque biológico a las cabeceras de rutas marítimas: Realización, consecuencias tácticas y estratégicas**

Por el doctor Ernesto Aberg Cobo

1. Consideraciones generales.
2. Objetivos estratégicos navales del bloque terrestre.
3. De los medios.
4. Realización.
5. Consecuencias tácticas.
6. Consecuencias estratégicas.

## **1. CONSIDERACIONES GENERALES**

Para valorar adecuadamente la evolución de la guerra actual, en la que nos encontramos inmersos, es necesario analizar brevísimamente las características de ambos contendientes, única manera de determinar sus objetivos primarios e intermedios, los recursos que poseen y la probable estrategia destinada a lograr la obtención de los fines propuestos.

Conocer someramente ambos bandos oponentes es tanto más necesario cuanto que es la sola manera de prever hechos futuros, los que desgraciadamente pueden tener honda y dolorosa repercusión sobre el país.

Saltan a la vista las profundas diferencias entre ambos contendientes, las que abrazan las esferas geográficas, políticas, económicas y sociales. Estas disparidades ponen hoy al mundo frente a un choque permanente, que tiene repercusión en todos los terrenos.

Somos de los que creemos que las diferencias geográficas ocupan lugar de primerísima importancia, ya que ellas imprimen hoy y dictarán mañana, sin lugar a duda, la estrategia y los modos de acción futuros.

Para nuestro estudio es indispensable un breve análisis geo-

gráfico de ambos bloques. Procediendo así, fluyen sin esfuerzo sus mutuas aspiraciones y los diversos procedimientos a emplearse, ya sean de ataque o defensa. Descartamos intencionalmente todo lo referente a los frentes ideológico, político y social.

### **La gran geocracia.**

Compuesta por una inmensa masa de tierra, esta gran geocracia avanza lenta pero constantemente hacia el mar, buscando sistemáticamente nuevos jalones terrestres que le permitan llegar a las “aguas tibias”, supremo fin de la política secular rusa. Negar que esta gran geocracia posea en la actualidad extensas costas, sería contradecir los datos de la geografía; pero también es cierto que éstas son totalmente inadecuadas para relacionarla eficiente y estrechamente con el mundo exterior, pues sus cualidades no permiten un intenso intercambio de mercaderías con el resto del globo.

A pesar de este avance sistemático hacia el mar, no puede decirse que su objetivo nacional haya sido ejercer su dominio, ya que el pueblo ruso, por el momento, no posee las condiciones marítimas que justifiquen esta marcha, como cumplimiento y expresión de un deseo popular. El mar representa así como una aspiración a la grandeza, algo cuya excelencia han valorado Pedro el Grande, Catalina II y Nicolás II, pero cuya comprensión todavía no se ha desarrollado plenamente, así como tampoco se justiprecian con exactitud sus posibilidades. Esto es exacto hasta 1945.

Este estado monolítico gigantesco se presenta hoy unido y sólido, preso de una doctrina política y una filosofía revolucionaria que aspira al dominio mundial. Está en el recuerdo de sus habitantes lo extraordinariamente resistente que ha sido a las invasiones terrestres, pues durante los últimos 250 años ha sufrido tres invasiones por tierra: 1709, 1812 y 1941/45. Todas ellas han fracasado.

Los dirigentes de esta geocracia, inflamados por una ideología que les imprime ansia de dominación mundial, han comprendido en forma total que tarde o temprano tendrán que chocar con las potencias que dominan al mar, es decir, con las potencias anglosajonas que detentan desde hace muchos siglos el poder del mar, verdadera fuente de su grandeza. Es por ello que, a pesar de ser este poder del mar una cantidad desconocida para la mayoría del pueblo ruso, sus conductores comprenden hoy que es la gran valla que encontrarán para el logro de sus aspiraciones hegemónicas, ya que el mar representa la única vía para conseguir las materias

primas esparcidas por el resto del mundo, meta de la política económica soviética.

### **El bloque oceánico.**

Este bloque está constituido por fragmentos de tierra de mayor o menor extensión, unidos por un solo medio ininterrumpido que actúa como cemento aglutinante: el mar. Este elemento rodea a este bloque por todas partes, formando líneas exteriores largas, pero que se prestan para toda clase de transportes, los que son más fáciles que las comunicaciones interiores, terrestres, de la gran geocracia. El mar ha actuado sobre toda la historia de Occidente y le ha impreso un modo de ser especial, pues debido a la facilidad de los transportes se han desarrollado las aptitudes comerciales de sus habitantes. Ha brotado así un espíritu mercantilista y liberal, como consecuencia de las comunicaciones navales, aseguradas por una gran cantidad de cargueros que permiten el intercambio constante de productos tan necesarios como imprescindibles para nuestra civilización actual. Por lo tanto, la grandeza de este mundo descansa sobre sus comunicaciones marítimas, que son para él como la savia que circula por los vasos de los árboles.

Todo esto indica que si bien este mundo ha aprovechado y sacado positivas ventajas de su posición marítima, en cambio por contraposición, se ha vuelto muy vulnerable al poder del mar.

## **2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS NAVALES DEL BLOQUE TERRESTRE**

Los objetivos estratégicos navales del bloque terrestre apuntan naturalmente a conseguir el dominio del mar, a fin de transformarse simultáneamente en una potencia terrestre y marítima y, por esta vía, conseguir el dominio del mundo.

Que la acción bélica en el mar tenga una importancia vital en esta tercera guerra, lo atestiguan en forma fehaciente las expresiones del almirante ruso Andrew, quien es citado como habiendo escrito: “Lo esencial del asunto es que para los países «imperialistas» la posibilidad de llevar a cabo una guerra depende del apoyo ininterrumpido de sus comunicaciones marítimas”. Esta observación da pie a la declaración del mariscal Zhukov, quien en el 20º Congreso del Partido Comunista, efectuado en febrero de 1956, dijo: “En una futura guerra, la lucha en el mar será inmensamente de mayor importancia que durante la última guerra”.

Es que no puede ser de otra forma, debido a la disposición

geográfica de los contendientes, ambos respaldados en sus pretensiones hegemónicas, por los vaticinios de Mackinder y del almirante Mahan. Es una lucha, como ha dicho pintorescamente míster Churchill, entre el elefante y la ballena.

Para obtener el control del mar, es imprescindible disputárselo a las potencias que lo detentan, obrando por etapas, es decir, atacando primeramente los puntos más débiles del poder del mar del oponente. De ahí que, en caso de guerra, el primer objetivo del bloque terrestre será: impedir, desorganizar o al menos dificultar las comunicaciones marítimas del mundo oceánico, verdadero pilar —pero a la vez verdadero talón de Aquiles— del poder del mar del mundo occidental.

Afirmar que entre las comunicaciones marítimas, el tránsito de mercaderías elaboradas y el de materias primas llevadas por los cargueros son fundamentales para Occidente, es enunciar un postulado incontrovertible. Toda nuestra civilización depende de ello.

De ahí que, el objetivo básico de la geocracia —en caso de guerra— sea impedir, valiéndose de cualquier medio, que Occidente utilice sus cargueros dónde, cómo y cuándo lo desee, ya que es esencial que su valiosa carga llegue —y llegue en buenas condiciones— desde los puertos de embarque hasta los puertos terminales situados en el festón europeo y viceversa.

De la historia de ambos conflictos se desprende la lucha implacable que llevó Alemania contra los cargueros aliados, que entonces como ahora, son el punto más vulnerable de las potencias marítimas, mediante un ataque permanente y sistemático, destinado a reducir, a cualquier precio, el tonelaje marítimo de los aliados. *Esta guerra al tonelaje* casi abate durante ambas contiendas al poder del mar aliado.

También es cierto que durante la última contienda, Alemania intentó apoderarse de todos los puertos terminales del continente europeo, para en esta forma evitar su utilización por las potencias marítimas anglo-sajonas. Este plan, llamado “Alrededor de los Mares” fue en realidad concebido por el genial Mackinder, el que sostuvo que el control de largos tramos de la línea costera europea por parte de un estado militar, anularía en gran parte el control británico de los mares. Esta afirmación fue aceptada con entusiasmo por la escuela geopolítica alemana encabezada por Haushofer. Con este plan colaboró la aviación alemana, descargando toneladas de bombas sobre los puertos terminales en poder del enemigo.

Esta es la historia naval de la batalla del Atlántico de la última contienda, de la cual se desprende una gran enseñanza, ya que fue una acción dirigida principalmente al hundimiento de cargueros, pero también acompañada por un ataque limitado sobre los puertos terminales, próximos a los lugares de choques armados.

Es por lo tanto de preverse —al menos geográficamente— que en una lucha entre el mar y la tierra serán puntos estratégicos todos aquellos donde se intercambien productos entre estos dos medios, acrecentándose su valor estratégico a medida que aumenta el volumen de este tráfico. De ahí que cobre gran valor para la geocracia el ejercer su dominio sobre estos centros y si ello no le fuera posible, al menos neutralizarlos convenientemente. ¡Las cabeceras de rutas marítimas son, por lo tanto, uno de los puntos neurálgicos de esta guerra, es decir, sitio elegido para la acción bélica!

Estos ataques sobre los puertos enemigos no son un procedimiento nuevo para la historia naval. Su importancia queda demostrada por una frase de Nelson (citada en la pág. 302 del libro “Operación león marino”, por Peter Fleming), cuando dice: “Los puertos del enemigo son nuestra primera línea defensiva”. .. ¿No será esta frase la que dicte gran parte de la política naval de la geocracia?

Modernamente, el ataque a los puertos se ha visto dificultado como consecuencia de las formidables defensas terrestres que pedían erigir los países, lo que tornaba esta agresión en una operación en extremo riesgosa para el agresor. Sin embargo, ha estado constantemente presente en el pensamiento naval el concepto de que el poder naval exige la seguridad de sus bases terrestres, verdad defendida por Castex y que hoy es más que nunca cierta, como lo sostuviera Jane hace 30 años: “El poder del mar depende en forma creciente de la seguridad de las bases en tierra”.

Pese a estas declaraciones autorizadas, debemos destacar que no siempre este ataque directo a las cabeceras de rutas marítimas ha sido valorado en la misma forma por los estrategas navales. Así, en la época que precedió a la guerra del 14, la estrategia se concentró en preparar la batalla entre escuadras, constituyendo esta idea un verdadero postulado de la acción naval. Por su parte, los submarinistas alemanes, durante las dos contiendas volvieron sus miradas al “Commerce destroying”, procedimiento que había sido empleado ya en la guerra de corso, para lo cual atacaron sistemáticamente a los cargueros cuya destrucción ininterrumpida llevó a los aliados —durante las dos contiendas— al borde del



desastre. Los éxitos alcanzados por los EE.UU. en la destrucción de los cargueros japoneses demostraron también en forma concluyente que estos elementos son de principalísima importancia en la integración del poder del mar.

De ahí que hoy el enemigo potencial del poder del mar buscará atacarlo en todos sus aspectos, valiéndose de todos los medios que pone a su disposición el arsenal bélico actual. Encarárá, por lo tanto, objetivos intermedios, empleando otras formas de ataque que, aunque en apariencia, parezcan indirectas y desprovistas de eficiencia, están encaminadas asimismo a evitar a todo trance el intercambio de mercaderías, materias elaboradas y materias primas a través del mar.

Estos objetivos secundarios son:

- 1º) Paralizar la carga de los buques mercantes, ya sea atacando a las instalaciones portuarias o a la mano y psicología del estibador;
- 2º) Atacar el transporte mediante la enfermedad de las tripulaciones de los barcos;
- 3º) Inferiorizar directamente la mercadería, *leit-motiv* del transporte marítimo, mediante el procedimiento del sabotaje.

Para que estas medidas sean eficaces —verdaderas medidas de perturbación indirecta— deben ser efectuadas en las cabeceras de ruta marítima, por ser éstas el sitio de concentración de hombres, elementos y mercaderías.

Estas acciones rompen con el pensamiento estratégico clásico de los occidentales; pero ello no quita que a nuestro entender puedan tener importantes justificativos. Es así que, cuadran perfectamente con la estrategia naval soviética, extraña mezcla de conceptos novedosos para los hombres de mar, ya que en ella se fusionan conceptos de estrategia marítima y terrestre. Apoya nuestra manera de pensar lo manifestado en el libro “The Soviet Navy”, por M. G. Saunders, quien expresa en la pág. 118 la opinión sobre la estrategia soviética de Hanson Baldwin, cuando dice: “Que sus conceptos estratégicos son una mezcla de una doctrina de tierra, modificada por el poder aéreo, y subordinada a una política de prestigio, influenciada a su vez por la nueva tecnología y por una creciente comprensión de la importancia de las vías de comunicaciones marítimas”. ¡Cuán lejos estamos de la expresión de Lenin, quien decía que “el poder del mar era un prejuicio burgués”!

Además, en el mismo libro (pág. 263) se vierte una opinión que lleva la firma del almirante sueco E. Bióklund, quien dice: “La política naval soviética es una amalgama de acción bélica y de maquinaciones políticas. Esto hará que cualquier política ofensiva incluya invariablemente la planificación de disturbios, de levantamientos sociales y de actividades subversivas en las bases enemigas, así como también entre las tripulaciones de sus barcos, e incluirán al sabotaje y espionaje, la propaganda por panfletos y varios tipos de actividades subrepticias. Dentro de la flota rusa, los oficiales políticos siguen las instrucciones del partido, con el objeto de coordinar las actividades puramente navales con las otras actividades destructoras. Las amenazas políticas, los ataques navales o por aire, el bloqueo y las incursiones sobre las costas enemigas son todas operaciones destinadas a minar la voluntad de resistencia del oponente”.

Además de estas autorizadas opiniones, el ataque a las cabeceras marítimas se apoya sobre las siguientes reflexiones:

1°) Pasividad de los submarinos rusos durante las dos últimas guerras mundiales, pese a que durante la segunda, Rusia poseía numerosas unidades que podrían haber logrado triunfos sobre la navegación alemana en el Báltico;

2°) Marcada repulsión de los aviadores rusos para volar grandes distancias sobre el mar. No lo hicieron, pese al pedido aliado en Murmansk;

3°) Dificultad para los soviéticos de formar entrenadas tripulaciones submarinistas, que es el arma más difícil de manejar de la guerra naval;

4°) Dificultad para la industria rusa para reponer las pérdidas sufridas en el curso de una contienda, momento en el cual coincide con las exigencias de los otros servicios;

5°) Porque estos ataques indirectos presentan la ventaja de rehuir el combate naval y así evitar pérdidas cuantiosas que exponen a las tripulaciones submarinistas a una creciente desmoralización ;

6°) Porque la psicología del pueblo ruso presenta un complejo de inferioridad frente al mar, que no se cambia con declaraciones altisonantes de sus dirigentes, ya que la absoluta mayoría del pueblo ruso desconoce el valor del mar y, por lo tanto, este país no dispondrá de personal entrenado como para reemplazar la pérdida de los mejores hombres que habrán desaparecido en las primeras etapas de la lucha marítima.

Estas razones nos inducen a pensar que los soviéticos, obligados a luchar contra los transportes marítimos y contra su finalidad, buscarán también —si fuera posible preferentemente— otros medios para hacer sentir la presión de su acción. Este ataque, llevado en consecuencia sobre las cabeceras de rutas marítimas debe efectuarse en cualquiera de las dos terminales, tanto las próximas como las distantes de los focos de lucha; buscando siempre los lugares de concentración de los cargueros, de hombres, de elementos y mercaderías, empleando para ello todos los medios y todas las armas.

### 3. DE LOS MEDIOS

#### a) Los submarinos.

Durante ambas contiendas, los barcos mercantes fueron atacados por distintos procedimientos y por distintas armas, pero la obra destructora por excelencia estuvo a cargo de los submarinos.

Esto nos obliga a detenernos someramente, a fin de valorar a la única arma que ha salido fortalecida de la segunda guerra, habiendo esquivado la revaluación obligatoria a que han estado sometidas todas las demás.

Así se justifica la enorme flota submarina soviética, que es en la actualidad nueve veces más grande que la germana cuando comenzó la segunda guerra. Esta amenaza es tanto más formidable cuanto que los submarinos poseen hoy posibilidades acrecentadas de ataque, debido a nuevos dispositivos técnicos que han aumentado su poder ofensivo, al ser capaces de ejecutar distintos tipos de tareas las que, para el fin de nuestro trabajo, es conveniente puntualizar.

Estas formas de obrar son:

- a) Torpedear los cargueros en el medio del mar, para lo cual deberán exponerse, pues necesitarán trabarse en lucha con las fuerzas defensivas de Occidente;
- b) Sembrar minas en la entrada de los puertos y en las rutas marítimas que presenten condiciones favorables para este medio;
- c) Disparar proyectiles contra blancos portuarios o hacia el interior de las naciones, operando desde sitios elegidos que le aseguren cierta impunidad;
- d) Desembarcar personal especializado en sabotaje en las cabeceras de rutas marítimas, a fin de colaborar en tierra con los elementos adictos.

Este modo de obrar ya ha sido empleado en pequeña escala por los submarinos soviéticos durante la segunda guerra, pues según ha llegado a nuestro conocimiento desembarcaban saboteadores detrás de la línea del frente alemán, destinados a reforzar a los partisanos que luchaban contra las comunicaciones del ejército nazi.

Recalamos que es ésta la única acción marítima que permite atacar a las cabeceras de rutas marítimas *desde adentro*, es decir, desde la misma tierra. Esta acción de sabotaje se vería realizada si estos comandos desembarcados estuvieran en posesión de un armamento apropiado y especialísimo, adaptado a las características de su acción.

Nosotros hemos intentado resumir las características especialísimas que debe reunir un armamento eficiente para estos comandos:

- a) Pequeño volumen;
- b) Fácil de transportar;
- c) Bajo costo;
- d) Difícil de individualizar;
- e) Elementos que permitan una continuidad en la acción;
- f) Fáciles de obtener y posibilidad de producción en cantidades ilimitadas.

Dejamos constancia de que, a pesar de todo su poder y eficiencia, no es probable que la flota submarina rusa pueda obtener resultados decisivos en los primeros momentos de la guerra. Corrobora nuestra opinión lo manifestado en el libro ya citado varias veces "The Soviet Navy" que dice en la página 296: "La flota submarina rusa, cualquiera sea su poder y eficiencia, no podrá obtener resultados decisivos en las primeras etapas de la guerra; pero es la más poderosa y efectiva arma que podría tener Rusia para una guerra en la que se lucha con armas convencionales o aun con armas atómicas tácticas."

Por lo tanto esta amenaza, si bien es formidable, debe ser reforzada aumentando la capacidad ofensiva de los submarinos con nuevas armas, dotándolos así de posibilidades de ataques pavorosos. Al mismo tiempo, debe completarse su acción mediante la intervención de otras armas poseedoras de una flexibilidad operativa maravillosa.

Nos referimos a las armas biológicas, cuya intervención en el ataque de las comunicaciones, puede a nuestro entender, potencia-

lizar la acción de los submarinos, así como posibilitar otros recursos operativos que antes no podrían considerarse medios efectivos de ataque.

Esto hace que por vez primera en la historia un arma naval cobre tal sobresaliente importancia.

#### **b) Las armas biológicas.**

Por guerra biológica se entiende el uso militar de los seres vivos o de sus productos tóxicos con objeto de matar, incapacitar o causar daño al hombre, los animales y las cosechas o plantíos.

Serán, por lo tanto, armas biológicas aquellos seres vivos o sus toxinas, cuyas propiedades les permita ejercer esta acción. Son en realidad, nuevos medios de ataque, ya que no han hecho su aparición oficial en el campo de batalla. Esta circunstancia no les resta ni actualidad ni posibilidades, por lo que su estudio se está intensificando cada vez más en todas las naciones, pues constituye permanente interrogante su eventual intervención en una futura guerra.

Las opiniones se encuentran divididas respecto a la valoración de estas armas, existiendo opiniones autorizadas que las consideran más peligrosas que la bomba atómica. En cambio, otras sostienen que su uso está sometido a limitaciones obstaculizantes, que impiden su empleo masivo e indiscriminado. Nosotros, fundándonos en sus características y en el aspecto estratégico de la tercera guerra mundial —esencialmente como hemos dicho un choque del mar contra la tierra— intentamos adjudicarles un lugar en la estrategia naval, lo que no significa que les restemos importancia al empleo bajo otras formas, siguiendo los lineamientos de la estrategia general.

Describirlas en un trabajo de esta naturaleza sería ir muy lejos, por lo cual nos limitaremos a la consideración de sus características, que son las que imponen sus posibilidades tácticas y estratégicas.

Pasaremos a enumerar algunas de éstas:

- a) Atacan solamente a los seres vivos, ya sean los hombres, animales y plantíos o sus subproductos, matándolos, incapacitándolos o causándoles daño. Respetan por consiguiente a los seres inanimados, sin causar destrucciones;
- b) Dificilmente pesquisables, vale decir, que su presencia sólo puede ser revelada mediante una investigación instrumental ;

- c) Poseen autopropulsión, es decir, facultad de extenderse;
- d) Su preparación es relativamente fácil y económica;
- e) Posibilidad de preparación en grandes cantidades;
- f) Limitada cantidad para ser efectiva;
- g) Fabricación que puede pasar inadvertida (todo cabe en un galpón).

Todas estas características las convierten en armas de una extraordinaria flexibilidad operativa, ya que ellas permiten acciones ofensivas de muy variado tipo, pues sobreviven a diferentes procedimientos de diseminación. Esto hace que puedan efectuarse con estas armas diversas operaciones, desde el ataque en el cual se utilizarán aviones para diseminar aerosoles microbianos, hasta su uso para el sabotaje. Bajo este último aspecto son armas ideales. Una palabra más: Si comparamos estas características con las que hemos atribuido a las armas ideales para los comandos desembarcados desde submarinos, comprobamos que en su mayoría son análogas. De acuerdo con lo antedicho, afirmamos que las armas biológicas serán especialmente aptas para los fines de estos comandos desembarcados. Surgen en consecuencia, grandes posibilidades para la guerra biológica, cuyo empleo será la gran sorpresa de la tercera guerra mundial.

#### 4. REALIZACIÓN.

##### **Consideraciones generales.**

Integran la anatomía de las comunicaciones marítimas diversos órganos desemejantes, cuyo ordenamiento es indispensable para el buen éxito de su funcionamiento. Por un lado, tenemos las estructuras portuarias fijas enclavadas en tierra, y por otro, la actividad humana representada por grupos de personas en movimiento que atienden la carga y descarga de los barcos mercantes. Pero no es esto sólo; a ello debemos agregar la posesión de suficiente tonelaje de cargueros y de una mano de obra capacitada para conducirlos a través del mar hasta el puerto de destino, lugar en que serán descargados sus vitales abastecimientos.

El ataque al tonelaje mediante el torpedeamiento en alta mar ha sido el sistema empleado con preferencia por los submarinistas durante las dos contiendas mundiales. También se ha buscado la destrucción de las estructuras portuarias por armas convencionales. Ambas maneras de obrar son extrañas a este trabajo, dada su naturaleza, por ser dirigidas contra objetos inanimados, invulnerables para las armas biológicas.

### **Blancos de las armas biológicas**

1er. blanco: *Los estibadores.*

La mano que carga y descarga, representada por los estibadores, es muy vulnerable a las armas biológicas. Lograr su paralización es uno de los objetivos del ataque biológico a los puertos, buscando por este medio eliminar o al menos entorpecer acentuadamente, todas las operaciones de carga y descarga de los mercantes.

Que en estas operaciones intervienen gran cantidad de hombres está perfectamente puntualizado. Así lo dice la revista "Sandoz Triángulo", vol. IV, N° 7, que expresa: "que cargan o descargan anualmente 22.000 a 23.000 buques en el puerto de Rotterdam 14.000 trabajadores. Estas complejas operaciones —continúa diciendo— exigen diversas maniobras que requieren una mano de obra calificada, de forma que los trabajos efectuados en un puerto han llegado a ser verdaderos oficios que suponen un aprendizaje..." Anular estos obreros especializados es el primer objetivo del ataque biológico a los puertos, impidiendo asimismo a sus reemplazantes ejecutar la tarea que les está encomendada.

Esto se consigue con un nuevo ataque, empleando la misma u otra de las armas biológicas, apuntando naturalmente a la demoralización y pánico de estos trabajadores, y sumando si es necesario al empleo de armas biológicas de uso general, el sabotaje específico contra ellos.

2° blanco: *Los tripulantes de los cargueros.*

Durante ambas guerras las tripulaciones de los barcos mercantes fueron puestas duramente a prueba por la empaña submarina alemana.

Le rinde un justo homenaje, a estas maravillosas tripulaciones de la primera guerra, el almirante Jellicoe en su libro "The Submarine Peril" cuando en la página 226, dice: "Además, el sistema de los convoyes, que ha jugado una parte tan importante en frustrar los designios del enemigo y en asegurar un pasaje seguro del ejército de los EE.UU., no habría tenido éxito, si no fuera por la *habilidad* y *resistencia* desplegada por las tripulaciones de los barcos mercantes que integraban los convoyes."

Durante la segunda guerra, Gran Bretaña perdió 33.000 tripulantes de cargueros, testimonio de la rudeza de la batalla del Atlántico. También esta cifra permite deducir la importancia de la función de los cargueros en tiempo de guerra.

Si estas pérdidas en vidas humanas llegaron o no a preocupar a las autoridades navales, lo ignoramos; pero es evidente que

ellas tienen que haber producido honda impresión en el seno de las mismas tripulaciones.

Ahora bien; diezmar estas tripulaciones durante la estadía de sus respectivos barcos en puerto, es otro de los blancos de la guerra biológica.

Su ataque mediante enfermedades fácilmente transmisibles tiene evidentemente una gran importancia estratégica, pues así, no sólo padecerán sus efectos los que han sufrido el insulto microbiano inicial, sino que las enfermedades producidas tendrán tendencia a desplazarse hacia otros puntos del recorrido de los cargueros, infectando otros puertos, formando así verdaderas salpicaduras del mal original.

A título ilustrativo, para mejor valorar esta afirmación, reproducimos otra parte de la misma revista "Triángulo", que dice: "El riesgo de epidemia, al que la llegada de un navío de ultramar expone a la población es conocido desde hace siglos. En 1751, fecha en la cual la peste hacía estragos en Constantinopla, un bando de prohibición alcanzaba a todo barco con procedencia de Levante que quisiera entrar en un puerto holandés; los contraventores se exponían a la pena de muerte y a la destrucción por el fuego del navío y de su cargamento. En aquella época fueron adoptadas medidas de protección análogas por otros países, cuando lo imponía la situación."

Estas solas palabras bastan para justificar un ataque a este grupo humano, vulnerable a enfermedades de distinto tipo, durante su permanencia en el puerto.

3er. blanco: *Las mercaderías.*

Inutilizar o, al menos, desnaturalizar las mercaderías estacionadas en el puerto, listas para ser exportadas o enviadas al interior, es también uno de los cometidos de la guerra biológica. Así se burla en *forma directa* una de las más importantes finalidades del transporte marítimo: la preservación de la mercadería.

No todos los abastecimientos son vulnerables a la guerra biológica, siéndolo especialmente el rubro alimentos. Por lo tanto, atacarlos con medios biológicos nos parece una acción bélica.

Es útil recordar a este respecto que existe un antecedente histórico relacionado con este tipo de agresión. Según ha llegado a mi conocimiento, fue efectuado por agentes alemanes en el puerto de Baltimore, quienes intentaron durante la guerra del 14 contaminar con gérmenes diversos, la carne destinada a Inglaterra. La tentativa fracasó... Ello no quiere decir que no pueda



intentarse un procedimiento semejante con nuevas técnicas y otros medios.

También es útil recordar lo acontecido durante la última contienda, en los puertos ingleses, pues ello nos dará una idea sobre lo que puede suceder el día de mañana. En algunos puertos ingleses se acumularon gran cantidad de alimentos, lo que alarmó al Ministerio de Transporte de Guerra; en cambio, el Ministerio de la Alimentación demostró que eran inevitables estos stocks, pero que no eran tan vulnerables como a primera vista parecía, pues la experiencia sacada de los raids había demostrado que el trigo acumulado o aún el azúcar, eran muy difíciles de destruir por los bombardeos y que muchas de estas sustancias eran recuperables aún después de haber sido mojadas por el agua en la lucha producida contra los incendios originados por estos raids. Las conclusiones que se desprenden de estas observaciones, permiten afirmar, que las armas convencionales han dado muestra de una cierta ineficacia para dañar directamente a los alimentos.

Nos parece, consiguientemente, que atacarlos directamente por las armas biológicas, implica un importante medio de acción.

### **El ataque.**

La ejecución de este ataque biológico a las cabeceras de rutas marítimas, está subordinada a diversos factores, que son verdaderas exigencias.

Por un lado, están aquellos que se desprenden de las características del blanco, tales como su posición y emplazamiento con relación a los centros de lucha, ya que es previsible que un enemigo intente sumar a las consecuencias del ataque biológico los efectos de las otras armas. Tiene importancia el funcionamiento del puerto, como también si se trata de un lugar destinado al embarque o recepción de alimentos. Por otra parte, están las condiciones que nacen de las propiedades de cada agente biológico, así como del distinto valor táctico de los métodos de diseminación. Todos estos factores amalgamados determinarán finalmente la elección del agente y del o de los métodos de lanzamiento que deben utilizarse.

