

FUNDADO EN MAYO DE 1882
Enero - Marzo 1982
N° 730
VOL. C
AÑO CI

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

Timonel. Del libro "Filásticas" (Sonetos Marineros) . 1

Capitán de Fragata
Julio A. Astrada Sosa

La Argentina invertebrada o el camino del abismo . . 3

Contraalmirante
Carlos A. Sánchez Sañudo

Carta a un filósofo..... 21

Capitán de Navio
Aurelia no G. Lares

El problema de la cartografía local en relación con los
sistemas modernos de navegación..... 23

Ingeniero
Federico Mayer

Una huella de D. Miguel de Unamuno..... 37

Capitán de Fragata
Aldo Néstor Canceco

Problemática jurídica de la Antártida Argentina 49

Embajador (R)
Enrique Ferrer Vieyra.

Crónica Nacional..... 65

Asuntos Internos..... 73

Los autores son responsables del contenido de sus artículos.

Director:
Capitán de Fragata
OSVALDO AGUSTIN C.ARUTI

Secretario Editorial:
Sr. JESUS MARTINEZ

Diagramación:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

Publicidad:
Sr. REINALDO J. ELISEI

Dirección y administración:
CORDOBA 354

(1054) BUENOS AIRES
Teléfonos 311-0041/43

Registro de la Propiedad Intelectual N° 123.176

Correo Argentino Central (B)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4830
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 1023

Clasificación Internacional del Boletín: AG ISSN 0009 - 0123

CENTRO NAVAL

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Vicealmirante HUMBERTO J. BARBUZZI
Vicepresidente 1º: Contraalmirante I .M. GUILLERMO J. DICKSON
Vicepresidente 2º: Capitán de Navío ISIDORO A. PARADELO
Secretario: Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Tesorero: Capitán de Navío Contador: ROBERTO J. BELELLI
Protesorero: Capitán de Fragata Contador: JUAN C. ZABALZA

Vocales titulares:

Capitán de Navío NORMAN R. AZCOITIA
Capitán de Navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de Fragata JUAN C. SILVA
Capitán de Corbeta HEBERTO J. RUBATTINO
Capitán de Corbeta I.M. JORGE E. GARCIA
Teniente de Fragata I.M. MENOTTI A. SPINELLI
Contraalmirante SALVIO O. MENENDEZ
Capitán de Navío JOSE J. SARCONA
Capitán de Navío FULGENCIO M RUIZ
Capitán de Navío Odontólogo OSV ALDO R. ALTIERI
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Capitán de Navío ADOLFO M ARDUINO
Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de Navío OSCAR A. BOUZA
Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA
Teniente de Navío ENRIQUE J. LANGE
Capitán de Navío EDGARDO N. ACUÑA
Capitán de Navío VICTOR E. ZENOBI

Vocales suplentes:

Capitán de Navío Auditor JORGE GNECCO
Capitán de Fragata Médico RODOLF^O J. MORENO
Capitán de Fragata Ingeniero JORGE F. GUIDOBONO

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Contador EFREN I VILLEGAS
Capitán de Fragata Contador PEDRO T. GOMEZ
Capitán de Navío Contador OSCAR O. MOREYRA
Capitán de Fragata EDUARDO J. PELAYO

Revisores de Cuentas Suplentes;

Capitán de Navío Contador EDUARDO FERRO
Capitán de Corbeta NESTOR A BERTONI



TIMONEL

De la experiencia tu costumbre es hija...
y miras de la proa hacia adelante
con ansiedad continua y anhelante,
sin que nada ni nadie te lo exija.

Sobre la rosa del compás se fija
tu mirada tranquila y vigilante
y así puedes prever, a cada instante,
el movimiento que al timón corrija.

De la mar arbolada y de la suave,
tu pericia de todo desconfía
con leal aptitud y rostro grave.

A tu saber y tino se confía
la derrota y el rumbo de la nave...
y es la tuya la mano que la guía.

*De "FILASTICAS"
(Sonetos Marineros), del
Capitán de Fragata
JULIO A. ASTRADA SOSA*

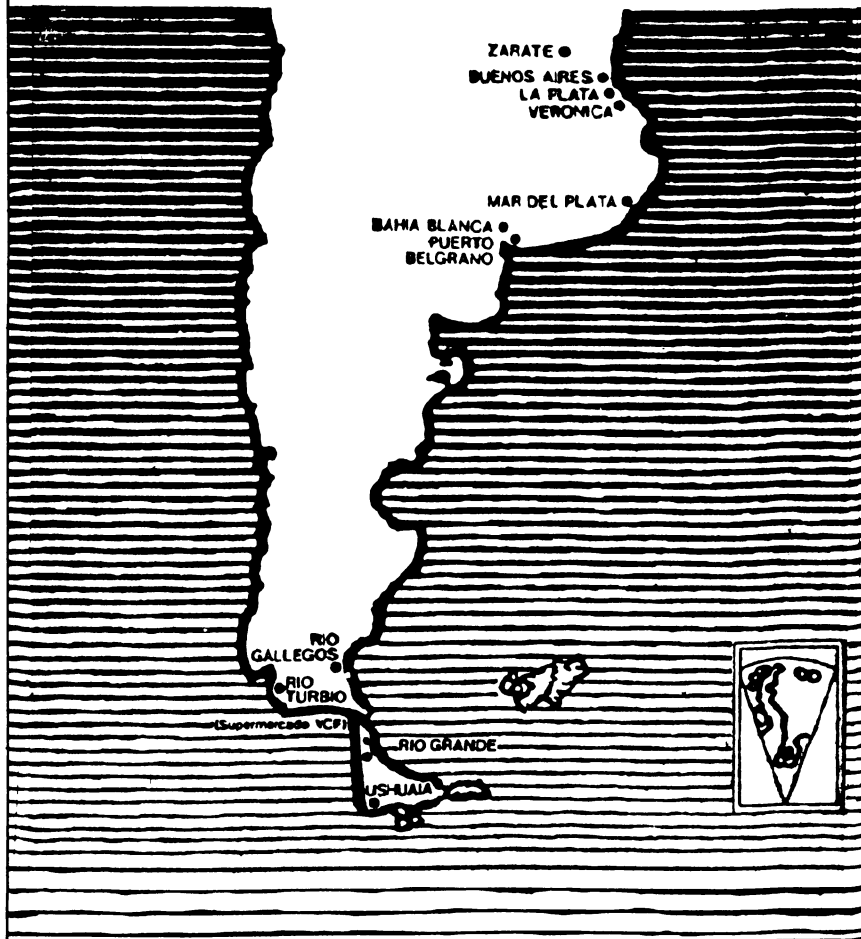
LA
BUENA
MANERA DE
COMPRAR
ESTA
EN

Una organización
con criterio de servicio

Sados

Dirección de Bienestar
de la Armada.

Antártida Argentina 1160
Buenos Aires



*La
Argentina
invertibrada
o
El
camino
del
abismo*

**Por el Contraalmirante
CARLOS A. SANCHEZ SAÑUDO**

Los argentinos hoy tienen dos graves y acuciantes problemas: el primero, resolver la grave crisis actual, y el segundo tomar las medidas precautorias para que no volvamos a soportar semejante catástrofe. Es decir, debemos reinstaurar el orden social de la Constitución y luego preservarlo. Y esto último es tan importante como lo primero, porque de nada serviría salir de este caos —en el supuesto caso que se lo intentara seriamente— si luego, en la primera oportunidad, retornáramos al *antisistema* en que estamos encorsetados.

Para presentar lo más rápidamente el problema actual, vamos a recurrir al cuadro siguiente que ha sido confeccionado a la luz de las enseñanzas de muchos pensadores, entre ellos el reciente premio Nobel Friedrich A. Hayek y von Mises y el grupo de la Escuela de Viena, los cuales nos han prestado el enorme servicio de elevar a su debida jerarquía a nuestro insigne compatriota Juan Bautista Alberdi.

En este cuadro intentamos visualizar —como dice Hayek— el origen de las más importantes divergencias políticas e ideológicas de la actualidad. Es más, aquí reside la explicación de la confusión semántica que nos rodea, porque bajo el mismo vocablo de democracia (democracia representativa e incluso democracia constitucional) hay dos órdenes sociales opuestos e irreconciliables; de allí esta Babel que incorpora nuevos dialectos día a día.

	COLUMNA I	COLUMNA II
ORDEN SOCIAL	SOCIEDAD INVERTEBRADA	SOCIEDAD VERTEBRADA
1. La Ley	Limitada por los derechos personales.	De acuerdo a la voluntad mayoritaria.
2. Orden jurídico compuesto por:	Leves generales, iguales y para todos.	Mandatos determinados en cada caso en particular y personal.
3. La sociedad está organizada	Desde el ciudadano y sus derechos personales.	Desde el poder y la omnipotencia parlamentaria.
4. El poder de decisión	Reside en los gobernados.	Reside en el gobierno.
5. Prioridad del orden	El orden social tiene prioridad sobre el político.	El orden político tiene prioridad sobre el orden social.
6. Derechos vigentes preponderantes	Derechos civiles diariamente entre comicios.	Derechos políticos el día del comicio.
7• Sistema económico	Cataláctica o economía de mercado (libertad económica).	Economía dirigida y planificación.
8. Seguridad	Seguridad jurídica, confianza económica y estabilidad monetaria.	Inseguridad jurídica e incertidumbre económica. INFLACION.
9. Planificación	A través del mecanismo impersonal del mercado.	De acuerdo con las decisiones del burócrata (o ente planificador).
10. Ahorro	Aumento del ahorro e inversión, y nuevas fuentes de trabajo.	Disminución del ahorro y de las fuentes de trabajo.
11. Salarios	Aumentos de salarios reales.	Aumento de salarios nominales y desocupación.
12. Cooperación social	Libre y voluntaria	Lucha de todos contra todos.
13. Sufragio y representatividad.	Para que nos garantice derechos, a todos y a cada uno.	Otorguen privilegios sectoriales o grupales, a través del poder a costa de la sociedad.
14. Forma de gobierno	Republicana, representativa y federal, con gobierno limitado por la CONSTITUCION DE 1853.	Democracia desvirtuada y caos "institucionalizado", como en 1973.
15. Tipo de democracia	Democracia liberal, con gobierno de poderes limitados.	Democratismo o democracia social.

LAS DOS COLUMNAS

En realidad estas dos columnas comienzan un poco más arriba, se remontan a dos concepciones distintas que vienen de lejos, pero que nosotros, para abreviar, limitaremos al siglo XVII.

La columna de la derecha comienza con el Iluminismo francés, por el racionalismo a ultranza de Descartes del cual surge el racionalismo constructivista, que reconoce sólo lo que la razón construye o demuestra. (Hay excepciones, como Montesquieu.) Mientras que en Inglaterra el Iluminismo británico, debido a los filósofos escoceses como David Hume, John Locke, Adam Ferguson y Adam Smith, concebían no el racionalismo *constructivista* sino el *evolutivo*, es decir la teoría de la evolución, según la cual los pueblos se encuentran con instituciones que si bien son el resultado de la acción de los hombres, no lo son del designio humano. La mayoría de las instituciones sociales, como el idioma de cada país, nadie lo inventó ni lo diseñó deliberadamente sino que es el resultado de la acción del hombre durante años de evolución. Lo mismo ocurre con el derecho, la moral, la moneda, ¿quién los inventó?, son instituciones todas producto no del constructivismo, sino de la evolución, la cual mediante el sistema de la prueba y el error —que incorpora todo aquello que es útil a la convivencia humana, que es el verdadero objetivo final— va construyendo el ordenamiento social, las reglas de juego, para que el hombre se realice y no se frustré.

Bien; en aquellos tiempos —siglo XVII— el problema de los gobernados era suprimir la arbitrariedad del poder (que ha sido y es el problema de siempre). Y a tal problema se le dieron dos soluciones diferentes: en Inglaterra se contuvo el poder, se lo limitó; en Francia, en cambio, se lo derribó, pero no se lo limitó. Por ello, luego de la Revolución Francesa, la I República termina en el I Imperio, la Segunda República, en el II Imperio de Napoleón III, la III República en Petain, la IV República, en el régimen personal del general De Gaulle y la V República en Mitterrand, que muy “democráticamente” tiene cuatro ministros comunistas y un programa colectivista de poder centralizado y arbitrario, que es precisamente lo que queríamos evitar en el siglo XVII. Nos han retrotraído así, hábilmente, al punto de partida.

La Gran Revolución Política, con mayúscula, fue enunciada por Locke en 1688 cuando dijo: “Se acabó el divino de los reyes, lo que valen son los derechos y garantías individuales”. La nueva concepción tuvo por objeto impedir la arbitrariedad del poder, lograr que todos fueran tratados igualmente, sin discriminaciones siempre odiosas, para lo cual debían ser respetados los derechos individuales de todos y cada uno, para que no se olviden de ninguno. No se habló de mayorías y minorías, sino del hombre, de a uno.

Para ello —línea 1— *la ley* y el poder que la dicta, debe estar limitada por el efectivo respeto a los derechos personales. El *orden jurídico* —línea 2— está compuesto por leyes iguales y para todos, para evitar la arbitrariedad y los privilegios; la sociedad —línea 3— resulta, en consecuencia, organizada desde abajo (el hombre es el centro de la sociedad y de las instituciones en que ésta se organiza).

El poder de decisión —línea 4— reside entonces en los gobernados: por eso decimos que el orden social tiene prioridad sobre el político —línea 5—; este último debe garantizar la vigencia del primero. Porque Adam Smith era un profesor de Derecho Natural y también de Moral, que al término de escribir sendos tratados se le ocurrió pensar, ¿cuál es la causa de la riqueza de las Naciones? y así encontró una economía que no invalidara el derecho y la moral. Y no lo encontró por casualidad, sino que en este sistema coherente —que no es un invento— todo es correlativo e interdependiente. Alberdi dice en el Sistema Económico y Rentístico —en que explica nuestra Constitución— “en Economía Política, la libertad del individuo y la no intervención del Estado, son dos locuciones que expresan un mismo hecho”.

El sistema económico —línea 7— es el de la cataláctica o economía de mercado (porque la igualdad ante la ley —línea 2— y la efectiva vigencia de los derechos civiles —línea 6— constituyen el marco institucional, dentro del cual es posible la libre elección de cada cual, en el orden del mercado.

Y sigamos con el cuadro, porque por él vamos a llegar a la política para ver qué es lo que debe hacer ésta para poder salir de este caos. Buscamos pues los *fundamentos que legitimen las medidas correctoras de esta decadencia*.

Los derechos vigentes —línea 6— son los derechos civiles que, como decía Alberdi, son los de “disponer de su persona, de su tiempo y de sus bienes, de contratar, de testar, de trabajar y producir, de viajar o estarse quieto, etcétera, en una palabra, la libertad civil o social; la libertad del hombre, natural y distintiva del hombre”.

La ley —insistimos— (línea 2), igual y para todos, permanente, objetiva y universal, está limitada por aquellos derechos civiles que así crean el ámbito de la seguridad jurídica —línea 8— que da origen a la confianza económica y consecuentemente a la estabilidad política.

La planificación —línea 9— es a través de la computadora, que es el mercado institucionalizado que veremos en seguida.

El ahorro —línea 10—; si hay seguridad jurídica derivada del respeto a los derechos, la gente tiene confianza, que es el lubricante de la cooperación voluntaria —y en consecuencia pacífica— por lo que todos se sienten proclives al ahorro, a la inversión, con lo cual se amplían las fuentes de trabajo y consecuentemente el obrero será más solicitado y su salario real —no sólo el nominal— aumentará, no por la sensibilidad de los empresarios ni la prepotencia sindical, sino por la imparcialidad e impersonalidad del mercado; simultáneamente las mayores inversiones en máquinas y herramientas incrementarán la productividad y, consecuentemente, mayor será el poder adquisitivo del salario. Ahí está la solución del llamado problema social, como decía el profesor Carlos Becker: “Haciendo al obrero más escaso y a su trabajo más productivo”.