En dos grandes grupos podemos dividir los procedimientos a seguirse que impondrán un cariz totalmente diferente a la agresión biológica. En unos casos serán métodos abiertos, es decir que se utilizarán medios de dispersión manifiestos, realizados a cara descubierta, con la intervención de las fuerzas armadas enemigas. En otros, se operará en forma subrepticia, es decir por medio del sabotaje biológico.

## 1°) PROCEDIMIENTOS ABIERTOS:

a) *Aerosoles microbianos.*

Desde submarinos, situados a cierta distancia del puerto atacado, navegando semisumergidos y paralelamente a la costa, se nebulizarían aerosoles microbianos sobre el puerto.

Los resultados de esta agresión son difíciles de valorar, por intervenir en su éxito una constelación de factores que escapan a una exacta medición. A pesar de ello, tenemos una guía inspiradora en un trabajo del Dr. Fothergill, que lleva por título “La guerra biológica y su defensa”, publicado en el “Armed Forces Chemical Journal”, septiembre-octubre 1958. De este trabajo se puede deducir que si los aerosoles microbianos cuentan con favorables condiciones meteorológicas, serán capaces de dispersarse sobre grandes extensiones, ya que han sido captados lejos de la costa, sitio de su emisión, en el citado experimento.

No estamos en condiciones de afirmar o rebatir estas conclusiones.

Un segundo procedimiento sería sembrar boyas biológicas frente a los puertos. En estos casos, el artefacto, que tendrá un tamaño apropiado, sería lanzado desde un avión, o posado tal como se hace con una mina, por un submarino. Este sistema tiene la ventaja de que el submarino, una vez colocada la boya, podrá desaparecer sigilosamente, dejando ésta a merced de la corriente, pero desempeñando solitariamente su tarea nefasta.

b) *Espolvoreadores.*

Desde uno o más aviones Piper, de tipo espolvoreador, conducidos o no por un submarino hasta la proximidad del blanco. Operando así, sorpresivamente, se podrían espolvorear toxinas de alto poder mortífero sobre el puerto. Si esta acción fuera inesperada —y no encontrara oposición— unos pocos kilogramos de toxina botulínica bastarían para provocar un terrible efecto, especialmente si este ataque fuera ejecutado en horas favorables.

c) *Globos.*

Estos artefactos fueron usados con éxito en la segunda guerra. Nosotros creemos que un ataque de esta naturaleza es muy de preocupar, pues los globos son difíciles de abatir, ya que son medios silenciosos y pueden intervenir en grandes cantidades.

d) *Cohetes provistos de cabeza biológica.*

Conocemos este sistema de diseminación, pero no lo suficiente como para abrir juicio sobre sus posibilidades.

Todos estos sistemas pueden desparramar distintos tipos de munición, es decir distintos tipos de microbios, siempre presente en la mente del enemigo conseguir por estos métodos la parálisis del puerto y la enfermedad de las tripulaciones.

## 2º) PROCEDIMIENTOS ENCUBIERTOS:

La ejecución de estas formas de ataque exige perentoriamente la intervención de personal humano a quemarropa con el blanco atacado. Es, por lo tanto, condición ineludible la intervención, ya sea de comandos desembarcados, de minorías desafectas o, lo que es mejor, de ambas a la vez trabajando en íntima colaboración. Sólo en esta forma, es decir, empleando ejecutores en íntimo contacto con el blanco atacado, pueden obtenerse resultados. Estos, sin embargo, jamás tendrán la proyección ni la importancia de aquellos obtenidos por los métodos abiertos; tampoco presentarán ese aspecto terrorífico y espectacular, pero su misma insidiosidad los hace especialmente temibles.

De allí la posibilidad de que puedan pasar inadvertidos frente a una defensa que no está suficientemente alertada. Ello explica el interés en que se conozcan los medios de sabotaje, a fin de estar prevenidos y dispuestos para luchar instantáneamente contra sus efectos.

Los fines tácticos del ataque imponen una gran perturbación en el funcionamiento del puerto. Nunca nos cansaremos de repetirlo. De ahí que el sabotaje biológico deba ser explotado al máximo, valiéndose especialmente de sus cualidades ventajosas. Dos de éstas son especialmente temibles: La sorpresa que nace de la agresión inesperada y la posibilidad de su constante repetición. La primera acción producirá sin duda una gran desmoralización, en cambio la segunda conducirá inevitablemente al terror colectivo.

Para conseguir estos efectos es necesario apuntar sobre tres blancos diferentes, los que requerirán variadas formas de acción.

a) El primero será la población en general, sin distinciones de actividades laborales, buscando a través del ataque a un gran número de personas, provocar el terror colectivo. Este ataque puede ser efectuado en forma aislada, pero en otras oportunidades será el complemento de la agresión abierta, sumándose a los efectos de ésta. La masa de personas afectadas asegurará una *acción duradera*, tal como sucede en los incendios en que las llamas disponen de gran cantidad de combustible. Se habrá obtenido así, una acción prolongada que repercutirá indirectamente, pero con toda seguridad, sobre el puerto, afectando gravemente su funcionamiento.

to a través de la lesión inferida a la psicología de los trabajadores.

b) El segundo blanco del sabotaje es el grupo de los estibadores y de los tripulantes de los cargueros. Estos dos grupos laborales son los únicos que —si bien desempeñan tareas divorciadas al parecer de la actividad guerrera— tienen sin embargo gran atingencia con lo militar a través de su papel en el mantenimiento de las comunicaciones marítimas, convirtiéndose así en un sector laboral de gran importancia bélica.

Nada permite entonces dudar que sobre estos dos grupos de personas buscará descargarse la furia de la guerra biológica, por las razones que hemos expuesto. Habrá que centuplicar las pérdidas en vidas humanas que experimentaron las tripulaciones de los mercantes durante la pasada guerra, si es que el enemigo del poder del mar pretende vencer en la lucha contra las dos potencias marítimas más grandes de la historia.

Para que este ataque asuma el máximo de intensidad, ambos grupos exigirán un diferente trato en lo que respecta al tipo de agente biológico que se empleará contra cada uno.

Contra los estibadores se usarían preferentemente enfermedades mortales o crónicas (paralizantes en alto grado), a fin de impedir su trabajo, procurando incluso la eliminación total de sus reemplazantes mediante repetidos sabotajes.

En cambio, contra las tripulaciones se usarían de preferencia enfermedades fácilmente transmisibles, de tipo pestilencial, con el objeto de que ellas se difundan —si ello es posible— sobre los otros puertos, constituyendo verdaderas salpicaduras del mal original. Obrar así, presentaría además la ventaja de que una dolencia de este tipo sólo se manifestaría después de un período silencioso llamado “período de incubación”, tras lo cual estalla con gran fuerza.

Consiguientemente, las tripulaciones de los cargueros podrían embarcarse *aparentemente sanas* y sólo sufrir la enfermedad durante su travesía en alta mar. En ese momento, la imposibilidad de ejecutar sus tareas específicas, debido a la enfermedad de muchos hombres, puede ser grave, pues no se encontrarán fácilmente reemplazos, hecho que puede estorbar y entorpecer toda la capacidad de maniobra de los cargueros. Se impedirá así su utilización, dónde, cuándo y cómo lo deseen las potencias marítimas. Esto puede ser muy enojoso para Occidente.

c) El tercer blanco del sabotaje son los abastecimientos, vulnerables a la acción biológica. Atacar sus propiedades funda-

mentales desnaturalizándolas, puede ser una importante acción perturbadora.

### **Lugares donde deben efectuarse los ataques.**

a) El sabotaje general, dirigido contra todos los habitantes de la ciudad, debe efectuarse naturalmente en los sitios donde se reúnen gran cantidad de personas. Serán lugares indicados: los medios de transporte colectivo, restaurantes y casas de comidas, y los lugares de diversión o aglomeración.

No es nuestra intención, detallar los procedimientos que pueden arbitrarse en estos sitios. Tampoco describiremos la forma de actuar de los saboteadores, pues consideramos que la imaginación y las circunstancias dictarán en cada caso la conducta a seguir. Mencionamos solamente estas posibilidades, para que el lector perciba los múltiples recursos a disposición de quien intenta organizar un sabotaje inteligente contra una ciudad. A las agresiones anteriores hay que sumar la contaminación intencional del agua de la misma o un ataque contra la alimentación colectiva. Ambas acciones provocarían lo que se busca: ¡El terror!..

b) El ataque dirigido exclusivamente contra los estibadores y las tripulaciones de los cargueros es más fácil de realizar que aquel dirigido contra la población en general. Debe, naturalmente, tener por escenario al mismo puerto o su vecindad. Allí se procuraría por diversos medios contaminar, ya sea en los alimentos o en las bebidas de estos dos grupos laborales. Merecerían especial atención los lugares de diversión, que permitirían contaminaciones especiales.

c) El enemigo podría actuar asimismo contra los abastecimientos y mercaderías vulnerables a la guerra biológica en distintos lugares. Ello haría que este ataque fuera muy difícil de contrarrestar; en unos casos, se ejecutaría en los depósitos, en otros en los galpones del puerto o en los elevadores. Es imposible predecir las eventuales acciones y cuáles serían los agentes biológicos que preferiría el enemigo. Con toda probabilidad serían empleadas diferentes sustancias, a fin de dificultar sus pesquisas, ya que el atacante intentaría conservar las características esenciales de los alimentos y abastecimientos. Procediéndose así, es probable que este ataque pase inadvertido.

### **Oportunidad de la acción.**

Puede realizarse en cualquier momento, pero para surtir un gran efecto hay que elegir el instante más favorable. La lógica

indica que éste se presentará al comienzo de una guerra, es decir “cuando —como dice el almirante Castex— los beligerantes no se han acostumbrado todavía al uso de las armas, ni su psicología se ha adaptado a las necesidades de una lucha”. Es entonces, cuando la sorpresa juega un papel que puede ser decisivo o al menos muy importante.

El empleo de esta nueva arma en ese preciso momento, tendría a su favor la sorpresa, que sería de carácter total, es decir estratégica, táctica y técnica (empleo de un medio nuevo).

Hemos encontrado en la literatura militar una referencia al uso precoz de la guerra biológica. Esta cita la hemos extraído del libro “Operación León Marino”, por Peter Fleming, que dice en la pág. 119: “En 1932, comentando con sus colaboradores los atractivos de la guerra bacteriológica, Hitler hizo una digresión para profetizar que nuestras verdaderas guerras se librarán en realidad antes del comienzo de las operaciones militares. Es Rausching quien cita estas palabras...”

Cabría preguntarse si esta singular observación no sería una profecía sobre el futuro empleo de este tipo de guerra.

### **Ventajas de esta agresión biológica.**

Saltan a la vista las ventajas de esta agresión de carácter desusado, que especificaremos a continuación:

- 1) Permite obrar sin exponer a los submarinos a la acción enemiga, condición que es importante para los soviéticos.
- 2) La lucha tiene lugar en tierra, elemento en el cual los rusos tienen abundancia de personal instruido.
- 3) Es una forma sorpresiva de atacar, muy de acuerdo con la psicología soviética.
- 4) No necesita una acción constante y aburridora por parte de los submarinistas, exigencia que plantea la lucha contra los convoyes.
- 5) Permite obrar sobre la retaguardia del enemigo, lugar casi siempre vulnerable y que merece la preferencia de los soviéticos, ya que forma parte de su doctrina de guerra general.
- 6) Permite obrar en muchos sitios a la vez, desconcertando a la defensa.
- 7) Es muy difícil de contrarrestar.

- 8) Los medios a emplearse son poco costosos y fácilmente reemplazables.
- 9) No desencadena represalias atómicas.
- 10) Existe la posibilidad de que pase inadvertida, si la manobra es ejecutada en forma progresiva y dosificada.

## 5. CONSECUENCIAS TÁCTICAS

Es el momento de analizar las consecuencias tácticas de un ataque biológico sobre un puerto, sin abrir juicio sobre los resultados de una operación ejecutada con otras armas.

Hemos ya insistido suficientemente, pero lo volvemos a repetir aquí, en que esta agresión respetará todas las estructuras portuarias, es decir, sus diques, utilaje, galpones, etc. En cambio, sufrirá enormemente su funcionamiento, al soportar el peso de la acción ofensiva *el elemento humano y la mercadería vulnerable a la guerra biológica*.

Estudiaremos la repercusión sobre el elemento humano, luego sobre la mercadería y por fin destacaremos las consecuencias de la parálisis de un puerto con estas armas.

a) Afirmamos categóricamente que, en caso de guerra mundial, los estibadores y los tripulantes de los cargueros asumen gran valor estratégico, pues intervienen en el funcionamiento del transporte marítimo.

Fundamenta esta aseveración lo expresado en el informe de sir William Beveridge (1936) cuando dice: “durante la última (1914-1918) se formaron batallones de estibadores en Liverpool”. Más adelante agrega: “que los estibadores serán considerados como servicio de guerra”. Esta cita permite desde ya inferir la importancia del blanco. Por otra parte, no son menos vitales los tripulantes de los cargueros, verdaderos pilares del transporte marítimo, lo que está corroborado por sus numerosas bajas durante la última contienda. Ahora bien, ¿cuál puede ser para un puerto la consecuencia de la enfermedad de estos dos grupos humanos, con la consiguiente inhabilitación para ejecutar sus tareas específicas? . .

Es nuestra opinión que la parálisis del puerto atacado, sería la inevitable consecuencia. Pero esto no es todo. Aún si pudiera seguir funcionando en precarias condiciones, actuaría como verdadero foco infeccioso, es decir, punto de diseminación de enfermedades que pudieran expandirse a otros sitios del recorrido de los barcos y, por ende, como una permanente amenaza para toda

la vía marítima, al desempeñar estas tripulaciones el papel de verdaderos sembradores de microbios.

Falta la experiencia para corroborar nuestras presunciones. Además, estas tripulaciones pueden no enfermarse aparentemente durante su estadía en el puerto atacado, sino que los síntomas —tras de un corto período de incubación— pueden manifestarse en alta mar, lugar crítico, porque estas tripulaciones son muy difíciles de reemplazar durante la travesía. Todo ello evidentemente perjudicaría y entorpecería enormemente al transporte, llegando hasta paralizar completamente las entradas y salidas de los barcos de los puertos afectados, y a diezmar las tripulaciones de los mercantes.

b) Sobre las mercaderías. Los puertos son importantes centros de concentración de alimentos y de mercaderías, muchas de ellas putrescibles, destinadas a ser embarcadas o a ser enviadas al interior de los países.

De allí que un ataque biológico pueda tener variadas consecuencias, según el ulterior destino de los alimentos y mercaderías contaminadas.

Si las mercaderías se hallan destinadas a la exportación, una contaminación biológica puede afectar gravemente al destinatario, que así en una forma indirecta, vería afectarse su abastecimiento a través de la inferiorización de las sustancias importadas.

Esto podría ser grave, si la contaminación de los alimentos fuera realizada en forma tal, que sus otras características permanecieran inalteradas. Existen armas biológicas capaces de hacerlo.

Cuando están destinadas al interior, podrían desencadenarse males imprevisibles, dentro del mismo país al cual han llegado los alimentos, lo que no deja de ser un hecho grave que tomaría de sorpresa a las autoridades sanitarias, obligándolas a un decomiso cuyo resultado sería nulo, a menos que la población estuviera suficientemente alertada contra estos procedimientos, pues de lo contrario el ocultamiento y mercado negro de las sustancias constituiría una actividad provechosa.

En resumen, podemos decir que la inmovilización de las tripulaciones de los mercantes, la parálisis de las operaciones de carga y descarga y la desnaturalización de la mercadería estacionada en el puerto, serían las tres consecuencias del ataque biológico.

En estas circunstancias, el puerto estaría paralizado y simultáneamente los cargueros habrían perdido su eficiencia.



## 6. CONSECUENCIAS ESTRATÉGICAS

La política naval soviética “extraña amalgama —como dice el almirante sueco Biöklund— de una acción bélica y de maquinaciones políticas”, debe lógicamente encarar la inutilización de las cabeceras de rutas marítimas, pues tanto su destrucción como su parálisis duradera, serán un importante jalón, es decir, un verdadero objetivo intermedio, para la prosecución de sus fines: la interrupción de los transportes marítimos de Occidente. Por esta vía apuntará a la destrucción de su poder del mar, atacando uno de sus elementos básicos.

La sola interrupción de los transportes marítimos es gravísima para el mundo oceánico, incluso si ella ocurre sólo dentro de un sector de estas comunicaciones. Así lo ha comprendido el almirante francés Belot, quien en su libro “El mar en un futuro conflicto”, dice: “La interrupción de las comunicaciones marítimas del Atlántico Norte —si ella se prolonga— conducirá a Europa a la asfixia económica y a la impotencia militar. Esto es especialmente grave para Gran Bretaña”.

A pesar de la gravedad de esta afirmación, esta conclusión es aún incompleta, ya que no traduce totalmente la angustiada situación planteada por nuestra hipótesis de trabajo, consistente en una supuesta “acción global”, efectuada sobre todas las cabeceras de rutas marítimas en forma sorpresiva y simultánea. Se obtendrían así no sólo perturbaciones locales en cada puerto, sino que esta acción afectaría a todo el sistema de transporte marítimo, paralizándolo a través de las siguientes consecuencias inmediatas:

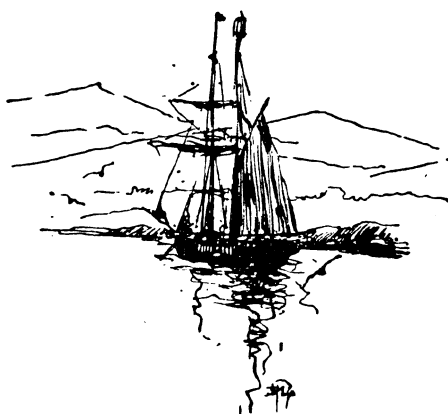
- a) Escasez de hombres de mar avezados y de tripulantes de cargueros, capaces de conducirlos a través de los mares.
- b) Ausentismo de los estibadores de todos los puertos, que son los que cargan y descargan las mercaderías.
- c) Gran cantidad de materias primas contaminadas y alteradas, impropias por lo tanto, para la alimentación o el consumo industrial.

Consecuentemente, se verá inferiorizado y destruido un importante sector de los transportes marítimos, situación que puede ser agravada por la destrucción que puedan producir los medios convencionales o atómicos en los puertos. Todo ello refleja la trágica y desesperada situación que puede presentarse a Occidente.

Verdadera guerra total y global, concentrada sobre la mayoría o en todas las cabeceras de rutas marítimas, ella dará la ra-

zón al genial Mackinder, ya que esta concepción estratégica es una ampliación de la suya, extendida a todos los puertos del mundo, la que únicamente puede ser obtenida mediante el concurso de las armas biológicas.

La geocracia habrá inaugurado así “la guerra en profundidad” y fiel a la idea de Nelson referente a los puertos, habrá establecido un verdadero “contrabloqueo a distancia”, en el que todos los puertos de Occidente serán lugares de peste, desolación, muerte y duradera parálisis. En esta forma conseguirá desarticular a todo el mundo oceánico: Perdida estará su cohesión, perdido su carácter de thalassocracia, pues su cemento aglutinante, el mar, habrá dejado de unir los distantes fragmentos de tierra que integran a aquel mundo, dejando a éstos librados a sus propias fuerzas y a su propio destino.



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

# El poder aeronaval estratégico

Por el Capitán de Corbeta Carlos J. Fraguío

## **I. Introducción y propósito.**

### **II. La aviación dentro del poder militar de la Nación.**

- 1) Definición y concepto de "aviación".
- 2) Capacidades y limitaciones de la aviación.
- 3) Modos específicos de operar la aviación.
- 4) La aviación como poder militar autónomo.
- 5) Rol de la aviación en la estrategia nacional, en su forma de sistemas de armas aeroespaciales.

### **III. La aviación como integrante del poder naval.**

- 1) La aviación, complemento indispensable del poder naval.
- 2) El poder naval, complemento de la aviación.
- 3) Similitud y afinidad entre lo náutico y lo aeroespacial.

## **IV. Conclusiones.**

### **I. INTRODUCCIÓN Y PROPÓSITO**

La reiterada frecuencia con que se menciona, con verdad, al Poder Aéreo Estratégico como el medio eficaz y a veces único para lograr la victoria mediante ataques sorpresivos y devastadores a los puntos vitales del enemigo, requiere una justa mención al antecedente naval que dio origen a tal concepto.

En efecto, la búsqueda del triunfo mediante la acción a distancia contra objetivos vitales, empleando fuerzas móviles ofensivas, ya se realizaba en los siglos de la vela con los sitios, las expediciones de corso y los desembarcos armados.

En este trabajo se hace especial mención a ese aspecto de la guerra naval, por cuanto la herencia de Mahan parece haber difundido la creencia que el poder naval se vincula solamente con los intereses marítimos y de ellos proviene.

Hoy parece haberse olvidado la utilización del mar como trampolín para golpear al enemigo en cualquiera de sus múltiples partes, contando el medio naval con elementos eficaces para ello.

Este concepto estratégico ofensivo tiene gran importancia,

para la proporcionada y armónica evolución de los medios navales. En esta época de ingenios tele o auto dirigidos y de explosivos termonucleares, el mar facilita nuevas y exclusivas posibilidades de defensa, mediante ataques estratégicos sorpresivos y devastadores contra blancos vitales del enemigo, sean ellos terrestres, acuáticos o aéreos.

Tal concepto es el que representa el término “Poder Naval Integral”, como la simbiosis de “sistemas de armas transportadas en naves acuáticas, aéreas y espaciales.

Este intento de retorno al vetusto y glorioso principio del poder naval como fuerza estratégica móvil, es una respuesta a la incitación que plantean las actuales condiciones bélicas internacionales, en las cuales parece ya improbable que sea el bloqueo el modo de rendirnos cuando puede nuestro enemigo elegir procedimientos más rápidos y eficaces para lograrlo.

Esto se deriva, entre otras consideraciones, de las siguientes:

- a) El tradicional enemigo del tráfico marítimo, el submarino, ha logrado capacidad para atacar el territorio metropolitano con facilidad, impunidad y tremenda eficacia, capacidad que no ha conseguido en igual grado para hundir buques.
- b) Gracias a los explosivos termonucleares, ya no puede dudarse que una nación se doblegará bajo un bombardeo estratégico bien logrado.
- c) Se están aplicando con alarmante eficacia, formas de conquista basadas en la quiebra interna de las naciones a través de tortuosos procedimientos, donde no caben los conceptos clásicos de la guerra.

El propósito de esta exposición es ubicar el Poder Naval Integral en este complejo panorama, usando como protagonista el elemento más representativo de su actual capacidad estratégica: la Aviación Naval.

## II. LA AVIACIÓN COMO COMPONENTE DEL PODER MILITAR DE LA NACIÓN

### 1) Definición y concepto de “aviación”.

Definiremos “aviación” como *el conjunto de sistemas de armas capaz de proyectar la fuerza sobre el enemigo, mediante el uso de aeronaves*. El concepto que encierra esta definición es el siguiente:

- a) *Conjunto de sistemas de armas:* Estructura orgánico-

funcional, destinada a hacer la guerra mediante elementos y procedimientos característicos. Como tal puede ser independiente, autónoma, coordinada o subordinada a otros sistemas bélicos. Comprende hombres, aeronaves, armas, equipos, instalaciones y elementos de sostén.

b) *Proyectar la fuerza sobre el enemigo*: Idea de acción a distancia, velozmente y en línea directa, empleando cualquiera de las formas y dispositivos aptos para producir daño y destrucción. El concepto de enemigo comprende su territorio metropolitano, sus establecimientos avanzados, naves, aeronaves, ejércitos, etc.

c) *Mediante el uso de aeronaves*: Esta expresión define dos caracteres específicos fundamentales de la aviación.

Primero: aclara el medio en que se navega, el aire; espacio circun-terrestre que se prolonga indefinidamente hacia arriba en una gradual disminución de densidad. No habiendo un límite concreto en cuanto a altura, “aeronave” pasa a ser sinónimo de “nave aero-espacial”.

Segundo: nave implica la existencia de tripulación. Cualquier ingenio volador o balístico destinado a atacar desde el espacio será siempre un proyectil, a no ser que lleve tripulantes. Si está tripulado será una nave (vehículo) y en tal caso un legítimo integrante de lo que llamamos “aviación”. La distinción entre nave y proyectil radica en hechos operativos fundamentales que conviene considerar. El proyectil sale al aire (o al espacio) condenado a actuar según una o ciertas soluciones precalculadas e impuestas de antemano. La nave, por el contrario, por llevar un hombre a bordo, permite el empleo de la iniciativa y el ingenio del combatiente hasta último momento. Dicho de otro modo, la nave es operativamente más flexible que el proyectil. De aquí deriva un principio que servirá para analizar la ley de evolución de la aviación contemporánea: pese al desarrollo de los ingenios automáticos destinados a la acción a distancia, será siempre ventajoso disponer de algo tripulado que lleve la iniciativa y el ingenio del combatiente lo más cerca del lugar de acción.

## **2) Capacidades y limitaciones de la aviación.**

La aviación posee ventajas y debilidades intrínsecas y esenciales, las que deben tenerse en cuenta para su correcta utilización. Dichas condiciones específicas son la inevitable consecuencia de tratarse de un sistema que opera navegando en el espacio circun-terrestre.

- a) *Capacidades*
  - 1) Altura.
  - 2) Velocidad.
  - 3) Movilidad.
- b) *Limitaciones*
  - 1) Gran gasto de energía para entrar y permanecer en su medio.
  - 2) Utilización compleja y crítica.
  - 3) Logística especializada.
  - 4) No ocultación en su medio.

a-1) *Altura*: La altura agranda y facilita las posibilidades de obtener y de transmitir inteligencia. Los alcances de los medios ópticos y electrónicos aplicados a la exploración adquieren dimensiones oceánicas y continentales cuando se los instala a bordo de naves aero-espaciales. Simultáneamente y del mismo modo, se agranda la escala del ejercicio del comando mediante la posibilidad de transmitir inteligencia (comunicaciones) a mayores distancias. Las más modernas aplicaciones de estos conceptos las constituyen los satélites de reconocimiento y de comunicaciones, instalados en órbitas a un par de cientos de kilómetros sobre la superficie terrestre.

Otra ventaja derivada de la altura consiste en el mejoramiento de la efectividad de las armas, las que al ser proyectadas desde lo alto adquieren mejores condiciones de penetración y destrucción.

a-2) *Velocidad*: La aviación ha logrado valores de traslación muy elevados, como consecuencia de las bajas condiciones de fricción que el medio espacial y aéreo presenta con respecto a otros ámbitos. Los aviones interceptores modernos superan la velocidad de un proyectil de artillería, y es cada vez más común medir en kilómetros por segundo la rapidez de los nuevos vehículos.

Esta ventaja de velocidad significa: primero, localizar y perseguir las fuerzas de superficie terrestres o acuáticas enemigas con relativo desprecio de sus movimientos; segundo, la superación de los dispositivos de alarma y defensa a través de la sorpresa.

a-3) *Movilidad*: Esta capacidad tiene varios significados: uno, el de poder actuar desde cualquier dirección, destruyendo el sentido de las disposiciones fuertes en una orientación; otro, el relacionado con la concentración y la dispersión, que permiten a la aviación actuar desde puntos de partida muy diversos, sobre tierra y sobre agua, y golpear objetivos diseminados a grandes distancias.

b-1) *Gasto de energía para entrar y permanecer en su medio*: Esta es la más seria limitación al empleo de la aviación. Las ventajas

de altura, velocidad y movilidad antes explicadas se logran a un precio muy caro, el desarrollo de enormes potencias. Un moderno reactor de caza, capaz de transportar un hombre y cuatro toneladas de pertrechos a mil metros por segundo, desarrolla una potencia equivalente a doscientos mil caballos, es decir, la que proveen las máquinas de un superportaaviones. Un ingenio balístico tipo Atlas, consume en pocos segundos unas veinte toneladas de combustibles y comburente para lanzar una carga útil de una tonelada a diez mil kilómetros de distancia.

Este gran consumo de energía da lugar a dos inconvenientes característicos de la aviación: poca capacidad de carga y breve permanencia en el medio por aeronave. Esta limitación se analiza a veces con un criterio demasiado restrictivo, olvidando que a través de vuelos sucesivos pueden lograrse tanto la permanencia continua, como el transporte ilimitado (esto último dentro de ciertos límites en volumen unitario). Esta consideración es importante para juzgar la validez de opiniones que ponen en duda el sentido de “posesión y dominio del aire”.

Con respecto a la capacidad de carga, la importancia de la limitación depende de qué es lo que se quiere transportar. Con finalidad ilustrativa y en cifras groseramente aproximadas, se puede decir que un avión requiere mil caballos de potencia por tonelada transportada, mientras que un buque requiere un caballo y un camión diez. Con el mismo fin ilustrativo, puede estimarse que para la travesía del Atlántico Norte, un avión comercial consume dos toneladas de nafta por cada tonelada transportada. Llevando la cuestión al extremo, se ve que resulta totalmente inapropiado el uso de aeronaves para el transporte de nafta en largas travesías. Pero los rendimientos varían enormemente, si la carga a transportar consiste en hombres importantes o en las megatoneladas de una bomba termonuclear.

En la práctica, el aumento de capacidad de carga o de autonomía debe lograrse a expensas de alguna de las ventajas. La gran familia de naves aeroespaciales tiene dos ejemplares que ocupan respectivamente cada uno de los extremos de la escala. Por un lado está el dirigible, que ha sacrificado velocidad y altura para lograr autonomía y capacidad de carga. Por el otro el satélite, que carece de movilidad (no puede modificar libremente su órbita) y cuya capacidad de carga es muy pequeña, a fin de lograr cifras superlativas en velocidad y altura. Ambos vehículos son capaces de permanecer en su medio tantos días como puedan soportarlo sus tripulantes, si bien en el caso del satélite incide considerablemente



la carga destinada a proveer atmósfera respirable y alimentación a sus viajeros.

b-2) *Utilización compleja y crítica:* Esta limitación se refiere a la complicación que introduce en la planificación y la conducción de las operaciones militares la utilización de elementos provistos de los dones de altura, velocidad y movilidad en los grados que se han explicado.

Efectivamente, atacar con o defenderse contra naves que se desplazan a un kilómetro por segundo, a decenas de kilómetros de altura y que arrojan explosivos equivalentes a millones de toneladas de trotil, representa una cuestión crítica, no sólo para los organismos de comando que planean y dirigen desde la superficie, sino también para las tripulaciones que salen al espacio y los medios de apoyo. Todo debe decidirse y resolverse mediante acciones que empiezan y terminan en lapsos de minutos. La utilización de computadores electrónicos no da la solución completa a este problema, ya que sigue en vigor la necesidad de usar el ingenio y la iniciativa hasta último momento. Tales máquinas se han generalizado ya para la resolución inmediata de casi todos los problemas operativos, pero los equipos humanos deberán disponer de un adiestramiento y un adoctrinamiento para aplicar rápidamente y con acierto las soluciones que produzcan aquellos aparatos, incluyendo la oportuna y correcta presentación de los interrogantes a los mismos.

b-3) *Logística especializada:* Es una de las grandes servidumbres que padece la aviación. Su constitución, sobre todo con los progresos espaciales modernos, requiere la movilización de medios humanos, científicos, técnicos y económicos de lo más refinado y costoso. Se puede afirmar que la actual forma aeroespacial de la aviación constituye uno de los más depurados exponentes de la creatividad moderna. Se requiere una gran dosis de investigación, ensayo, ingenio creador y trabajo, no sólo para construir las aeronaves, sino para establecer y operar las instalaciones y medios necesarios para la utilización de aquéllas, incluyendo su lanzamiento y recuperación. Pistas, hangares, portaaviones, talleres, depósitos, estaciones electrónicas, representan una seria limitación tanto por su costo de adquisición, como por el esfuerzo requerido para su mantenimiento y su defensa. La técnica progresa en este campo tratando de simplificar el sostén logístico de la aviación, pero tales éxitos quedan siempre superados por nuevas complicaciones resultantes del incremento de performance que se exige a las nuevas aeronaves.

Las unidades aéreas padecen una penalidad de mantenimiento que afecta la continuidad de su operación. En efecto, el avión es un conglomerado compacto y complejo de equipos que, en su mayoría, son inaccesibles por parte de los tripulantes para su verificación o reparación durante el vuelo. Esto obliga a la inspección y ajuste en tierra de los sistemas, en intervalos periódicos más o menos frecuentes. Durante el vuelo los equipos se gastan y desajustan, no sólo cuando se los usa sino por la influencia de vibraciones, cambios de temperatura, aceleraciones, irradiaciones térmicas o derrames de fluidos provenientes de otros equipos situados en sus proximidades, todo ello sumado a las aceleraciones que el despegue, el aterrizaje y el vuelo imprimen a toda aeronave. La importancia de la verificación periódica radica en que una falla no prevista o corregida a tiempo puede significar, además del fracaso de la misión, la pérdida de la aeronave. Este problema ha dado origen a un método regular y sistemático de mantenimiento en el que, mediante inspecciones periódicas y control de calidad, cada aeronave es verificada y reparada antes y después de cada vuelo. La profundidad y el detalle de este tratamiento preventivo-correctivo crecen con el incremento de las horas de operación, estableciéndose un tipo de inspecciones en base a tiempos de vuelo regulares (30, 60, 120 horas, etc.) Al término de largos períodos de uso, verdaderas etapas en la vida de los aviones, los sistemas, estructuras y equipos son totalmente reacondicionados o sustituidos por otros nuevos, mediante procesos denominados recorridas generales.

b-4) *No ocultación en su medio*: Esta limitación tiene sentido en un análisis comparativo con las posibilidades de ocultación de otros elementos bélicos. Algunos, como los infantes, los hombres ranas y los submarinos, pueden permanecer ocultos en su medio natural sin necesidad de interrumpir su operación y aún más, puede ser la ocultación su modo natural de operar. Otros están obligados a exponerse a la exploración enemiga, cuando intentan llevar a cabo su misión. Esto es consecuencia de las características de propagación que poseen las irradiaciones luminosas, acústicas o electromagnéticas utilizadas para lograr el contacto.

Esta limitación de la no ocultación debilita directamente la capacidad de altura que poseen las aeronaves, dado que volando alto la aeronave se expone a la detección más lejana y pierde capacidad para descubrir elementos ocultos en tierra o en el agua.

### 3) Modos específicos de operar la aviación.

Se analizará ahora de qué manera son aprovechadas las ventajas o capacidades de la aviación durante las acciones bélicas y qué servidumbres imponen las limitaciones antes consideradas.

Este análisis comprende tres pasos: *a)* la aviación en la lucha “aire-aire”; *b)* la aviación en la lucha “aire-tierra”; *c)* la aviación en la lucha “aire-mar”.

En cada uno de estos casos se verá de qué modo el sistema de armas aero-espacial contribuye al logro de la victoria y qué rol conviene asignarle con respecto a los otros sistemas bélicos.

*a)* LA AVIACIÓN EN LA LUCHA “AIRE-AIRE”. La aviación ocupa un rol definitivo en esta clase de acciones y ella se basta para el logro de la victoria. Parafraseando la conocida expresión de una autoridad en la materia, se puede afirmar que solamente la aviación permite lograr el dominio aero-espacial. La fuerza de esta afirmación se basa en tres hechos: 1º) El dominio del espacio es una cuestión que atañe directamente a las aeronaves, por cuanto es una situación que define la posibilidad de hacer uso de tales vehículos. 2º) En la lucha por el dominio del aire-espacio, al conjunto de sistemas de armas definido como aviación, le corresponde el primer puesto, ya que posee ventajas para actuar en el medio en disputa. 3º) En caso de ser exitosa, la acción de la aviación define la victoria, ya que, anulados los elementos oponentes, la lucha queda consumada.

La clase de lucha considerada en este párrafo no sólo comprende la batalla entre aviones al estilo de las guerras pasadas, sino a las acciones mediante las cuales un caza-bombardero (o bombardero-caza) hipersónico, destruye desde lejos una aeronave o un proyectil dirigido enemigo, arrojándole un ingenio autodirigido con cabeza convencional o nuclear, a fin de defender un blanco situado en la superficie, a miles de millas a retaguardia.

*b)* LA AVIACIÓN EN LA LUCHA “AIRE-TIERRA”. Existen tres aplicaciones de la aviación en la lucha aire-tierra que responden respectivamente a distintos fines y que en su ejecución emplean técnicas diferentes: 1) El bombardeo estratégico. 2) El apoyo a la batalla de ejércitos. 3) El apoyo a operaciones anfibia.

*En el bombardeo estratégico*, la aviación halla una de sus misiones de mayor responsabilidad y envergadura. En tal acción, el logro del objetivo es una capacidad intrínseca de la aviación,

sin que necesariamente deba existir la cooperación de otras formas del poder militar.

Más adelante se describen las aplicaciones del bombardeo estratégico con fines de disuasión y de represalia.

*En la lucha entre ejércitos*, puede verse que el empleo del apoyo aéreo se resuelve y coordina en los altos niveles de mando. Este hecho parece responder a las siguientes razones: Dada la enorme extensión de los campos de batalla, la gran cantidad de agrupaciones que intervienen y la prolongada duración de las hostilidades, el alto mando obtiene mejor rendimiento del arma aérea aplicando golpes masivos sobre objetivos de gran envergadura, vitales para el desarrollo de la acción planeada. El éxito que se obtenga con ello será explotado a posteriori mediante la irrupción de grandes fuerzas apoyadas por unidades mecanizadas y aéreas. Resulta de aquí una acción aérea de apoyo directo, la que se coordina en bajos niveles, pero de escasa magnitud con respecto al formidable potencial con que el mando supremo golpea los grandes objetivos. Es decir que la acción aérea de gran escala se conduce prescindiendo de la intrincada coordinación que, como se explica más adelante, es vital en toda operación anfibia.

Resumiendo, en la batalla entre ejércitos, el apoyo aéreo masivo se coordina en los altos niveles de mando, asignándosele objetivos fundamentales cuya escala excede los alcances de las unidades dispersas en el teatro. Tales objetivos podrían ser: Proveer libertad de acción ganando y manteniendo el dominio del aire; aislar el campo de batalla cortando las comunicaciones enemigas; paralizar las reservas, etc.

Pese a la relativa autonomía que esta forma de operar confiere al arma aérea, no es ésta quien define el logro de la victoria en la lucha terrestre. El triunfo, realmente, depende de la efectiva ocupación llevada a cabo por la tropa que se mueve en el terreno.

*En las operaciones anfibias* tampoco es la aviación quien define con su acción el logro de la victoria. Aquí, del mismo modo que en la batalla entre ejércitos, es el soldado quien afirma el dominio territorial. Pero en la lucha anfibia el aviador juega un rol diferente al que le corresponde en la batalla terrestre. Durante la acción anfibia, el grueso de la aviación coopera participando al detalle en la evolución de los acontecimientos, combatiendo a la par del infante contra cada uno de los obstáculos presentados por el enemigo. La batalla anfibia exige coordinación y conducción fraccionadas hasta los niveles más bajos, dado que la tropa des-

embarcada dispone de un área limitada rígidamente para resolver su problema y no posee los recursos del ensayo, la retirada o el reataque. Pese a las complicaciones de planificación, organización y comunicaciones que ello significa, en las operaciones de desembarco la aviación se identifica con la infantería y participa en la lucha paso a paso. Tal sistema no es fácilmente aplicable en la batalla de ejércitos, dado que estando las unidades interesadas muy alejadas en tiempo y espacio, las ventajas de la coordinación minuciosa se perderían entre los complicados inconvenientes de planificación, organización y comunicaciones.

c) La AVIACIÓN EN LA LUCHA “AIRE-MAR” se comporta en base a dos conceptos típicos fundamentales: El aviador se identifica con la batalla que se desarrolla en el agua e integra el equipo combatiente en forma coherente. La asignación de objetivos y el apoyo recíproco entre buques y aviones se llevan a cabo en forma homogénea e integrada, como entre legítimos miembros de un mismo *team*. O sea que, como en el caso de la guerra anfibia, la coordinación y la conducción del empleo de la aviación en una acción naval deben fraccionarse hasta los más bajos escalones de mando. Otro concepto típico de la lucha aire-mar es que, dándose las condiciones favorables, las aeronaves son capaces de anular el elemento náutico oponente y la victoria puede ser lograda por la sola acción aérea. El objetivo de una guerra naval puede considerarse logrado cuando se han hundido o anulado los buques, submarinos o aviones del poder enemigo, efecto que cabe en las capacidades de la aviación.

#### **4) La aviación como poder militar autónomo.**

Al analizar la intervención de las aeronaves en las distintas clases de lucha, se vio que en algunos casos la coordinación y la conducción con respecto a los otros sistemas combatientes, se realiza en los altos niveles de mando, mientras que en otras situaciones tales funciones se fraccionan hasta los elementos tácticos individuales. En el bombardeo estratégico y en el apoyo a la batalla entre ejércitos, la aviación recibe misiones contra objetivos que interesan a los mandos superiores y cuyo resultado afecta a la contienda en aspectos generales en tiempo y espacio. Ello significa que, por natural evolución de los acontecimientos, las unidades aéreas afectadas tenderán a constituir organismos relativamente autónomos, solamente vinculados con los otros sistemas militares a través de sus comandos superiores. La planificación y la organización y el alistamiento necesarios en estos casos se des-

arrollarán en un ámbito característico y diferenciado del resto. Podría ésta ser una de las razones que incidieron para que las fuerzas aéreas originadas en el seno de los ejércitos hayan terminado por desprenderse y formar un poder militar autónomo. Asignar hoy a un general en jefe de ejército el mando administrativo y técnico de la aviación que circunstancialmente esté bajo su autoridad operativa, sería agregar a su ya complejo y extenso problema militar una maraña de cuestiones de alistamiento, adiestramiento y conducción que quizá nada aportarían al éxito de su misión.

En la guerra naval ocurre casi lo contrario. En la batalla naval, incluyendo las operaciones anfibia, la aeronave participa como un combatiente integrado y coherente, lo que exige coordinación y mando fraccionados hasta los más bajos niveles. Esta exigencia lleva aparejada una convivencia permanente entre las; unidades navales, anfibia y aéreas durante la planificación, el alistamiento y el adiestramiento. El poder naval moderno es una integración eficaz de medios náuticos, aéreos y anfibia en la que los distintos combatientes están profundamente adocotrados, a fin de colaborar íntimamente en la lucha que desarrollan los demás compañeros de equipo. Esta modalidad acarrea inevitablemente un complejo fraccionamiento en el mando y la coordinación, lo que constituye la característica de las operaciones navales. Podría aducirse que esta integración de lo aéreo y lo náutico debe dar lugar a un problema de tan difícil solución como el que presenta la integración aviación-ejército. Pero no es así, dado que las unidades náuticas emplean para su coordinación y operación casi los mismos medios e idénticos conceptos que los que se requieren en el uso de las aeronaves. Es decir que, entre lo náutico y lo aéreo, existe una afinidad específica que facilita su cooperación, principio éste que se analizará detalladamente más adelante.

##### **5) Rol de la aviación en la estrategia nacional.**

Existen formas de aplicación en gran escala de la fuerza militar, mediante las cuales las naciones tratan de hallar solución expeditiva a sus problemas de éxito político o de supervivencia. En tales acciones, se trata de producir una destrucción rápida y devastadora sobre objetivos vitales del enemigo. Los sistemas de armas aero-espaciales poseen aptitudes interesantes para esta clase de ataques y constituyen hoy la magnitud con que se mide la capacidad de las naciones para producir la devastación o para sobrevivir a ella.

En su origen, la función de respaldar la política nacional mediante la amenaza correspondió a los ejércitos. Más tarde, las flotas jugaron también ese rol. Son numerosos los ejemplos históricos de imperios contruidos y derribados bajo la presión de grandes ejércitos y grandes flotas.

La aplicación devastadora de la fuerza en la escala de la estrategia nacional suele responder a tres motivos: la paralización, la disuasión y la represalia.

*La paralización* del enemigo es el resultado que se persigue cuando se necesita ganar la iniciativa atacando los objetivos que sostienen la fuerza militar, moral o económica del enemigo, a fin de lograr un vuelco favorable en el balance de las potencias. Como ejemplo de esto, puede mencionarse la destrucción de la flota norteamericana en Pearl Harbour. Si se usan explosivos nucleares, el juego de la paralización es muy peligroso, porque el ataque debe llevarse a cabo con absoluta sorpresa y total eficacia, a fin de impedir que el enemigo responda con violencia y energía apenas enterado de las intenciones propias.

*La disuasión* es el resultado de convencer al enemigo que si no cede a determinados requisitos políticos o militares, sufrirá inevitablemente un daño devastador. Para lograr tal disuasión es necesario: *a)* Poseer efectivamente la capacidad para producir el daño con que se amenaza. Esto significa no sólo disponer de los elementos bélicos correspondientes, sino también carecer de trabas políticas o morales para su empleo en el momento oportuno. Una poderosa fuerza de bombarderos no sirve como disuasión si la presión diplomática enemiga consigue que un país aliado ponga reparos a que esos aviones utilicen una base situada en su territorio. *b)* Que el enemigo sea incapaz de detener o rechazar la fuerza lanzada al ataque sobre sus objetivos vitales, especialmente aquellos que contengan su capacidad de represalia, *c)* Que el enemigo comprenda y reconozca la magnitud y la inevitabilidad del daño a que será sometido, *d)* Que el enemigo no encuentre un camino indirecto para seguir adelante con sus planes, sin dar lugar a los motivos que justifiquen el ataque disuasivo.

Ejemplo de disuasión es el resultado del bombardeo atómico sobre Hiroshima y Nagasaki, ya que la rendición de Japón no puede atribuirse a la simple pérdida de esas ciudades, sino a que ella evidenció la inevitabilidad de otros ataques igualmente devastadores, cuyo resultado sería la paralización total.

*La represalia* es la natural respuesta a una situación en que se está ejerciendo presión por disuasión. A veces, disuasión y

represalia son misiones asignadas a una misma fuerza. Sin embargo, las condiciones que se requieren para una y otra función son diferentes: el éxito de una fuerza de disuasión radica en su capacidad de penetrar las defensas enemigas; el de una fuerza de represalia depende de su habilidad para sobrevivir al ataque inicial del enemigo. Esta sobrevivencia debe alcanzar también a los sistemas de mando, de inteligencia, de alarma y de abastecimiento. En términos generales, puede decirse que las fuerzas de represalia se caracterizan por su ocultación y su rapidez de reacción, mientras que las de disuasión se identifican por la demostración de su poderío frente al enemigo.

Muchas veces la capacidad de represalia es demostrada al enemigo a fin de obtener disuasión contra el ataque inicial. En esos casos lo que se exhibe es la magnitud del daño que incluye la represalia y la capacidad de supervivencia que posee la fuerza asignada a tal misión, pero sin vulnerar las condiciones de seguridad en que se basa esa supervivencia. En el empleo de la represalia como disuasión, es importante demostrar que el daño réplica es de igual magnitud o mayor que el que intenta el enemigo inicialmente.

Como se ha dicho, los sistemas de armas aero-espaciales poseen capacidades atractivas para su empleo en ataques devastadores y rápidos, dado que sus ventajas en altura, velocidad y movilidad le proveen aptitudes de exploración, penetración, sorpresa y alcance.

Las fuerzas de portaaviones, de ataque, los submarinos lanza ingenios autodirigidos, los comandos de bombardeo estratégico, las baterías de proyectiles intercontinentales a bordo de ferrocarriles, los vuelos estratosféricos de reconocimiento, los satélites de espionaje, las redes de alarma aérea temprana, todos son organismos creados a fin de poseer la supremacía en el ataque devastador o para poder dar el contragolpe en caso de ser golpeado primero.

En los últimos tiempos el ingenio balístico intercontinental ha atraído la atención como un medio insuperable para los ataques repentinos, devastadores e imposibles de interceptar. Cuando los rusos anunciaron al mundo la posesión de tales artefactos, los describieron como "el arma definitiva". Sin embargo, el proyectil intercontinental padece demasiadas limitaciones como para merecer tan exagerado calificativo. Por un lado, la carga útil de uno de esos aparatos es solamente el cinco por ciento del peso total dedicado a propergoles, mecanismos de control y estabiliza-



ción y la enorme estructura que contenga todo, incluyendo la masa de absorción o ablación que elimine el calor de reingreso a la atmósfera. Por otro lado, la base de lanzamiento de un ingenio intercontinental no es ocultable a la espía aérea o espacial enemiga, de modo que un eficaz sistema de alarma puede poner en marcha el contragolpe de represalia antes de haber sido disparado el ataque inicial. Este hecho lleva, dentro de sus consecuencias, la terrible posibilidad de que un ataque de represalia sea lanzado simplemente por haber erróneamente evaluado la observación de tareas de alistamiento en las plataformas de cohetes enemigos. Finalmente, el vuelo balístico de un proyectil intercontinental es una trayectoria predecible entre dos puntos, lo que da la posibilidad de la interceptación mediante la detonación de un explosivo nuclear en lugar y tiempo oportunos.

Todas estas limitaciones parecen ser los motivos que impulsan a la R.A.F. y a la U.S.A.F. a desarrollar sistemas de bombardeo de alta *performance*, capaces de lanzar un proyectil semibalístico autodirigido. El avión absorbe la carga de propulsión, estabilización y guiado iniciales que tanto lastra a los actuales proyectiles ICBM, proveyendo además una plataforma de lanzamiento móvil evasiva. Una vez lanzado, el ingenio semibalístico realiza una trayectoria ascendente irregular con guiado y propulsión propios, para luego caer sobre el blanco en un planeo hipersónico de diseño arbitrario. El avión lanzador hace el lanzamiento desde fuera de las defensas enemigas y desde baja altura, a fin de evitar la detección y, en caso necesario, interponer la mayor masa de aire entre él y las radiaciones desprendidas de la explosión termonuclear. Tal explosión puede ocurrir a gran altura, fuera de la atmósfera o cerca del suelo, según el efecto que se desee lograr de las radiaciones, la onda de calor y la presión.

Las grandes flotas también se han interesado en el avión bombardero caza lanzador de artefactos termonucleares desde sus portaaviones de ataque, especulando con la ventaja que ofrece que la base de sostén del avión encargado del ataque sea también móvil y evasiva, a fin de sobrevivir a posibles sorpresas. Esta cuestión es motivo del siguiente capítulo.

### III. LA AVIACIÓN COMO INTEGRANTE DEL PODER NAVAL

La importancia de integrar el poder naval con los sistemas de armas aero-espaciales, ha sido comprendida por muchas flotas

modernas. Existen tres razones esenciales que fundamentan esta integración:

1<sup>a</sup>) La capacidad ofensiva y defensiva del poder naval encuentra en la aviación un complemento indispensable que, inclusive, le permite franquear la barrera que constituye la costa.

2<sup>a</sup>) La aviación encuentra en el poder naval elementos de apoyo para compensar alguna de sus más serias limitaciones operativas.

3<sup>a</sup>) Existe entre lo náutico y lo aero-espacial una afinidad, técnica y operativa, que da a la integración de ambos un altísimo rendimiento como poder bélico.

A continuación se analizarán estas razones individualmente.

#### **1) La aviación, complemento indispensable del poder naval.**

Se ha visto en la primera parte de esta exposición, cómo las aeronaves intervienen en las acciones navales (incluyendo las anfibias) en forma integrada, coherente y homogénea, es decir, compartiendo con las demás unidades del equipo la evolución de la lucha en sus detalles. Se vio que eso impone un fraccionamiento de la coordinación y del mando hasta los niveles más bajos de la organización de tareas. Quedó también explicado que en la batalla entre flotas las aeronaves estaban capacitadas para consumir la acción y obtener la victoria. Resultado de estas características operativas esenciales es el moderno poder naval integral, que en el espíritu de esta exposición se interpreta como una fuerza de acción estratégica compuesta por elementos aeroespaciales, náuticos y anfibios íntimamente coordinados.

Las flotas modernas dan gran importancia e impulso a su miembro aero-espacial, en lo ofensivo y lo defensivo, a fin de obtener los mejores frutos de sus sobresalientes capacidades de altura, velocidad y movilidad, aplicadas tanto a la obtención y transmisión de inteligencia como al transporte de elementos vitales o al incremento del alcance y poder de las armas.

**2) El poder naval, complemento de la aviación.** En el campo de la estrategia nacional, aparece la proyección de ataques devastadores sobre el enemigo como acciones que no caben en el concepto convencional de batallas entre flotas. Se trata de operaciones generalmente reservadas a los sistemas de armas aeroespaciales, como se vio al analizar las operaciones de paralización, disuasión y represalia. El poder naval puede hallar un puesto primordial en el cumplimiento de tales misiones, organizando y adaptando sus medios al apoyo de un brazo aéreo espacial de gran.

potencia y alcance. Los elementos náuticos pueden proveer valiosas soluciones a las limitaciones de lo aero-espacial basado en tierra, sobre todo en lo relativo a ocultación, movilidad, radio de acción y control.

Las actuales fuerzas navales de ataque, con superportaaviones y cazas bombarderos de gran performance, son en realidad fuerzas integradas donde la parte náutica logra compensar limitaciones derivadas de la naturaleza de la operación o del teatro en que ella se realiza.

Como es lógico, esta intervención del poder naval en el campo estratégico nacional mediante sistemas de armas aero-espaciales, da origen a una cierta rivalidad de jurisdicción con el poder aéreo basado en tierra. Sin embargo, el poder naval integral tiene legítimos méritos para cumplir tal rol, dado que, además del antiguo antecedente histórico como fundador del ataque estratégico, hay una afinidad natural entre lo náutico y lo aero-espacial. Finalmente, los modernos conceptos de movilidad, dispersión y engaño electrónico, parecen dar a las flotas de hoy mejores condiciones de ocultación aplicables a los devastadores ataques de sorpresa y represalia.

Esta superioridad tiene especial importancia cuando se trata de constituir una fuerza de represalia, cuya principal capacidad *sine qua non* es la de sobrevivir a un ataque sorpresivo inicial. Las fuerzas estratégicas basadas en tierra (tanto las baterías de cohetes como los grupos de bombardeo), presentan la alta vulnerabilidad resultante de una posición geográfica invariable y conocida. Teniendo presente que el ataque sorpresivo inicial del enemigo estará apuntado a los más poderosos elementos propios de represalia y que su problema de puntería consiste en conocer las coordenadas geográficas de sus objetivos, se comprende la capacidad de eludir la detección que poseen las fuerzas navales estratégicas, cuyas coordenadas pueden variar continuamente y en forma imprevisible.

El submarino «Polaris» es el mejor dotado en este sentido, ya que simultáneamente combina movilidad y ocultación. También los grupos de bombardeo mantenidos permanentemente en vuelo adquieren capacidad de supervivencia, por su gran movilidad. Algo similar cabe considerar con respecto a baterías de ingenios balísticos ocultas en trenes que recorren sin cesar las líneas férreas de una intrincada red nacional. Pero la fuerza naval estratégica de portaaviones lleva consigo una capacidad que no poseen el submarino, los bombarderos ni las baterías de cohetes. Es la

aptitud de ejercer el mando y la decisión aun después de haber sido arrasado el territorio metropolitano, con la correspondiente desarticulación de los organismos de gobierno, información y coordinación.

Esta fuerza naval estratégica, por la variedad de unidades que la integran y, sobre todo, por tener acceso propio al medio aero-espacial desde cualquier lugar de los océanos, constituye un elemento de represalia completo, capaz de llevar a cabo las tareas de investigar, coordinar, decidir y finalmente lanzar el ataque devastador; todo ello sin depender del apoyo o la conducción de la autoridad nacional basada en tierra, la que pudo haber sido anulada por ataque sorpresivo.

El submarino «Polaris», los grupos de bombardeo y los cohetes ferroviarios, necesitan inevitablemente tal conducción para valer positivamente en la acción de represalia y para continuar las hostilidades en la caótica situación que sigue a un ataque sorpresivo. La fuerza naval estratégica puede muy bien asumir el rol de gobierno en esa etapa y continuar la acción hasta lograr una inclinación favorable de la situación.

3) Similitud y afinidad entre lo náutico y lo aéreo. Al hacer referencia a “lo náutico”, se abarca un conjunto coherente de cosas físicas e intelectuales relacionadas con la actividad naval militar. Es decir que la razón de ser de la actividad naval militar dio lugar a la creación de una cultura y de ciertos medios materiales característicos perfectamente identificados. Iguales consideraciones cabrían también para definir la actividad aérea militar.

Tanto en esta actividad como en aquella, hay elementos básicos que conforman los caracteres distintivos; ellos provienen del ámbito en que se actúa y de los elementos que se utilizan. Igual cosa sucede con otras actividades humanas, de modo que se puede decir que ámbito y medios imprimen los caracteres que diferencian, por ejemplo, a un hombre rana de un granadero.

Con respecto a lo náutico y lo aéreo, ocurre que para ambos el ámbito esencial es un “espacio navegable” y que los medios característicos son las “naves”. El ejercicio de estas actividades se basa en la aplicación de ciertas artes y ciencias (mecánica, termodinámica, balística, cartografía, hidrodinámica, estrategia, astronomía, electrónica, meteorología, táctica, logística, inteligencia, etc.) que en su base intelectual son idénticas, si se las observa desde el enfoque aéreo o el náutico sucesivamente. Aplicadas a cada uno de los dos ramos en cuestión, tales ciencias y artes dan origen a dos grupos de técnicas, útiles, sistemas, vehículos y orga-

nizaciones que, si bien no son iguales, puede decirse que pertenecen a un mismo campo inteligible.

Teniendo en cuenta que lo náutico es cronológicamente anterior a lo aéreo, resulta que esto es la evolución o adaptación de aquello a nuevas magnitudes de velocidad y movilidad, con el agregado de una tercera dimensión, la altura. (Aquí conviene recordar que también en lo náutico hay un ejemplar con tercera dimensión, el submarino.)

#### IV. CONCLUSIONES

Resulta que el poder naval moderno conforma la integración inseparable de lo náutico con lo aero-espacial, no sólo por el beneficio que provee el apoyo mutuo, sino por la natural adaptación derivada de la similitud de los medios y elementos propios de ambos ramos. O sea que el marino y el aviador, al integrarse, combinan sus conceptos y sus conocimientos en un mismo campo inteligible.

La integración basada en las tres razones estudiadas da origen a un dispositivo militar formidable, la Fuerza Naval Estratégica de Portaaviones de Ataque, con aviones bombarderos de alta performance. Esa fuerza ocupa uno de los más altos puestos en el orden estratégico nacional.