La cooperación social, la forma de gobierno y el tipo de democracia son los indicados en el cuadro.

EL ORDEN SOCIAL DEL MERCADO INSTITUCIONALIZADO

Hasta aquí poco hemos hablado de política, sino del ordenamiento social, porque el hombre vive, no en el gobierno, sino en la sociedad, que es donde se realiza o se frustra. Alberdi, como Mises y Hayek, han enriquecido el orden social de la libertad, incluso económica, demostrando que es el único que coordina las distintas etapas de la cooperación voluntaria —la producción, la distribución y el consumo— sin olvidar que este último es el que regula la producción para que no haya exceso o faltantes. Se resuelve así el gran problema de la convivencia pacífica respetando no sólo la subjetividad del trabajador, sino del hombre que hay en él y la de todos los hombres, con su libre albedrío —y su responsabilidad— creado a imagen y semejanza del Creador. Y el respeto de esa subjetividad, tiene lugar en el proceso integral del mercado, en que cada cual persigue *sus* propios fines mediante el uso de una información muy dispersa que es sólo posible obtener a través de señales impersonales (precios) y que indican a cada cual qué hacer para adaptar su actividad a sucesos (acciones) de los cuales no tiene conocimiento directo (porque provienen de personas desconocidas); es decir, el sistema de precios y remuneraciones competitivos informa a las personas la mejor forma de servir a sus semejantes (de cuya existencia individual puede no tener noticias), permitiéndole usar en cada momento la información existente, de la cual tampoco puede tener conocimiento directo. Así Hayek en su gran obra explica cómo de la sociedad grupal y primitiva, en que había un solo Fin —el del Jefe— y distintas normas (las directivas a cada subordinado), hemos pasado a la sociedad moderna —mucho más numerosa, con mayor nivel de vida y expectativas crecientes— en que hay una sola norma (la igualdad ante la ley) y diferentes fines perseguidos por cada uno de los gobernados.

Pero para que todo esto pueda funcionar, los precios deben ser reales, es decir, libres, para lo cual debe estar ausente el *intervencionismo* estatal, o sea, que deben respetarse los derechos y garantías individuales —sin elasticidades e imprecisiones—; y esto no lo decimos por trogloditas intolerantes, sino porque esas elasticidades convierten a los precios en falsas señales que promueven todo este gran caos en que estamos inmersos.

La gran contribución de Hayek es el haber demostrado que el orden del mercado, además de permitir la mejor asignación de recursos siempre escasos es, asimismo, el único medio de respetar las valoraciones subjetivas (impersonales e intransferibles) de cada una de las personas (forma exclusiva de respetar la dignidad de la persona humana), juica forma también de lograr la *participación* real, cotidiana, pero no a través del gobierno o de las mesas de acuerdos, que son una utopía, siempre frustrante.

Por eso hemos dicho que hoy la Ciencia Económica es el soporte, el arbotante del orden jurídico, al cual le provee argumentos valerosos y nuevas razones adicionales para contener el ataque que el Derecho recibe de las arbitrariedades legales en que necesariamente debe concretarse el intervencionismo económico; el que a su vez impide el funcionamiento del mercado.

En resumen, el mercado es el ordenamiento que permite la máxima colaboración pacífica entre personas aún desconocidas entre sí, con distintas escalas de valores, persiguiendo diferentes fines, e incluso opuestos, sirviendo al mismo tiempo a los demás, en lo que éstos más valoran, sin necesidad de coincidencias “ideológicas” ni políticas. Este fue el camino de la reconciliación nacional después de 1853; así el país se encaminó y progresó, mientras se iban diluyendo las antinomias pasadas, tan agudas como las actuales. Y éste, “el orden social de la Constitución”, es el mismo camino de ayer para la unión nacional de hoy. Ese es el gran acuerdo, que no requiere ninguna mesa especial para alcanzarlo; eso sí, hay que explicarlo con convicción y fidelidad. *Esta es la trascendental importancia extra económica* del mercado, que es una especie de trama o mapa de referencia, con requisitos y exigencias que no pueden ignorarse (moneda sana, intercambios voluntarios y precios libres), si quiere lograrse el “delicado equilibrio” que significa el “orden social de la libertad” en una sociedad moderna, industrial y tecnológica, con poblaciones en constante aumento y expectativas crecientes. *El sistema político* debe adoptar la forma adecuada para garantizar ese *orden social*; su legitimidad depende de ello, como decía Locke hace 300 años. Esa es la República, no cualquiera, sino la República liberal, de nuestra Constitución.

EL SUFRAGIO Y LA REPRESENTATIVIDAD

Y volvamos al cuadro. Podemos ver en él —línea 13— el concepto de *sufragio* y de *representatividad* y también el de “gobierno”. El sufragio —en la columna I— tiene por objeto elegir representantes para que le garanticen a cada cual sus *derechos personales* e intransferibles: estos son los *límites* de la ley y del poder que la dicta; los representantes elegidos tienen por misión garantizar *esos derechos* y *esos límites*. Así funcionará la columna I toda, en que cada uno de los componentes deriva o está relacionado con todos los demás. *Cada componente, pues, es una vértebra y la médula que las vincula a todas ellas, es la libertad*. Porque este sistema utiliza la libertad como medio en todos los campos de la actividad humana. *Esta es la sociedad vertebrada*. Bien decía Hayek: El mercado es un orden sin un ordenador de carne y hueso, por lo que a menudo no advertimos su existencia sin reconstruir mentalmente sus principios y entender su funcionamiento. Y Ortega lo describió magníficamente, seguramente sin pensar en él, cuando expresó: “Orden (social) no es una presión que se ejerce desde fuera de la sociedad, sino un equilibrio que se suscita en su interior” y eso es lo que ocurre en el mercado, si se respetan las apreciaciones subjetivas, libres y sin coacciones de los habitantes.

Ahí está la correlación e interdependencia del derecho y la economía que la política debe plasmar en la realidad de cada día. Por eso dijimos en la línea 5 del cuadro, columna I que el orden social tiene prioridad sobre el político.

EL CONSTRUCTIVISMO Y LA SOCIEDAD INVERTEBRADA

Pero el antisistema de la libertad está en la columna de la derecha; pasemos a ella. Como hemos dicho, a partir del siglo XVII surge el ra-

cionalismo a ultranza, el constructivista que a través de Rousseau —no de Montesquieu— genera la democracia ilimitada después de la Revolución Francesa. La ley y el poder que la dicta (línea 1) no está limitada por los derechos civiles de los gobernados, sino que responde a la “voluntad mayoritaria”. El orden jurídico —línea 2— ya no está compuesta por leyes iguales y para todos, sino por mandatos determinados en cada caso particular, para privilegiar a personas o grupos de presión, con nombre y apellido. La ley, pues, ya no es igual y para todos, permanente y universal que nos venía de Solón, sino que hoy —dice Hayek— “el parlamento no es donde se hace la ley sino que ley es cualquier cosa que apruebe el Parlamento”, con lo que toda coerción resulta legítima y toda violencia legal, no quedando ni vestigios de garantía de la libertad individual.

La sociedad —línea 3— está organizada o manejada desde el poder y la omnipotencia parlamentarios, pues la ley y el poder que la dicta no tienen límites (y por eso no le pueden negar los privilegios a los grupos de presión, que sabiéndolo la ejercen al máximo, rematando sus votos); el gobierno “ilimitado”, paradójicamente, resulta así débil y corrupto, juguete de los grupos de presión.

El poder de decisión —línea 4— consecuentemente reside en el gobierno, no en los gobernados.

El sistema económico —línea 7— es el de la economía dirigida y la planificación indicativa o no. El intervencionismo resultante ignora los requerimientos y disciplina de la economía en libertad (moneda sana, intercambios y precios libres), ocasionando todos los desbarajustes en los cuales ya nos hemos o deberíamos habernos doctorado. Y además es un suicidio político, porque al hacerse responsable de las medidas dirigistas para lograr ventajas para cada grupo, y al resultar las promesas incumplidas, el gobierno se hace responsable también de las insatisfacciones de todos, transformando la crisis económica en política; es decir, el intervencionismo que propugna este orden o, mejor dicho, desorden social, es un suicidio político, causa de la inestabilidad institucional y de las reiteradas crisis.

Y cuando la ley puede ser cualquiera, cuando el poder de decisión está en manos del gobierno y el intervencionismo es la norma (arbitraria), surge el ámbito de la inseguridad jurídica, de la incertidumbre económica, y la emisión monetaria provoca la inflación, lo que es una estafa. Si bien los salarios nominales —no los reales— aumentan, la inversión se retrae y con ella las fuentes de trabajo, con lo cual el obrero es menos solicitado, disminuyendo el salario y llegándose así a la desocupación, es decir a la stagflación, esto es: inflación y desocupación. No estamos inventando ni teorizando, estamos describiendo un hecho que todos observamos, aunque algunos no parecen explicárselo debidamente. Se desata así la lucha de todos los grupos entre sí a expensas de los demás.

La forma de gobierno —línea 14— es la democracia desvirtuada del número, no de los principios, del “doping”, y el tipo de democracia —línea 15— es la democracia no liberal sino social, o democratismo, como decía Jacques Maritain,

EL SUFRAGIO Y LA REPRESENTATIVIDAD, INVERTEBRADOS

Vemos que el sufragio y la representatividad —línea 13—, de que tanto se habla, no tienen por objeto —como en la otra columna— garantizar a cada uno, cada día, sus derechos, abajo, en la sociedad, sino para que les otorguen privilegios arriba, en el poder y a través del poder a costa de la sociedad; son estas dos concepciones evidentemente opuestas de la convivencia, del orden social y del estilo de vida. Esa es la gran anti-nomía que la Constitución resolvió en favor, no de los privilegios, sino de los derechos de cada cual en defensa del interés general, que es el verdadero gran objetivo nacional.

Vemos, pues, que bajo el nombre de democracia representativa e incluso democracia constitucional (depende de la Constitución) hay dos órdenes sociales antagónicos. En la columna II del cuadro la democracia es una cáscara apta para cualquier contenido, incluso el que destruye la libertad y la propia democracia. Es precisamente por esto que es indefendible, porque el poder no tiene límites legales; esta es la impugnación que les hacemos a los que de buena fe quieren propiciarla, porque no tiene contestación a la pregunta, ¿cómo garantiza al ciudadano sus derechos y a la sociedad su defensa legal contra el totalitarismo? Y no tiene contestación porque es invertebrada, carece de *esencia* para preservar la *forma*, por lo que al final no queda ni lo uno ni lo otro.

Es particularmente aclaratorio de lo que venimos viendo en la columna I y en nuestras instituciones una declaración de la Suprema Corte de los EE.UU. en 1943: “El derecho a la vida, a la libertad, a la propiedad; la libertad de reunión, de asociación, de expresión, de trabajo, etcétera, no pueden ser sometidos a votación, no pueden depender del resultado de una elección. La Declaración de Derechos y el Capítulo I de nuestra Constitución han tenido por objeto sustraer, precisamente, ciertas cuestiones fundamentales de la controversia política y colocarlas más allá del poder de las mayorías circunstanciales”.

Esta es la confirmación de la primacía del orden social, sobre el orden político; *esa fue la gran revolución política* en América, tanto en los EE.UU. como en nuestro país, y explica la grandeza de ambos, mientras lo respetaron. Y demuestra la inconstitucionalidad de lo que aquí se propone, incluso desde el mundo oficial.

Aquí está la clave del problema... ésta es la gran simbiosis entre la República Representativa y la preservación de los principios que regulan el adecuado funcionamiento de la sociedad. Este es el *límite jurídico* —que aquí nos pretenden escamotear— que permite preservar el sistema de la libertad, de los desvarios de la democracia del número, social, del “doping” o como quieran llamarla.

Esta es la única democracia que es posible defender, aunque sólo con la debida interpretación de los derechos individuales, tal cual lo explicara Alberdi en el Sistema Económico y Rentístico y los Fundadores de los EE.UU. al interpretar sus derechos como prohibiciones al gobierno o, más precisamente, al Parlamento.

LOS PARTIDOS POLITICOS

Y esa es también la gran tarea esclarecedora, insustituible, que deben cumplir las agrupaciones políticas, ejerciendo la docencia cívica orientadora de la ciudadanía, explicando a la gente cuáles son las medidas adecuadas en cada oportunidad, mostrando la inconveniencia de aquellas que, si bien a corto plazo pueden favorecer a un determinado sector, a más largo plazo afectarán adversamente a todos, incluyendo al grupo que se quiso beneficiar inicialmente”. A este concepto fundamental Hazlitt lo denomina “la economía en una sola lección”, que es análogo a señalar —como lo hace Mises— “que la idoneidad de toda proposición o ley debe analizarse a la luz de sus *efectos* sobre la cooperación social voluntaria, con vistas a la convivencia pacífica”.

Pero aquí lamentablemente se han equivocado de columna, adoptando el “antisistema” de la sociedad invertebrada, esto es, el modelo invertido de la Constitución de 1853, a la cual han dado vuelta de pies a cabeza. El *error* en que se incurre es pretender manejar nuevamente a esta gran Nación como si fuera un pequeño clan, con el verticalismo propio de una tribu, de la columna II; desgraciadamente es la mejor forma de impedir que la República pueda ponerse nuevamente de pie, recuperando sus vértebras y su médula que es la libertad indivisible. Lo que sí se logrará, en cambio, es seguir provocando la descomunal expansión del Estado, haciéndolo inmanejable para cualquier gobierno, ya sea civil o militar, electo o de facto. Pretender financiar sus actuales dimensiones ha constituido el gran error y continúa siendo un verdadero suicidio.

Y todo esto ha ocurrido porque nos han cambiado el criterio de legitimidad (de la ley y del poder que la dicta) y el objeto del sufragio y de la representatividad. Eso es lo que hay que decirle al país; es hora de terminar de buscar el atajo, que nos llevará inexorablemente al “callejón sin salida”, incomunicado con el bienestar general que se proclama. Hay que desmontar la máquina de demolición del “antisistema” (jurídico-económico) verdadero engendro social y, al mismo tiempo, no habrá que renovar la patente de conductor a quienes antes manejaban dicha aplastadora.

Debemos insistir en que a la Argentina invertebrada hemos llegado por haber adoptado reiteradamente un “sistema político” (que intenta manejar la sociedad desde arriba), que es evidentemente incompatible con el “orden social” que requiere y exige hoy el ciudadano para realizarse y no frustrarse, dando fin al ininterrumpido proceso de esterilización de su esfuerzo cotidiano.

¿COMO LLEGAMOS A ESTO?

Y a este “sistema político” —que hoy nos proponen nuevamente— hemos llegado debido a las *prácticas políticas* de la “democracia ilimitada” —que no es la de nuestra Constitución— equivocadamente propugnada por gobiernos y partidos que encuentran en esa democracia un “instrumento” que libera al Comité Nacional —al que sea— de la esencia de nuestra Constitución Fundadora, esto es, de los límites jurídicos y económicos que ella impone a los programas partidarios. Y tal error ha

sido alimentado por sociólogos y politicólogos influidos por la concepción constructivista francesa, de la construcción del poder y la sociedad... lo que resulte, error que también ha sido adoptado como concepto de nuestra democracia en algunos institutos de enseñanza universitaria con lo cual nos pasan de la columna I a la columna II; así se da vuelta el orden social y el estilo de vida constitucional vigorizando el “antisistema” que abre las puertas al populismo, antesala del caos que conduce al totalitarismo.