Al analizar las acciones estratégicas de paralización, disuasión y represalia, se vio que el ataque repentino y devastador sobre los objetivos vitales del enemigo (especialmente su capacidad de represalia) requiere la proyección aero-espacial en todas sus formas. Tal proyección, llevada a cabo desde bases terrestres, metropolitanas o avanzadas, presenta limitaciones por la vulnerabilidad resultante de la posición de antemano conocida de las mismas.

La fuerza de portaaviones, por su movilidad, no puede ser destruida por proyectiles de gran alcance con vólido balístico o guiado inercial, por cuanto ambos sistemas requieren el conocimiento de la posición geográfica del blanco antes del lanzamiento. O sea que mientras la base terrestre figura desde un principio en los cálculos de puntería del enemigo, la fuerza de portaaviones debe ser descubierta y localizada por exploración, tarea esta muy difícil en la época del engaño y la ocultación electrónicos.

Hasta hace poco, la fuerza de portaaviones tenía un enemigo que no interesaba a la base terrestre: el submarino. Hoy ambas son blanco del «Polaris», lanzado desde abajo del agua. Pero la

base terrestre es mejor presa para este artefacto, ya que el submarinista no necesita actualizar los datos de la posición de aquélla en el preciso instante del lanzamiento. Paradójicamente, resulta, pues, que la amenaza submarina puede ser hoy más grave para las fuerzas terrestres que para las embarcadas. De todos modos, no debe pensarse que la vulnerabilidad del portaaviones ha desaparecido. Por el contrario, la fuerza naval integrada moderna moviliza numerosos y complejos elementos para defenderse de la amenaza aero-espacial y submarina. Lo que ocurre es que la invulnerabilidad que gozaron los blancos terrestres alejados del enemigo ha desaparecido hoy para aquellos que permanezcan geográficamente estacionarios.

Mientras tanto, la fuerza naval estratégica no puede ser atacada sin una localización e identificación previas. Gracias a los procedimientos de engaño electrónico, esa identificación tendrá que hacerse en última instancia en base al avistaje o a la detección hidrofónica de los buques capitales, lo cual significa para el atacante acercarse a distancias tan cortas que anulan la posibilidad de la sorpresa. Este ocultamiento será exitosamente logrado si, sobre todo, la fuerza naval adopta disposiciones dispersas e irregulares y simultáneamente operan dispersos en el gran teatro oceánico numerosos buques auxiliares equipados con aparatos de CME que desorientan a la exploración electrónica enemiga (costera, aérea, espacial o submarina), impidiéndole distinguir a los blancos valiosos entre la multitud de falsos contactos obtenidos.

Para naciones como la nuestra, de modesta capacidad de defensa y amenazadas por las diversas formas de ataque que comprende la guerra fría o limitada, una fuerza naval estratégica constituye un importante medio de supervivencia.

Para esas naciones, el pertenecer a asociaciones regionales de defensa colectiva no es garantía de supervivencia, aunque tales asociaciones cuenten con el respaldo de la formidable fuerza estratégica del país que encabeza el pacto. La imperfección del sistema de defensa colectivo radica en que, en complejas situaciones internacionales donde el enemigo ejerza hábilmente presión sobre puntos vulnerables en forma simultánea, el sistema colectivo se verá obligado a ceder en algún terreno de valor secundario para sostenerse en otros más vitales, so pena, si no cede, de desencadenar un conflicto general cuyas pérdidas no se justifiquen.

En tal situación, el modesto país que le toque en desgracia pagar el precio de un interés colectivo más valioso, será infiltrado, quebrado y finalmente dominado por la invasión. Hay ya, des-

graciadamente, muchos ejemplos de esto en el mundo; son muchos ya los pueblos que ingresaron al imperio rojo sin que las grandes potencias occidentales hayan podido desplegar su gran poder militar en su defensa.

Ante tal amenaza, lo único que cabe a nuestra modesta capacidad de defensa es desarrollar un elemento de disuasión sin grandes pretensiones, pero que sirva para que en el conjunto de las posibles víctimas, nuestra nación figure como una de las más difíciles de rendir. Conviene insistir en que dicho elemento de represalia no tiene porqué estar al nivel de los dispositivos bélicos fabulosos de las grandes potencias, dado que su rol no es intervenir en una guerra general, para la cual ya están previstos los pactos colectivos encabezados por colosos de primera magnitud. La fuerza de represalia es para actuar en conflictos localizados o subversivos, en los cuales Ja Unión Soviética no figura como actor declarado, sino oculto tras el parapeto de un país satélite de envergadura equivalente a la nuestra y con el cual se ha planteado un conflicto abonado por los siempre variables recursos de la dialéctica marxista.

En tal clase de conflicto, una fuerza naval estratégica tendría capacidad para llevar su ataque contra el país satélite-trampolín cuando quizá el territorio patrio esté cubierto por los negros nubarrones del terror, la subversión, el sabotaje y la lucha callejera.

La fuerza naval estratégica juega así un rol de disuasión y represalia. Cuanto mayor sea su capacidad de sobrevivir a las artimañas de la guerra revolucionaria y cuanto más fuerte sea el golpe que pueda dar, mayor será la posibilidad de evitar que los planificadores de la expansión enemiga elijan a nuestro país como blanco de su próximo salto.

Pero si de todos modos fallase el efecto disuasivo y comenzasen a caer los golpes enemigos, las acciones de represalia a cargo de la fuerza naval estratégica no sólo alentarán el ánimo de lucha de la nación, sino que además darán una mayor escala al conflicto, lo que puede decidir la puesta en marcha del sistema colectivo, con intervención de las grandes potencias aliadas.

Se trata, en definitiva, de obtener responsabilidad en el concierto mundial, especialmente ante quienes no reconocen otros derechos que los reforzados por una sólida capacidad de defensa. Esto deja en pie un interrogante digno de los más interesantes estudios: la conveniencia de que las naciones libres de modesta capacidad defensiva obtengan el elemento protector de máxima eficacia disuasiva: los explosivos termonucleares.

# **Consideraciones sobre la Conferencia de Ginebra en 1958 acerca de la Codificación de los Derechos del Mar (\*)**

**Por el Capitán de Fragata Pedro Carlos Florido**

La convención sobre la plataforma continental submarina aprobada en la conferencia sobre la Codificación de los Derechos del Mar en la 18ª sesión plenaria, la cual tuvo lugar en Ginebra en abril de 1958, ha sancionado algunas disposiciones que considero de interés examinar y extraer algunas conclusiones de las mismas, a fin de tener presente cuáles pueden ser sus posibles implicancias y efectos sobre nuestros intereses marítimos y el patrimonio nacional, y correlativamente el esbozo de una política hacia el mar.

El ordenamiento jurídico del mar se creía inmutable tanto mismo como las leyes físicas y oceanográficas que lo rigen, pero desde hace menos de 50 años este ordenamiento se ha visto sacudido por nuevas ideas, teorías, conceptos y doctrinas que han surgido como consecuencia de nuevos intereses, derivados de las situaciones jurídicas inherentes a las tierras polares, a las plataformas continentales submarinas y a la explotación de la riqueza ictiológica. No puede disfracarse la realidad y es que la aparición de estas nuevas concepciones jurídicas responde a que han surgido nuevos objetivos, sean éstos económicos, políticos, estratégicos y/o científicos, quienes han sido los verdaderos promotores de estos cambios que irrumpen y alteran principios que se creían hasta hace poco inmovibles. No en vano Rodolfo von Ihering, el célebre jurista alemán, expresaba a principios de este siglo, y

\* Fragmento de una conferencia pronunciada en el mes de septiembre de 1961 en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad del Litoral.



con un dejo de ironía, que: “Los derechos subjetivos no son sino intereses jurídicamente protegidos”; sin embargo, su pensamiento no debe tomarse al pie de la letra, pues debemos también recordar que cuando se construye algo sobre un interés, otro interés lo destruye. Debe siempre legislarse sobre lo permanente y lo naturalmente aceptable. Montesquieu decía que: “Las leyes no son sino relaciones necesarias derivadas de la naturaleza de las cosas”.

Aquellos principios que reglaban los espacios marítimos, serían para utilizar el mar como vía de comunicación y mantener sobre él predominio y hegemonía, a fin de ejercer el dominio y control de las rutas oceánicas; pero ya no sirven tanto cuando el mar, lecho y subsuelo, son considerados como formidable fuente de riqueza, y el hombre ha decidido aprovecharse de sus inmensos recursos naturales, en beneficio de la humanidad, que presenta, sobre todo en los países asiáticos, un gravísimo déficit proteico, agravado por el constante aumento demográfico.

Tampoco sirven esos mismos principios cuando se trata de explotar el mar, con ayuda de la técnica y la ciencia, buscando hallar toda solución que le permita a cada país resolver sus problemas energéticos y económicos y que en definitiva signifiquen el bienestar y su progreso.

Recientemente el profesor francés Mateesco vaticinó que en un futuro no muy lejano los mares serán objeto de una explotación tan intensiva, que se establecerán corredores para rutas navegables.

¿No tuvo esta misma intuición nuestro almirante Storni, cuando hace casi 50 años pretendió modificar la extensión del mar territorial en función del potencial económico de la costa que aquel mar bañaba? ¿Y no la comparte todavía el coronel y prestigioso jurista español Azcárraga, cuando pretende establecer que la extensión del mar territorial debe fijarse según fórmulas matemáticas cuyos valores son: como numerador, el producto de la densidad de población del país considerado por la superficie de la plataforma submarina de ese mismo país, y como denominador el producto de la densidad de población mundial por la longitud de costa del país en cuestión?

Los principios, que rigen la libertad de los mares fueron restringidos; primeramente por los derechos, naturaleza jurídica, y extensión del mar territorial. Aparecen luego las pretensiones y jurisdicción limitada sobre la “zona contigua”, a fin de salvaguardar algunos aspectos de la seguridad y policía aduanera, sani-

taria, etc., del Estado ribereño, que no alcanzaban a satisfacer las tres millas del mar territorial. En la actualidad, se disiente sobre cuál debe ser la nueva extensión que debe otorgarse a esta “zona contigua” y cuál debe ser su “status” legal.

Debo hacer notar que lo que motivó en Ginebra, en 1958, el fracaso para fijar la extensión del mar territorial, se debió a la dificultad de llegarse a un acuerdo sobre qué derechos tenían los Estados ribereños sobre los recursos naturales de la “zona contigua”. Como veremos en el Art. 24º, éstos no se pudieron concretar.

Nuestro país sostuvo en Ginebra para el mar territorial una anchura de 6 millas y reclamó otras 6 millas más, contadas a partir del borde del mar territorial, a efectos de la pesca y explotación de los recursos vivos, tal como lo ejerce en su mar territorial y cierta jurisdicción de policía. No acepta reconocerle derechos, sobre esas 6 millas adyacentes al mar territorial, a terceros Estados que hayan estado explotando esos mismos recursos naturales con anterioridad a la sanción de estas normas. Tampoco acepta que toda controversia que se suscite al respecto sea sometida al arbitraje obligatorio. Reclamó además la soberanía sobre la plataforma continental submarina y sobre sus aguas suprayacentes (mar epicontinental).

En definitiva, en lo referente a “zona contigua”, en Ginebra se llegó a lo siguiente:

“Art. 24º — 1. En una zona de alta mar contigua a su mar territorial, el Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

“a) Evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial;

“b) Reprimir las infracciones de esas leyes, cometidas en su territorio o en su mar territorial.

“2. La zona contigua no se puede extender más allá de doce millas contadas desde la línea de base desde donde se mide la anchura del mar territorial.

“3. Cuando las costas de dos Estados estén situadas frente a frente o sean adyacentes, salvo acuerdo contrario entre ambos Estados, ninguno de ellos podrá extender su zona contigua más allá de la línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base que sirvan de punto de partida para medir la anchura del mar territorial de cada Estado.”

Como se observa, esa zona tiene la misma naturaleza jurídica que el mar libre, sólo que el Estado ribereño, en su condición de “Poder Responsable”, tiene ciertas y determinadas atribuciones policiales, pero no tiene ninguna posibilidad de que se le concedan privilegios en la explotación de los recursos naturales de esas aguas, no así del fondo y subsuelo, si estas aguas pertenecen a mares epicontinentales.

Por vía de consecuencia y a raíz de lo normado en el Art. 7° de la convención sobre mar territorial y zona contigua, el espacio de mar comprendido en Golfo Nuevo serían aguas interiores argentinas, lo cual nos ha resuelto un serio problema jurisdiccional, pues toda escotadura que entre sus extremos geográficos miden 24 millas o menos, determina que las aguas comprendidas dentro de ese espacio son aguas interiores.

En relación a la doctrina de las “Bahías Históricas”, en donde encontramos el relevante pensamiento del Dr. Luis María Drago, poco se ha avanzado. Esta doctrina es todavía fuertemente resistida, tanto como la teoría de los sectores y el principio de contigüidad y/o proximidad.

En mi opinión, la aparición de esta nueva figura jurídica que es la plataforma continental submarina, en pleno desarrollo en todos sus aspectos legales, e inclusive técnicos y científicos, es la que dará por tierra con todo el armazón jurídico actual que rige los espacios marítimos.

El progreso de la tecnología y los estudios científicos que se realizan en el lecho y subsuelo marino, son tan prodigiosos que todo lo que se legisla al respecto, cuando se sanciona, ya está en mora.

En este caso particular el derecho va a remolque de la técnica, y deberíamos quizá conformarnos con relacionar jurídicamente los hechos que se van produciendo sin solución de continuidad. En los derechos del mar, el único ejemplo histórico que podemos citar, con respecto a la ayuda brindada por la técnica, es la que fundamentó la opinión de Bynkershoek cuando limitó la extensión del mar territorial al alcance de un cañón de su época (una legua marina), lo que dio lugar al concepto de las tres millas, que todavía tiene vigencia.

Establecer la naturaleza jurídica de extensas áreas submarinas, que adoptando como su límite la isobata de las 100 brazas suman en total 30 millones de Km<sup>2</sup>, y que son fuente de casi toda la riqueza submarina conocida en cualquiera de los tres

reinos, animal, vegetal y/o mineral, es un serio problema que debe resolver el Derecho Internacional.

Solamente más del 90 % de la producción pesquera mundial proviene de esas regiones, y según F.A.O. ya la pesca mundial ha superado los 20 millones de toneladas; y si a ello le sumamos los enormes yacimientos petrolíferos, carboníferos, perlíferos, esponjarlos, algalógicos, de estaño y de hierro, vemos cuál es la causa para que todos los países busquen aprovecharse y normar jurídicamente esas áreas submarinas, en su propio beneficio.

La resolución de la problemática jurídica de la plataforma continental submarina, y de las incógnitas que ella encierra, se despejarán cuando se pueda responder a las siguientes preguntas: ¿Qué es, cómo se la define y cuáles son sus límites? ¿Cuál será su naturaleza jurídica? ¿Quién ha de disfrutar los recursos que ella nos brinda, el primer ocupante, el Estado ribereño o la Comunidad Internacional? ¿Qué derechos se tendrán sobre ella y en qué medida? ¿Pueden explotarse todos los recursos naturales o solamente los que encierra el lecho y el subsuelo? ¿Deben limitarse a los minerales o pueden también comprender la flora y la fauna, y en qué extensión? ¿En qué medida se verán afectados los principios que rigen el mar libre? ¿Cuál será el régimen jurídico de las aguas suprayacentes (mares epicontinentales) y el de las islas que emergen? ¿Tienen las islas plataforma insular? ¿Cómo debe limitarse una plataforma común a dos Estados ribereños?

La convención reunida en Ginebra en 1958 dio respuesta a varias de estas preguntas.

Analizaremos algunos de estos artículos, desde nuestro punto de vista:

“Art. 1º — Para los efectos de estos artículos, la expresión ” «plataforma continental» designa: a) el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales y dichas zonas; b) el lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas, adyacentes a las costas de islas.”

De su texto ya podemos deducir lo siguiente: de lo establecido en qué consiste el término “plataforma continental”, surgen dos definiciones y dos límites. Una es definición geográfica, está-

tica, natural y que responde en un todo a las ciencias geo-oceano-gráficas, su límite es la isobata de los 200 metros que es donde termina la zona fótica y la región nerítica, y en casi todas las plataformas se inicia, a partir de esa profundidad, el talud continental. Es una definición científica ajustada a derecho, y que responde al ejemplo de nuestra plataforma continental.

Pero se ha sancionado otra definición, basada en una posibilidad técnica. Esta última designación, que fue objeto de muchas discusiones, y al principio no aceptada por nuestro país, pareció ser una fórmula para otorgarles plataforma a países que, como Chile, carecen de ella. Se partió del principio ecuaníme que el derecho internacional no puede servir para sancionar las injusticias geológicas.

Dicho de otra manera, se buscó normar jurídicamente una posibilidad técnica como solución de compromiso.

Todos conformes, pero ese mismo año, casi contemporáneamente, una comisión científica en los EE. UU. en busca de la discordancia geológica presentada por el sismólogo yugoslavo Mohorovic, para estudios en la conformación de la corteza terrestre, sabiendo por métodos indirectos que esta discordancia se halla más accesible al trépano en áreas oceánicas que en las terrestres, luego de varias tratativas, perforaron varios pozos en el subsuelo submarino a 3.861 metros de profundidad, frente a la costa occidental de México, entre las islas Clipperton y Guadalupe. La resolución técnica y marinera del problema fue extraordinaria. El buque perforador, el «Cuss I» de 80 metros de eslora, fue mantenido en su posición exacta mientras perforaba, por medio de cuatro motores fuera de borda de 200 HP; éstos eran comandados desde un tablero central al cual llegaba continuamente la posición del buque con respecto al fondo desde boyas sonar y radar; las boyas sonar, en número no menor de 6, estaban situadas a 200 pies debajo del nivel del mar y ancladas al fondo oceánico.

El «Cuss I» tuvo que soportar vientos de hasta 25 metros por segundo y olas de hasta 5 metros de altura, y sin embargo el barco no se desvió, con respecto a la boca del pozo en el fondo del mar, más de 115 metros. El ensamble en el fondo, entre la cañería entubada y la barra de perforación, se logró apelando a la televisión submarina. (Ver figura 1).

El artículo 1º faculta pues, a todo país que sea capaz técnicamente de explorar y/o explotar el fondo o subsuelo del mar a esa o a mayores profundidades, lo que hemos visto es factible, a proclamar derechos, cuyo alcance los fija como veremos el Art. 2º,

pues según lo sancionado, hasta esa profundidad llegaría su “plataforma”. Es sumamente riesgoso, desde el punto de vista legal, subordinar una definición jurídica a la capacidad técnica de un

## EQUIPO CUSS 1

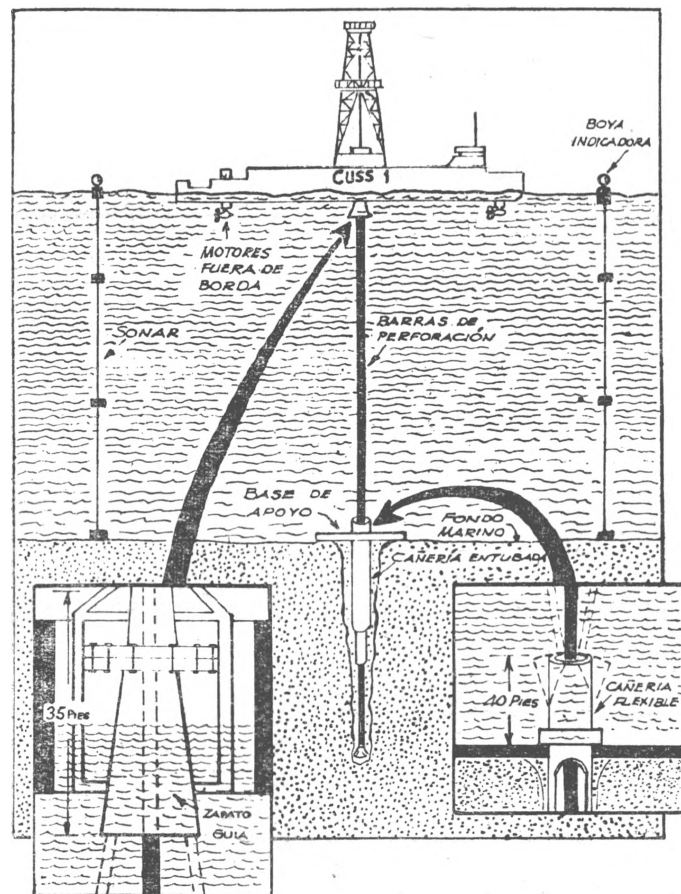


Figura 1

país. Este artículo dará lugar, en el futuro, a enojosas cuestiones internacionales, a menos que el derecho consuetudinario limite su alcance.

El párrafo b) del mismo artículo 1° reconoce la existencia de plataformas submarinas insulares. Cuando fue debatida esta cuestión, el delegado italiano, haciéndose eco de un “memorándum” de la UNESCO, expresó que podía haber caso de islas que, pertenecientes a integrantes de plataformas continentales, merecían ser consideradas como un caso especial.

Es el caso de las Islas Malvinas, que son la parte emergida de nuestra plataforma, tal como en este mismo Boletín, en su número 531 del año 1938, lo demostrara el Dr. Agustín Riggi, aparte de los innumerables trabajos geológicos realizados en este sentido que lo confirman.

Lo resuelto en Ginebra no tuvo para nada en cuenta esta situación, siendo totalmente diferente, por ejemplo, el caso de la Isla Tristán Da Cunha, con plataforma insular propia, que el de las Islas Malvinas que carecen de ella.

Sin embargo Inglaterra, con fecha 21 de septiembre de 1950 y después de haberlo hecho para las Islas Trinidad, Tobago, Bahamas y Jamaica, expide una “Order in Council” por medio de la cual le asigna y limita plataforma insular a las Islas Malvinas. Esto sólo fue conocido a través de un libro de Azcárraga; nada se supo en nuestro país, y menos tengo conocimiento que nuestra Cancillería haya efectuado las reclamaciones del caso.

Lo sancionado en el párrafo b) del artículo 1° ha perfeccionado una pretensión inglesa concretada en esa “Order in Council”.

Como Inglaterra observa que al NW de las Islas Malvinas se carece de profundidades que superen las 100 brazas, adopta un límite arbitrario que se superpone con nuestra plataforma. Ello en cierto modo nos favorece, pues está reconociendo que no hay discontinuidad en nuestra plataforma, que como todos sabemos enmarca las Islas Malvinas. ¿Pero qué ocurriría si nuevos trabajos hidrográficos hechos por el Reino Unido, a fin de cumplimentar el punto 3 del Art. 6°, ponen de relieve una isobata de 100 brazas en esa zona, en que las profundidades oscilan entre las 85 y 95 brazas? Las Islas Malvinas tendrían entonces, según lo normado en Ginebra, plataforma insular, no solamente en el aspecto legal sino también geográfico. Esto en cierto modo ha sido previsto, como veremos:

“Art. 6° — 3. Al efectuar la delimitación de la plataforma  
” continental, todas las líneas que se tracen de conformidad con los  
” principios establecidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo se  
” determinarán con arreglo a las cartas marinas y características

” geográficas existentes en determinada fecha, debiendo mencionarse como referencia, puntos fijos permanentes e identificables de la tierra firme.”

Por lo pronto, en la Operación “Malvinas” realizada por el A.R.A. «Capitán Cánepa» en 1960 en la Estación N° 411, latitud 51° 30'S y longitud 62° 00'W, se obtuvo un sondaje de 120 brazas, bastante cerca de la zona crítica. Las estaciones 410 y 412 estaban ya muy alejadas de la anterior; la 412 se encontraba al norte de la 411 y a 100 millas. Ambas se encuentran situadas en la figura 2.

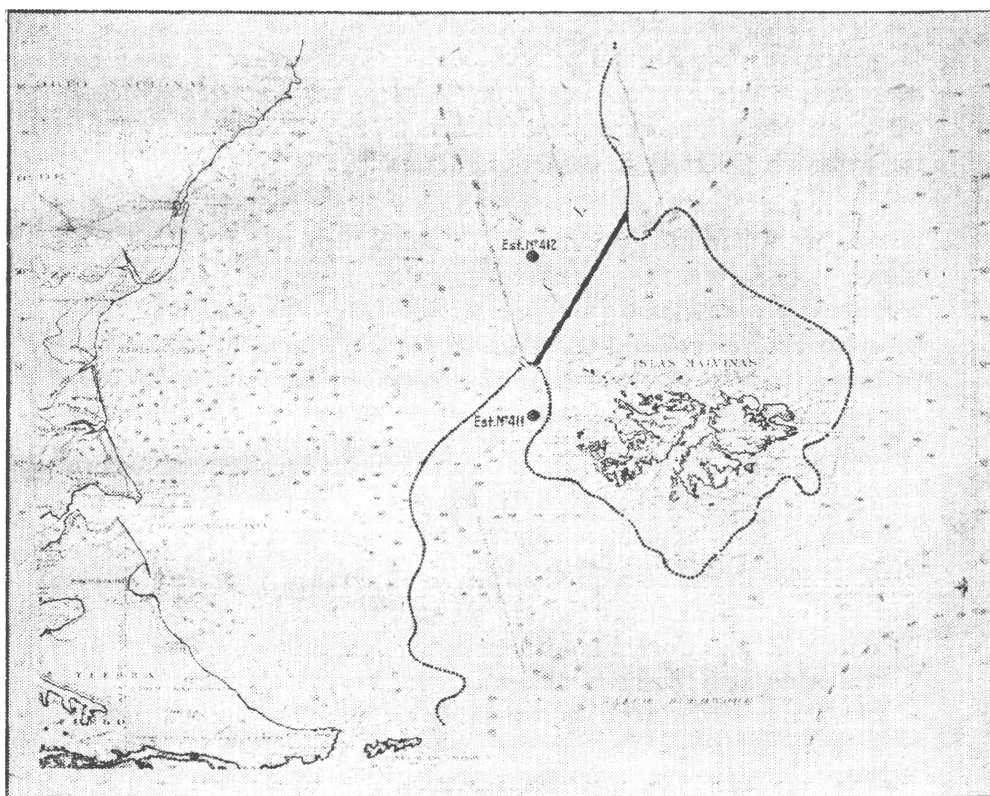


Figura 2

En 1934 en el “Discovery Reports”, editado por la Universidad de Cambridge, se expresa lo siguiente: “la plataforma continental patagónica incluye las Islas Falkland”. Díaz Cisneros, en su libro sobre Las Malvinas, cita a la “Enciclopedia Británica”, tomo IV, pág. 15, donde se expresa: “las Islas Falkland forman esencialmente una parte de la Patagonia, con la cual ellas están conecta-



das por una elevada plataforma submarina”. Pero tuve ocasión de encontrar en la edición de 1956 de la Enciclopedia Británica, en el tomo IX, pág. 52, un cambio muy sugestivo: “... conectadas con la Sudamérica Subantártica por una elevada plataforma submarina”.

¿Cuáles son los territorios subantárticos? Georgias del Sur, las Shetland del Sur, las Sandwichs y las Malvinas.

Lógicamente, todo lo que disponga el Reino Unido sobre esas islas será nulo “ab initio”, teniendo en cuenta que histórica, geológica y jurídicamente son parte del patrimonio nacional; y que si se resuelve el problema de fondo, lo demás también se resuelve por vía de consecuencia. Lo accesorio sigue siempre la suerte de lo principal. Al final del párrafo 1) del Art. 12º, se expresa que se podrán formular reservas con respecto a todos los artículos de la convención, excepto para los Art. 1º, 2º y 3º, que son los más importantes y son de la esencia del tratado.

Nuestro país no debe aceptar de ninguna manera que lo dispuesto en el párrafo b) del Art. 1º sea aplicable a las Islas Malvinas, y que en caso de controversia se pretenda recurrir a lo dispuesto en el Art. 6º, que determina cómo se resuelven estas cuestiones en caso de plataformas comunes, o en situaciones confusas que nunca sabemos cuándo y cómo pueden ocurrir.

Pasemos ahora a comentar el Art. 2º:

“Art. 2º — 1. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su explotación y de la explotación de sus recursos naturales.

“2. Los derechos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades o reivindicar la plataforma continental sin expreso consentimiento de dicho Estado.

“3. Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa.

“4. A los efectos de estos artículos, se entiende por «recursos naturales» los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y del subsuelo. Dicha expresión comprende, asimismo, los organismos vivos, pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo, o sólo pueden

” moverse en constante contacto físico con dichos lecho y subsuelo.”

Aquí se determina la naturaleza jurídica de la plataforma, y sólo se acepta una “soberanía restringida” al solo efecto de la exploración y explotación de los recursos naturales que nos brinda la plataforma y su subsuelo.

Recordemos que nuestra delegación pretendió soberanía sin limitaciones y extendida hasta las aguas que la cubren. Estoy, sin embargo, de acuerdo con lo sancionado en Ginebra.

El párrafo 3° fue una ponencia sugerida por nuestra delegación y que resultó aprobada. Esto quiere decir que los derechos existen y están a cubierto, a pesar de la inoperancia del Estado ribereño.

Tengo opinión formada acerca de la formulación de nuestros derechos sobre la plataforma adyacente a nuestro territorio, y la concreto en el principal argumento, que es el “principio de identidad o continuidad”, que si bien supera al de “proximidad o contigüidad” por tener una base científica y ser menos ambiguo, es también resistido por los juristas y tribunales internacionales.

Sintetizando el razonamiento y desarrollo jurídico, que no es del caso exponer aquí, sostengo que nuestros derechos sobre la plataforma tienen su justificación en tres argumentos que pueden invocarse juntos o separadamente, y ellos son, en orden de importancia: *a)* naturaleza geológica (principio de identidad) ; *b)* proximidad geográfica (principio de contigüidad) y *c)* posibilidad de exploración y explotación (principio del “Poder Responsable”).

Este último, “Poder Responsable”, que si bien puede invocarse como argumento, a su vez es el que da la medida de los derechos que se pretenden. Es un arma de doble filo; ya insistiremos sobre ello. Analicemos ahora el Art. 3°:

“Art. 3° — Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan al régimen de las aguas supra-  
yacentes como alta mar, ni al del espacio aéreo situado sobre  
dichas aguas.”

Durante la conferencia de La Haya, en 1930, sobre los derechos del mar, cuando se hicieron los estudios preparatorios al abocarse a la situación de las aguas territoriales, se propuso que el suelo y subsuelo de esas aguas fuesen un tema aparte.

La mayoría de los Estados participantes fue de opinión contraria, es decir, que toda el área era una sola unidad jurídica, y que no era posible conceder derechos de soberanía sobre las aguas

sin extenderlos también sobre el fondo y el subsuelo. Se expresó que: “no hay división, para los fines del Estado, entre el aire y el agua, y aún entre el agua y el subsuelo, en caso de uso de este último por parte del Estado ribereño”.

Pero en Ginebra, en 1958, con relación a las aguas suprayacentes y al espacio aéreo que cubren la plataforma submarina, privó el criterio opuesto, es decir, las aguas y la plataforma no pueden tener el mismo *status*. Son dos cosas diferentes y es interesante observar el cambio de criterio de 1930 a 1958.

En Ginebra nuestras pretensiones no fueron aceptadas, y nuestra delegación hasta propuso que este artículo 3º quedara redactado de manera tal, que los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no deberían afectar la libre navegación, en lugar del texto aprobado. Esta sutileza tampoco fue aceptada, y el delegado inglés dijo que, con esa redacción, sólo se oscurecía un principio bien claro como es el de la libertad de los mares, pues en el mar no sólo se navega.

Es evidente que el derecho se resiste fuertemente a que sea alterado en lo más mínimo el régimen de la alta mar. En mi opinión, el régimen jurídico de las aguas que cubren las plataformas submarinas quedará encerrado y afectado por los derechos que se han sancionado sobre el lecho y el subsuelo de esas mismas aguas.

La ciencia y la técnica al servicio de los Estados ribereños darán en el futuro la pauta de mi afirmación. Dicho de otra forma, a esos derechos hay que ganarlos con el propio esfuerzo, y no con simples pretensiones o declaraciones y legislación *in abstracto*, no apoyadas por la realidad.

También mi idea acerca de lo que entiendo por “Poder Responsable”, me lleva a sostener que no pueden invocarse o pretenderse, por ahora, derechos absolutos de soberanía sobre la plataforma submarina. Un solo ejemplo bastará para aclarar lo expuesto. Si un submarino extranjero navegando a 100 millas de la costa resuelve posarse en el fondo, sobre nuestra plataforma, estaría violando nuestra soberanía y, por consiguiente, deberíamos estar en condiciones de expulsarlo. ¿Podemos hacerlo? Es necesario ser prudentes en nuestras pretensiones, y esa prudencia, que no significa dejar de ser altivos y firmes al defender lo que entendemos es justo, es la que impone la medida de nuestra capacidad nacional. Explotemos intensivamente nuestro mar y nuestra plataforma, y entonces tendremos legítimos intereses que defender, y consecuentemente adquiriremos derechos, pues la ocupación reali-

zada por actos concretos de funciones estatales, es el mejor de los títulos imperfectos, y cuando esta ocupación es continua y pacífica, equivale a un título.

Pasemos ahora a comentar el Art. 12°:

“Art. 12° — 3. En el momento de la firma, de la ratificación ” o de la adhesión, un Estado podrá formular reservas respecto ” de los artículos de la convención, *con excepción de los artículos ” 1° a 3° inclusive ”*

Este artículo merece un cuidadoso análisis. La “reserva” es una declaración de voluntad, formulada por un Estado, que entiende por ella, sustraerse a las obligaciones resultantes de ciertas disposiciones, o de una cierta interpretación de un tratado.

La opinión más generalizada de los tratadistas es que la noción de la reserva es contraria al tratado, pues rompen el equilibrio del convenio, disminuyen la eficacia de la vinculación contractual, obstaculizan la unidad del derecho y hacen oscura su interpretación. Por lo expuesto, la doctrina y la opinión de todos los tratadistas consultados, aconsejan que deben evitarse las reservas, y esto ha sido expresamente establecido en la convención sobre los artículos 1°, 2° y 3°, que son de la esencia de lo acordado en Ginebra sobre la plataforma submarina.

La doctrina es razonable, pero a mi modo de ver surgen dos cuestiones que no puedo pasar por alto, pues afectan directamente nuestros legítimos intereses nacionales.

Por lo pronto es lícito, según la opinión de Verdross, alejarse de la letra de un tratado, a pesar de ser la norma clara y precisa, si condujera a resultados absurdos. Estamos en el caso de que no podemos aceptar que por vía de lo sancionado en el Art. 1° un país, por tener suficiente capacidad técnica, llegue a pretender, basado en lo dispuesto, a reclamar que sus derechos se extienden hasta las fosas oceánicas.

No podemos tampoco aceptar que las Islas Malvinas se encuentran comprendidas en el párrafo b) del Art. 1°. Corresponde al Congreso de la Nación, al ratificar el tratado según lo dispuesto en el Art. 67°, inciso 19, de la Constitución Nacional, lo apruebe con las salvedades del caso.

Si tal cosa ocurre, pese a lo resuelto de no aceptarse reservas en este artículo, no dejaríamos de ser parte del tratado o convenio, pues la Corte Internacional de Justicia al fallar sobre la cuestión del *genocidio*, con fecha 28 de mayo de 1958, expresó: “que los Estados que ratifican o se adhieren con reservas a un tratado

multilateral, podían ser tenidos como parte contratante, siempre que la reserva sea compatible con el objeto y propósito de la convención”. Este fallo da lugar a la novísima doctrina de la compatibilidad de la reserva, si no afecta la esencia del convenio.

Posteriormente, la asamblea de las Naciones Unidas ratificó esta doctrina, cuando la hizo extensiva a todos los tratados que en el futuro se celebren bajo los auspicios de las Naciones Unidas. Si declaramos que las Islas Malvinas carecen de plataforma insular, pues son la parte emergida de la plataforma continental, no hemos afectado en modo alguno el objeto y el propósito del convenio y esta salvedad es compatible con él, y dejamos a salvo nuestra legítima posición sobre esta cuestión que afecta al honor e intereses nacionales.

En el mundo que hoy nos toca vivir hay una marcada tendencia a sobrevalorar lo económico en detrimento de lo político; se presta más atención al desenvolvimiento materialista de los hechos, que al estudio del conocimiento de la ciencia política y a su ejercicio como arte.

Nuevas corrientes filosóficas exacerbaban los sentidos y proyectan al hombre hacia el utilitarismo inmediato, con mengua del contenido espiritual de lo político. Patria, soberanía, honor, prestigio, tradición, jerarquía, respeto y señorío, son conceptos para aquellos individuos con mentalidad materialista, que huelen a naftalina.

Todo ello provoca, cuando no genera, una distorsión en los juicios y en cierta medida ocurre que, ante la presencia de un problema que tiene implicancias económicas y políticas, sólo se percibe el primero.

La política económica seguida por nuestro país en estos últimos años, ha precedido a la política exterior de la Nación, y consecuentemente con ello, son los economistas quienes han tenido a su cargo la responsabilidad de su realización en el terreno de los hechos, y si bien es cierto que el éxito puede ser el resultado, no han medido ni han ponderado a fondo todos los elementos que conforman la estructura de una política exterior. Resultado de ello es que, con el objeto de conseguir créditos y préstamos, han recurrido al concepto de que somos un país subdesarrollado, cuando en realidad somos un país descapitalizado, que es una cosa muy distinta.

Es cierto que en la actualidad existen gravísimas e imposterables cuestiones económicas que en la República y en el mundo

no admiten dilación; también es cierto que estamos deslumbrados ante los prodigiosos avances técnicos, como por ejemplo los vuelos espaciales, a lo que debe sumarse la notoria influencia de una avalancha de medios de información, ya sea por la prensa oral y escrita, la cinematografía, radio, televisión, conferencias, novelas, etc., lo cual es consecuencia directa e indirecta del conflicto entre Occidente y Oriente, que nos llevan a desenfocar ciertas cuestiones que son inherentes a nuestros objetivos políticos, que histórica, geográfica, social y culturalmente, son los mismos por los cuales combate Occidente, pero en modo alguno desdibujan o restan importancia a nuestros objetivos político-estratégicos bien definidos.

Es peligroso olvidarlos y transigir en todo y por todo, pues todos los países, aparte de sus intereses puramente occidentales, también aspiran a cumplir sus propios objetivos nacionales. Lo contrario sería pecar de ilusos.

El reconocimiento del incentivo en todo problema estratégico-nacional, sólo aparece claro cuando se lo analiza desde el punto de vista político y su proyección externa.

El capitán de navío de Marotte, en un trabajo realizado en la Escuela de Guerra Naval, expone algunas ideas acerca del "Poder Responsable" y define muy bien en qué consiste.

Nadie y todos son los responsables y depositarios de ese Poder, y que en definitiva sólo pretende la preservación de la seguridad nacional y la promoción de sus legítimos intereses nacionales, fijados en la Constitución Nacional.

Nuestra cancillería, en un comunicado de prensa dado a raíz del desembarco de los soviéticos, con la excusa del Año Geofísico Internacional, en la Isla Zavodoski, del grupo de la Isla Sandwich del Sur, también sustenta algunos conceptos que definen el "Poder Responsable". La firma del Tratado Antártico es otra concreción de "Poder Responsable", y para no citar más ejemplos, la necesidad de la "zona contigua" más allá del "mar territorial" es también otra consecuencia del "Poder Responsable".

En tal orden de ideas, entiendo que nuestro "Poder Responsable" debe buscar en el mar, en los espacios marítimos, ya sea en la explotación de sus riquezas o como vía para expandir su comercio de ultramar, la razón de sus derechos que proclama.

La República, si quiere ser, debe actuar y, por lo tanto, avanzar.

Es evidente que todos los pueblos de la tierra tienden formalmente a unirse, a agruparse y a complementarse. Nuestra poli-

tica naval debe ser tal, que posibilite mantener y acrecentar nuestra personalidad internacional, pues no debe descartarse que cuando varios países se integran es siempre con pérdida de parte de su individualidad. La política social de masas, encuentra su símil en el agrupamiento de los países para llegar a la tesis del "país-

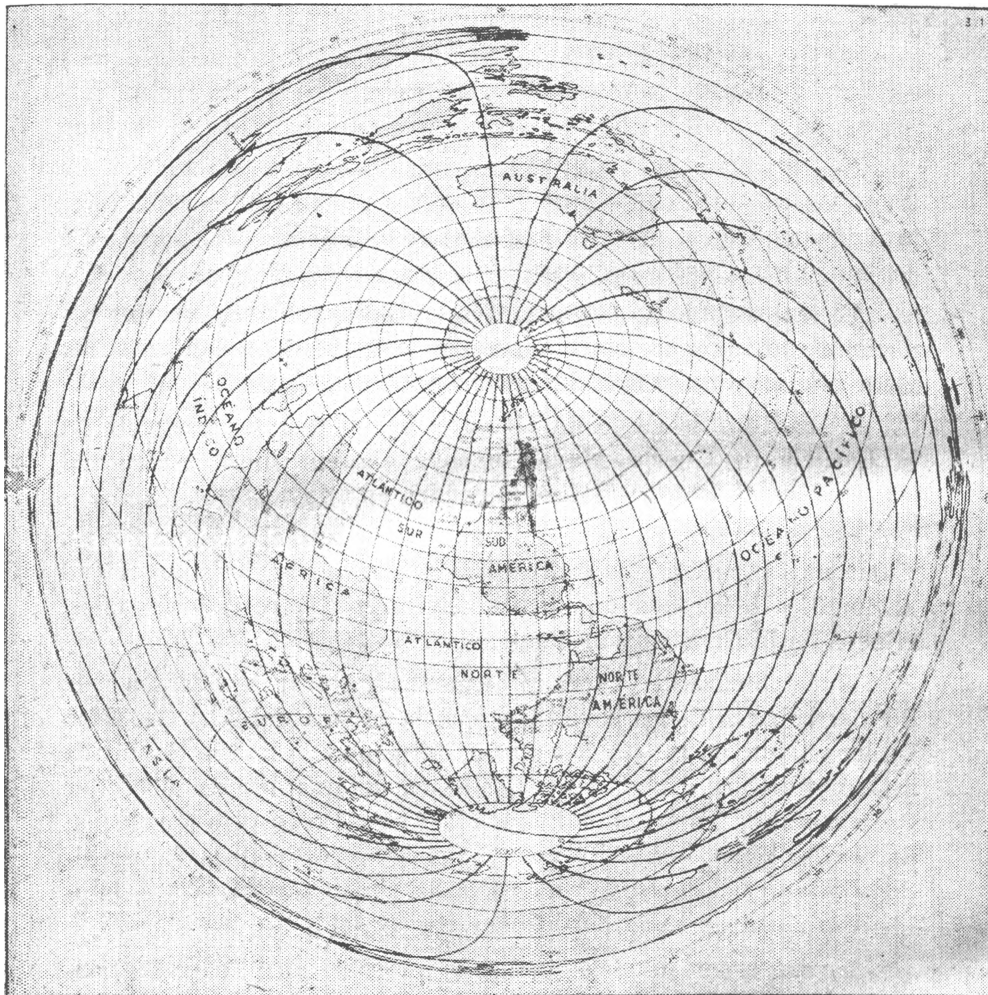


Figura 3

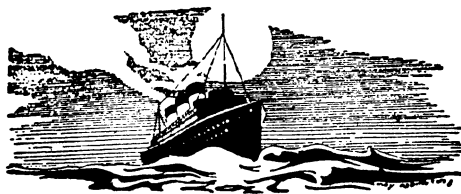
bloque". Por esa razón, debemos desarrollar desde ahora una intensa política naval sobre el hemisferio oceánico, que es el hemisferio que ofrecerá mayores posibilidades en el futuro, y en donde ocupamos una posición geográfica extraordinaria. (Ver fig. 3).

El país asumirá así, de manera insospechada, preponderancia internacional, al gravitar sobre esos países marítimos como nosotros, pero no marineros. También existe el reconocimiento del incentivo económico, dado que el futuro de nuestros mercados estará en Africa del Sur, Asia y Oceanía.

Todo parece indicar que, en el devenir de los años futuros, perderemos muchos de los mercados tradicionales. Europa integrada y Africa en recuperación, serán la causa determinante de esta alteración. Es necesario que todos los argentinos comiencen a sentir y a saber que son isleños, y que en el mar está la clave de nuestra futura grandeza.

La estrategia del mañana se denominará “cine-estrategia” o “dina-estrategia”, dado que aquel que se mueva mejor en los espacios aéreos o marítimos, pues los terrestres perderán importancia, obtendrá la hegemonía; y nosotros disponemos del mar como herramienta y en una situación privilegiada, y de la Antártida como factor de gravitación internacional, pues nos posibilita la vinculación e intercambio de todo orden con esos países que son parte de nuestro hemisferio. El desafío que nos lanza el futuro está planteado; veremos si los argentinos somos capaces de recoger el guante.

España nos señaló el camino; desde 1810 hasta 1822 fue extraordinaria la visión de nuestros gobernantes, a pesar de lo difícil de esos tiempos, por buscar en el mar el desarrollo de las Provincias Unidas. Poco o nada se conoce acerca de ello, pero lo que se hizo fue magnífico; sólo hace falta para asombro de los incrédulos publicarlo, pero eso, como decía Rudyard Kipling, es ya otra historia.





**Gallardetes y Distintivos  
del Centro Naval**



Se comunica a los señores consocios que se hallan  
en venta en Contaduría, al precio de:

GALLARDETES . . . . . \$ 12.—

DISTINTIVOS . . . . . „ 30.—

# Reactores nucleares y su aplicación naval

Por el Guardiamarina Pedro Juan Bauer

## INTRODUCCIÓN

La ciencia, para explicar el desarrollo de muchos fenómenos de la materia, emplea similitudes. Modelos constituidos por elementos conocidos, con sus partes montadas de tal manera que, al funcionar según los principios elementales debidamente probados, reproducen el comportamiento de la materia en estudio.

He creído necesario hacer este prolegómeno, para hablar de algunas maravillas de la materia, que nos han sido develadas, presentándolas mediante un modelo: el elemento estructural unitario de que están hechos nuestros uniformes, el papel sobre el cual leemos, etc. Me refiero al átomo, este ente pequeñísimo, cuya “insignificancia” gravita hasta en el nombre de la era en que vivimos.

Para que nuestro anunciado modelo atómico pueda constituirse, vamos a enumerar las partículas fundamentales que lo integran: protón, con cierto estado eléctrico que se individualiza con ( + ) ; neutrón, sin característica eléctrica; electrón, con estado eléctrico contrario al del protón (—).

La materia más sencilla que conocemos es el hidrógeno. Está formado por un núcleo (parte central del átomo) y un electrón.

La materia siguiente se forma “metiendo” dentro del núcleo un neutrón. Hemos obtenido el deuterio. Me parece oportuno mencionarlo, porque dos átomos de éste, junto con uno de oxígeno, forman el agua pesada.

El átomo de uranio, que es por el momento el que más nos interesa, tiene en el núcleo 92 protones y 143 neutrones, es decir, 235 partículas, girando en varias órbitas que, por simplicidad, suponemos circunferencias concéntricas. El número de electrones

son los necesarios para neutralizar con su carga los protones del núcleo.

Entre los protones del núcleo y los correspondientes electrones, que giran alrededor de él, hay una fuerza de atracción que impide que tome cada cual para su lado. Y por el hecho de girar electrones alrededor del núcleo, hay una fuerza que les impide caer al núcleo atraídos por él. Teniendo presente cómo es el modelo del átomo de U-235, veré de explicar cómo puede obtenerse energía de su núcleo.

Si de alguna manera rompo el núcleo en dos partes, tiene lugar algo muy curioso: la suma de los pesos de las dos mitades obtenidas es menor que el del núcleo antes de la fisión.

¿Cómo es posible que “falte materia”? Bueno, algo más sucede cuando un núcleo se rompe.

Por ejemplo, en Hiroshima se fraccionaron unos cuantos núcleos y hubo un enorme desprendimiento de calor (que es una forma de energía), junto con otros efectos (emisión de partículas de alta velocidad).

¿Puede ser que haya una relación entre el calor desprendido (energía radiada) en la fisión y la diferencia de peso de que hablábamos? Forzoso es pensar que no resta otra alternativa.

Einstein ha ayudado a explicar qué sucedió. Nos legó la seguridad de que materia y energía son equivalentes, sintetizada en la expresión  $E = m c^2$ , en la cual  $E$  = energía;  $m$  = masa; y  $c$  = velocidad de la luz.

El sincrociclotrón nos da una prueba fehaciente de lo dicho anteriormente. Es decir, la masa y la energía son interconvertibles.

Supongamos que de alguna manera, algo complicada, por la cual no analizo cómo sucede, espontáneamente se rompe en dos un núcleo de un átomo de una cierta cantidad de uranio. Además de las dos mitades nucleares, salen algunos neutrones. Los medios núcleos no sirven para seguir partiendo otros núcleos, pero sí, son eficaces los neutrones.

Uno de ellos, por ejemplo, golpea otro núcleo (de un átomo próximo); éste núcleo se pone a vibrar como si fuese una gota de agua a la cual vamos dando toquitos con un alambre. La vibración aumenta y llegará un momento en que la gota se fracciona en dos. Ya tenemos otro átomo fisionado. De él se obtiene otra vez, además de las dos mitades y de la energía radiada (cuya mayor parte es calor), nuevos neutrones que golpearán contra

otros núcleos de átomos vecinos. Esto es lo que se llama una reacción en cadena.

De seguir así, pronto toda la masa de uranio tiene sus átomos con los núcleos partidos y despiden un calor insoportable. En los reactores nucleares se hace uso de estos principios para la obtención de energía en forma de calor.

La historia no es tan simple. Esos neutrones liberados de cada núcleo que se parte, no son todos aptos para seguir fraccionando nuevos núcleos. Tienen que golpear contra ellos con una velocidad determinada: ni muy rápidos ni muy lentos. Los neutrones liberados son rápidos. ¿Cómo puedo hacer para disminuirles su velocidad? Lo más lógico es pensar en un “moderador” o sustancia a través de la cual deben pasar los neutrones y con eso obtener la velocidad deseada, para que se produzca la reacción en cadena. Esta sustancia no debe absorber neutrones. Para este objeto se usa el agua pesada, el berilio, el grafito, etc.

Por cada fisión, en promedio, se liberan  $2\frac{1}{2}$  neutrones en un tiempo aproximado de 60 segundos.

Muy bien, ya tengo la reacción en cadena; el problema que ahora debo resolver es la extracción del calor de las barras de uranio, uno de los “combustibles” nucleares. La solución es la que se le ocurriría a cualquiera: hacer circular algún fluido por las camisas que las rodean.

Si tomamos aire, éste debe tener una velocidad de unos 100 m/s dentro de las camisas. Los ventiladores necesarios son muy grandes. Tomemos agua pesada (común no podemos tomar, porque absorbe neutrones y adiós reacción). Debido al alto precio de este fluido, no podemos perder una gota. Las juntas de las tuberías, los ajustes de las bombas, son los puntos críticos.

Otro fluido que puede emplearse para extraer y aprovechar el calor generado en las barras de uranio es el metal fundido.

Se emplean aleaciones de Na, K, Bi, Sn. De este modo se trabaja en los modelos avanzados de los Estados Unidos. El metal se bombea con bombas eléctricas (solenoides que rodean la tubería) que funcionan atrayendo el metal, como verdaderos electroimanes.

## REACTORES NUCLEARES

En general, el uso a que es destinado el reactor es:

- a) Producción de plutonio u otras materias fisionables;

- b) Producción de neutrones u otras radiaciones;
- c) Investigaciones relativas a la construcción y desarrollo de los reactores.

Es así que no podemos hablar de una clasificación rígida de los reactores debido a su gran variedad y destino para múltiples fines, pero sí de una “caracterización” en la que se enumeran los diferentes modos de clasificación actualmente empleados.

Esta clasificación es:

- a) Según su empleo.
- b) Según la naturaleza de los neutrones que provocan la fisión nuclear. Ésta se puede producir por medio de neutrones lentos (térmicos), intermedios (de resonancia) y rápidos.
- c) Según la naturaleza y disposición del combustible, se subdividen en: homogéneos y heterogéneos. En los homogéneos el combustible nuclear se encuentra en forma de solución acuosa íntimamente mezclado con el moderador (y eventualmente con el refrigerante), mientras que en los heterogéneos, el combustible se presenta en forma de barras, placas, etc. y está netamente separado del moderador.
- d) Según los materiales que constituyen el reactor.
- e) Según el tipo de construcción.
- f) Según la potencia y el flujo de los neutrones, llamándose flujo de neutrones al producto de la velocidad media de los neutrones por unidad de volumen del “combustible” nuclear.

### **Diferentes tipos de reactores nucleares destinados a la producción de energía y materias fisibles.**

Los tipos que se describirán, son los que económicamente más ventajas presentan:

*Agua a presión:* Usa además de agua ordinaria, agua pesada como refrigerante y moderador. Tanto ésta como aquélla, es circulada por bombas centrífugas y se calienta, saliendo del reactor a presión donde entra a un intercambiador de calor, produciéndose vapor que es utilizado en las turbinas.

Para una potencia determinada, el empleo de agua pesada en vez del agua ordinaria permite disminuir la cantidad de combustible nuclear usado y, en consecuencia, el aumento de energía producida por unidad de peso de combustible.

Además el grado de conversión (llamado también rendimiento de conversión  $RC = \text{núm. de átomos fisionados producidos, dividido por el número de átomos fisionables consumidos}$ ), es mucho más elevado para los reactores de agua pesada que para los reactores de agua ordinaria. Estas ventajas son compensadas por el mayor precio del agua pesada.

En este tipo de reactores el combustible nuclear utilizado es generalmente uranio natural o ligeramente enriquecido, empaquetado y a veces aleado con otros elementos (zirconio, Al, Mg) lo que permite una duración más larga (irradiación) sin sufrir deterioros y sin necesitar tratamientos químicos frecuentes.

En los reactores de agua a presión, el factor más importante a tener en cuenta para el precio del KW/h producido, es el costo y la frecuencia de los tratamientos químicos metalúrgicos de los combustibles usados.

El uso del agua pesada permite, como se indicó, un grado de conversión y una eficacia en la producción de energía por unidad de peso de materia fisionada mayores; asimismo, produce también un aumento de la duración del ciclo del combustible, es decir, duración de su estancia en el reactor.

*Agua en ebullición:* En estos reactores se produce vapor, por la ebullición del agua que se encuentra en el hogar del reactor. Así, pues, se simplifica la instalación respecto al reactor de agua a presión, eliminando el intercambiador calorífico. Con esto se mejora el rendimiento térmico y se disminuye el tamaño del equipo auxiliar.

Las principales desventajas de este sistema están en:

- a) La necesidad de utilizar combustible con un grado de enriquecimiento relativamente alto, para evitar la formación de bolsas de vapor en el hogar del reactor.
- b) La necesidad de envolver con un recipiente estanco, protegiendo contra las radiaciones al reactor y al conjunto de la turbina y condensador (siendo esto necesario, a causa de la radiactividad del vapor circulante).

La explotación de este reactor ofrece más seguridad que la del agua a presión. En efecto, al haber mayor cantidad de vapor en el interior del reactor, si aumenta la temperatura se impide el “embalado” del mismo. Se dice que es “autorregulador” y que tiene un coeficiente negativo (estado subcrítico) de reactividad en función de la temperatura. Aclaremos que reactividad de un reactor es una medida de la “distancia” que separa el reactor de sus

condiciones críticas. El valor absoluto de este coeficiente es mayor que en los reactores de agua a presión.

Se puede utilizar en el reactor de ebullición ya sea agua ordinaria, ya sea agua pesada. No se debe, sin embargo, llegar automáticamente a la conclusión de que el uso del agua ordinaria sea más ventajoso que el del agua pesada. El empleo del agua pesada permitirá probablemente obtener un precio más bajo para el KW/h, que no se puede obtener con el agua ordinaria.

La razón por la cual se emplea con preferencia el agua ordinaria es porque parece ser que el empleo del agua pesada trae consigo un cierto número de problemas bastante arduos, entre los que se pueden citar:

- a) El conjunto del reactor y de los sistemas anexos debe estar exento de fugas.
- b) La necesidad de volver a recombinar y recuperar el agua pesada disociada en el reactor.

Comparando el reactor de ebullición utilizando agua pesada y agua ordinaria, este último es más pequeño y de más simple construcción. Mientras que los reactores de agua pesada tendrán interés para centrales importantes, donde las mayores dimensiones y la mayor complejidad de su construcción serán balanceadas por el precio de costo más bajo que permitirán obtener.

*Reactor homogéneo:* En este tipo de reactor el combustible está distribuido de manera uniforme en el agua ordinaria o en el agua pesada. Se utilizan normalmente soluciones diluidas de U-233 en agua pesada.

La parte más importante del calor producido es desprendido en el hogar, por lo que las soluciones conteniendo la materia fisio-nable están en continua circulación; éstas pasan por intercambiadores de calor, donde se produce vapor.

La ventaja principal debida al uso de los combustibles nucleares líquidos, es la de permitir un tratamiento químico continuo para el combustible usado y para el manto de materia fértil.

Como las soluciones utilizadas son corrosivas y muy radi-activas, su circulación necesita bombas compuertas, conjuntos de tubos especialmente adaptados.

La descomposición del agua pesada bajo el efecto de las radiaciones, determina una mezcla de D<sub>2</sub> y O<sub>2</sub>, eventualmente explosiva. Esta mezcla debe separarse del sistema y recombinarse (por combustión sobre el catalizador) para después reinyectarlo en el sistema líquido en circulación.

Los sistemas de puesta a presión (calentados eléctricamente) son necesarios para mantener el líquido en circulación a volumen constante y para evitar toda ebullición del mismo.

Resolviendo el efecto de las radiaciones sobre el grado de corrosión en el sistema, proveyéndoles de materiales convenientes y haciendo la explotación continua más fácil para un funcionamiento ininterrumpido durante muchos años, se podrá obtener el KW/h a menor precio que el de todos los estudios económicos realizados hasta el presente.

*Reactor sodio-grafito:* Tiene la ventaja de obtener elevadas temperaturas, sin que la presión aumente en las proporciones que se manifiestan en los reactores que usan agua como refrigerantes. El sodio tiene, en comparación con el agua, excelentes propiedades desde el punto de vista de transmisión del calor.

Un circuito primario de sodio se establece a lo largo de los elementos de combustible y de los elementos moderadores. Al circuito primario de sodio radiactivo calentado en el hogar del reactor, sigue un circuito secundario igualmente de sodio, pero no radiactivo. Las pantallas de protección deben ser para el sistema primario y el reactor, pero no para el sistema secundario.