EL EQUIVOCADO RESPALDO SUPUESTAMENTE CIENTIFICO

Quienes propician el constructivismo consideran que el “sistema político” —y esto es importante— está integrado por los ocupantes del poder (funcionarios) y las fuerzas políticas (protagonistas “no estatales”) que, en conjunto, constituyen la “constelación del poder”; [los partidos forman así parte del poder, porque la idea es que la sociedad debe ser manejada desde arriba (columna **II**), pretendiendo ignorar que ello implica el antimercado y la crisis económica, consecuencia de esas aberraciones]. Es que simplemente esta concepción ignora los efectos de las medidas sobre la cooperación voluntaria con vistas a la convivencia pacífica. Asimismo se afirma que el “sistema político” y el “ambiente” que rodea al poder (grupos de presión y de intereses) se influyen recíprocamente y condicionan mutuamente (sin duda, pero no equilibradamente). Cuidado; esto significa pasar de la filosofía individual a la grupal, esta última imposible de respetar al mercado y al orden jurídico que éste requiere, que es el de la libertad. Y esta demostración sólo puede hacerla el análisis económico, como lo enseña Hayek en el tomo III de su última obra.

En resumen, en esta concepción al “sistema político” (el poder) le corresponde procesar las “demandas” provenientes de los grupos del “ambiente”, concretándolas a través de las decisiones de los funcionarios, luego de su “articulación” con las Fuerzas Políticas. Y las resultantes de estas decisiones de los funcionarios, se concretan mediante las mal llamadas leyes —meros mandatos— distribuidoras de privilegios de grupo —acorde con la presión que éste ejerza— a costa de la sociedad toda. (Se olvidan que sólo se puede garantizar a *todos* los derechos, nunca los privilegios, porque dejarían de serlo.) Se va formando así un conjunto heterogéneo de disposiciones contradictorias y arbitrarias que progresivamente paralizan el funcionamiento de la sociedad moderna, la cual requiere, precisamente, todo lo contrario, esto es, seguridad jurídica que crea el ámbito de la confianza económica, ambas indispensables para la estabilidad política.

EL ESTADO DE DERECHO

Resulta pues que con la dualidad en la definición de democracia (ilimitada o ilimitada) y de ley (que está limitada por los derechos individuales o responde a la voluntad mayoritaria), el Estado de Derecho, tan reclamado, es igualmente impreciso y de muy distinta interpretación en uno u otro caso. Se trata de si queremos la sociedad vertebrada (columna I) o la invertebrada (columna II) de la democracia ilimitada.

En suma, hoy en el populismo la economía ignora al derecho y la política a ambos. Aquí queríamos llegar, porque ahora podemos entender la causa de varias aberraciones que padecemos.

EL SISTEMA DE LOS DOS PARTIDOS

Montesquieu y los padres de la Constitución americana, basándose en las ideas nacidas en Gran Bretaña —Hume, Locke, etcétera— articulan el orden social conocido como Constitucionalismo liberal (que no hay que confundir con la democracia constitucional francesa, que puede tener cualquier contenido); ése es el de la columna I. Fue el primer movimiento político que quiso promover, no el bienestar de determinados grupos, sino el de todos, el bienestar general, pero de a uno; y ello presuponía una ideología liberal de los partidos.

Y así surgió el llamado sistema de los dos partidos (el del poder y el de la oposición o de recambio), que funcionó bien no porque fueran dos, sino porque no otorgaban privilegios (porque ambos eran liberales tanto en los EE.UU. como en Inglaterra); hoy hay quienes, confundidos, sostienen que nuestra solución es que haya dos partidos, incluso por decreto (es evidente que cuando los dos piensan bien, las cosas andan bien, y cuando los dos son malos, no hay solución, por más recambio entre ellos que se haga). No se advierte, además, que cuando uno de los partidos deja de buscar el bienestar general, y sí el privilegio de grupos adictos, como ocurrió por ejemplo en Inglaterra, el resultado cambió, pues mientras estaba en el poder el partido antiliberal (laborista), como consecuencia de los privilegios que acordaba desarticulaba el funcionamiento de la sociedad, lo cual no era totalmente neutralizado y corregido por el gobierno siguiente (conservador), y así, de peldaño en peldaño, se fue descendiendo en Inglaterra al estado benefactor y al socialismo redistribuidor, a través de ventajas concedidas a unos a costa de los otros. También Alemania Occidental volvió en 1949 al sistema de los dos partidos, que funciona bien mientras los dos tienen similar programa, ya que el del partido Unión Demócrata Cristiana (de Adenauer y Erhardt) es análogo al de la socialdemocracia, que tuvo que tirar por la borda el programa socialista y adoptar el de su adversario (controlado, además, por su aliado, el Partido Liberal). O sea, para el ordenamiento de la sociedad es lo mismo que esté uno u otro en el gobierno. Por eso es que las cosas andan bien, como andaban en Inglaterra cuando ambos partidos tenían el mismo objetivo, que era el bienestar general.

LOS TRES PARTIDOS

También hay quienes hoy consideran, erróneamente, que debe haber tres partidos: uno de izquierda, otro del centro y otro de derecha, para que se roten y todos estén contentos. Pero ello implica considerar que la sociedad puede organizarse indistintamente desde el poder o desde el ciudadano (de la columna II ó I). O peor aún, consideran que debe haber sólo unos pocos partidos numerosos y “auténticamente representativos” de la opinión que sea. Todo ello significa creer que la sociedad debe estar manejada desde arriba y que el problema es *estar representado*

en el poder (y no garantizado en sus derechos). El pluripartidismo es otro concepto en boga que considera que es lo mismo estar en la columna I que en la II, porque cree (con mentalidad constructivista) que el problema es organizar el gobierno. . . y el que venga atrás que arree.

Con esta interpretación de la democracia —dice Hayek— los dogmas políticos contemporáneos resultan así incompatibles con los ideales que se proclaman. Esa es la trampa a la que hemos asistido y a la que asistimos en casi todos los países latinos y algunos que no lo son.

Es por lo tanto lícito preguntar, ¿para qué sirve una Constitución que contribuye a la omnipotencia gubernamental, habiendo sido escrita originariamente para todo lo contrario? ¿O es que, acaso, el papel de la Constitución ha quedado reducido a asegurar que la máquina del Estado funcione fácilmente incrementando su dimensión a costa del funcionamiento de la sociedad? Afortunadamente, debemos recordar que la nuestra ya optó por el antipopulismo, por el límite para el “doping”; por eso ella es nuestra tabla de salvación ante la confusión generalizada, pues no estamos ante una necesidad de optar sino de interpretar correctamente la letra de nuestra Carta Fundamental, según sus redactores. No estamos ante una disyuntiva, como muchos parecen creer, sino ante un mandato que hay que cumplir. Hay pues que volver al constitucionalismo liberal de nuestra Constitución de 1853, para quebrar esta cadena de frustraciones reiteradas.

LA SUBDIVISION DE LOS PARTIDOS

También esto explica la subdivisión ininterrumpida de nuestros partidos políticos. Porque cuando el poder no tiene límites y los principios se reemplazan por opiniones, como estas opiniones son siempre discutibles (y para lograr éxitos a corto plazo sin mirar los efectos a más largo plazo), ello conduce necesariamente a las divisiones y subdivisiones y a la politización de la economía, y por lo tanto del derecho, es decir, al antisistema de la columna II. No es, pues, la letra, sino la falsa interpretación de la letra lo que nos ha desintegrado, empobrecido y confundido.

Porque hay, sin duda, dos aspiraciones difíciles de conciliar: el que nuestro voto esté entre los que ganan y, al mismo tiempo, lograr un orden social que permita al hombre realizarse y no malograr su esfuerzo cotidiano. La única solución es que la gente vote por un orden social idóneo, que es el de la libertad. Y como este es el ordenado en nuestra Constitución, hay que recordar los límites que ella establece para los desintegradores, sean éstos por error o mala fe.

SI QUEREMOS SALIR DEL PENDULO

Por lo tanto, si queremos salir del péndulo, debemos bloquear la demagogia populista, para lo cual hay que sacar las discusiones del terreno que les es familiar —el de las opiniones y acuerdos personales para llegar al poder— y llevarla al terreno que desconocen, cual es el de los principios que articulan el funcionamiento idóneo de la sociedad, para que el

hombre se realice y no esterilice sus esfuerzos cotidianos. Es decir, si queremos erradicar la demagogia populista, en primer lugar hay que suprimir los incentivos, limitando el poder y esferas de acción del Estado y de los funcionarios que lo representan. Y eso es precisamente salir de la columna II y pasar a la columna I de la sociedad vertebrada, en que la *esencia* liberal preserva a la *forma* democrática.

POLITICA Y POLITICOS

Ya nos hemos referido a la insustituible misión de los partidos políticos, su imprescindible tarea esclarecedora. Se afirma que no puede haber democracia sin partidos políticos, lo cual es verdad pero no toda, pues de su prédica depende que contribuyan a la consolidación o a la destrucción de la democracia, según propugnen la columna I (liberalismo) o la II (populismo).

Tampoco nadie puede dudar de la importancia del político en la vida institucional del país, pero, como decía Einaudi, “lo que el país necesita son políticos que entiendan las instituciones a que han sido asignados”, en nuestro caso los de la columna I (República liberal).

Pero desgraciadamente los integrantes de la alianza de 1973 y la casi totalidad de las agrupaciones políticas, no parecen haber cambiado su prédica desintegradora de la sociedad argentina, propiciando la columna II (populismo o democracia del doping). Porque la democracia del número —que ignora los principios— conduce siempre a la del “doping”, en la que tiene indiscutible ventaja el que más dope, mienta, prometa, engañe, exacerbe pasiones, sentimientos y resentimientos, que imposibilitan luego la vida civilizada (sobre todo políticamente civilizada), como en 1973.

Con razón se dice que los políticos surgen de la sociedad argentina y por lo tanto tienen los mismos defectos que ésta. Pero lo que no se analiza debidamente es que los políticos que propician el antisistema, desintegran la sociedad al transformar las armónicas aspiraciones legítimas del orden social de la libertad en irreconciliables intereses debido al desorden social populista de la columna II. Y lo peor es que todo ello es inconstitucional, contribuyendo así a confundir más aún a la gente.

Lo importante es advertir que éste es el resultado de un equivocado concepto de la acción política: la de que ésta debe “auscultar el sentir y las necesidades del pueblo” y ponerse al frente de la columna cualquiera sea el rumbo, aunque sea hacia el abismo; total, como van al frente, serán los primeros en ver el borde, pudiendo dar un salto al costado, dejando que los que vienen detrás caigan en el barranco; esa es la explicación de que siempre son los mismos, a pesar de las catástrofes que originan. Basta leer los periódicos. Se ha dicho también que “no se puede pedir al político que sea un superhombre”. De acuerdo, pero eso es precisamente lo que pretende exigir la columna II: *manejar un Estado inmanejable y defender un sistema político indefendible*.

En cambio, el político de raza —el de la buena— es el estadista que entiende las instituciones de la columna I, la de la sociedad vertebrada, y

tiene la capacidad para convencer a los confundidos, que por error propugnan la sociedad invertebrada. Roca fue un gran político y un estadista, porque era un admirador de Alberdi, cuyo *sistema* tomó como guía. Los hombres de la generación del '80 triunfaron porque creían y apoyaban ese orden social. Por eso la Gran Aldea, en dos décadas, pasó a ser la capital pujante del Centenario de Mayo.

EL DIALOGO POLITICO

Por lo tanto, el “diálogo” oficial con el populismo, esto es, peronismo, imitadores y cómplices, viejos y nuevos, es una exteriorización de que se cree en la vigencia de la columna II, en los grupos supuestamente representativos de lo que sean (como también lo fue la guerrilla), es decir, se da la impresión a la población que “el retorno a la normalidad constitucional” —como dijo audazmente un alto dirigente peronista— está en la “democracia ilimitada”, en la lucha de todos contra todos, con lo cual se deja al ciudadano sin garantía en sus derechos y a la sociedad sin defensa legal contra el populismo, antesala del totalitarismo. *Esta es la docencia al revés*. Este no es, pues, el camino ni para reorganizar la República, ni para alcanzar la prometida “democracia eficaz y estable”, sino para eternizarnos en la sociedad invertebrada y tribal que nos ha dejado sin moneda y nos conducirá a la economía de trueque —de lo cual no estamos muy lejos—, debido a la ininterrumpida emisión de papel, mal llamado moneda, y para peor, de curso forzoso, como lo ha recordado recientemente el flamante académico profesor Francisco Navarro Vilches.

RESUMIENDO:

Uno de los errores que agudizan la confusión es suponer que la sociedad puede funcionar con cualquier orden social, como también que el *orden jurídico* de la libertad funciona con cualquier *sistema económico*. El orden jurídico funciona sólo con el económico que no lo invalide; esta es la razón por la que el *intervencionismo económico* rompe el marco jurídico de la libertad e invertebra la sociedad (cosa que ignora el populismo de la columna II).

Es decir, lo que hay que establecer claramente es: si el “sistema político” garantiza el funcionamiento del orden social de la libertad (sociedad organizada desde abajo, respetando los derechos individuales en lo jurídico, que sirven de marco institucional para el funcionamiento del mercado en lo económico) o si, por el contrario, el “sistema político” maneja la sociedad desde arriba (mediante los requerimientos y presiones de los grupos, construyendo así los funcionarios, ley a ley, el orden social, olvidando que esos “mandatos” configuran el intervencionismo económico que es el “antimercado” y de ahí la crisis que padecemos).

SUFRAGIO Y REPRESENTATIVIDAD

El problema entonces radica en si el sufragio y la representatividad

tienen por objeto garantizar los derechos de cada uno, u otorgar privilegios a algunos a costa de los demás. Este es el meollo de la cuestión, porque ello también significa adoptar uno u otro concepto de la ley: igual y para todos, o arbitrariamente discriminatoria (y así empezamos nuestro análisis, en la línea 2, de la columna I).

Por ello urge insistir en que el “sistema político” del sufragio universal sólo puede funcionar con el “orden social de la libertad” que es su *esencia*, según lo pensaron los redactores de la Constitución. Porque dicho “sistema político”, cuando no tiene por objeto garantizar aquel orden sino el intervencionismo jurídico y económico, que transforma los derechos en concesiones y otorga privilegios a grupos y sectores de acuerdo con la presión que sean capaces de ejercer sobre el gobierno (que necesita sus votos), pierde su función original, conduciendo nuevamente a a paradójica situación de un supuesto Estado de Derecho formal y permisivo, con un sistema político “democrático ilimitado” y un pueblo empobrecido, dividido y frustrado y, lo que es peor, confundido e imposible de salir de la postración. Esa es la Argentina invertebrada de hoy, de la democracia ilimitada o del doping.

Nos han cambiado pues las vértebras y suprimido la médula que era el sistema de la responsabilidad personal que requiere libertad individual, con lo cual hemos quedado *descoyuntados*; nos han dejado sin un orden social” coherente y de ahí que, en lugar de colaboración voluntaria y pacífica, se ha “institucionalizado” el “sálvese quien pueda”, que es la negación de todos los componentes de una sociedad civilizada y moderna.

ES ESO, O ES TRAMPA

Finalmente, podemos sintetizar diciendo que: la democracia tiene por objeto defender la libertad; es eso o es trampa. El “sistema político” tiene por objeto garantizar el “orden social de la libertad” (jurídico y económico), es eso o es trampa. Los partidos políticos tienen por objeto, por misión intransferible, el esclarecimiento de las instituciones, cotidianamente para evitar falsas interpretaciones, evitando así que se pretenda manejar un *Estado inmanejable* y defender un *sistema político indefendible*: es eso o es trampa. Y cuando esto último no ocurre, el gobierno tiene la obligación de recordar los límites establecidos en la Constitución con el objeto de preservarse ella y la República vertebrada.

Porque nuestra triste y reiterada experiencia nos enseña que el problema no reside solamente en el peronismo, sino también en sus imitadores y asociados, viejos y nuevos; lo que hay que erradicar para recuperar la República y preservarla es no sólo el totalitarismo, sino el “antisistema” populista (antiliberal y antirepublicano) —cualquiera sea quien lo propugne— que debilita las defensas de la sociedad (su orden jurídico y económico de la libertad) permitiendo, entonces sí, que el totalitarismo larvado rompa su caparazón y aflore con toda su capacidad de demolición social, como ya lo padecimos más de una vez.