A pesar de la ventaja enunciada anteriormente, la estanqueidad debe ser muy buena, pues la reacción entre el sodio y el agua, en el caso de fuga en el intercambiador del circuito de sodio y el agua, es muy violenta. También hay que prever los aparatos para la telemanipulación destinada a la carga y descarga de los combustibles y moderadores que se encuentran en el “baño” de sodio.

Resumiendo, podemos decir que lo fundamental es mantener el sodio químicamente puro.

*Breeder de neutrones rápidos:* Se distingue de todos los otros tipos de reactores en el sentido que han sido concebidos, desde un principio, con miras a la producción de energía y materias fértiles. El reactor propiamente dicho consiste en un hogar donde no hay moderador. Este hogar contiene Pu-239 y U-238. Un circuito previo de sodio enfría el hogar y la envoltura.

La ventaja principal del *breeder* de neutrones rápidos es el grado de breeding elevado que se puede obtener en el ciclo Pu-239 U-238 y esto es posible, ya que la captura parásita de neutrones por el U-239 se encuentra reducida para los neutrones rápidos.

El *breeder* de neutrones rápidos necesita una carga relativamente importante de materias fértiles, para alcanzar las dimensiones críticas. Otro inconveniente que presenta es que para que



el ciclo de combustible sea económico, hace falta que estos ciclos sean largos llegándose a combustiones forzadas por cada ciclo.

*Reactor de refrigeración por gas:* Los ingleses son los que más han desarrollado este tipo de reactores. Utilizan uranio natural y moderador de grafito.

Para explotar un reactor a temperaturas razonables (por ejemplo 400°C de temperatura superficial de los elementos de combustión), hace falta poder operar a presiones del orden 6-7 kg/cm<sup>2</sup>. Por esta causa, se debe rodear el hogar de un compartimiento estanco y a presión del orden de los 12 metros de diámetro. Mientras tanto el hogar, de dimensiones bastante grandes, es del orden de los 10 metros de diámetro.

Se presentan dificultades para soportar el gran peso que representa el grafito y para establecer las fundaciones y sostenes de la cámara de presión. Los canales de combustibles se pueden disponer vertical u horizontalmente. La disposición vertical es ventajosa para el paso del gas refrigerante, pero hace difícil el soporte de los elementos combustibles. Con los canales horizontales esta dificultad desaparece, pero la estructura del grafito se hace más compleja.

Los problemas de carga y descarga a través de la cámara pueden ser resueltos ya sea por aberturas individuales (por canal de combustible), ya sea por una abertura para varios canales.

En lo que concierne a la elección del gas refrigerante se les puede clasificar, en orden de preferencia desde el punto de vista nuclear y térmico, como sigue: 1-Helio 2-CO<sub>2</sub> 3-N<sub>2</sub>.

Si nos servimos de uranio natural como combustible, las posibilidades de arreglo de los combustibles en el hogar son bastante limitadas. Si se tiene en cuenta la absorción de neutrones por las vainas del combustible y del grafito, hay justo la bastante reactividad en exceso para un funcionamiento normal hasta si se utilizan los mejores materiales. Las realizaciones serían facilitadas y una gama muy extensa de arreglos del hogar podría ser ensayada, si se pudiese utilizar uranio débilmente enriquecido en vez del uranio natural.

Las ventajas principales de los reactores de este tipo son:

- a) La gran cantidad de explotación;
- b) La gran capacidad térmica del hogar.

La desventaja es la débil cantidad de energía producida, a causa del mal rendimiento en materias fértiles. Esto significa que

las inversiones bajo la forma de uranio y también de grafito son muy elevadas. Además, la construcción de la cámara de presión de gran tamaño es también muy cara.

La limitación de las dimensiones determinan un tope para la potencia máxima del reactor.

El uso del hidrógeno 2 permitirá reducir la cantidad de grafito y aumentar la estabilidad de explotación; desgraciadamente, reacciona con el uranio a temperaturas elevadas, por difundirse a través de la vaina y de los aceros de los elementos de la estructura.

El uso del uranio débilmente enriquecido, permitirá considerar materiales para las vainas para los que la absorción de neutrones no será tan crítica, lo que reducirá su precio.

Resumiendo, no se puede todavía predecir qué tipo único de reactor nuclear permitirá la explotación más económica con vistas a la producción de energía y materias fértiles.

Es seguro que se tenderá a reducir todavía más los costos de explotación y los gastos iniciales; esto quiere decir que, por ejemplo, el perfeccionamiento del sistema de extracción de calor será menos importante que el tratamiento químico del combustible usado.

No podemos tampoco olvidar que los problemas tienen dos aspectos: los que exigen una solución rápida en función de los medios de que se dispone y aquellos cuyo estudio puede ser de larga duración.

Así, pues, mientras los combustibles ricos sean todavía difíciles de obtener, los reactores de uranio natural continuarán en explotación.

### APLICACIONES NAVALES

Es un hecho generalmente conocido que la industrialización progresiva y el crecimiento de la población del mundo tendrán como consecuencia un agotamiento de las reservas existentes de petróleo y carbón, probablemente antes del final del siglo. Lo que se tiene menos en cuenta, es que la industrialización de áreas alejadas de las fuentes principales de los combustibles convencionales requerirá un consumo siempre mayor de petróleo por los barcos que tendrán que transportar tanto al combustible como a las materias primas para estas fábricas lejanas. En las próximas décadas habrá, por consiguiente, una doble merma de las reservas mundiales, que la llamada edad atómica llegará seguramente a compensar aún antes de lo que se había previsto.

Estas consideraciones son ya verdad para los petroleros y buques de carga, pues varios países marítimos están investigando intensamente la posibilidad de llevar la propulsión nuclear a la práctica. Veremos hasta qué punto se encuentran adelantados los países más activos.

### **Gran Bretaña.**

Los ingleses cuentan con un reactor tipo "Calder", que utilizará un combustible ligeramente enriquecido, siendo su diseño parecido a los prototipos de tierra firme. El primer reactor marítimo será una unidad de 13 a 15 MW para un buque tanque de 30 a 40 mil toneladas. Este buque tanque puede ser, desde el punto de vista comercial, un inmediato competidor, pese a que su construcción representa mayor inversión y por lo tanto mayores amortizaciones e intereses.

Las esperanzas residen en la progresiva baja de las limitaciones del tamaño mínimo de los barcos atómicos, que se deberá al más fácil suministro del escaso U-235; y para 1965, al empleo del combustible enriquecido con plutonio procedente de las plantas nucleares civiles. Para barcos menores, los ingleses han adoptado inicialmente el tipo de reactor estadounidense de agua a presión, que será utilizado en submarinos.

La Autoridad Británica de Energía Nuclear está desarrollando activamente otros dos tipos más baratos que el anterior y que emplean uranio ligeramente enriquecido, siendo moderado uno de ellos con agua pesada y refrigerado con gas y el otro con sustancias orgánicas.

Recientes informes de la ABEA, indican la posibilidad que el gobierno pueda construir una unidad tipo "Calder" de 30 a 40 MW para un barco de 50 mil toneladas. Esto se podrá realizar sin construir previamente un prototipo terrestre, permitiendo de esta manera, hacer los estudios sobre una gran variedad de problemas operacionales en condiciones marítimas.

La mayor parte de las modificaciones respecto al tipo "Calder" son estructurales, tendiendo principalmente a solucionar problemas de vibración; ellas incluyen:

1. Soporte de los elementos positivos del combustible para prevenir deformaciones de la cámara de gas.
2. Ubicación de la cámara de reacción de grafito.
3. Manipulación de las barras de control operadas por gravedad o mecánicamente.

4. Blindaje total de concreto de alta densidad con refuerzos adicionales de acero.
5. Transmisores de calor accionados por control remoto.
6. Aprovechamiento de la combustión controlada del petróleo combustible como fuente “fabricante” de CO<sub>2</sub> refrigerante.

La carga y descarga de los elementos combustibles debería efectuarse sólo durante la paralización de la planta, como el “Calder”, pero como la experiencia puede demostrar que la operación debe ser efectuada en el mar, el 50 % de la propulsión de crucero debe ser proporcionada por motores diesel auxiliares.

Es también probable que el ciclo de vapor comprimido en dos etapas, que fue usado en todas las plantas nucleares civiles británicas, sea reemplazado por máquinas de un solo ciclo de compresión (ciclo de vapor recalentado), para mejorar la eficiencia térmica, ganando simplicidad en el transmisor del calor y en los diseños de turbinas, conductores y tuberías.

Otro de los tipos de reactor nuclear adoptado por el gobierno británico para la propulsión nuclear de los buques mercantes es el Reactor con Moderador Orgánico. El empleo de terfenil como moderador y como refrigerante permite obtener una instalación excepcionalmente buena y sencilla, con una inversión de capital relativamente reducida. Esta unidad ha sido también diseñada como fuente de energía para pequeñas centrales de electricidad situadas en áreas del mundo apartadas de grandes ríos y de suministro barato de combustibles convencionales.

El plutonio sigue teniendo una mala reputación, a causa de su empleo en las bombas de hidrógeno. No obstante, el plutonio que se produce inevitablemente en la operación de las doce primeras estaciones nucleares de Gran Bretaña, originará indudablemente una revolución en la producción mundial de energía atómica.

Los abundantes suministros de plutonio para el enriquecimiento de los combustibles nucleares, en sustitución del uranio 235, disponible sólo después de un proceso costoso y laborioso de concentración, permitirán reducir los costos de producción de las estaciones nucleares y el aprovechamiento rentable de la propulsión nuclear en los barcos.

Otro material que todavía está en estudio pero que podrá aumentar la eficacia de los futuros reactores atómicos, es el metal berilio; como envase para elementos combustibles, su resistencia al calor y baja interferencia con el paso de neutrones deberá per-

mitir temperaturas más altas de funcionamiento y mayor producción de energía.

Un tercer material es el terfenil (producto secundario en la extracción de difenil de benzol), para el cual existen hasta ahora pocas aplicaciones.

El terfenil es un sólido ceroso que empieza a fundirse a unos 60°C. Su punto de inflamación es 194°C; arde a 220°C; hierve a unos 380°C a la presión atmosférica y se enciende espontáneamente a poco más de 500°C. No es corrosivo ni se vuelve radiactivo, y no se enciende en absoluto en una atmósfera que tenga menos de 15 % de oxígeno.

El terfenil se ha adoptado como moderador y refrigerador a la vez, en el Reactor con Moderador Orgánico. Su alto punto de ebullición evitará las presiones excesivas a la temperatura normal de funcionamiento del reactor y, en consecuencia, podrá especificarse una construcción más ligera con bombas, válvulas y accesorios de tubos normales. Sus propiedades no corrosivas permitirán el empleo de acero dulce y de otros materiales de costo relativamente bajo. Su inmunidad contra la radiactividad inducida reducirá la cantidad de elementos pesados de protección y el número de mecanismos costosos de control de distancia para la operación y la manutención.

El reactor con Moderador Orgánico tiene coeficiente de temperatura negativa, ya que a un aumento de la temperatura corresponde una caída de la reactividad. El control normal se efectúa mediante 19 barras de acero al boro, que se introducen desde abajo para dejar libres los dispositivos de manejo de combustible situados encima del reactor. En casos de emergencia, las barras se introducen automáticamente mediante largos muelles de acero, poniendo así el reactor fuera de servicio.

Hay un pequeño enfriador auxiliar, que elimina por convección natural el calor producido por la descomposición de productos de fisión en el núcleo después de interrumpir el funcionamiento del reactor. Como precaución especial contra el incendio, se añade nitrógeno a la atmósfera del recipiente, para que su contenido en oxígeno no exceda del 15 %. El personal de manutención que tiene que trabajar no necesitará ningún aparato especial de respiración.

Un estudio reciente de 9 diseños para barcos entre 152 y 167 metros de eslora y velocidades de 18 a 22 nudos, para la navegación entre Europa y Australia, reveló que en cada caso el costo inicial de un barco con propulsión mediante una instalación O.M.R. sería

poco más del 40 % más caro que un barco con motores diesel, y que los costos de operación serían muy poco superiores a los actuales. En el futuro, la reducción previsible del costo de terfenil y la utilización del berilio o el polvo de aluminio sintetizado (S.A.P.) como material de envase, utilizándose plutonio para el enriquecimiento del combustible, deberá reducir tanto los costos iniciales como los de operación hasta el punto en que los beneficios totales de un barco nuclear de esta clase (previa deducción de los intereses sobre el capital invertido) serán mayores que los de un barco con propulsión convencional.

Un reactor marino típico, para un barco de carga seca, de 20.000 CV al eje, tendrá una producción máxima de calor de 64 megavatios, con el núcleo de 1,52 m de alto por 1,74 m de diámetro. Habrán 7,9 toneladas de combustible de óxido de uranio enriquecido en un 1,8 % con U-235 o plutonio y 293 haces de 19 barras cada una.

La presión máxima de funcionamiento será de 6,3 kg por centímetro cuadrado, con una temperatura de salida de 341°C; trabajando a plena potencia, el sistema necesitará la adición de 385 kg diarios de terfenil de reposición.

Los dispositivos de control serán análogos a los de la instalación para centrales eléctricas, y se proveerán medios para ajustar la producción térmica del reactor de acuerdo con las cantidades de vapor necesarias. Durante la navegación, la producción térmica será fijada por el operador del reactor; para las maniobras en puerto en que las cantidades de vapor requeridas varían rápidamente, se mantendrá constante la producción térmica del reactor y cualquier exceso de vapor pasará a un pequeño condensador que funcionará a la presión atmosférica.

Las condiciones esenciales para la construcción de este reactor son:

- 1) Unas dimensiones que permitirán una reducción mínima del espacio para carga, y que dejarían un espacio libre de 4,50 metros por lo menos, entre la pared del recipiente del reactor y el costado del buque.
- 2) Una fácil mantenimiento. La baja reactividad inducida del terfenil permite la mantenimiento, hasta del circuito primario, sin necesidad de parar el reactor. La protección primaria del núcleo del reactor consiste en capas de acero y de agua; la protección secundaria del núcleo al exterior del recipiente permite a los grupos de mantenimiento o de

reparación entrar en las salas del reactor aún en el caso de un escape de productos de fisión de los elementos combustibles.

- 3) Larga duración. Suponiendo que un buque de carga de esta clase pasara el 40 % del tiempo en el mar y 60 % en puertos, una sola carga de combustible duraría aproximadamente dos años, y se necesitarían unas dos semanas para su renovación. En la práctica, será más conveniente cambiar unos cuantos elementos combustibles al final de cada viaje redondo, lo que ocasionará menos estorbos en la rutina normal del buque. Además, este procedimiento reducirá los costos de combustible en un 10 %.

### **Unión Soviética.**

A pesar del completo silencio, se están filtrando algunas noticias sobre la construcción de submarinos atómicos y del primer barco nuclear, el rompehielos «Lenin». Este barco se utilizará para pasajeros en la línea Arcángel-Vladivostok. Empleará un reactor de 200 MW probablemente moderado con grafito y refrigerado con agua. Producirá una potencia de 44.000 HP a través de una transmisión turboeléctrica para permitir una velocidad de 18 nudos en aguas tranquilas, Este barco puede viajar un año sin reabastecerse.

### **Japón.**

Cuatro astilleros en competencia investigan diferentes partes de barcos proyectados. Esto es parte de un plan de 10 años (adoptado en abril de 1956) para el desarrollo de barcos propulsados por energía nuclear, de hasta 40.000 toneladas. Los primeros cinco años deben ser dedicados a la investigación básica y experimentación, los tres posteriores para los planes definitivos y los dos últimos para la construcción.

De todos los astilleros en pugna, uno de ellos ha hecho algunos experimentos muy avanzados sobre la soldadura del recipiente del reactor y sobre el sistema de control del reactor. La principal razón del lento progreso es lo difícil que ha sido llevar este plan a la práctica.

### **Estados Unidos.**

Es el país que actualmente se encuentra más adelantado en la propulsión nuclear aplicada a los navios. A pesar de esto, aún no

ha podido incorporar en forma activa navios a su tráfico comercial. Los buques nucleares actualmente botados se encuentran en pruebas, estimándose que para dentro de 2 a 3 años estarán en condiciones.

El primer barco mercante nuclear fue botado el 22 de mayo de 1959, bautizándose con el nombre de «Savannah», en honor del primer barco a vapor que cruzó el Atlántico. Sus características constructivas son: eslora 181,50m, desplazamiento 11.650 toneladas, velocidad 21 nudos, pudiendo transportar 9.400 toneladas de carga. Provisto de una hélice, tiene un reactor del tipo de agua a presión. El tipo de reactor fue elegido entre varios diseños y tiene, como combustible, óxido de uranio algo enriquecido (3,6 %), siendo capaz de suministrar 22.000 HP.

El blindaje contra radiaciones es tan efectivo, que se puede penetrar dentro del compartimiento del reactor dos horas después de haberse detenido. El costo del barco se calculaba en 36 millones de dólares, de los cuales 18 millones estaban destinados a la planta propulsora y los 18 restantes a la construcción del buque.

Entre los buques de guerra, merecen mencionarse:

El «Long Beach», botado en julio de 1959, se incorporará a la flota en 1961. Tiene dos reactores de 35.000 HP de potencia, constituyendo cada reactor una planta de potencia separada, la que puede en caso de emergencia, accionar indistintamente cualquiera de las dos turbinas o las dos, con un solo reactor. Su velocidad será de 30 nudos y su desplazamiento de 14.000 toneladas.

El «Enterprise», que desplazará 86.000 toneladas, será el buque de guerra más grande del mundo.

Tendrá 8 reactores y 32 intercambiadores de calor. Cada reactor desarrollará 35.000 HP, lo que hace un total de 280.000 HP.

Para ahorrar en blindaje, se han instalado dos reactores en cada compartimiento y además, un compartimiento comienza donde termina el otro. El problema que aún no se ha podido solucionar es la protección del personal contra las radiaciones y los neutrones que produce el reactor. De este hecho resulta evidente que es más difícil pensar en vehículos livianos propulsados por reactores nucleares.

Se podría proteger solamente cierta dirección, que es donde se instalarían los pasajeros, pero los adelantos en ese campo son demasiado lentos, ignorándose cuándo se dará un paso decisivo.

*Submarinos:* El «Nautilus» botado el 21 de enero de 1954, puesto en servicio el 30 de septiembre del mismo; su planta nu-



clear está constituida por un reactor de agua a presión, con dos intercambiadores de calor, dos turbinas y dos hélices para la propulsión.

En esta planta, el calor generado en las varillas “combustibles” por la reacción en cadena del uranio, recubierto por una aleación de circonio y sumergidos en agua, produce el vapor para mover las turbinas.

El reactor está determinado en parte por el hecho de que debe pasar por un tamaño crítico necesario para la reacción en cadena. Este tamaño depende de la constitución del combustible nuclear. Mientras más alto es el grado de enriquecimiento, más pequeño es el tamaño crítico del núcleo requerido para que la reacción en cadena se desarrolle. Los elementos “combustibles” de uranio tienen que resistir la corrosión del agua caliente bajo la acción de rayos gamma.

Esta radiación descompone el agua y la hace químicamente más activa, de manera que el combustible debe estar revestido de un material muy resistente a la corrosión. Es decir, que no absorba muchos neutrones, pues éstos son necesarios para propagar la reacción en cadena.

El material utilizado fue zircalloy, aleación de circonio; la vasija o tanque a presión también debe resistir el ataque corrosivo del agua caliente, por lo que se usa en algunos reactores revestimientos de acero inoxidable.

La reacción se controla introduciendo y sacando las varillas capaces de absorber neutrones, y que detengan totalmente la reacción en cadena cuando estén completamente dentro del núcleo.

Una característica especial de los reactores moderados por agua es la que, al calentarse el agua, su densidad disminuye y la reacción en cadena tiende a paralizarse. Este efecto tiene que ser compensado por el retiro de varillas de control para mantener dicha reacción en cadena. Otra característica adicional de los reactores nucleares es la producción de productos de desecho radiactivos provenientes de la fisión del uranio en dos fragmentos.

Algunos de ellos absorben neutrones, conociéndolos como “venenos” de la reacción en cadena. Conforme se acumulan estas sustancias tienden a detener la marcha del reactor, y esto tiene que ser compensado por un mayor retiro de las varillas de control. Uno de los “venenos” más importantes es el gas noble xenón.

Mientras el reactor están funcionando, el xenón es destruido

al capturar neutrones, de modo que la cantidad presente llega a un nivel de equilibrio. Pero al detenerse la marcha del reactor, continúa formándose xenón sin que sea destruido al mismo tiempo. El resultado es que el reactor durante algún tiempo tiene absorción muy alta de neutrones, tan alta, que puede ser imposible iniciar la marcha del mismo durante uno o más días. Se dice entonces que el reactor está envenenado. El remedio para esta situación es tener suficientes varillas de control de reserva para que, retirándolas, la absorción de neutrones por el xenón quede contrarrestada. Mientras más grande es la cantidad de calor generada por unidad de masa que se fisiona, mayor es el “envenenamiento”.

Otra necesidad que debe preverse al diseñar un reactor, es la de que el combustible tenga superficie suficiente para transmitir el calor generado.

La velocidad de flujo del líquido enfriador tiene un límite práctico de 12 m/s, siendo velocidades usuales las de 9 m/s. En general, la superficie de transmisión de calor es de unos 80 m<sup>2</sup>. Esto, junto con el espacio requerido por las varillas de control, limita el volumen mínimo del núcleo del reactor.

El diámetro interno del núcleo es de 2,70 m y su altura de 10 m. El reactor, con su blindaje, tiene un diámetro aproximado de 4,50 m, pudiéndose notar qué arduos son los problemas que se presentan al tratar de colocar un reactor en el pequeño espacio disponible de un submarino. El blindaje del reactor, que absorbe las radiaciones gamma y los neutrones emitidos durante la reacción en cadena, debe contener hidrógeno para que disminuya la velocidad de los neutrones y también materiales más pesados que absorban los rayos gamma.

El reactor nuclear tiene la particularidad de poder crear nuevo combustible al desintegrarse el elemento original, pues cada átomo de uranio al fisiónarse libera en promedio 2½ neutrones, de los cuales uno se requiere para continuar la reacción en cadena. Del resto, parte escapa al centro del reactor y parte es absorbida por las partes estructurales y por el refrigerante usado.

Pero si en el centro del reactor se encuentra alguno de los elementos llamados fértiles, tales como torio o U-238, los neutrones que sobran de la reacción en cadena son absorbidos por ellos, transformándolos en nuevos átomos fisiónables de U-233 y plutonio 239, respectivamente. Para este objeto, el sistema más favorable es un reactor que desintegre U-233 y que lleve torio mez-

ciado con el combustible y en una capa alrededor del núcleo del reactor.

En este caso, bajo condiciones favorables, un reactor podría regenerar casi tanto combustible como el que consume, de modo que los costos del mismo pueden en principio ser fuertemente disminuidos.

Lo explicado anteriormente es común a todos los submarinos nucleares posteriores al «Nautilus». Puede haber modificaciones, pero éstas son secundarias.

Además de la planta de propulsión nuclear, el «Nautilus» cuenta con dos generadores diesel eléctricos de 300 MW, capaces de alimentar los servicios generales y además éstos pueden proveerle al buque de una propulsión auxiliar a baja velocidad en el caso de rotura del reactor.

Los servicios auxiliares están normalmente alimentados por cuatro turbo alternadores, alimentados éstos por el reactor.

### PROBABLES APLICACIONES AÉREAS

Los primeros trabajos sobre la propulsión nuclear de los aviones se remontan a 1946, cuando la Fuerza Aérea americana encargó a la Fairchild Corporation iniciar los estudios preliminares.

El estudio no progresó sino muy lentamente, con la participación de la División de Turbinas a Gas de la General Electric y luego Convair. En 1956 se inició el primer vuelo de un bombardero *B-36* modificado con un reactor a bordo, no para su propulsión sino solamente para experimentar diversas soluciones para la protección del equipo electrónico y de la tripulación del avión.

Poco después se construía en Arco, desierto de Idaho, una pista de 4.500 metros de largo. Parece, pues, que las realizaciones estaban próximas. Por otra parte, el desarrollo de los reactores para la propulsión de aviones está inscrita en segunda posición en la lista de investigaciones que tienen prioridad en la Fuerza Aérea.

La dificultad que se presenta es la debida al transporte del peso considerable que representa el blindaje de los reactores nucleares. Los primeros estudios condujeron a aviones de 250 a 500 toneladas como mínimo. La solución no reside en la adopción de materiales nuevos más opacos que el plomo a las radiaciones, sino en el fraccionamiento juicioso de estas barreras dispuestas alrededor del reactor.

El avión mismo y la tripulación no exigen el mismo grado de protección. El avión debe ser protegido contra los neutrones y el calor, pero puede soportar una cierta irradiación de rayos gamma. Al contrario, la tripulación debe ser protegida tan perfectamente como sea posible contra las radiaciones.

A pesar de las dificultades que presenta la protección de la tripulación, varias son las probabilidades que pueden ser consideradas :

- 1) *Cohete*: Se calienta por el reactor nuclear un carburante tal como el hidrógeno y se utiliza el empuje provocado por la expansión de los gases.
- 2) *Turbina a reacción*: El aire, penetrando en la parte delantera de la turbina, es comprimido por la velocidad de desplazamiento propia de la turbina; después, calentado por el reactor nuclear, produce la expansión de los gases que se utiliza para la propulsión.
- 3) *Turbo-reactor*: El aire es comprimido por una turbina que es accionada por gases previamente calentados en un reactor nuclear.
- 4) *Turbo-propulsor*: La turbina, accionada por gases calentados por el reactor nuclear, arrastra la hélice.

Concluyendo, el problema consiste en calentar los gases para producir el empuje necesario, sin afectar sensiblemente el peso del conjunto.

De lo expuesto anteriormente, ha sido indicado que:

- El cohete necesita combustible auxiliar y no tiene más que utilizaciones tácticas y militares limitadas.
- La turbina necesita materiales de construcción que puedan resistir temperaturas tan elevadas.
- Los turbo-propulsores tendrían la desventaja de una débil velocidad, pero para radios de acción prácticamente ilimitados.

Se puede considerar el uso de una turbina para los dos sistemas, es decir, para el sistema a turbo-propulsión o a turbo-reacción, teniendo en cuenta las siguientes variantes:

- a) Al fluido refrigerante del reactor nuclear se le baja su presión y es directamente utilizado para producir empuje (ciclo abierto). La ventaja de este sistema es su simplicidad.

Su desventaja es debida a la posibilidad y al peligro que presenta la oxidación de las superficies metálicas del reactor que están a temperaturas elevadas y a la cantidad importante del aire que hace falta para refrigerar los reactores.

- b) El sistema utilizando una recirculación del fluido refrigerante, tal como mercurio o vapor de agua, es decir, un ciclo cerrado. Tiene la ventaja de que se puede elegir el refrigerante del reactor en función de la cantidad de calor a eliminar.

La desventaja de este sistema es el peso suplementario debido a la presencia de la bomba y del cambiador.

En todos los casos, el aire tomado de la atmósfera es comprimido naturalmente por el efecto de la velocidad, si ésta es suficiente, o por medio de compresores. En seguida es calentado a alta temperatura, antes de ser enviado a los turbos o a las turbinas.

El problema se presenta cuando el avión “apaga” sus reactores, pues el reactor continúa desprendiendo calor bastante tiempo después de parado, por lo que debe preverse un sistema de refrigeración auxiliar, lo que complicaría la instalación.

Los primeros aviones atómicos estarán provistos de un doble sistema de propulsión, uno convencional para el despegue y el aterrizaje, y otro nuclear para el vuelo en crucero.

Debido al gran peso de los aviones, habrá que prever trenes de aterrizaje reforzados, así como pistas de gran longitud.

Un accidente, cuya eventualidad no se puede negar, tendría graves consecuencias no solamente para el avión, sino también para las regiones vecinas donde se esparcirían los productos de la fisión extremadamente radioactivos liberados por el reactor dañado. Esta consideración podría bastar para renunciar a la realización de aviones atómicos de línea.

### BIBLIOGRAFÍA

- *Reactores nucleares*, por Thomas Reis.
- Datos cedidos por la COMISIÓN NACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA.
- Artículos de revistas especializadas.

# Notas Profesionales

## NACIONALES

### VISITA DE UNA ESCUADRILLA DE LA MARINA REAL INGLESA

El jueves 21 de diciembre, amarraron en Puerto Nuevo cuatro unidades de la Marina Real Inglesa: el crucero «Lion», las fragatas «Londonderry» y «Leopard», y el destructor «Dunkirk», a las órdenes del vicealmirante sir Nicholas Copeman, K.B.E., C.B., D.S.C., comandante en jefe de la Estación Naval Inglesa del Atlántico Sur y Sudamérica, enarbolando su insignia en H.M.S. «Lion».

*(Periodística.)*

### ARRIBARON AL PUERTO METROPOLITANO NUEVAS UNIDADES DE LA ARMADA ARGENTINA

El 18 de diciembre arribaron al país los remolcadores «General Zapiola» y «General Irigoyen», que han traído desde San Diego a remolque el dique flotante Y-1. Como se sabe, estas unidades fueron adquiridas recientemente por la Armada Nacional en los Estados Unidos de Norteamérica.

Características de los remolcadores: Eslora 205 pies; desplazamiento máximo 1.675 toneladas; calado 15,3 pies.

Características del dique flotante: Eslora 482,9 pies; manga 71,6; desplazamiento 8.000 toneladas. Puede albergar buques de hasta 400 pies de eslora, 55 de manga y 3.500 toneladas de desplazamiento.