Y el caos anterior ha sido “institucionalizado” mediante las más diversas *interpretaciones* de la Constitución, por todos declamada y por

ninguno respetada. Y con este sutil procedimiento —de exigirla todos pero con distintas interpretaciones— han logrado que la gente se *acostumbre* a creer que sirve para cualquier cosa, lo que equivale a que no sirva para nada, que en el fondo es probablemente lo que se pretende, para eludir los precisos límites que ella impone. Así surgieron los intersticios en la muralla defensiva, así como también la “inflación y devaluación” de la ley legal pero ilegítima, que construyó la actual descomunal dimensión del Estado. Esto es volver al gobierno de los hombres, no de la ley.

LA SOLUCION DE FONDO

Y esto no se arregla en una mesa de acuerdos, sean multipartidarios, o en “la cúpula” en busca de 4 ó 5 puntos de coincidencia, sino en la aplicación de un sistema probado. La solución de fondo está en una ley igual y para todos los que desvirtúan nuestras instituciones, sea de buena o mala fe, se digan o no democráticos (porque hoy hasta los comunistas, en todos lados, lo afirman). Y los “fundamentos que legitiman” tal actitud se encuentran en los derechos de la Constitución de 1853, según la interpretaron sus redactores; allí reside el único filtro eficaz para preservar la República.

Por eso, ante la amnesia generalizada y la triste experiencia reiterada, habrá que recordar en el Estatuto de los Partidos Políticos y en la Ley Electoral, que no podrá concurrir a elecciones cualquier agrupación vieja o nueva, “auténticamente representativa” ó no, numerosa o no, que por el contenido de sus programas o por la prédica y acción de sus dirigentes o partidarios, no se ajuste estrictamente al espíritu y la letra de nuestra Constitución de 1853/60. (Esto es similar al artículo 21 de la Constitución alemana.)

Tal vez habría que agregar algo para aquellas agrupaciones que durante su mandato violaran los programas prometidos en la campaña política: deberían perder el derecho de concurrir a elecciones, por ejemplo, durante dos períodos presidenciales, aparte de reglamentar debidamente el artículo 29 de la Constitución; porque si el Código Penal prevé las sanciones para la vulneración de la ley común, asombra que quede impune la vulneración de la Ley Suprema. Porque, además, la impunidad, aparte de ser una inmoralidad, es el mejor aliciente para nuevas recaídas. Ciertamente es que en algunos países no se toman estas providencias, pero es que todavía no han padecido nuestras catástrofes reiteradas. Habrá que ver cuando les ocurra a ellos.

LA SOLUCION POLITICA

La verdad es que el problema político argentino se agrava porque *está mal planteado*. La solución Política —con mayúscula—, que es la correcta distribución del poder entre gobernados y gobernantes —y no entre “grupos” más o menos numerosos— no está en el plano político —con minúscula— (que es la lucha por el poder entre los supuestos representantes de las mayorías populares o de los “grupos” de presión) si-

LA ARGENTINA INVERTEBRADA

no en un plano superior, esto es, en el sistema de convivencia (orden jurídico y económico), en el cual el poder de decisión debe permanecer en gobernados, mediante el libre ejercicio de sus derechos individuales, de todos y cada uno. Esa es la esencia de la Constitución, la valla para que el “antisistema” populista no destruya la libertad, la ansiada unión nacional y la propia democracia.

LA VERDADERA UTOPIA

Muchos afirmarán que esto es una utopía; tal vez lo sea, pero mucho más lo es hacerse ilusiones de que podemos seguir con este irracional engendro social; bien decía Erhardt antes de 1949: “Si no lo quieren oír, lo tendrán que sufrir”. Este no es el camino para reorganizar la República sino la bifurcación hacia el abismo, con el agravante de que si no se aprovecha el tiempo para esclarecer los errores — y llevamos muchos años perdidos— corremos el riesgo de que cuando lleguemos al fondo continuemos caminando desorientados por él, sin atinar a trepar la cuesta hacia el camino que una vez nos hizo respetados y respetables.

Pero cuando un “sistema político”, como la democracia del número, permite que el “antisistema” (jurídico-económico) acceda al poder tres veces en 30 años —y amenaza una cuarta— *es evidente que tal sistema no sirve*. Porque es manifiesto que tal sistema político invalida las garantías de la Constitución, transformándolas en letra muerta.

Si queremos reorganizar la República y no lo opuesto —como parecería—, debemos reconocer todos, civiles y militares, gobiernos electos o de facto, que la Constitución significa un orden social preciso y un estilo de vida determinado (que es el de la sociedad vertebrada); creer lo contrario es una aberración científica y un suicidio político, porque la sociedad invertebrada conduce, no al borde, sino al abismo mismo. Y es: es una traición a las instituciones de la República, de la nuestra.

Materia y espíritu de un alimento natural



Centenares de miles de bebés que ya abandonaron la lactancia materna, se alimentan todos los días con leche La Serenísima.

Millones de adultos consumen cada día lácteos La Serenísima.

Tan enorme preferencia se origina en la excepcional calidad de la materia prima con que se elaboran la leche y los subproductos lácteos de La Serenísima.

En los obsesivos controles de calidad.

En la más alta tecnología alimentaria, de nivel internacional.

En una experiencia de más de 50 años.

Pero esa calidad y esa potencia material se afianzan en una gran fuerza espiritual.

La que La Serenísima pone en fuego al desarrollar su actividad

Valores como la verdad, la honestidad,

el tesón, la fe en el trabajo, y el amor y el

respeto al consumidor presiden cada

minuto de gestión y de labor. Y agregan

calidad espiritual a la calidad material. Sólo

así se producen alimentos de verdadero valor.

Y se llega a conquistar tan inmensa confianza.



**Estamos
donde
la Industria
nos
necesita**



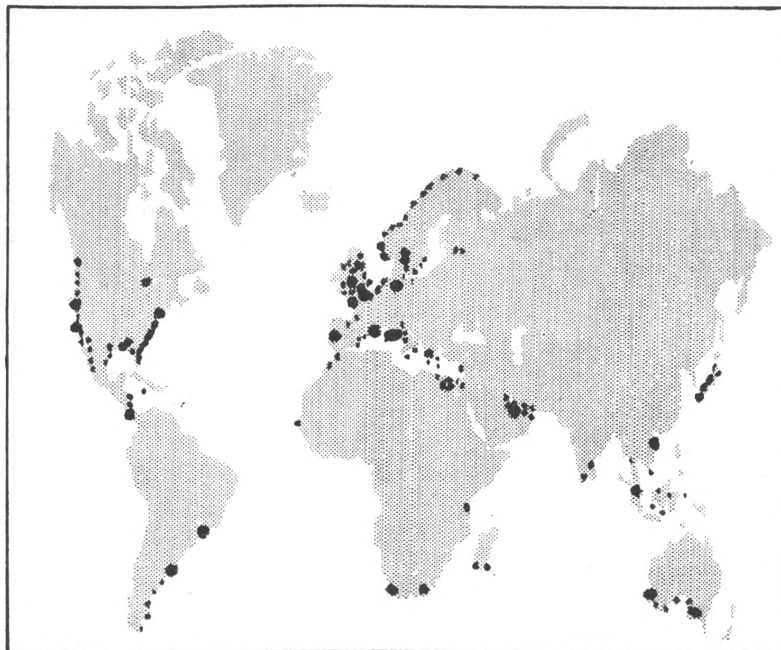
LA OXIGENA

SAIC

Boulogne Sur Mer 345 - (1213) Bs. Aires - T. 87-6616
Telex "LAOXI" 22764 y Sucursales en todo el Pais

UNITOR
Ships Service S.A.

**UNA EMPRESA DE PROBADA EXPERIENCIA
E IDONEIDAD TECNICA A NIVEL INTERNACIONAL**



Bs. As.: 25 de Mayo 758 - 9° B Tel. 31-8719 Tx: 22158

**DONDE USTED VAYA NOS ENCONTRARA
AHORA EN LA REPUBLICA ARGENTINA BS. AS. - ROSARIO**

MATERIALES Y MAQUINAS ESPECIALMENTE DISEÑADOS Y FABRICADOS PARA EL USO MARINO
GASES - EQUIPOS PARA SOLDADURA ELECTRICA Y DE GASES REFRIGERANTES
REPUESTOS PARA EQUIPOS DE REFRIGERACION - SERVICIO Y MANTENIMIENTO
DE EQUIPOS A BORDO
HERRAMIENTAS: NEUMATICAS - HIDRAULICAS - ELECTRICAS - DE MANO Y ESPECIALES
EQUIPOS PARA PINTURA MEDIA Y ALTA PRESION - PINTURAS MARINAS ESPECIALES
QUIMICAS MARINAS - MATERIAL DE Y PARA SEGURIDAD A BORDO DE NAVES
ZAPATOS - BOTAS - BOTINES - ROPAS: DE TRABAJO - DE PROTECCION PERSONAL
UNIFORMES - PARA USOS ESPECIALES.
VALVULAS Y EQUIPOS ESPECIALES DE SEGURIDAD GAS NITROGENO.
EQUIPOS DE ELECTRONICA DE USO NAVAL

CONSULTAS Y ASESORAMIENTO TECNICO NAVAL A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

CARTA A UN FILOSOFO

Por el Capitán de Navío
AURELIANO G. LARES

I. En estos últimos tiempos hemos leído con placer e interés varias colaboraciones en el “Boletín del Centro Naval” que de alguna manera, ya por sus citas o directamente, se relacionan con temas que atañen a la filosofía. Esto demostraría que la Electrónica, las computadoras y otras disciplinas que llamaríamos técnicas que son ineludibles, necesarias, para la buena formación profesional del oficial de Marina, no obstan en su esencia a las cosas del espíritu, como a veces se teme en la formación de dichos oficiales. Inferimos que después de la afanosa tarea diaria, les resta a estos oficiales, que suponemos sean los de mayor edad y jerarquía, un lugar para lo que Aristóteles llamaba el “ocio útil”, como lo es ponerse en contacto con los filósofos, o ellos mismos “filosofar”.

Estas reflexiones vienen al caso porque no hace mucho un filósofo judío me regaló un ensayo suyo titulado “Ser-Tiempo-Verbo”. Dicho filósofo está alineado, si así puede decirse, dentro del existencialismo. Es una aclaración que parece necesaria para la interpretación de nuestra carta.

II. La carta

“Mi estimado Don David:

”La gentileza, devoción y amor filial de su hijo Isaías, tres virtudes o cualidades operativas para el bien, han sido las causas de tener en mis manos su libro titulado “Ser-Tiempo-Verbo” y el placer de escribirle estas líneas.

”La lectura con pausas y meditación, como lo exige y merece su profundo ensayo, ha transportado mi espíritu a lo que algunos filósofos llaman el tercer grado de abstracción.

”He huído unos días de la materia y me he concentrado en el Ser. Pero sin acometer a la Esfinge o pretender caer en la maldición bíblica, al procurar ver la faz de Dios.

”Leo con frecuencia las Sagradas Escrituras, el Antiguo y el Nuevo Testamento. Esta noticia es a propósito del nombre de su hijo Isaías; nombre de uno de los más grandes profetas del pueblo de Israel, que nacido por los años 765 antes de Cristo, por su activa participación en los asuntos de su país se convirtió en un héroe nacional. Su grandeza es ante todo religiosa, su monoteísmo tiene algo de triunfal. Es el profeta de la Fe y en las grandes crisis por las que atravesó su patria, Judea, pidió que se confiara en Dios.

”Ayer domingo, en las misas de las iglesias católicas hemos escuchado como primera lectura de la liturgia, algunos versículos de sus profecías correspondientes al capítulo 60 de su libro.

”Las consideraciones que usted hace de la palabra alemana ‘Anwesen’ utilizada por Heidegger para significar presencia y persistencia, me trae a la memoria la tan conocida, por lo usada, analizada y discutida, de Hegel ‘Aufhebung’ que significaría al mismo tiempo aniquilar y conservar.

”Algunos filósofos franceses la traducen como ‘assomption’ en el sentido de elevar, y si estos filósofos son católicos, como ‘asunción’ con el significado que se le atribuye a la asunción de La Virgen María a los cielos.

”La contrariedad transcurre en una unidad, decía Aristóteles. Pero este mismo filósofo no enfrenta el Ser con la Nada, como lo hacen algunos existencialistas que concluyen que este modo de excluirse es el de conservarse y elevarse en la unidad superior que es el devenir, el ‘Werden’, el ‘feri’.

”La filosofía clásica católica, que la llamaríamos Tomista, tampoco acepta la trinidad Ser-Tiempo-Verbo, que al decir de otras escuelas existencialistas, lucha por ser, por persistir, por elevarse. Para nosotros, de confesión católica, el Ser, en cuanto Es, es Uno, es Verdad y es Bien. Bien, Verdad y Unidad son recíprocos del Ser Supremo, Dios. Se lo llama también Verbo, como lo hace San Juan en su Evangelio.

”Para terminar, don David, no me resisto a la tentación de recordar lo que Platón decía del Tiempo: ‘Es la imagen móvil de la eternidad’.

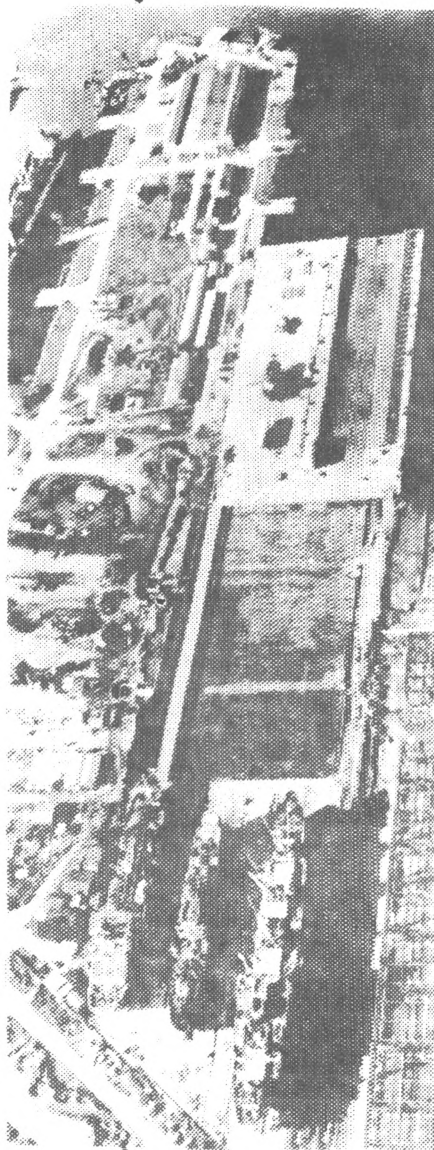
”Don David: en su ancianidad, sin conocerlo personalmente, me lo imagino uno de esos profetas del antiguo Testamento que gritaban sin ambages su verdad, toda la verdad.

’La ciencia, la técnica y por consiguiente la política, no son más que medios para aproximar al hombre a su fin último que es La posesión de la verdad y de la felicidad: eso que los antiguos llamaban Sabiduría.

”Don David: agradezco y saludo en usted a todos los hombres que procuran hacernos felices, brindándonos un poco de sabiduría.

”¡Muchas gracias!”