Cabe destacar que la operación de remolque constituye una maniobra de real envergadura, considerando el desplazamiento del dique remolcado y la distancia recorrida, que fue de 8.436 millas desde San Diego hasta Buenos Aires, habiéndose cruzado el Canal de Panamá. La zarpada de dicho puerto tuvo lugar el 25 de octubre.

*(Informativo)*

**SE INICIÓ EN LA BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO  
UN CURSO DE DEFENSA CONTRA LA GUERRA  
ATÓMICA, BIOLÓGICA Y QUÍMICA**

En el Centro de Instrucción y Adiestramiento, ubicado en la Base Naval de Puerto Belgrano, se inició el 16 de octubre pasado el primer curso de Defensa contra la Guerra Atómica, Biológica y Química, que quedará incorporado entre los cursos periódicos que dicta dicho Centro de la Armada.

En la guerra moderna existe una gran posibilidad de que los agentes de la guerra atómica, biológica y química puedan ser usados. Es importante, por consiguiente, que la Armada Nacional capacite a su personal para que conozca la naturaleza de dicho medio ofensivo y que se halle conscientemente adiestrado en los medios y métodos de protección de sus buques y establecimientos navales.

La capacidad destructiva de estos agentes es mucho más grande que cualquier otra munición utilizada en el pasado. Las bombas atómicas y termonucleares, que pueden ser propulsadas por poderosos cohetes, pueden destruir ciudades enteras y el peligro no termina allí, perdura el efecto silencioso e invisible de las radiaciones nucleares que pueden causar un tremendo número de bajas, si la defensa no fue establecida.

Así como las radiaciones nucleares, los agentes biológicos y químicos causan la destrucción, operando silenciosamente.

Para detectar estos agentes se cuenta con instrumentos adecuados; hay también síntomas que dan indicios sobre los agentes usados y, por lo tanto, se puede aplicar la defensa contra los mismos.

Los buques de guerra disponen, asimismo, de medios para detectar, proteger y descontaminarse de los agentes de la guerra atómica, biológica y química, y se encuentran alistados con personal capacitado y equipos para cumplir con esta misión.

Es así como nuestra Armada Nacional con el curso de referencia, proveerá a sus buques y establecimientos, de personal capacitado para estas tareas, contribuyendo a una mayor eficiencia en la defensa de la Patria en el mar.

*(Informativo)*

**ASCENSO DE OFICIALES SUPERIORES**

Por reciente decreto del Poder Ejecutivo han sido ascendidos al grado inmediato superior, con antigüedad al 31 de diciembre pasado, los siguientes oficiales superiores:

1) Cuerpo de comando. En el cuerpo general: capitanes de navío D. Mario Tomás Lanzarini, D. Juan Carlos Manuel Bassi y D. Lorenzo Parnell Garrahan.

Capitanes de fragata: D. Fernando Alberto Milia, D. Asdrúbal Juan Félix Fortunato, D. Horacio Timoteo Repetto Peláez, D. Juan José Pío Devalle, D. Francisco Pucci, D. Eduardo Emilio Daviou, D. Rolando Alberto Salerno, D. Oscar Edgardo Tacchella, D. Adolfo Angel Pintos y D. Jorge Enrique Sciurano.

En el cuerpo de Infantería de Marina. Capitán de fragata: D. Jorge Osvaldo Speranza.

2) Cuerpos profesionales. En el Cuerpo de Ingenieros: capitán de fragata D. Jorge Héctor Aliaga.

En el Cuerpo de Intendencia: capitán de navío D. José Silenio Cárdenas.

Capitanes de fragata: D. Floreal Osvaldo Porto y D. Manuel Oscar Vaccari.

En el Cuerpo de Sanidad, escalafón medicina. Capitanes de fragata: D. Roberto Francisco Inocencio Canas y D. Ismael Zurue-ta Talens.

En el Cuerpo de Sanidad, escalafón odontología. Capitán de fragata D. Carlos Alberto Félix González.

En el Cuerpo Sanidad, escalafón bioquímica. Capitán de fragata D. Artemio Vicente Ramón Viale.

*(Informativo)*

## **EXTRANJERAS**

### **FRANCIA**

#### **EL PORTAHELICÓPTEROS «LA RESOLUE»**

##### **I - HISTORIA**

El programa de un buque que sirviera simultáneamente como Escuela de Aplicación para los jóvenes de la Marina de Guerra y como porta-helicópteros fue examinado, por vez primera, el 27 de noviembre de 1955, en el Consejo Superior de la Marina y aprobado por el ministro de las Fuerzas Armadas el 14 de enero de 1956. La orden para iniciar las obras en el buque fue firmada el 8 de marzo de 1957 por el señor Anxionnaz, Secretario de Marina.

Este es el buque cuya quilla no fue colocada en gradas hasta el mes de septiembre de 1960, debido a las dificultades financieras por las que atravesó la Marina durante los años 1958 y 1959, y que será botado el 30 de septiembre de 1961.

Provisoriamente se le ha dado el nombre de «La Résolue», nombre que llevará el portahelicópteros hasta ser efectivamente el buque-escuela. Enton-



ces será bautizado con el nombre de «Jeanne d'Arc», perpetuando en esta forma el tradicional renombre del buque-escuela a través del mundo. Entonces el actual crucero será desarmado.

## II - EL PROGRAMA

El principal motivo que predominó en la elección de un buque porta-helicópteros como Buque-Escuela de Aplicación, fue el papel cada vez más importante que desempeña actualmente, y desempeñará en el futuro, el helicóptero en las operaciones navales. Utilizado inicialmente tan sólo en las operaciones de salvamento, este tipo de aeronave ha sido empleado sucesivamente en las ligazones urgentes en el mar, en la conducción del tiro de artillería o de torpedos, y en la señalación de minas. En la actualidad, el helicóptero desempeña un papel de primer plano en la lucha antisubmarina y en las operaciones anfibas.

El portahelicópteros, concebido especialmente para su papel, debe responder, ante todo, al aprovechamiento de la cualidad esencial del helicóptero: la polivalencia.

Para asegurar el máximo rendimiento de esa polivalencia, es necesario disponer, para los helicópteros destinados a operar en las regiones en efervescencia, de una infraestructura "logística y operativa" móvil y que se proteja a sí misma.

La nueva nave se presenta entonces bajo el aspecto de un gran crucero rápido, donde el bloque puente es trasladado a proa para lograr una plataforma de dimensiones suficientes para permitir el decolaje de los helicópteros, como así también de un hangar subyacente. Por otra parte, como este hangar no es ocupado por la dotación máxima de helicópteros, el mismo puede servir para dar cabida a una parte de los locales de instrucción de los oficiales alumnos; los otros locales ocupados por estos últimos pueden, además, en tiempo de guerra, servir para las dotaciones de los helicópteros suplementarios y para las tropas de desembarco.

En conclusión, el portahelicópteros «La Résolve» puede desempeñar en tiempo de paz el papel de buque-escuela moderno, conservando íntegramente para el tiempo de guerra su utilidad indiscutible como buque antisubmarino o de ataque para las operaciones anfibas.

## III - LAS CARACTERÍSTICAS

Con un tonelaje Washington de 10.000 toneladas y un desplazamiento, en carga total de 12.000 toneladas, el portahelicópteros «La Résolve» tiene las siguientes características:

Eslora en línea de flotación .....	172 m.
Manga máxima de la flotación.....	22 m.
Calado (con 11.000 toneladas de desplazamiento).....	6,20 m;

su máquina propulsora es a turbinas, de 40.000 HP, con 2 ejes de hélice que le permiten desarrollar una velocidad superior a los 27 nudos. Sus tanques de combustible tienen una capacidad de 1.360 toneladas, asegurándole un radio de acción de 6.000 millas náuticas a la velocidad de 15 nudos.

## IV - EL CASCO

El casco es totalmente soldado.

El Compartimentaje, la distribución de los pesos y la colocación de planchas blindadas en el mismo casco, han sido estudiados para ofrecer una pro-

tección eficaz, teniendo presente el desplazamiento del buque contra los proyectiles aéreos y submarinos.

El buque se ha beneficiado, además, con todas las enseñanzas extraídas de los estudios, experiencias y realizaciones hechas hasta el presente en el dominio de la protección contra los efectos de las armas nucleares (rebufo-contaminación).

El casco ha sido construido con elementos prefabricados en talleres, luego montados entre sí en la forma de construcción.

Se ha recurrido grandemente a la soldadura; ciertos elementos que anteriormente se hacían con la ayuda de piezas amoldadas (asientos de ejes, sobre todo), han sido hechos con planchas soldadas.

#### V - LAS INSTALACIONES

Las instalaciones aeronáuticas comprenden:

— A popa de la torre, la cubierta de vuelo que permite decolar simultáneamente a dos helicópteros “*Frelon*”, con posibilidades de estacionar 2 aparatos a proa de la cubierta de vuelo y otros 2 aparatos a popa, a uno y otro lado de la plataforma del ascensor.

— El ascensor, con una capacidad de 12 toneladas, colocado a popa de la cubierta de vuelo y de la cubierta del hangar.

— El hangar, situado debajo de la cubierta de vuelo, permite estacionar 5 helicópteros en tiempo de paz. Este número puede elevarse en tiempo de guerra a 8, “recuperando” una parte de los locales afectados, en tiempo de paz, a los alojamientos y a la instrucción de los oficiales alumnos. En su parte posterior este hangar cuenta con un área de inspección de los helicópteros, como así también de todos los talleres necesarios para el mantenimiento de los mismos aparatos y el de sus equipos electrónicos y otros, y de los locales para el alistamiento de las municiones (torpedos, cohetes, etc.), llevados por los helicópteros.

El armamento del portahelicópteros, independientemente de las aeronaves, comprende:

— Cuatro torres de A.A.A. de 100, capaz de disparar cada una de ellas, 60 tiros por minuto; un grupo a proa, un grupo a popa. La conducción del tiro se asegura mediante teleapuntador por radar de seguimiento automático. Dos de estos teleapuntadores cuentan asimismo con teleapuntadores ópticos.

— Una rampa de lanzamiento doble de proyectiles guiados tierra-aire “*Masurca*”, ubicada a proa del bloque del puente. La conducción del lanzamiento y el radioguiado de los proyectiles, son asegurados por 2 torres de teleguiado ubicadas igualmente a proa del bloque del puente.

Los equipos de detección electromagnéticos tienen casi el mismo desarrollo que aquellos del portaaviones «*Clemenceau*», abstracción hecha, por supuesto, del radar de aterrizaje. En la arboladura se encuentran las antenas del radar DRBV 22-D, asegurando la vigilancia aérea a gran distancia, y contribuyendo a la conducción de las misiones aéreas, del radar de altimetría, de los radares de vigilancia de superficie y de vigilancia de navegación y una baliza Tacan.

El equipo de D.S.M. comprende, en particular, un sonar DUBV 23 de gran alcance.

En el bloque del puente, se encuentran además de los puentes de navegación:

— El puesto de comando del puente de vuelo, con vistas libres de la cubierta de vuelo.

— Una central de informaciones-operaciones del tipo modular y especialmente diseñada en razón de la multiplicidad de armas cuya explotación debe ser asegurada por el comando (artillería, proyectiles dirigidos y helicópteros).

— Un puesto de comando combinado, para la conducción de las operaciones anfíbias.

Los alojamientos están previstos para recibir, en tiempo de paz, a 44 oficiales, 180 suboficiales, 490 clases y marineros y 192 oficiales alumnos. Estos últimos, alojados en cuadrados de 12 y en cuchetas, disponen de una sala de conferencias, de una antecamareta y camareta donde las comidas se distribuyen conforme al sistema denominado “cafetería”. Todos los locales habitados por oficiales, oficiales alumnos y tripulación, tienen aire acondicionado.

(“Bulletin D'Information de la Marine Nationale”,  
N° 38, 20 de septiembre de 1961)

## GRAN BRETAÑA

### DEL «HOLLAND N° 1» AL «DREADNOUGHT». SESENTA AÑOS DE SUBMARINOS DE S. M.

Fue un asunto casi secreto, cuando el primer submarino construido para la Marina Real se deslizó el 2 de octubre de 1901, por las gradas del astillero Vickers, en Barrow-in Furness. La ceremonia del lanzamiento fue mantenida lo más oculta posible y la nueva unidad no recibió ni nombre ni número alguno. Construido en base a un diseño norteamericano trazado por el señor Holland, el mismo llegó a ser conocido en el servicio como el «Holland N° 1». Un observador que se encontraba en el lanzamiento manifestó, con gran optimismo, que “muestra gran flotabilidad”. En el dique seco, después de la botadura, el pequeño submarino —su eslora era de 63 pies, con una manga de 11 pies 9 pulgadas— se encontraba bajo la vigilancia del H.M.S. «Hazard», un cañonero torpedero mandado, muy acertadamente, por el capitán de navío R. Bacon, R.N., uno de los más osados protagonistas del submarino.

El propósito original existente en la construcción de las cinco embarcaciones «Holland» en los astilleros de Barrow, era el de evaluar las aptitudes del submarino para la defensa costera. Sir John Fisher observó de inmediato el papel ofensivo de estas unidades y trabajó sin cesar para que las mismas fueran aceptadas. “En ningún momento he ocultado mi opinión”, escribió él al director de Material Naval, “respecto a la esencial, imperativa, inmediata, vital, importante y urgente (no me vienen a la mente otros adjetivos), necesidad de contar inmediatamente con más submarinos, como mínimo 25 más a los ya ordenados y en construcción, y 100 más tan pronto como sea posible, o nos tomarán desprevenidos tal como les sucedió a los rusos”. (Entonces se desarrollaba la guerra ruso-japonesa). “Digo con toda sinceridad que no se tiene *ni la más remota* idea de las *inminentes e inmensas revoluciones que los submarinos llevarán a cabo como armas ofensivas de guerra*”. Lo señalado en bastardilla son palabras de Fisher.

En el mismo astillero de Barrow, se está terminando actualmente el H.M.S. «Dreadnought», el primer submarino nuclear de la Marina, con máquina propulsora americana —tan estrechamente se repite la historia—. Los sesenta años transcurridos, con sus dos guerras mundiales, no solamente han presenciado el establecimiento del submarino, sino casi su suprema importancia en el campo de la guerra naval. Los submarinos de otros han amenazado nuestra propia existencia en dos oportunidades. El submarino y el

antisubmarino ocupan lugar destacado en la mente de todos los estrategas navales.

Lo que actualmente estamos viendo en el mundo submarino con su ligazón de la aptitud subacua respecto al desarrollo de proyectiles guiados, bien puede resultar ser el “as” estratégico del futuro.

*(“Admiralty News Summary”, N° 181, octubre de 1961)*

### **LOS PILOTOS DE HELICÓPTEROS DE LA MARINA DE GUERRA SERAN ADIESTRADOS EN UNA AEROLÍNEA CIVIL**

El Almirantazgo ha firmado un contrato con la British United Airways para el adiestramiento básico de vuelo en helicópteros de 24 pilotos de helicópteros de la Marina e Infantería de Marina Real, para el segundo portaaviones de comandos H.M.S. «Albion».

La compañía realizará seis cursos de cuatro alumnos cada uno durante un período de 43 semanas en Redhill, empleando helicópteros Hiller y Whirlwind. Esta es la primera vez que una aerolínea particular habrá impartido instrucción de vuelo al personal de la Marina Real.

Los pilotos que deben ser adiestrados por la British United reciben actualmente su experiencia básica de 75 horas de vuelo en aviones de ala fija, en la Real Fuerza Aérea, Linton-on-House, Yorkshire. Terminada su instrucción en los helicópteros en Redhill, los pilotos serán enviados a la Estación Aeronaval del Culdrose, Cornwall, para ser sometidos a un adiestramiento táctico antes de incorporarse al H.M.S. «Albion», que está siendo transformado ahora para responder a su futuro papel de portaaviones de comandos.

La incorporación del segundo portaaviones de comandos a la flota, ha significado un aumento pasajero en el número de pilotos de helicópteros requerido por el Almirantazgo, que no consideró que fuera económico el ampliar las facilidades de adiestramiento del servicio de helicópteros para el breve período en juego.

Hoy, la Marina Real adiestra alrededor de 60 pilotos de helicópteros en la Estación Real Aeronaval de Culdrose.

La British United Airways cuenta con una flota de helicópteros de 50 aparatos, incluyendo 16 Westland Whirlwind, 4 Widgeon, 6 Bell-47 y 23 Hiller. En este país se dedican a tareas comerciales y agrícolas, como así también a la pulverización de cosechas y proyectos de exploración de yacimientos petrolíferos en ultramar.

*(“Admiralty News Summary”, N° 181, octubre de 1961)*

# **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**



**CARLOS E. CONSTANTINO**

Capitán de Fragata

Falleció el 5 de octubre de 1961



GUSTAVO LASSALLE

Capitán de Corbeta

Falleció el 31 de octubre de 1961



**HORACIO A. ESTEVERENA**

Capitán de Navío

Falleció el 23 de noviembre de 1961





**MAURICIO P. E. LOUBET**

Teniente de Navío

Falleció el 23 de noviembre de 1961



**RICARDO J. EZCURRA**

Capitán de Fragata

Falleció el 23 de noviembre de 1961



**ARTURO KUNZ**

Capitán de Navío

Falleció el 27 de noviembre de 1961



**CARLOS A. F. BURGOS**

**Capitán de Navío**

**Falleció el 7 de diciembre de 1961**



**RAÚL A. ARTUSA**

**Capitán de Corbeta**

**Falleció el 9 de diciembre de 1961**



**ROBERTO P. BORONAT**

Capitán de Fragata

Falleció el 15 de diciembre de 1961

## **Asuntos Internos**

### **ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS**

Capitán de navío Ing. Arturo Irmhorst Günter Hanschke; teniente de fragata auditor Jorge Ruiz; guardiamarinas Néstor E. Fernández Marasco, José Luis Tejo y Néstor Alberto Opassi; teniente de fragata médico Juan Carlos Díaz; teniente de fragata odontólogo Carlos Rodríguez; guardiamarinas Carlos Edgardo José Acuña, Alberto Julio Altimer, Julio César Alvarez, Fernando Amarante, Enrique Alberto von Augspach, Germán Aznar, Víctor Angel Jorge Ballarati, Mario Dante Barilli, Héctor Raúl Barrio, Justo Omar Basterrechea, Carlos Alberto Berisso, Miguel Boix Amat, Juan Carlos Cairo, Félix Juan Eduardo Calvo, Héctor Victorio Campana, H. Guillermo Cañoni, Luis Eduardo Carrilero, Néstor Castrillón, Héctor Edgardo Colombotto, Marcelo Craveri, Roberto Bernardo de la Cruz, Jonatan Chiswell, Jorge Marcelo Delecluze, Adolfo Armando Di Giulio, Enrique Francisco Domelech, D. Juan Carlos Doncel, Alberto Jorge Failo, Antonio Luis Faure, Francisco César Gallo, Gustavo Rodrigo García Cano, Héctor Giménez Uriburu, Juan Manuel Gutiérrez, Guillermo Harriague, Hernán Alvaro Hermelo, Eduardo Ricardo Hurtado, Juan Antonio Imperiale, Miguel Angel Inda, Pedro Kesic, Elvio Leónidas Lecco, Raúl G. Maclás, Leandro Marcelo Maloberti, Enrique Manfredini Laplacette, César Enrique Martí Garro, Horacio Miguel Molina Camou, Enrique Nicolini, Ricardo Francisco Ochoa, Cipriano Oliveras, Miguel Angel Otero Lacoste, Segundo H. Padilla Ramírez, Carlos Emilio Pagani, Miguel Angel Piccinini, Sergio Hugo Pinciaroli, Horacio José Piuma, Enrique Horacio H. Piate, Enrique Santiago Ramallo, Federico Ramírez Mitchell, Miguel Carlos Reía, Alvar Carlos Rodríguez, Gustavo Adolfo Rojas, Eduardo Alfredo Rosenthal, Alfredo Rosito, Gustavo Angel Santiago Lima, Edgar Félix Norberto Suárez, Luis Carlos Antonio Steffens, Héctor Eduardo Sosa Moreno, Julio Armando Serrano, Eduardo Schmitz, Nelso Adelqui Schaller, Horacio Roberto Saux, Eduardo José Ugartemendia, Norberto Gerardo Urcola, Miguel Angel Valladares, Horacio Vázquez,

Eugenio Vilardo, Carlos Oscar Wartjes, y teniente de corbeta contador Alberto César Oliver.

#### **CONFIRMACIÓN COMO SOCIOS ACTIVOS**

Ex teniente de corbeta Carlos Rolando Díaz; ex teniente de fragata médico Félix A. J. Amicone; ex teniente de corbeta Roberto P. Martínez Christian y ex guardiamarina Carlos Alberto Zitara.

#### **REINGRESO COMO SOCIOS ACTIVOS**

Capitán de fragata I. M. Ricardo Adolfo Gemesio; capitán de fragata ingeniero Aníbal T. Fernández Romero y capitán de corbeta (RE) Raúl Germán Kolbe.

#### **RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS**

Capitán de corbeta ingeniero especialista Pablo Duborgel.

#### **ALTAS DE SOCIOS CONCURRENTES (ART. 16 DEL ESTATUTO)**

**Inc. 1º)** Teniente coronel Pedro Raúl Arriola, primer teniente médico (Aer.) José Federico Pagano, coronel Juan Lorenzo Rodrigo Amorortu, mayor médico Miguel Angel Caramella, comandante (Aer.) (RE) Osvaldo Víctor Zatti, capitán (Aer.) Néstor Humberto Acuña, capitán (Ej.) (R.E.) Ubaldo Yolponi, capitán (Aer.) (RE) Eduardo Alfredo Griffin, primer teniente (Aer.) Carlos Alberto Lucena, vicecomodoro Roberto F. Costa Martínez, mayor Mario Alberto Roque Bonvicini, mayor Antonio Domingo Bussi, mayor Luis Fernando Torres, mayor Rafael Leónidas Zavalla Carbó, capitán (Aer.) René Augusto Luna, capitán de intendencia César Di Pietro, general de brigada Agustín Matarras, teniente coronel Marcelo Béccar Varela, comandante bioquímico (Aer.) José F. Vaccarezza, mayor odontólogo Manuel Xohli, capitán (Ej.) Osvaldo Jorge Guardone, capitán (Ej.) Carlos R. Sánchez de Bustamante, capitán médico (Aer.) Raúl Martín Andere, teniente 1º Horacio Ernesto Caracotche y primer teniente (Aer.) Juan Trama. **Inc. 2º)** Doctor Hermenegildo Adolfo Martijena. **Inc. 3º)** Señor José Manuel Fontecha Morales. **Inc. 4º)** Señores Víctor Correa Luna, Jorge José Luis Rísolo, Jorge Yomha, Eduardo A. Udaquiola Holmberg y doctor Néstor Suárez.

#### **RECTIFICACIÓN A DECISIONES ANTERIORES**

En virtud de las aclaraciones hechas por los interesados, la C. D. rectifica las decisiones adoptadas oportunamente, disponien-



do que siguen siendo socios del Centro Naval los señores ex guardiamarina Juan Jorge Vignes (activo) y doctor Huberto María Ennis (concurrente).

#### **BAJAS DE SOCIOS**

**Por fallecimiento:** Capitán de fragata Carlos E. Constantino (vitalicio), capitán de corbeta Gustavo Lassalle (vitalicio), capitán de navío Horacio A. Esteverena (activo), teniente de navío Mauricio P. E. Loubet (activo), capitán de fragata Ricardo J. Ezcurra (activo), capitán de navío (T.) Arturo Kunz (vitalicio), capitán de navío Carlos A. F. Burgos (vitalicio), capitán de corbeta Raúl Andrés Artusa (activo) y capitán de fragata Roberto P. Boronat.

**Por renuncia:** Doctor Amílcar López Anaut (concurrente), capitán de corbeta Edmundo E. Lema (activo), general de brigada Fernando F. J. Elizondo (concurrente), capitán ingeniero Fernando Echeverría (concurrente), teniente 1º auditor Carlos Carranza Zavala (concurrente), ex teniente de fragata médico Carlos Alberto Mihanovich (activo), teniente de fragata Roberto Emilio Marotta (activo) y señor Héctor Heriberto Martínez (activo).

**Por Art. 29, Inc. 1º)** Señor Julio Felipe Villegas (activo).

**Por Art. 29, Inc. 4º)** Doctor Ricardo L. de Ibarlucea Lamas (concurrente), doctor José J. A. Barbarelli, teniente de navío Héctor M. Caballero, doctor José María Castro, señor Néstor Isidro Cortina, teniente de navío ing. (R.) Luis Eduardo Freire, ingeniero Roald Lorenzo Longinotti, teniente de navío ing. (R.) Ubaldo Mario Marengo, capitán de corbeta (R.) José Alberto Mottessi, señor Oscar Sayavedra (activos) y subteniente Enrique Blas Gómez (concurrente).

#### **JUNTA DIRECTIVA DEL INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS**

En la primera sesión del Instituto Naval de Conferencias, realizada el 10 de noviembre, la Junta Directiva del mismo quedó constituida de la siguiente manera: Presidente, doctor Alberto Hueyo; secretario, capitán de fragata Norberto J. Badens. Vocales : doctor Mariano Castex, vicealmirante Carlos A. Garzoni, señor Alfonso de Laferrère, vicealmirante Francisco Lajous, vicealmirante Leonardo McLean, doctor Alfredo Orgaz y contraalmirante Rodolfo N. Panzarini.

### **INGRESO AL CIRCULO MILITAR ARGENTINO COMO SOCIOS ADHERENTES**

Para conocimiento de los señores consocios, se transcribe a continuación el texto de una nota remitida por el señor presidente del Círculo Militar Argentino.

Buenos Aires, 28 de octubre de 1961.

Señor presidente del Centro Naval,  
Vicealmirante D. Agustín R. Penas.

Me es grato dirigirme al señor presidente pidiéndole quiera tener a bien hacer llegar a conocimiento de todos los señores socios de esa Institución que, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto del Círculo Militar puesto recientemente en vigencia, "podrán ser reconocidos como socios adherentes los miembros del Personal Superior de la Marina de Guerra y de la Aeronáutica Militar, siempre que no sobrepasen el 70 % de los socios activos". Este porcentaje da la posibilidad de hacerse socios a todos los miembros de ese Centro y Círculo de Aeronáutica.

Quienes no habiendo sido socios anteriormente, deseen ingresar ahora, pueden hacerlo sin pagar cuota de ingreso si hacen llegar al Círculo Militar las solicitudes correspondientes, antes del 15 de diciembre próximo.

Aprovecho esta oportunidad para hacer llegar al señor presidente un cordial saludo.

(Fdo.) Secundino Bedoya  
Capitán Exp. Des.  
Secretario  
Círculo Militar Argentino

(Fdo.) Raúl A. González  
General de División (R.E.)  
Presidente  
Círculo Militar Argentino

### **ECOS DE LA VISITA DE UNA DELEGACIÓN DE GOLFISTAS DEL CÍRCULO MILITAR A LA BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO**

Con motivo de la visita del epígrafe, el señor presidente del Círculo Militar Argentino remitió a esta Institución una conceptuosa nota, cuyo texto se transcribe a continuación, como así la contestación del señor presidente de nuestro Centro.

Buenos Aires, noviembre 10 de 1961.

Señor presidente del Centro Naval,  
vicealmirante D. Agustín R. Penas.

Me es grato dirigirme al señor presidente para poner en su conocimiento la grata impresión que han traído a su regreso los miembros de una delegación de golfistas del Círculo Militar que concurrieron a la Base Naval de Puerto Belgrano, gentilmente invitados por el Club de Golf de dicho puerto.

Comprendo que pueda sorprender al señor Presidente que me refiera especialmente a una actitud que es normal en los señores oficiales de la

Armada, cuya gentileza es bien conocida; pero es el caso que dichos señores delegados han hecho saber expresamente a la C. D. del Círculo Militar, que tanto las autoridades de aquella Base Naval y demás oficiales de la misma, como los miembros del Club de Golf de Puerto Belgrano, señores capitán de navío Garrahan, capitán de fragata García Reinoso y capitán de corbeta Fernández Garay, colmándolos de atenciones, han demostrado la idea superior de conseguir la cohesión que todos aspiramos en las Fuerzas Armadas.

La C. D. de nuestra Institución, por mi intermedio, hizo saber al señor comandante de la Base Naval, pidiéndole ponga también en conocimiento de los señores oficiales mencionados en el párrafo anterior, la complacencia con que nos hemos enterado de las referidas demostraciones, interpretándolas como hechas a nuestro Círculo en sus delegados y por extensión al Ejército en su Club Social que, por su parte, hace cuanto está a su alcance para mantener la más pura armonía con sus similares de las otras armas.

Me he permitido hacerle esta comunicación interpretando que como presidente del Club Social de los oficiales de la Marina de Guerra le ha de producir la misma grata impresión que me produciría a mí, como presidente del Club similar de los oficiales del Ejército, al constatar la realización de actos como éstos que a nuestras instituciones corresponde estimular.

Aprovecho la oportunidad para saludar al señor presidente con mi más distinguida consideración.

(Fdo.) Secundino Bedoya  
Coronel Exp. Des.  
Secretario  
Círculo Militar

(Fdo.) Raúl A. González  
General de División (R.E.)  
Presidente  
Círculo Militar

Buenos Aires, noviembre 16 de 1961.

Al señor presidente del Círculo Militar,  
general de división D. Raúl A. González. S/D.