TANDANOR



**100 años
de experiencia.**

**394.000 m²
de superficie.**

6 Diques flotantes.

2 Diques secos.

**1 Syncrolift para
45.000 TRB
con 680 metros
de varada.**

CARPINTERIA	COBRERIA
PINTURERIA	HERRERIA
ELECTRICIDAD	MOTORES
CALDERERIA	FUNDICION

***prestigio
internacional
en reparaciones
navales***

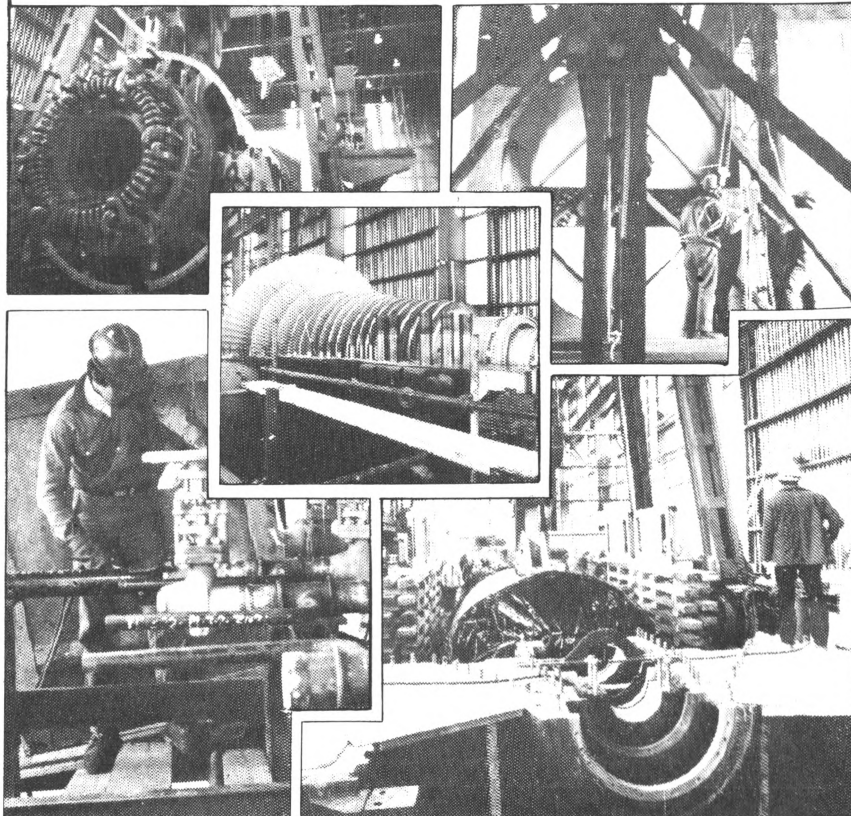


TANDANOR

Un siglo... y hacia el futuro
Antarida Argentina 555 Darsena Norte-
(1104) Buenos Aires - Tel. 31-5271/76
Telex 122896 AR TARNA

MOSP Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Subsecretaría de Energía Hidroeléctrica y Térmica

**Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires
Sociedad Anónima**



ETAPAS DE MONTAJE DE LA UNIDAD Nº 7. CENTRAL COSTANERA



El problema de la cartografía local

en relación con los sistemas modernos de navegación

Por el Ingeniero FEDERICO MAYER
del Servicio de Hidrografía Naval

1 - Introducción

Hasta hace dos décadas la cartografía local se apoyaba frecuentemente en redes geodésicas aisladas cuyo origen quedaba fijado a través de determinaciones astronómicas.

Los medios de navegación por lo general no eran sensibles a la falta de homogeneidad entre sistemas y era suficiente que, dentro del ámbito de un conjunto de señales, puntos notables y otras ayudas, se mantuviese la congruencia con los límites de precisión de las situaciones relativas logradas mediante girocompás, radar, sextante y telémetro. Esto llevó a las instituciones que desarrollaban la hidrografía a mantener una serie de sistemas geodésicos ligados a las cartas y al balizamiento que fuesen rígidos internamente, aunque desvinculados de otros.

Frecuentemente al interconectar trabajos, fundamentalmente desde la generalización del empleo de distanciómetros electrónicos, surgieron diferencias, entre 200 y 600 metros, pero se mantuvieron los valores locales para no confundir en el empleo de los divulgados a través de las publicaciones náuticas.

Cabe destacar que la razón de ser de las incongruencias entre sistemas se debe a las siguientes causas:

- a) Desviación de la vertical en el punto de observación, motivada fundamentalmente por la distribución no homogénea de masas en la corteza terrestre periférica.
- b) Simplificaciones del procedimiento de medición y cálculos de la estación.
- c) Errores sistemáticos residuales y accidentales en la determinación.
- d) Falta de rigurosidad en la definición de las coordenadas de estrellas y en la evaluación del movimiento del polo.

Para definir rigurosamente la posición de un punto no es suficiente dar los valores de latitud y longitud, es necesario aclarar además a qué sistema geodésico corresponde y a qué superficie de referencia está referido.

El sistema antiguamente quedaba definido por su "punto daum", o sea por aquel en el cual se tomaba como válida su posición obtenida por observaciones astronómicas.

En nuestro país la triangulación general corresponde al sistema "Inchauspe", originado en el punto homónimo, y está calculada sobre un elipsoide de revolución recomendado por la Unión Geodésica y Geofísica Internacional en Madrid durante el año 1924. No obstante, debe tenerse en cuenta que muchos levantamientos hidrográficos y las cartas resultantes debieron referirse a sistemas locales, puesto que se llevaron a cabo con anterioridad a la extensión de la triangulación citada, la cual ni en la actualidad llega a muchos de los lugares cartografiados.

Los sistemas satelitarios de navegación y geodesia permitieron lograr un anhelo técnico científico largamente esperado, o sea poder determinar un punto en cualquier lugar referido a un mismo sistema; esto se logra con órbitas bien estudiadas y actualizadas a través de estaciones de rastreo y centros de procesamiento que actualizan la efeméride que transmite el satélite. El sistema geodésico más difundido es el del procedimiento doppler (TRANST, NNS o NAVSAT), denominado WGS 72 (World Geodetic System 1972) y posiblemente será levemente perfeccionado en la implantación del nuevo sistema global de navegación NAVSTAR que se está concretando.

Por otra parte cabe aclarar que, si bien para la navegación de superficie es momentáneamente suficiente, la posición de un punto no queda rigurosamente definida con dos coordenadas (concepto bidimensional) y se la debe completar con una tercera que completa su posición tridimensional en el espacio.

En la actualidad los medios de navegación se han perfeccionado; los equipos, mediante receptores de satélites para fijar posiciones, varias veces por día, acoplados a Sonar Doppler o a integradores inerciales, para optimizar la estima, (*) permiten frecuentemente detec-

* Ver 6.3.

tar las diferencias entre sistemas geodésicos; de allí que sea necesario efectuar una vinculación entre los mismos y definir las constantes de transformación para que puedan ser tenidas en cuenta, de lo contrario la sofisticación de los medios se tornará inoperante.

Afortunadamente el avance tecnológico también favoreció a la geodesia y es posible obtener la posición de un punto aislado, referida a un sistema conocido, con una precisión mejor que ± 5 metros mediante menos de cinco días de recepción de satélites. Asimismo es posible determinar una orientación, con error menor de $\pm 30''$ a través del empleo de teodolito giroscópico. Estos medios permiten, por una parte, apoyar nuevos trabajos en zonas donde no hay ligazón general y, por la otra, efectuar vinculaciones entre sistemas adoptados para deducir las expresiones de conversación. Mediante el empleo simultáneo de instrumentos ("translocación") es posible mejorar los límites citados y acortar los períodos de observación.

Aunque hasta el presente no se han concretado acuerdos definitivos, la Organización Hidrográfica Internacional está tratando de lograr la adopción de un sistema mundial; éste en rigor existe de hecho a través de la infraestructura montada para los receptores en uso.

No será fácil ni rápido obtener el conjunto de constantes, reprocesar y divulgar todas las cartas, derroteros y datos de balizamiento con una referencia homogénea y universal.

Posiblemente deba adoptarse, durante un período de transición, la impresión de notas en las que figure la posibilidad de transformar coordenadas generales al sistema local al que corresponden las ayudas cuyos datos se publican.

En el presente trabajo se expone el problema de la definición de un sistema geodésico y se establecen criterios para obtener las fórmulas de transferencia que resuelven el problema planteado.

2 - Coordenadas tridimensionales absolutas

Se admite la existencia de una terna absoluta de ejes, ubicada de la siguiente forma:

- a) Origen en el centro de masa de la Tierra.
- b) Eje z coincidente con la dirección al Polo Medio, o sea paralelo al eje medio de rotación, con su sentido positivo hacia el norte.
- c) El plano zx paralelo al meridiano de Greenwich. El signo positivo de x del lado del Observatorio de Greenwich y el del eje y hacia el este del mismo.

Un punto cualquiera del espacio, referido a un elipsoide de rotación centrado en el mismo, cuenta con tres coordenadas geodésicas absolutas.

ϕ = Latitud, ángulo que forma la perpendicular al elipsoide *que* pasa por el punto con el plano xy, con el signo que corresponde al eje z; varía de 0 a $\pm 90^\circ$.

ω = Longitud, diedro que forma el plano z P y a partir del zx con el signo de "y"; varía entre 0 y $\pm 180^\circ$.

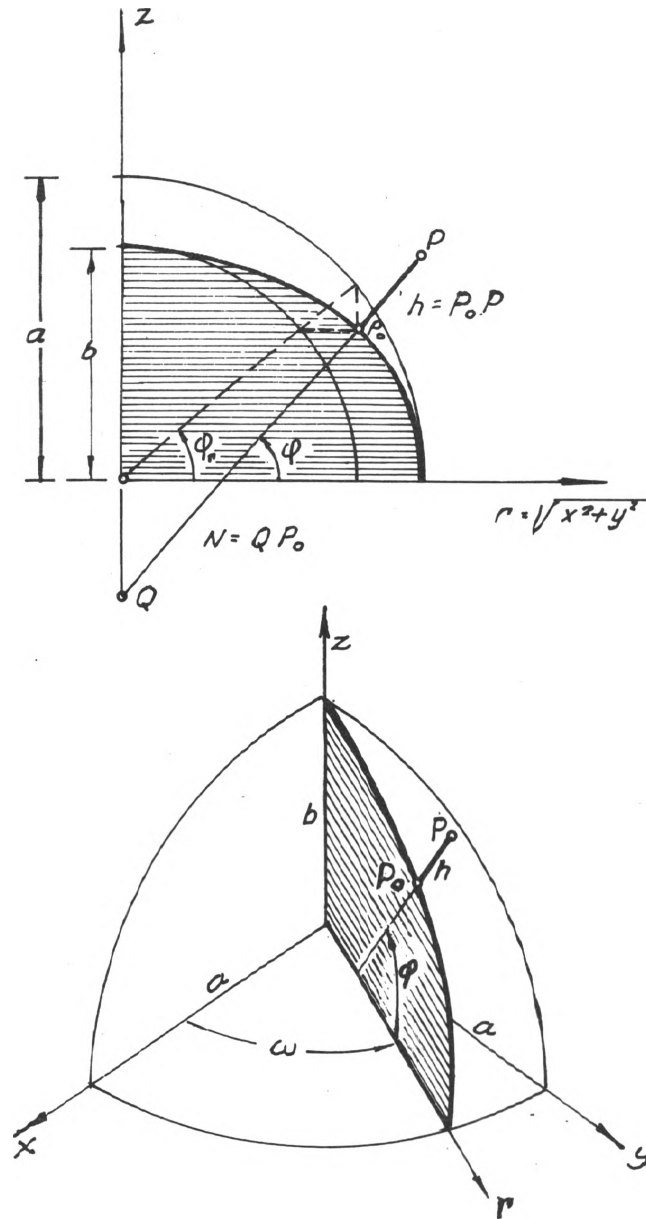


Fig. 1 - Relaciones entre las coordenadas ortogonales y geodésicas.

h = Altura, distancia de P al elipsoide, a lo largo de la normal descripta al definir φ , con signo positivo fuera del sólido de revolución.

El signo + significa norte en φ y este en ω

El signo — significa sur en φ y oeste en ω

El elipsoide, además de los parámetros de ubicación y orientación que corresponden al sistema triaxial descripto, requiere la adopción de dos parámetros que pueden ser los semiejes “a” y “b” de la elipse meridiana o bien, como es corriente, el mayor “a” y el aplastamiento.

$$f = \frac{a-b}{a}$$

La figura 1 grafica lo descripto y permite deducir las relaciones entre las coordenadas rectangulares y geodésicas.

Para un punto P_0 sobre la elipse meridiana se cumplen Las ecuaciones paramétricas en función de la latitud reducida φ_r

$$\begin{aligned} z &= b \operatorname{sen} \varphi_r \\ r &= a \operatorname{cos} \varphi_r \end{aligned}$$

φ_r se puede relacionar con la latitud geodésica, dada por la normal a la tangente, o sea

$$\operatorname{tg} \varphi = -\frac{dr}{dz} = \frac{a}{b} \operatorname{tg} \varphi_r = \frac{1}{(1-f)} \operatorname{tg} \varphi_r$$

Por otra parte, para el mismo punto P_0 , el valor N está dado por

$$N = \frac{r}{\operatorname{cos} \varphi} = \frac{a \operatorname{cos} \varphi_r}{\operatorname{cos} \varphi} = \frac{a}{\sqrt{(1-f)^2 \operatorname{sen}^2 \varphi_r + \operatorname{cos}^2 \varphi_r}}$$

En rigor N es el radio de curvatura de una sección normal al meridiano, pero ello no tiene aquí mayor importancia.

Para P_0 se cumple

$$\begin{aligned} z &= b \operatorname{sen} \varphi_r = a (1-f) \operatorname{sen} \varphi_r = a (1-f) \operatorname{cos} \varphi_r \operatorname{tg} \varphi_r = \\ &= a (1-f) \frac{N}{a} \operatorname{cos} \varphi (1-f) \operatorname{tg} \varphi = N (1-f)^2 \operatorname{sen} \varphi \end{aligned}$$

Al pasar de la z de P_0 a la de P se le debe sumar ($h \operatorname{sen} \varphi$) y, para r , a $N \operatorname{cos} \varphi$ se le debe sumar $h \operatorname{cos} \varphi$, de modo que las expresiones buscadas son:

$$\left. \begin{aligned} x &= (N + h) \operatorname{cos} \varphi \operatorname{cos} \omega \\ y &= (N + h) \operatorname{cos} \varphi \operatorname{sen} \omega \\ z &= [N (1-f)^2 + h] \operatorname{sen} \varphi \end{aligned} \right\} (1)$$

$$\text{donde } N = a [1-f (2-f) \operatorname{sen}^2 \varphi]^{-\frac{1}{2}} (2)$$

El valor $f(\phi - f)$ suele expresarse como $e^2 = \frac{a^2 - b^2}{a^2}$ y $(1-f)^2 =$

$(1 - e^2)$, pero acá se mantendrán las expresiones anteriores para depender exclusivamente de los valores a y f .

En el APENDICE (5.1) se expone el proceso inverso, vale decir, cómo deben computarse las coordenadas geográficas a partir de las ortogonales.

3 - Transformación a coordenadas tridimensionales relativas

Para un sistema definido por observaciones locales valen intrínsecamente las mismas expresiones (1) y Fig. 2 vistas anteriormente. Sin embargo, dada su naturaleza, es previsible que la disposición de la terna de ejes no sea la misma; en consecuencia, en la transformación debe tenerse en cuenta por un lado la traslación y rotaciones entre triedros básicos, y por otro, si es que existe, la variación de parámetros elipsoidales a y f .

Una primera simplificación consiste en admitir que, para el ámbito del sistema local, solamente sean significativos los desplazamientos ΔX , ΔY , ΔZ y se desprecian las rotaciones, vale decir, que las expresiones a tener en cuenta, considerando mayúsculas para el sistema local y minúsculas para el general, son las siguientes:

$$\left. \begin{aligned} X &= (N_{(\phi)} + H) \cos \phi \cos \Omega = x + \Delta X \\ Y &= (N_{(\phi)} + H) \cos \phi \operatorname{sen} \Omega = y + \Delta Y \\ Z &= [N_{(\phi)} (1-F)^2 + H] \operatorname{sen} \phi = z + \Delta Z \end{aligned} \right\} (3)$$

En las mismas x , y , z corresponden a las (1) y los valores Δ surgen de las simples diferencias.

$$\Delta X = X - x$$

$$\Delta Y = Y - y$$

$$\Delta Z = Z - z$$

que se obtienen en puntos del sistema local en los cuales se hicieron determinaciones absolutas, o bien referidas a otro sistema más general. Como puede observarse, estas componentes de traslación se pueden obtener a través de un punto, pero es aconsejable emplear varios distribuidos a lo largo de la red parcial con el objeto de:

- Atenuar la influencia de errores de medición.
- Hacer más representativa la traslación, para absorber la falta de consideración de las desorientaciones entre sistemas.

Utilizando alternativamente las expresiones (1) y (3), como así también el proceso de la Fig. 2, es posible pasar a las coordenadas de un sistema a otro. El mismo problema se puede resolver a través de fórmulas que expresan los incrementos $\Delta\phi$, $\Delta\omega$ y $\Delta\eta$ en función de las

variaciones ΔX , ΔY , ΔZ , Δf y Δa . Su obtención surge de la diferenciación de las (1) o expresiones originadas en las mismas. Este desarrollo se expone en el APENDICE (6.2).

4 - Ejemplo de transformación bidimensional

Si bien las traslaciones medias ΔX , ΔY , ΔZ deben deducirse mediante consideraciones tridimensionales, no se justifica hacer lo mismo con las situaciones de un buque, ya que su sistema tiene por lo general un programa ("software") bidimensional, y en el cual se considera h constante, que calcula exclusivamente φ y ω . Como puede observarse en la tabla de M y N la influencia de h en el denominador de las (5) es prácticamente despreciable. (Ver G.2).

La cartografía náutica argentina desde Buenos Aires hasta San Blas está referida al SISTEMA INCHAUSPE o DATUM IGMA con los parámetros del elipsoide MADRID 1924 y la posición de los receptores de satélites está dada por lo general en el sistema general WGS 72 con respecto a un elipsoide distinto del anterior.

Para pasar de la posición que da el equipo a la de la carta deben tenerse en cuenta los siguientes parámetros.

	W G S 72	INCHAUSPE
ΔX	0	+ 161 m
ΔY	0	- 129 m
ΔZ	0	- 85 m
1/f	298,260	297,000
a	6.378.135 m	6.378.388 m

que, llevados a las dos primeras de las fórmulas (5), dan las siguientes

$$\Delta\varphi'' = \frac{-161 \operatorname{sen} \varphi \cos \omega + 129 \operatorname{sen} \varphi \operatorname{sen} \omega - 85 \cos \varphi + 92 \operatorname{sen} 2\varphi}{30,83}$$

$$\Delta\omega'' = \frac{-129 \cos \omega - 161 \operatorname{sen} \omega}{30,96 \cos \varphi}$$

En los coeficientes de los denominadores se ha adoptado un valor medio de latitud que los hace aptos entre 34° y 41° para una altura (h) de 20 metros que, en rigor, no modifica el resultado práctico si se la hace variar entre 0 y 50 m.

En el siguiente cuadro se expone un ejemplo práctico de aplicación de las (6) y se compara el resultado obtenido con una determinación mediante triangulación.

	Latitud	Longitud
POSICION W G S 72	-34° 39' 05" 8	-58° 22' 16" 9
CORRECCION	$\Delta\varphi = -1''5$	$\Delta\omega = +2''7$
POSICION INCHAUSPE	-34° 39' 07" 3	-58° 22' 14" 2
POS. INCH. POR TRIANG.	-34° 39' 07" 4	-58° 22' 14" 0

A continuación se dan los valores de esas correcciones para puntos a lo largo de la zona de influencia del sistema Inchauspe, en lo que a publicaciones náuticas se refiere:

Z O N A	Latitud	Longitud	$\Delta\varphi$	$\Delta\omega$
PUERTO BUENOS AIRES	-34° 6	-58° 4	-1" 5	+2" 7
EL CODILLO	-35° 2	-57° 0	-1" 4	+2" 6
RECALADA	-35° 2	-56° 2	-1" 4	+2" 5
PUNTA MEDANOS	-36° 9	-57° 0	-1" 3	+2" 6
MAR DEL PLATA	-38° 0	-57° 5	-1" 2	+2" 7
BAHIA BLANCA	-38° 9	-62° 2	-1" 2	+3" 4
SAN BLAS	-40° 6	-61° 2	-1" 0	+3" 4

Como puede observarse, la lenta variación admite una sencilla interpolación y la adopción de valores constantes para el ámbito de cartas a escalas 1:100.000 o mayores, en las cuales se hacen sensibles las diferencias.

En cuanto a los valores relativamente bajos de las correcciones ello se debe a que el sistema Inchauspe está excepcionalmente bien ubicado, vale decir, con desplazamientos ΔX , ΔY , ΔZ pequeños.

Esto, a su vez, ocurre por la buena elección de dicho Punto Datum, en Pehuajó, al oeste de la provincia de Buenos Aires, en donde la disposición simétrica de las anomalías de gravedad hacían prever una baja desviación de la vertical. Por otra parte, la determinación astronómica fue, en su momento, observada y procesada con la más depurada técnica.

En los sistemas que apoyan los levantamientos más australes, por lo general aparecen desplazamientos más fuertes debido a que los puntos astronómicos de origen están emplazados en las proximidades de la costa, con su consecuente efecto transversal de masa, y en los cuales no siempre se efectuó una buena determinación fundamental.

5 - Previsiones adoptadas

— El Servicio de Hidrografía Naval durante 1981 realizó una campaña de unificación de sistemas geodésicos patagónicos mediante recepción de satélites Doppler con su equipo JMR4. A continuación seguirá con islas del Atlántico Sur y del Sector Antártico. Mediante las mismas se podrán determinar Las constantes de transformación.

— Por otra parte, se está a la espera de convenciones en cuanto al sistema definitivo a adoptar; es posible que surjan recomendaciones más definidas durante la XII. Conferencia de la Organización Hidrográfica Internacional (IHO) a celebrarse en Mónaco durante 1982.

— Hay cierta tendencia continental a adoptar un sistema sudamericano ASTRO CHUA, o SAD 69, pero ello no dejaría de ser un paso intermedio que no justifica la tediosa corrección del conjunto de publicaciones.

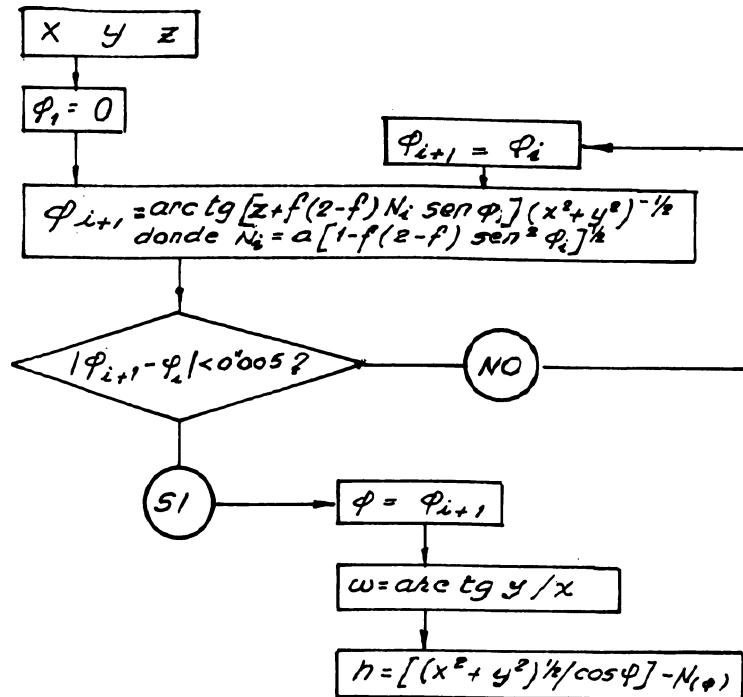


Figura 2 - Traspaso de coordenadas rectangulares a geodésicas.

6- APENDICE

6.1 Cálculo de coordenadas geográficas a partir de las ortogonales

Para el proceso inverso de las fórmulas (1) la longitud se obtiene directamente.

$$\operatorname{tg} \omega = \frac{y}{x}$$

pero para la latitud la solución no es tan sencilla, puede adoptarse un proceso iterativo; de las.(1) surge

$$\operatorname{tg} \varphi = [z + f(2-f)N \operatorname{sen} \varphi] (x^2 + y^2)^{-1/2}$$

tanto N como $\operatorname{sen} \varphi$ son funciones de φ , de modo que al comienzo debe suponerse $\varphi = 0$, con éste calcular un valor, introducir éste y así sucesivamente hasta que entre los valores consecutivos la diferencia sea despreciable.

La altura surge en función de la latitud, de acuerdo a los (1)

$$h = \frac{(x^2 + y^2)^{1/2}}{\operatorname{cos} \varphi} - N$$

De manera que el proceso se puede esquematizar mediante el diagrama de flujo que se describe, simplificado, en la Fig. 2. Cabe destacar que para latitudes elevadas (más de 70°) conviene desarrollar otra expresión de h.

6.2 Transformación de coordenadas por incremento de parámetros

Para φ se puede partir de la expresión vista

$$\operatorname{tg} \varphi = [Z + f(2-f)N \operatorname{sen} \varphi] (x^2 + y^2)^{-1/2}$$

en las derivadas se pueden hacer algunas simplificaciones tales como

$$f(2-f) \sim 2f$$

$$N/a \sim (1-f \operatorname{sen}^2 \varphi)$$

$$f^2 \sim 0$$

$$N/a \sim 1 \text{ etc.}$$

$$\operatorname{tg} \varphi = \operatorname{tg} [z + 2af \operatorname{sen} \varphi (1 - f \operatorname{sen}^2 \varphi)]^{-1/2} \operatorname{tg} (x^2 + y^2)$$

$$\begin{aligned} \frac{d\varphi}{\operatorname{sen} \varphi \cos \varphi} &= \frac{dz}{[\quad]} + \frac{2Nf \cos \varphi}{[\quad]} d\varphi + \frac{2N \operatorname{sen} \varphi df}{[\quad]} \\ &+ \frac{2f \operatorname{sen} \varphi da}{[\quad]} - \frac{x dx}{(x^2 + y^2)} - \frac{y dy}{(x^2 + y^2)} \end{aligned}$$

pero

$$x^2 + y^2 = (N + h)^2 \cos^2 \varphi$$

$$[\quad] = (x^2 + y^2)^{1/2} \operatorname{tg} \varphi = (N + h) \operatorname{sen} \varphi$$

entonces

$$\begin{aligned} D\varphi &= \frac{\cos \varphi}{(N + h)} dz + \frac{2Nf \cos^2 \varphi}{(N + h)} d\varphi + \frac{N \operatorname{sen} 2\varphi}{(N + h)} df \\ &+ \frac{f \operatorname{sen} 2\varphi}{(N + h)} da - \frac{\operatorname{sen} \varphi \cos \varphi}{(N + h)} dx - \frac{\operatorname{sen} \varphi \operatorname{sen} \varphi}{(N + h)} dy \end{aligned}$$

o sea

$$\begin{aligned} (N + h - 2Nf \cos^2 \varphi) d\varphi &= -\operatorname{sen} \varphi \cos \varphi dx - \operatorname{sen} \varphi \operatorname{sen} \varphi dy \\ &+ \cos \varphi dz + \operatorname{sen} 2\varphi (adf + fda) \end{aligned}$$

el paréntesis de $d\varphi$ se puede transformar en

$$h + N(1 - 2f \cos^2 \varphi) \sim h + \frac{a(1 - 2f)}{(1 - 2f \operatorname{sen}^2 \varphi)} \sim h + M$$

donde M corresponde al radio de curvatura del meridiano

$$M = a (1-f)^2 [1-f (2-f) \text{sen}^2 \varphi]^{-3/2} \quad (4)$$

luego

$$d\varphi = \frac{-\text{sen } \varphi \cos \omega dx - \text{sen } \varphi \text{sen } \omega dy + \cos \varphi dz + \text{sen } 2\varphi (fda + adf)}{(M + h)}$$

Para $d\omega$ basta diferenciar

$$\text{tg } \omega = \frac{y}{x} \quad \text{tg } \omega = \text{tg } \omega \quad \text{tg } \omega = \text{tg } \omega$$

$$\frac{d\omega}{\text{sen } \omega \cos \omega} = \frac{dy}{y} \cdot \frac{dx}{x}$$

$$d\omega = \frac{\cos \omega dy - \text{sen } \omega dx}{(N + h) \cos \varphi}$$

La variación de altura dh también se puede obtener de las (1); con algunas simplificaciones similares surge

$$x^2 + y^2 + z^2 = (N + h)^2 - 4N(N + h) f \text{sen}^2 \varphi$$

de donde

$$dh = \cos \varphi \cos \omega dx + \cos \varphi \text{sen } \omega dy + \text{sen } \varphi dz - da + a \text{sen}^2 \varphi df$$

En las expresiones deducidas, las dos primeras están expresadas en radianes, para llevarla a segundos debe afectárselas del factor $e'' = 206265''$ y así surgen las fórmulas buscadas, llamadas de Molodenskii:

$$\left. \begin{aligned} \Delta\varphi &= \frac{e''}{(M + h)} \left[-\Delta x \text{sen } \varphi \cos \omega - \Delta Y \text{sen } \varphi \text{sen } \omega + \Delta Z \cos \varphi + (f\Delta a + a \Delta f) \text{sen } 2\varphi \right] \\ \Delta\omega &= \frac{e''}{(N + h) \cos \varphi} \left[\Delta Y \cos \omega - \Delta X \text{sen } \omega \right] \\ \Delta\eta &= \Delta X \cos \varphi \cos \omega + \Delta Y \cos \varphi \text{sen } \omega + \Delta Z \text{sen } \varphi - \Delta a + a \Delta f \text{sen}^2 \varphi \end{aligned} \right\} (5)$$

A título ilustrativo se dan a continuación los valores de M y N de (2) y (4), respectivamente, para el rango de latitudes que abarca la cartografía náutica argentina, para el elipsoide empleado, "Internacional"

cional” o "de Hayford”, aprobado por la Unión Geodésica y Geofísica Internacional en Madrid - 1924.

LATITUD	M (m)	N (m)
30°	6.351.513	6.383.755
35°	6.356.584	6.385.453
40°	6.361.996	6.387.265
45°	6.367.586	6.389.135
50°	6.373.184	6.391.007
55°	6.378.620	6.392.823
60°	6.383.729	6.394.529
65°	6.388.349	6.396.072
70°	6.392.343	6.397.404

6.3 Generalidades sobre algunos medios de navegación

Para los alcances de este trabajo no se consideran las redes hiperbólicas DECCA, LORAN, etc., ya que se supone que la navegación con ellos implica el uso de cartas con su red o “grilla” trazada después de haber unificado la información hidrográfica con la radioeléctrica. Tampoco cabe considerar el sistema mundial OMEGA, dado que su precisión es insensible a las variaciones consideradas.

El sistema satelitario más difundido es el TRANSIT o NAVSAT, que está constituido por unidades de órbita polar cuyo período de revolución es de aproximadamente 90 minutos. Normalmente, cada 2 ó 3 horas se puede recepcionar un satélite durante su paso sobre el horizonte, que dura aproximadamente 10 minutos. Durante esa recepción se cuentan ciclos recibidos que llegan a una frecuencia variable debido al efecto doppler, éstos se comparan a través de un oscilador de referencia y un contador que determina los acumulados dentro de determinados intervalos. Mediante un algoritmo se establecen, a partir de dichas cuentas, las diferencias de distancias entre el buque y las sucesivas posiciones del emisor. Estas, por otra parte, se pueden calcular con la efeméride que transmite el mismo sistema y en consecuencia es posible controlar y corregir la posición del buque hasta que las distancias entre el mismo y los puntos de referencia concuerden con las diferencias medidas.