Me es particularmente grato acusar recibo de la atenta del 10 del corriente, con la que expresa la grata impresión que han traído a su regreso de la Base Naval de Puerto Belgrano los miembros de una delegación de golfistas de ese Círculo, invitados por el Golf Club.

Las razones que han dado motivo a las expresiones vertidas en su nota, si bien no me sorprenden, mucho me halagan, mas debo manifestarle, señor presidente, que las mismas son resultantes de la recíproca corriente de deferencia que identifica a los señores miembros de las FF. AA., reciprocidad que se pone en evidencia con el envío de los gratos párrafos que he releído con satisfacción; con tanta satisfacción, que he dispuesto que la precitada sea transcripta en el Boletín de nuestro Centro, para que trascienda una conducta que debe prevalecer como aspirada norma incontrastable entre los camaradas de armas.

Le agradezco su amabilidad, reiterándole las seguridades de mi consideración más distinguida.

(Fdo.) Norberto J. Badens  
Capitán de Fragata (R.A.)  
Secretario

(Fdo.) Agustín R. Penas  
Vicealmirante  
Presidente

## CREACIÓN DEL «INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES» Y CONSTITUCIÓN DEL CONSEJO DIRECTIVO

De acuerdo con lo resuelto en la sesión extraordinaria del 24 de octubre pasado de la C. D. de este Centro, se transcribe el proyecto, aprobado en dicha sesión, de creación del Instituto de Publicaciones Navales y las autoridades que integran el Consejo Directivo que lo regirá.

Visto la conveniencia de contar con un organismo, en el ámbito del Centro Naval, destinado al mejoramiento profesional y cultural de sus asociados en particular y del personal de la Armada Nacional en general, con el propósito de afianzar las tradiciones navales, contribuir a la formación de una conciencia marítima nacional y buscar el intercambio científico y cultural con instituciones del país y del extranjero;

Que para la consecución de los fines expresados precedentemente, se hace necesario la creación de un organismo con la correspondiente autonomía y responsabilidad, que tenga a su cargo la conducción y administración de las acciones emergentes de los propósitos enunciados,

*La Comisión Directiva del Centro Naval*

### RESUELVE:

Artículo 1° — Crear el Instituto de Publicaciones Navales, el cual se constituye con las características y los alcances de una subcomisión de la Comisión Directiva del Centro Naval, y que desarrollará su cometido de acuerdo con las finalidades, atribuciones y funcionamiento que se establecen.

Art. 2° — Las finalidades del Instituto de Publicaciones Navales serán las siguientes:

- a) Emitir ediciones que sirvan para promover, fomentar y producir el perfeccionamiento, la superación y el mejoramiento profesional y cultural de los socios del Centro Naval; como asimismo del personal naval militar ajeno al Centro;
- b) Emitir ediciones que contribuyan a la formación de la conciencia marítima nacional, a la divulgación de las tradiciones navales, a la difusión de las manifestaciones científicas, artísticas y literarias del Centro Naval y al conocimiento de las actividades de la Armada dentro del país y en las naciones extranjeras;
- c) Emitir ediciones que sean útiles para promover la vinculación amistosa y el intercambio científico y cultural con las instituciones castrenses del país y del extranjero, con entidades marítimas y fluviales del ambiente civil de la Nación y del ámbito internacional y con sociedades afines al Centro Naval con sede en el país y en el extranjero;
- d) Publicar ediciones a solicitud de organismos de la Armada, de organismos de las demás instituciones castrenses, de entidades civiles afines a la Armada y al Centro Naval y de institutos científicos y sociedades de cultura; siempre que las ediciones de las instituciones civiles contengan material de lectura que esté de acuerdo con los propósitos precedentemente enunciados;
- e) Difundir las ediciones dentro del ámbito de la Armada, del civil ajeno a la misma, de las demás instituciones castrenses del país, de las fuerzas armadas de naciones extranjeras, de las entidades afines con

asiento en el país y con sede en el extranjero, y de los centros científicos y sociedades de cultura de la Nación y de los Estados extranjeros, según las características de cada una de las ediciones;

- f) Realizar tareas publicitarias que guarden relación con la difusión o propaganda gráfica y oral, siempre que las mismas contribuyan en favor de las finalidades precedentes y que sean de beneficio para la Armada Nacional o el Centro Naval;
- g) Fomentar y promover la emisión de las ediciones mediante el estímulo al estudio profesional, a la producción científica y a la expresión literaria en todos sus aspectos.

Art. 3° — El Instituto de Publicaciones Navales, que llevará a cabo las finalidades expuestas en el artículo anterior, estará regido por un Consejo Directivo constituido por dieciocho (18) miembros, con la siguiente distribución de cargos: un (1) presidente, un (1) vicepresidente, un (1) secretario general, un (1) secretario y catorce (14) vocales.

Art. 4° — Los miembros del Consejo Directivo serán nombrados por la Comisión Directiva del Centro Naval y el nombramiento de los mismos se efectuará según se indica a continuación:

Presidente; jefe del Estado Mayor General Naval; vicepresidente: un miembro de la Comisión Directiva del Centro Naval; secretario general: director de la Escuela de Guerra Naval; secretario: un socio del Centro Naval; vocales: director de la Escuela Naval Militar, director de la Escuela de Aplicación para Oficiales, director de la Escuela de Mecánica de la Armada, comandante general de Infantería de Marina, comandante de Aviación Naval, director de Sanidad Naval, director del Liceo Naval Militar, un socio del Centro Naval que desempeñe funciones en el Instituto Antártico Argentino, un socio del Centro Naval que desempeñe funciones en la Escuela Nacional de Guerra, un socio del Centro Naval que desempeñe funciones en el Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las Fuerzas Armadas, un socio del Centro Naval que desempeñe funciones en el Instituto Tecnológico Buenos Aires, un miembro de la Comisión Directiva del Centro Naval, un representante de la Subsecretaría de Marina y un representante de la Prefectura General Marítima.

Los nombramientos precedentes serán efectuados con el asentimiento de los señores que, en la oportunidad, desempeñen las mencionadas funciones. En los supuestos casos de excusas de parte de los mismos, la Comisión Directiva designará los reemplazantes dentro de la actividad desempeñada por los señores que presentaren excusación.

Los miembros del Consejo Directivo que renunciaren, a causa de relevos de los cargos oficiales indicados precedentemente, serán reemplazados, en el citado Consejo, por quienes sustituyeren a los renunciantes en los referidos cargos.

Art. 5° — El Consejo Directivo obtendrá quorum mínimo de sesión con la presencia de ocho (8) de sus miembros y tomará decisiones por la simple mayoría de votos de los miembros presentes. El presidente tendrá voz y voto en las sesiones, y en caso de empate tendrá doble voto.

Art. 6° — El Consejo Directivo actuará como representante directo del Instituto de Publicaciones Navales y con amplios poderes de dirección para el cumplimiento de las finalidades del Instituto. A tales efectos, el Consejo Directivo tendrá los siguientes deberes, funciones y atribuciones:

- a) Realizar las finalidades que están determinadas en el artículo 39 del presente reglamento;

- b) Resolver todas las cuestiones que conduzcan a la realización de dichas finalidades;
- c) Establecer las orientaciones básicas que regirán para las publicaciones del Instituto;
- d) Elegir las obras que, bajo el auspicio y responsabilidad del Instituto, serán editadas en forma de libros; y autorizar las pertinentes publicaciones;
- e) Autorizar la publicación de los artículos que compongan boletines, revistas, periódicos, folletos, opúsculos y otras obras de imprenta que se emitieren bajo la exclusiva responsabilidad del Instituto;
- f) Producir artículos editoriales, introducciones, prefacios, crónicas, comentarios y sueltos informativos; y publicarlos en las ediciones según las características de las mismas; y autorizar la publicación de dichas producciones cuando las mismas provinieren de personas ajenas al Consejo Directivo;
- g) Mantener relaciones con organismos oficiales, asociaciones civiles y sociedades comerciales que produzcan ediciones; y promover, según convenga, la realización de coproducciones, el canje de ejemplares en pequeñas y grandes cantidades y la impresión de ediciones dentro de la organización editorial del Instituto;
- h) Estudiar los originales presentados por entidades civiles que solicitan la impresión de ediciones; autorizar o denegar la publicación de los mismos, según se hallen o no dentro de las orientaciones básicas del Instituto;
- i) Solicitar informaciones, realizar encuestas, recoger opiniones, efectuar consultas y realizar concursos con el objeto de emitir ediciones que sean de interés para los lectores y que sirvan para satisfacer necesidades en el orden científico y cultural;
- j) Mantener relaciones con instituciones castrenses, con sociedades afines al Centro Naval y con editoriales privadas nacionales y extranjeras; hacerlo por medio de trámite directo, por medio de representantes especiales, por medio de agregados navales extranjeros con sede en el país, por medio de los agregados navales de la Armada Nacional con destino en el exterior y por otros procedimientos; con el objeto de obtener material para la producción de libros, revistas boletines y folletos; con el objeto de colocar en el extranjero ejemplares de las ediciones del Instituto; y con el objeto de producir el canje de ejemplares con instituciones oficiales extranjeras, con entidades civiles y firmas comerciales del exterior;
- k) Informar a la Comisión Directiva del Centro Naval acerca de las actividades del Instituto, por intermedio de los miembros del Consejo Directivo que forman parte de la referida comisión;
- l) Confeccionar la memoria anual y elevarla a la Comisión Directiva del Centro Naval;
- 11) Solicitar de la mencionada Comisión todo cuanto fuere necesario y conveniente para la realización de las finalidades del Instituto;
- m) Proponer a la Comisión Directiva del Centro Naval el modo de llevar a cabo las finalidades del Instituto en los aspectos administrativo, económico, financiero y comercial.

Art. 7° — El Consejo Directivo propondrá a la Comisión Directiva del Centro Naval un proyecto de Estatuto a los treinta días de su constitución.

**INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES****Consejo Directivo**

Presidente:

El jefe del Estado Mayor General Naval.

Vicepresidente:

Un miembro de la Comisión Directiva del Centro Naval.

Secretario General:

El director de la Escuela de Guerra Naval.

Secretario:

Un socio del Centro Naval.

Vocales:

— El director de la Escuela Naval Militar.

— El director de la Escuela de Aplicación para Oficiales.

— El director de la Escuela de Mecánica de la Armada.

— El comandante general de Infantería de Marina.

— El comandante de Aviación Naval.

— El director de Sanidad Naval.

— Un socio del Centro Naval perteneciente al Instituto Tecnológico Buenos Aires.

— Un socio del Centro Naval perteneciente al Instituto Antártico Argentino.

— Un socio del Centro Naval perteneciente a la Escuela Nacional de Guerra.

— Un socio del Centro Naval perteneciente a la Junta de Investigaciones Científicas y Experimentales de las Fuerzas Armadas.

— Un miembro de la Comisión Directiva del Centro Naval.

En la sesión del 28 de noviembre la Comisión que antecede fue ampliada con tres miembros más:

— El director del Liceo Naval Almirante Brown.

— Un representante de la Subsecretaría de Marina.

— Un socio del Centro Naval perteneciente a la Prefectura General Marítima.

**RENOVACIÓN DE AUTORIDADES DE NUESTRO CENTRO.****ASAMBLEA DE ABRIL DE 1962**

De acuerdo con los términos estatutarios, en el mes de abril próximo deberá renovarse parcialmente la Comisión Directiva y

la Comisión Revisora de Cuentas. Los cargos a cubrirse son los siguientes :

*Vicepresidente* - Por 2 años.

*Tesorero* - Por 1 año (completar período por renuncia Cap. Nav. Cont. José S. Cárdenas)

*Protesorero* - Por 2 años.

*10 vocales titulares* - Por 2 años.

*1 vocal titular* - Por 1 año (completar período por renuncia Cap. Nav. Raúl Francos).

*6 vocales suplentes* - Por 1 año.

*1 revisor de cuentas titular* - Por 2 años.

*2 revisores de cuentas suplentes* - Por 1 año.

A efectos de su oficialización, se deberá confeccionar una lista de candidatos que reúnan las condiciones requeridas para ocupar dichos cargos (5 años de antigüedad como socios activos), propiciada con la firma de 50 socios como mínimo con derecho a voto (1 año de antigüedad) y remitirla a la Presidencia del Centro antes del 1° de marzo próximo, con el consentimiento de los candidatos y el nombre del socio apoderado.

#### **Miembros que cesan en sus funciones:**

Vicepresidente 2°: Contraalm. Médico Ciríaco F. Cuenca.

Tesorero: Capitán de Fragata Cont. Pablo E. Arguindeguy.

Protesorero: Capitán de Corbeta Mariano Alvarado.

Vocales titulares:

Teniente de Navío Auditor Jorge Gnecco.

Capitán de Corbeta Auditor Manuel E. Valentini.

Capitán de Fragata Adolfo O. Gómez.

Capitán de Fragata Cleto Santa Coloma.

Capitán de Navío Juan C. Bassi.

Capitán de Navío I.M. Jorge A. Collasso.

Capitán de Fragata Adolfo A. Pintos.

Capitán de Navío Néstor S. Noriega.

Capitán de Corbeta Jorge Gopceovich Bregliani.

Capitán de Fragata Ricardo M. Gilmore.

Capitán de Navío Jorge Pernice.

Revisor de cuentas titular: Cap. Fragata Cont. Luis E. Rabbione.



**Miembros que continúan en sus funciones:**

Presidente: Vicealmirante Agustín R. Penas.

Vicepresidente 1º: Contraalmirante Jorge J. A. Palma.

Vocales titulares:

Capitán de Navío Jorge A. Desimoni.

Capitán de Fragata Fulgencio Ruiz.

Capitán de Navío Jonás L. Sosa.

Capitán de Corbeta Mariano D. Iribarne.

Capitán de Fragata Raúl V. Angelini Farach.

Capitán de Fragata Víctor Pereyra Murray.

Capitán de Navío Jorge Alberto Boffi.

Capitán de Navío Francisco Morell.

Capitán de Fragata Tristán D. H. de Villalobos.

Revisor de Cuentas titular: Cap. Corb. Siró V. de Martini.

**RECEPCIÓN A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS**

El 15 de diciembre se efectuó la recepción que nuestro Centro ofrece tradicionalmente en honor de los nuevos oficiales de la Armada Nacional, a la que concurrieron familiares e invitados de los mismos, así como autoridades navales y de este Centro, dando motivo a una brillante y simpática reunión social.

**REUNIÓN CON EL PERSONAL PARA DESPEDIR EL AÑO**

El 29 de diciembre, con motivo de la finalización del año, las autoridades de nuestro Centro, en una amable reunión, ofrecieron una copa de champagne al personal que presta servicios en el mismo.

# INDICE TOMO LXXIX

1961

<b>Autor</b>	<b>TEMA</b>	<b>Página</b>
	<b>BOLETIN DEL CENTRO NAVAL</b>	
	Enero - Marzo 1961      Num. 646	
	<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°
	Delegaciones	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
<i>Taylor R.L.</i>	<b>El comando y el proceso de inteligencia</b>	1
<i>de Paurichkevitch</i>	<b>Moscú a la conquista de la juventud</b>	25
<i>Azopardo M.G.</i>	<b>Después del combate</b>	41
<i>Eleta F.</i>	<b>El comunismo soviético, expresión de un imperialismo</b>	55
<i>Marin J.A.</i>	<b>El Tratado de Equivalencia Naval, Paz y Amistad con Chile (1902). - Viaje de la Embajada Naval y Militar para el canje de los pactos. - Agregado naval en Londres. - Elección presidencial. - El nuevo ministerio. - Ley orgánica de la Armada. - Segunda Conferencia de Paz en La Haya</b>	69
<i>Schute M.A.</i>	<b>El militar como funcionario público o ministro de fe</b>	87
<b>Notas profesionales</b>	<b>NACIONALES</b>	
"	Sesquicentenario del combate de San Nicolás	105
"	Nota biográfica del coronel de marina Juan B. Azopardo	109
"	Almirante Brown: 104° Aniversario de su fallecimiento	110
"	Fue agasajado el almirante Juan M. Martin	113
"	El límite exterior del Plata	114
"	Visita de buques extranjeros	115
	<b>EXTRANJERAS</b>	
	<b>Francia</b>	
"	Escuela de Guerra Naval	117
	<b>Gran Bretaña</b>	
"	El portaaviones indispensable	122
"	Supervivencia en el mar: próximos experimentos	123
"	La Marina Real efectúa el primer desembarco en una isla del Atlántico	124
"	Presupuesto de la marina de guerra. Valor del poder naval	124
<b>Necrología</b>	Capitán de Fragata Carlos A. Bruera	127
"	Capitán de Corbeta Enrique Silbereisen	129
"	Teniente de Fragata Aviador Naval Gustavo Adolfo J. Giachello	131
"	Capitán de Fragata Oscar G. Ardiles	133
"	Teniente de Fragata Hector Ruben Ríos	135
"	Teniente de Corbeta Angel Lanzillo	137
"	Doctor Rodolfo Medina	139
"	Capitán de Fragata Juan Boeri	141

Autor	TEMA	Página
<b>BOLETIN DEL CENTRO NAVAL</b>		
Enero - Marzo 1961      Num. 646      (Cont.)		
<b>Necrología</b>	Capitán de Fragata Ernesto E. Cascarini	143
<b>(cont.)</b>	Capitán de Navío Contador Oscar I. Basail	145
<b>Asuntos Internos</b>	Altas de socios activos	147
"	Confirmación como socios activos	148
"	Reingreso	148
"	Reconocimiento de socios vitalicios	148
"	Altas de socios concurrentes (Art. 16 Estatuti)	148
"	Bajas de socioa	149
"	Renuncia de vocal de la C. D. y su reemplazo	149
"	Discernimiento de premios para los trabajos publicados en el Boletín del Centro Naval (Años 1959-60)	149
"	Consideración solicitudes socios concurrentes	149
"	Asamblea Ordinaria	150
"	Anexo-Alojamiento - Modificación a la reglamentación	150
"	Día de la Armada Nacional	151
"	Playa en Mar del Plata	151
<b>BOLETIN DEL CENTRO NAVAL</b>		
Abril - Junio 1961      Num. 647		
	<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°
	Delegaciones	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
	<b>Día de la Armada Nacional</b>	XIII
<i>Argüero L.E.</i>	<b>Trascendencia americana del 17 de mayo de 1814</b>	153
<i>Pinay A.</i>	<b>El comunismo a la conquista del mundo</b>	173
<i>García E.E.</i>	<b>Antecedentes sobre la organización de nuestra primera fuerza naval</b>	199
<i>Capitán "M"</i>	<b>Conducta</b>	219
<i>Destéfani L.H.</i>	<b>Al alférez Sobral y la corbeta «Uruguay»</b>	229
<i>Pozzi Jáuregui N.O</i>	<b>Causales del progreso del comunismo en el mundo. Principios y técnicas de luchas de ideologías, aplicadas a la subversión. Estrategia y táctica del comunismo. Respuesta de Occidente al comunismo.</b>	237
<i>Amieva F.</i>	<b>Adiós a la «Sarmiento» (Poesía)</b>	268
<b>Notas profesionales</b>	<b>NACIONALES</b>	
"	Recordóse el centenario del nacimiento de tres almirantes	269
"	Unidades de la Flota de Mar en el puerto metropolitano	273
"	Inauguración de un albergue para marineros y conscriptos	273
"	Visita de la fragata británica HMS "Rothesay"	274

<b>Autor</b>	<b>TEMA</b>	<b>Página</b>
<b>BOLETIN DEL CENTRO NAVAL</b>		
Abril - Junio 1961      Num. 647      (Cont.)		
<b>Notas profesionales</b>	<b>EXTRANJERAS</b>	
<i>(cont.)</i>	<b>Alemania Occidental</b>	
"	Autorízase la construcción de naves de guerra de más tonelaje	276
	<b>Francia</b>	
"	El "Origny" y la hidrología. La detección submarina - Sus dificultades	276
	<b>Gran Bretaña</b>	
"	Buque prototipo con máquina original	282
"	Terminación del ejercicio "Pony Express"	283
"	Adiestramiento para el mañana - Los aprendices de la armada	284
"	Nombramientos para graduados en ingeniería naval	286
"	Extraña visión	287
	<b>Italia</b>	
"	La marina de guerra italiana y la propulsión nuclear: problema de importancia nacional	288
	<b>Unión Soviética</b>	
	Nueva arma atómica	289
<b>Necrología</b>	Capitán de Fragata Alberto Boero	291
"	Teniente de Navío Miguel A. Tanco	293
"	Capitán de Fragata Alberto Anibal Tarelli	295
"	Capitán de Fragata Médico Hugo David Helman	297
"	Capitán de Navío de I.M. Oscar M. Ladvoat	299
"	Capitán de Fragata Martin Arana	301
<b>Asuntos Internos</b>	Asamblea Ordinaria	303
"	79° Aniversario del Centro Naval	304
"	Constitución de Subcomisiones y Delegaciones	308
"	Celebración del Día de la Armada Nacional	310
"	Donación de un cuadro con una poesía	313
"	Renuncia de miembros de la Comisión Directiva	314
"	Renuncia y nombramiento de miembros de la Subcomisión de Deportes	314
"	Delegación de Puerto Belgrano	315
"	Creación del Instituto Naval de Conferencias	315
"	Comida de camaradería	315
"	Facilidades de S.A.D.O.S. a los señores socios concurrentes	315
"	Altas de socios activos	315
"	Reingreso	316
"	Confirmaciones como socios activos	316
"	Revocación	316
"	Reconocimiento de socios vitalicios	316
"	Altas de socios concurrentes	316
"	Bajas de socios	316
<b>BOLETIN DEL CENTRO NAVAL</b>		
Julio - Septiembre 1961      Num. 648		
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Servicios y horarios de la casa)</i>	S/N°
	<i>(Portada)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°

Autor	TEMA	Página
	<b>BOLETIN DEL CENTRO NAVAL</b>	
	Julio - Septiembre 1961      Num. 648      (Cont.)	
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	Subcomisiones	S/N°
	Delegaciones	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 comercial)</i>	S/N°
<i>Arguindeguy P.E.</i>	<b>Reconstrucción del cúter «Luisito» (Trabajo de arqueología naval)</b>	317
<i>García Reynoso A.</i>	<b>El fuego naval de apoyo en las operaciones anfibias de la II guerra mundial</b>	337
<i>Jiménez Baliani</i>	<b>Una solución al problema de protección térmica del retorno astronáutico: La ablación</b>	371
<i>S / A</i>	<b>Una anécdota referente al Almirante Brown y su rectificación</b>	405
<i>Sarmiento J.A.</i>	<b>Empleo de las minas submarinas en la guerra del Paraguay (1865-1870) y esquema de la evolución del arma hasta fines del siglo XIX</b>	413
<i>Martín J.M.</i>	<b>Comisión naval en Londres. 1910, conmemoración del centenario de nuestra independencia</b>	429
<b>Notas profesionales</b>	<b>NACIONALES</b>	
"	Fue entregado al Arsenal Naval Buenos Aires el pabellón de guerra donado por personal civil del establecimiento	445
"	Efectuóse la entrega de premios navales	445
"	El Instituto Browniano entregó al Estado Mayor de la Flota de Mar un óleo del Almirante Brown	447
"	Entrega de un documento de alto valor histórico al Secretario de Marina	447
"	Subvención para la construcción de buques de pesca y frigoríficos	449
"	Mensaje del Secretario de Marina, contraalmirante Gastón C. Clement, con motivo de la inauguración de la emisora L.R.A. 10 Radio Nacional Ushuaia	449
"	VII reunión del Instituto Panamericano de Geografía e Historia	451
"	Adquisición de aparatos "Beechcraft" para la aviación naval	453
"	Llegó un destacado médico de la marina de los Estados Unidos para dictar una serie de conferencias sobre medicina nuclear	453
"	Serán vendidos por licitación pública los ex cruceros "25 de Mayo" y "Almirante Brown"	454
"	Fue inaugurado en el Hospital Naval Buenos Aires el servicio de radioisótopos	457
"	En la segunda quincena de octubre se realizará el operativo "Unitas II"	458
	<b>EXTRANJERAS</b>	
	<b>Estados Unidos de Norte América</b>	
"	Aterrizaje automático	459
	<b>Francia</b>	
"	La marina francesa en el Pacífico	459
	<b>Gran Bretaña</b>	
"	Rápida intervención - Equipo mejorado	463
"	Kuwait: operación "Copy Book"	464
"	El popular "Bulwark"	467
"	El HMS "Victorious" y el control en el aire	467
	<b>Suiza</b>	
"	Organización Meteorológica Mundial - La meteorología y los marinos	471

Autor	TEMA	Página
<b>BOLETIN DEL CENTRO NAVAL</b>		
Julio - Septiembre 1961      Num. 648      (Cont.)		
<b>Necrología</b>	Capitán de Fragata Ricardo Fitz Simon	477
"	Capitán de Corbeta Odontólogo Mario J. Encina	479
"	Capitán de Corbeta Amíscora A. Carboni	481
"	Capitán de Navío Auditor Horacio Vieyra	483
"	Capitán de Fragata José M. Angeletti	485
"	Capitán de Fragata Bartolomé F. Pandiani	487
"	Capitán de Navío Pedro V. Ghirimoldi	489
"	Capitán de Corbeta Juan M. Acuña	491
<b>Asuntos Internos</b>	Altas de socios activos	493
"	Reingreso de socios activos	493
"	Reconocimiento de socio vitalicio	493
"	Confirmación de socio acivo	493
"	Altas de socios concurrentes	493
"	Bajas de socios	493
"	Renuncia de vocal titular de la C. D.	494
"	Renuncia del tesorero de la Institución	494
"	Designación de protesorero y de vocal titular de la C. D.	494
"	Reglamento del Instituto Naval de Conferencias	494
"	Se reanuda una tradicional fiesta del Centro Naval	495
"	Concierto del coro de cadetes	496
"	Aniversario de la revolución libertadora	496
"	Discernimiento de premios por trabajos publicados en el Boletín en los años 1959-60	496
<b>BOLETIN DEL CENTRO NAVAL</b>		
Octubre - Diciembre 1961      Num. 649		
	<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°
	Delegaciones	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso comercial)</i>	S/N°
	<i>(Aviso Boletín del Centro Naval)</i>	S/N°
<i>Rojas I.F.</i>	<b>Tres posiciones de política internacional argentina</b>	499
<i>Panzarini R.N.</i>	<b>Intereses argentinos en el Antártico</b>	507
<i>Eleta F.</i>	<b>Bases navales en el área del Plata.</b>	515
<i>Alberg Cobo E.</i>	<b>El ataque biológico a las cabeceras de rutas marítimas: realización, consecuencias tácticas y estratégicas</b>	525
<i>Fraguío C.J.</i>	<b>El poder aeronaval estratégico</b>	549
<i>Florido P.C.</i>	<b>Consideraciones sobre la Conferencia de Ginebra en 1958 acerca de la codificación de los derechos del mar</b>	569
<i>Bauer P.J.</i>	<b>Reactores nucleares y su aplicación naval</b>	587
<b>Notas profesionales</b>	<b>NACIONALES</b>	
"	Visita de una escuadrillo de la marina real inglesa	607

<b>Autor</b>	<b>TEMA</b>	<b>Página</b>
<b>BOLETIN DEL CENTRO NAVAL</b>		
<b>Octubre - Diciembre 1961      Num. 649      (Cont.)</b>		
<b>Notas profesionales</b>	Arribaron al puerto metropolitano nuevas unidades de la armada argentina	607
<i>(cont.)</i>	Se inició en la base naval de Puerto Belgrano un curso de defensa contra la guerra atómica, biológica y química	608
"	Ascenso de oficiales superiores	608
<b>EXTRANJERAS</b>		
<b>Francia</b>		
"	El portahelicópteros "La Resolue"	609
<b>Gran Bretaña</b>		
"	Del "Holland N° 1" al "Dreadnought". Sesenta años de submarinos de S. M.	612
"	Los pilotos de helicópteros de la marina de guerra serán adiestrados en una aerolínea civil	613
<b>Necrología</b>	Capitán de Fragata Carlos E. Constantino	615
"	Capitán de Corbeta Gustavo Lasalle	617
"	Capitán de Navío Horcio A. Esteverena	619
"	Teniente de Navío Mauricio P. E. Loubet	621
"	Capitán de Fragata Ricardo J. Ezcurra	623
"	Capitán de Navío Arturo Kunz	625
"	Capitán de Navío Carlos A. F. Burgos	627
"	Capitán de Corbeta Raúl A. Artusa	629
"	Capitán de Fragata Roberto P. Boronat	631
<b>Asuntos Internos</b>	Altas de socios activos	633
"	Confirmación como socios activos	634
"	Reingreso como socios activos	634
"	Reconocimiento de socios vitalicios	634
"	Altas de socios concurrentes (Art. 16 del Estatuto)	634
"	Rectificación a decisiones anteriores	634
"	Bajas de socios	635
"	Junta Directiva del Instituto Naval de Conferencias	635
"	Ingreso al Círculo Militar Argentino como socios adherentes	636
"	Ecos de la visita de una delegación de golfistas del Círculo Militar a la base naval de Puerto Belgrano	636
"	Creación del "Instituto de Publicaciones Navales" y constitución del Consejo Directivo	638
"	Renovación de autoridades de nuestro Centro. Asamblea de abril de 1962	641
"	Recepción a los nuevos guardiamarinas	643
"	Reunión con el personal para despedir el año	643