En la actualidad se está desarrollando el sistema global NAVSTAR, que a mediados y fines de la presente década pasará a reemplazar al anterior. Contará con la ventaja de permitir un posicionamiento continuo y más preciso.

Los medios clásicos de estima, girocompás y corredera, no dan la precisión suficiente como para corregir las observaciones satelitarias ni mantener la posición entre recepciones con precisión compatible,

de allí que tuvieron que ser mejorados. Desgraciadamente estos perfeccionamientos resultaron altamente costosos y solamente se justifica montarlos en ciertas unidades de singular importancia.

Los medios más sencillos desarrollados son los sonares doppler o sensores de velocidad mediante reflejos de ondas acústicas contra el fondo marino, o masas de aguas profundas que pueden considerarse quietas; la integración de esas velocidades permite reconstruir la trayectoria.

Los sistemas inerciales, en cambio, integran aceleraciones y, si bien son más complejos y costosos, brindan mayor precisión.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ASHKEN AZI V. Una red continental terrestre Doppler para América del Sur.
Revista Cartográfica (IPGH - OEA) N° 31 - México. 1977.
- ASHKENAZI -GOUGH - SYKES Determinación de Posiciones Geodésicas por medio de Satélites Doppler.
Traducción del Manual de la Universidad de Nottingham, Gran Bretaña. 1976.
- BOMBORD G. Geodesy - 4th Edition
Oxford Claredon Press. 1980.
- BYARS D. Present and Future Applications of Doppler Positioning Systems.
Revista Cartográfica (IPGH - OEA) N° 31 - México. 1977.
- EATON - WELL-STITFBERGEN Satellite Navigation in Hydrography - Tehe International Hydrographic Review - Vol. LIII - N° 1 (BH1) - Monaco. 1976.
- J.M.R. INSTRUMENTS Inc. Operator and Installation
Manual J.M R. 4 - California (USA). 1978.
- LEDERSTEGER Handbuch der Vermessungskunde (J.E.K.)
Band V. Astronomische und Physicalische Geodäsie. Stuttgart. 1969.
- LEVALLOIS J.J. Géodésie Generale Tome 4 - Paris. 1970.
- RODRIGUEZ R. Estado actual de la Geodesia Satelitaria.
Geoacta Vol. 10 N° 1.
Buenos Aires, 1979.

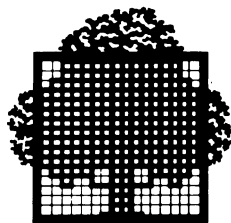
LA INFORMÁTICA PARA USTED, AHORA.

Hoy, los nuevos computadores son compactos, flexibles y totalmente accesibles gracias al desarrollo de la mini informática y de la micro informática.

BULL Argentina pone a su disposición los equipos de CII HONEYWELL BULL, líder europeo en informática: MINI 6, un minicomputador versátil y QUESTAR/M, un microcomputador profesional.

Estos equipos han sido concebidos para adecuarse a los problemas específicos de cada organización, y no requieren especialización alguna por parte de quienes los utilizan.

Con una garantía real: los 43 años de productos BULL en la Argentina.



Cii Honeywell Bull

Bull Argentina SACI - Sarmiento 1113, 5º piso - Tel. 35-3533/2759/8204.

Philips trabajando en comunicaciones internas.



Intercom M 100 P. **La última palabra en intercomunicadores.**

- Sistema controlado por microprocesador operado por voz humana. Permite la comunicación a "manos libres", con un ahorro del 85% respecto del tiempo empleado en sistemas convencionales.
- Conexión en paralelo, simple, descentralizado, mediante multipar telefónico de 16 conductores.
- Soluciones "standard" hasta 12.600 puestos.
- Comunicaciones simultáneas entre dos, tres y seis estaciones (conferencias).
- Acoplable a redes de "public address", buscapersonas, enlaces de radio, etc.

Para mayor información, diríjase a:

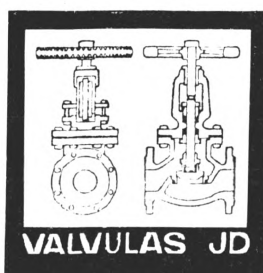
Callao 1061, Tel. 41-4071/8, (1023) Capital Federal.



PHILIPS

J. DELGADO Y Cia. S.R.L.

FABRICAS DE VALVULAS Y CAJAS DE VALVULAS
PARA USO NAVAL
Y PARA LA INDUSTRIA EN GENERAL



Av. Los Quilmes 864-76 - (1876) Bernal Oeste
Tel. 252-0532/0370 - Buenos Aires - Argentina

COLUMBIA EXPORT PACKERS S.A. ARGENTINA MUDANZAS INTERNACIONALES E INTERPROVINCIALES

Tucumán 2133 - 7° Piso
CAPITAL FEDERAL

T.E. 48-1031
2974
7803

COLUMBIA EXPORT PACKERS S.A. ARGENTINA MUDANZAS INTERNACIONALES E INTERPROVINCIALES

Alsina 155 - Local 2
GALERIA JARDIN
BAHIA BLANCA

T.E. 33-271



Una huella de

D. MIGUEL DE UNAMUNO

Por el Capitán de Fragata
ALDO NESTOR CANCECO

El día 21 de abril de 1978, la Armada Argentina perdió a uno de sus más ilustres miembros; a un marino que a través de toda su trayectoria nos dejó el ejemplo de su personalidad abierta a todas las bellas manifestaciones de la vida, de su conducta recta y sin mácula, de su arraigado espíritu de justicia y de su acendrada pasión por la historia; el señor capitán de fragata D. Bernardo N. Rodríguez.

Tiempo después su viuda, la señora Martha Godoy de Rodríguez, donó al Departamento de Estudios Históricos Navales parte de la biblioteca que le perteneciera y que fuera además uno de sus tesoros más preciados.

Encerrada en uno de esos libros, como esas flores que se guardan para perpetuar un recuerdo, se encontró una tarjeta postal dirigida al señor Bernardo Rodríguez, padre del extinto marino del mismo nombre.

El texto de esa tarjeta es el siguiente: “Muchas gracias, mi estimado señor, por su noticia referente a la voz charamusca. Ya me suponía que existiría por aquí. Me parece indudable que ha influido en ella, chama, llama, y en cuanto al sufijo es análogo al de chubasco, derivado de chuya, lluvia”.

“Conviene conocer ahí de que las más de las voces y giros que toman por criollismos tienen su raíz aquí en España, en una u otra región”.

“Lo saluda su afectísimo.
Salamanca, 13. IV. 1909”

* * *

Confesamos que las líneas transcritas no merecieron, en primera instancia, nuestra atención, acaso porque no sentimos una pasión filológica, pero la personalidad del que firmaba, cuya identidad ex profeso hemos omitido, nos produjo una sensación de grandeza y nostálgica presencia, porque es nada menos que el inefable D. Miguel de Unamuno.

La lectura de su nombre nos impulsó a estudiar, con el interés y el entusiasmo que sin duda él hubiera puesto en la tarea, el significado de la palabra charamusca. Y así encontramos en el Diccionario de la Lengua Española (Real Academia Española). Decimonovena Edición (1970) lo siguiente:

“Charamusca. Galic. Chispa que salta del fuego de la leña”.

“Leña menuda con que se hace el fuego en el campo”.

“Méjico. Confitura en forma de tirabuzón hecha de azúcar ordinario, mezclada con otras substancias y acaramelada”.

No fue esto lo único que encontramos, ya que siguiendo nuestra pesquisa, revisamos la Gran Enciclopedia Argentina de D. Diego Abad de Santillán (Ediar S. A. Editores 1956) y leimos en ella lo que sigue:

“Charamusca. Leña quemada y seca, preferida para hacer el fuego por lo fácilmente que arde”.

“Cosa sin importancia”.

“Salirse uno con charamusca. Tratándose de prestar un servicio, ofrecer una ayuda ínfima”.

“En una discusión oponer argumentos baladíes”.

No sabemos cuál de las acepciones de charamusca interesaban a D. Miguel de Unamuno, pero inferimos que deseaba aclarar ante todo el origen español de muchos criollismos.

No nos sorprende esta pasión investigadora y a la vez nacionalista de este gran pensador hispano, ya que su orbe literario e ideológico fue amplísimo y diverso, apasionado y multiplicado, de infinitas derivaciones, sondeos y singladuras.

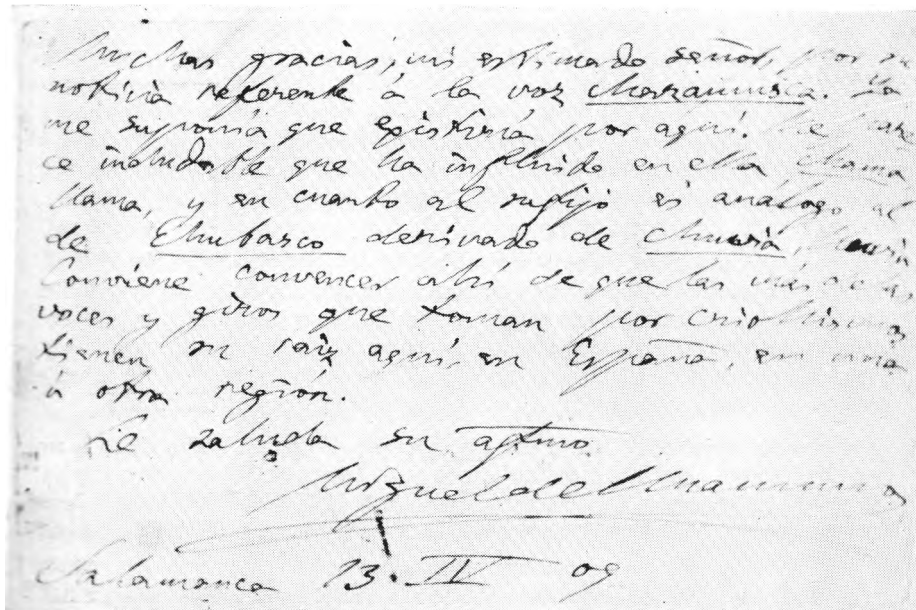
Le interesaron todas las cuestiones que se debatían en su tiempo, desde los problemas filológicos y del lenguaje popular, hasta la metafísica de la religión y de la cristología paulina.

Y ya es tiempo de que nos ocupemos en detalle de su heterogénea personalidad.

Don Miguel de Unamuno nació en Bilbao el 29 de setiembre de 1864, durante el reinado de Isabel II y el gobierno de D. Ramón María Narváez. Fueron sus padres D. Félix de Unamuno, que alcanzó como comerciante una modesta fortuna en México y, al parecer, no estuvo totalmente desprovisto de alguna inquietud cultural, y doña Salomé de Jugo,



Anverso y reverso de una tarjeta postal enviada por don Miguel de Unamuno al señor don Bernardo Rodríguez, padre del extinto capitán de fragata don Bernardo N. Rodríguez.



natural de Cebeiro, que tuvo todas las virtudes y limitaciones de una buena mujer de su tiempo, pero que al parecer no ejerció influencia alguna en la vida de su hijo.

En ese mismo año de 1864, que es el de la muerte de Fernando de Lasalle, uno de los fundadores del Partido Social Demócrata de Alemania, Carlos Marx creó en Londres la Asociación Internacional de Trabajadores, mientras que la Convención de Ginebra establecía la Cruz Roja Internacional y los ejércitos prusianos y austriacos invadían Dinamarca para germanizar los ducados de Schleswig y Holstein.

En América del Norte ardía la guerra de Secesión y las victorias logradas por los generales Ulises Grant y William Sherman, aseguran el triunfo del Norte y la libertad de los negros.

En México, Maximiliano de Habsburgo, a la sombra de Napoleón III, forja aquel Imperio irreal en que José Zorrilla fue su poeta.

Nacen además Henri de Toulouse Lautrec, el pintor francés que plasmó en sus telas la vida de los circos, los bares, los cabarets y el music hall, y el gran sinfonista germano Richard Strauss.

Desde hace dos años, después de vencer enconadas disputas y oposiciones, el general Bartolomé Mitre preside nuestro país y ya se sienten arrachados, los vientos de fronda de la guerra de la Triple Alianza.

Es también el año en que Su Santidad Pío IX da a conocer la encíclica "Quanta Cura", que acompañada de un catálogo de ochenta proposiciones que la Iglesia consideraba inaceptables, se conoció luego con el nombre de "Syllabus errorum", símbolo de un momento de crisis intelectual que había de gravitar sobre la mente de Unamuno y de tantos otros.

Su niñez estuvo agitada por la revolución del 68 que derribó a Isabel II; la guerra franco-prusiana, que produjo la caída del imperio y la proclamación de la República francesa y las luchas civiles que culminaron en 1873 con el nacimiento de la Primera República Española, hasta que la vida política entra en los cauces de la restauración, período éste en que Antonio Canovas del Castillo y Práxedes Mateo Sagasta son sus rectores y se escuchan las voces de Francisco Pi y Margall y Emilio Castelar.

Por esta etapa, que él llamará después "Santa edad de la madre Poesía y del padre Juego", guardará para siempre una fidelidad emocional insobornable. Sus primeras instrucciones fueron para él verdaderamente profundas y reveladoras y lo impulsaron a decir un día que "sólo conservando una niñez eterna en el lecho del alma, sobre el cual se precipita y brama el torrente de las impresiones fugitivas, es como se alcanza la verdadera libertad y se puede mirar cara a cara el misterio de la vida".

Hasta los 16 años Unamuno permanece en Bilbao, adscripto a su contorno vasco. Estudia el bachillerato en el Instituto Vizcaíno; nutre su curiosidad intelectual en los libros ideológicos que encuentra en su casa; conoce el encanto del verso leyendo a Zorrilla y vive hondamente la crisis de la adolescencia.

En aquellos días descubrirá, al mismo tiempo que los anticipos del mundo intelectual y poético, la llamada de una religiosidad confusa, el

impulso del amor simplemente humano y la angustia insondable de la existencia.

Entre 1880 y 1884 estudia Filosofía y Letras en Madrid, que culmina con una tesis sobre la "Crítica del problema sobre el origen y prehistoria de la raza vasca", que le valió el Doctorado en Filosofía y Letras.

Desde entonces prepara oposiciones a diversas cátedras, hasta que en 1891, a los 27 años, logra la de Griego en la Universidad de Salamanca, con el erudito D. Marcelino Menéndez y Pelayo y el escritor Juan Valera en el tribunal, al tiempo que se casa en Guernica con Concepción Lizarraga, la novia de su adolescencia.

Tres años después se incorpora a la vida literaria española, incorporación un poco tardía, lo cual explica sus vinculaciones con los escritores algo más jóvenes y su inclusión en el grupo literario del '98.

Por ese entonces el horizonte intelectual europeo se ha enriquecido; en los teatros se aplauden los grandes dramas musicales de Richard Wagner, fallecido en 1883, y las óperas del repertorio verdiano.

Johannes Brahms ha dado a conocer ya lo mejor de su indudable talento y recibe el reconocimiento generoso de sus contemporáneos y Richard Strauss ha compuesto dos de sus magistrales poemas sinfónicos, Don Juan y Tod und Verklärung (Muerte y Transfiguración).

En España aún producen sabrosos frutos la inteligencia cosmopolita de Juan Valera, el talento regional de José María de Pereda, el realismo de Armando Palacio Valdez y Emilia Pardo Bazán, al tiempo que se leen con verdadero interés las novelas de tesis y las epopeyas en prosa de Benito Pérez Galdós y la poesía se centra en dos figuras: Ramón de Campoamor y Gaspar Núñez de Arce.

En Francia alcanzan su apogeo el desgarrante naturalismo de Emilio Zola y el costumbrismo bucólico de Alfonso Daudet; los pintores impresionistas despiertan la curiosidad del público parisino, pero dividen la opinión de críticos y entendidos, mientras que el país todo, conducido por Sadi Carnot y Gambetta, repone sus heridas de la guerra con los prusianos.

En Inglaterra está en su esplendor la época victoriana y después de la muerte de Benjamín Disraeli, se alternan en el gobierno William Gladstone y Sir Robert Cecil, marqués de Salisbury.

En Alemania, a pesar de su alejamiento en 1890, el nombre de Otto von Bismarck Schönhausen es pronunciado con admiración y respeto.

Este es el escenario político e intelectual en el que hace su aparición el joven doctor en Filosofía Miguel de Unamuno y al que tratará de transformar con sus obras, sus pensamientos y sentencias.

Hemos enumerado con alguna insistencia muchos nombres, porque la proximidad de Unamuno a nosotros encubre el hecho decisivo de que su situación fue bien distinta de la nuestra y sólo dentro de ella se entiende bien su modo de pensar y reaccionar frente a un hecho o circunstancia.

La persona de Unamuno con su menuda cabeza de búho, inquietante e inconfundible, su silueta esbelta y recia, su modo de vestir

sencillo, provocaba una situación de extrañeza que se matizaba después positiva o negativamente, según el afecto o desafecto que sintiera por él quien lo analizara. Y cuando Unamuno empezaba a hablar o a escribir esta impresión se acentuaba, resultaba muy difícil, sino imposible, clasificarlo.

“Nunca pasaré, escribe, de ser un pobre escritor, mirado en la república de las letras como un intruso y de fuera por ciertas pretensiones de científico y tenido en el imperio de las ciencias por un intruso también, a causa de mis pretensiones de literato”. Pero a pesar de su ácida autocrítica, poseía lo más sustantivo del pensamiento filosófico y teológico, clásico y contemporáneo; los nombres que salpican sus escritos no son nombres vanos, sino las fuentes en que se nutría su espíritu. Tenía marcada preferencia por los pensadores y poetas alemanes e ingleses, italianos, portugueses y aun escandinavos sobre los franceses y esto, que era completamente desusado en su época, terminaba por acentuar su múltiple rareza.

Poco después de iniciar su vida literaria, escribe una novela “Paz en la guerra”; los críticos y lectores la encuentran extraña, ya que aquello no es Galdós, ni Alarcón, ni Pereda.

Pero Unamuno sigue escribiéndolas y éstas son tan inusitadas e inauditas que él mismo prefería llamarlas “nívolas”.

A los 43 años publica su primer libro de poesías, unos versos raros, que la gente no sabe siquiera leer, ya que en pleno reinado de Rubén Darío y el modernismo, no tienen musicalidad, aunque sí más ideas que las usuales.

Lo mismo ocurre con sus obras de teatro. Y cuando escribe largos y doctísimos libros, llenos de citas en latín y en griego, en alemán y en inglés, nadie se anima a clasificarlos, porque aquello no es ciencia ni filosofía pura “sino en todo caso, apunta él mismo, poesía o fantasmagoría”.

La obra de Unamuno presenta formas muy variadas que encubren una extraña insistencia en los mismos temas. Se ha dicho que todos sus libros son ensayos; las novelas, el teatro, la poesía. Por su parte, él consideraba como novelas todas sus obras y no pocas de las ajenas, desde la *Iliada* hasta la “Lógica”, de Hegel.

Además, Unamuno no quería divertir a sus lectores, ni instruirlos ni hacerlos más sabios, ni siquiera convencerlos; quería dos cosas: la primera, existir para ellos, ser insustituible e inolvidable, perdurar en su memoria; la segunda, hacer que todos vivan inquietos y anhelantes.

El había pensado tal vez más que la mayoría de los escritores de su tiempo y poseía en asuntos del espíritu, aquella reflexión y sabiduría que sólo tienen los seres verdaderamente espirituales, a los que le falta toda ambición material y nunca desean brillar ni convencer a los demás, ni siquiera tener razón.

Se puede hablar de su heterodoxia, pero también es menester hablar de su profunda y atormentada religiosidad, de su sentido ético y trágico de la vida, de su rectitud y de su honradez, reconocidas por cuantos le trataron y por los testimonios de sus escritos.

Hay en ellos una serie de Unamunos, sinceros, complicados, incómodos, doloridos, exaltados, creyentes e incrédulos, que hablan por él y que lo muestran desconcertante y múltiple, heterogéneo y enormemente diverso, pero siempre idéntico a sí mismo y sobre todo libérrimo.

Como ejemplar típico de su momento histórico, Unamuno hace profesión de su originalidad, tiembla de verse encasillado y se irrita incluso cuando le llaman sabio e intelectual. “Aunque pienso por cuenta propia, escribe a su amigo Ilundain, no soy ni sabio ni pensador. Soy un sentidor. No soy idealista: soy espiritualista. No soy un intelectual, sino un pasional”.

Creo que a través de este texto y otros paralelos, se ha definido Unamuno más certeramente que cuantos han tratado de hacerlo.

En él prevaleció siempre la preocupación de Dios, el ansia de creer, el desconsuelo de descreer, la ardiente necesidad de la pervivencia, de la inmortalidad.

En su ensayo “Mi religión”, escrito en 1907, dijo: “Y bien, se me dirá, ¿cuál es tu religión? Y yo responderé: mi religión es buscar la verdad en la vida y la vida en la verdad, aun a sabiendas de que no he de encontrarlas mientras viva; mi religión es incesante e incansablemente bucear con el misterio, mi religión es luchar con Dios desde el romper el alba hasta el caer de la noche, como dicen que con El luchó Jacob. No puedo transigir con aquello del Inconocible, o Incognoscible, como escriben los pedantes, ni con aquello otro de “de aquí no pasarás”. Rechazo el eterno ignorabimus. Y en todo caso quiero trepar a lo inaccesible”.

En el mismo ensayo escribió más adelante: “Esos, los que me dirigen esa pregunta, quieren que les de un dogma, una solución en que pueda descansar el espíritu en su pereza. Y ni esto quieren, sino que buscan poder encasillarme y meterme en uno de los cuadrículados en que colocan a los espíritus, diciendo de mí: es luterano, es calvinista, es católico, es ateo, es racionalista, es místico, o cualquier otro de esos motes, cuyo sentido claro desconocen, pero que los dispensa de pensar más. Y yo no quiero dejarme encasillar, porque yo, Miguel de Unamuno, como cualquier otro hombre que aspire a conciencia plena, soy especie única”.

Eso es, especie única; nunca mejor definido y acertado. Especie única a costa de lo que sea, con tal de no perder ni hipotecar jamás su libertad de ser, de pensar, de sentir. Unamuno chocaba frecuentemente con los demás, pero chocaba mucho más y con más violencia consigo mismo.

Por eso este solitario, terco e hirsuto vizcaíno, todo sinceridad y corazón, rebelde, apasionado y sensible, no permaneció indiferente ante la avalancha de acontecimientos políticos que se precipitaron sobre España a comienzos de la década del veinte.

En su patria se produjo un cambio, una mutación, algo nuevo y distinto, un hecho cuyo alumbramiento se vislumbraba pero que nadie pudo evitar, a pesar de los esfuerzos de muchos. La sucesión de gobiernos ineficaces, cuando no ineptos, y la transigencia del monarca, llevó al Capitán General de Cataluña, el general don Miguel Primo de Rivera,

Marqués de Estella, el 14 de setiembre de 1923, a dirigir un golpe de estado e instaurar un gobierno dictatorial, que suprimió los partidos políticos y dejó en suspenso la Constitución. Frente a este hecho consumado, se alzó la voz siempre rectora de don Miguel, que además criticó la conducta privada del dictador, lo que le valió ser destituido de su cargo de Rector de la Universidad de Salamanca y deportado a la isla de Fuerteventura, en las Canarias. Esta decisión dio pie a una intensa campaña en toda Europa adversa al general Primo de Rivera y fue el tema principal del virulento ataque que le lanzó el poeta italiano Gabriel D'Annunzio en el "II Corriere della Sera", el 8 de marzo de 1924.

El gobierno quiso paliar el fallo de cesantía y acordó aplicarle una amnistía, pero don Miguel había conseguido escapar de aquella isla, huyendo hacia París en un velero francés que puso a su disposición el diario "Le Quotidien".

En su destierro parisino escribió "La agonía del cristianismo", libro de título llamativo y alarmante, en el que se ha querido ver por parte de algunos sectores, una obra demoledora, agresiva e irrespetuosa, cuando en realidad no es más que una de las tantas especulaciones atormentadas, que revelan su perenne inquietud religiosa.

Caída la dictadura, la trayectoria política de España quedaba por completo en manos del rey y la soledad que había vencido a Primo de Rivera, empezaba a hacerse densa en torno a Alfonso XIII. El descontento popular aumentaba, se concretaba el ataque intelectual contra la Monarquía y la marea republicana alcanzaba a todos los sectores de la opinión pública y llegaba a todos los rincones del país.

El 14 de abril de 1931 se proclama en Eibar la República. Este suceso permite la vuelta de numerosos exiliados antimonárquicos, entre los que está Unamuno.

El gobierno republicano consideró que tenía una deuda con el ilustre profesor y el 30 de setiembre de 1934 le nombró rector vitalicio de la venerable Universidad salmantina; creó además en este centro docente la cátedra Miguel de Unamuno y lo designó titular de la misma, al tiempo que impuso su nombre al Instituto Nacional de Segunda Enseñanza de Bilbao.

Pero Unamuno era intrínsecamente liberal y lo que caracteriza al liberal es el respeto por los valores permanentes y para respetarlos tiene que coincidir unas veces y estar otras enfrente de los mismos actos políticos, es decir, que coincide o discrepa con la política circunstancial.

Por eso un día acusó al gobierno de Madrid de haber destruido los sueños de una república liberal, con esa pasión y valentía que tanto irritaba a sus contemporáneos.

No corresponde a la índole de este trabajo enumerar los aciertos o desaciertos de los gobiernos republicanos que se sucedieron a partir de 1931, como tampoco determinar si la guerra civil que se inició en 1936 fue consecuencia del fracaso de la República. Lo cierto es que esa República, que había nacido sin pagar el tributo de sangre que la Historia suele exigir a los pueblos que cambian su forma de gobierno, habría de abonar con intereses usurarios esa contribución, una de las más onerosas

pagadas por pueblo alguno.

El 19 de julio de 1936, al plantearse el alzamiento en toda su amplitud, cuando las calles salmantinas aparecen desiertas, en el Café Novelty se sienta don Miguel de Unamuno, para dar fe así de que el movimiento iniciado cuenta con su apoyo.

La adhesión de Unamuno al alzamiento sorprende a algunos. Tirios y troyanos se disputarán a este don Miguel, que no vaciló en romper con su pasado para seguir la aventura de ese vendaval que fue esa revolución emprendida. No pasará mucho tiempo sin que el gobierno republicano reaccione y pese a las amistades y simpatías con que contaba Unamuno en el campo de la República, es destituido de todos sus cargos, funciones y dignidades.

No obstante, el 1º de setiembre el general de división don Miguel Cabanell's Ferrer, en su carácter de presidente de la Junta de Defensa Nacional, por entonces órgano supremo del gobierno revolucionario, firmó un decreto por el cual se confirmaba a Unamuno en todos sus cargos académicos, con todas las prerrogativas que se le confirieron en 1934.

Pero Miguel de Unamuno no puede cerrar los ojos ante los innumerables crímenes y devastaciones que se cometen, a los que considera producto de la ola de demencia colectiva que se ha desatado, que revelan una crueldad tan innecesaria como inútil y que exigen una expresión de solidaridad, referida estrictamente al orden de los valores.

Así llegamos a su última aparición en la escena española, suceso éste que no está lo suficientemente esclarecido aún, porque hay versiones encontradas al respecto.

El día 12 de octubre de 1936, en el paraninfo de la multisecular Universidad de Salamanca, se celebra el acto conmemorativo del Día de la Raza. Preside el acto don Miguel de Unamuno, quien también representa al recientemente ungido Jefe del Estado, el general don Francisco Franco. Están presentes, además de las autoridades municipales de la ciudad, el obispo doctor Enrique Pía y Daniel, la esposa del Jefe del Estado, doña Carmen Polo de Franco y el general de brigada don José Millán Astray y Terreros.

Se inician los discursos. Los oradores son José María Ramos y Locertales, el fraile dominico Vicente Beltrán Heredia, Francisco Maldonado de Guevara y el escritor José María Pemán.

Todos ellos hacen un panegírico del imperio español, del proceso secular de la raza y del momento histórico que se vive y rechazan las ideas disociadoras de los regionales catalanes y vascos, mientras que por la mente del rector desfilaba la tragedia que vivían los españoles, que jamás pensaron que deberían soportar una guerra para lograr la paz y el orden que con tanto empeño buscaron.

Cuando termina de hablar Pemán, don Miguel de Unamuno refuta con palabras acres pero sinceras, el uso excesivo del vocablo anti España que usaron los oradores. Y dice entre otras cosas: "La nuestra es sólo una guerra incivil. Nací arrullado por una guerra civil y sé lo que digo. Vencer no es convencer y hay que convencer sobre todo; y no puede convencer el odio que no deja lugar para la compasión; el odio a la inte-

ligencia, que es crítica diferenciadora, inquisitiva, mas no de inquisición”. Luego afirma: “Se ha hablado también de los catalanes y los vascos, llamándoles la antipatria de España, con la misma razón pueden ellos decir otro tanto. Yo, que soy vasco, llevo toda mi vida española enseñando la lengua española, que no sabéis. Eso sí, es imperio de la lengua española”.

Al término de su discurso, ya sentado Unamuno, el general Millán Astray desgarró la tensa atmósfera que se respira allí, con un grito que suena como latigazo: “Mueran los intelectuales”, “Muera la inteligencia”, “Viva la muerte”.

Los profesores rechazan con gestos y palabras el agravio de que han sido objeto, mientras Millán Astray pronuncia palabras ininteligibles con las que al parecer trata de tranquilizar al auditorio y además justificar el alzamiento.

Doña Carmen Polo de Franco, que reveló gran serenidad, toma del brazo a Unamuno y lo conduce fuera del salón. El que se deja conducir, es ahora un anciano aún más envejecido en instantes, pero que en su cerebro todavía viven las ideas y lleva en su corazón a toda España, sin trincheras ni fronteras.

A partir de ese momento decidió recluirse en su hogar, en la calle de Bordadores; allí se entera por los periódicos del Decreto N° 3 por el cual, con fecha 22/X/1936, el general Franco dispone su cese en el cargo de rector de la Universidad de Salamanca, mientras que por toda España se extiende, como reguero de pólvora, el “Muera la inteligencia”, “Viva la Muerte” proferidos por Millán Astray y las palabras de don Miguel que sonaban como un epitafio: “No puede convencer el odio que no deja lugar para la compasión”.

Muy pocos son los amigos que se atreven a visitarlo, por temor a ser tenidos como sospechosos. En esa Salamanca, cuya vida había llenado, permaneció Unamuno sin salir de su casa. Hasta allí llegaban los ecos de la lucha que teñían de rojo los campos castellanos.

Como si presintiera su muerte y tuviera algo trascendente que decir sobre el drama español, concedió una entrevista a Bartolomé Aragón Gómez, quien envuelto en el pesimismo de quien conoce la realidad, traduce ésta al afirmar “La verdad es que, a veces pienso, si no habrá vuelto Dios la espalda a España, disponiendo de sus mejores hijos”. La respuesta de Unamuno es rápida y terminante “¡No, eso no puede ser! ¡Dios no puede volverle la espalda a España! ¡España se salvará, porque tiene que salvarse!” Y con esta esperanza recibió a la muerte, la tarde en que concluía aquel trágico año de 1936.

Después caerá sobre su figura un manto de silencio, prolongado durante años y décadas, empeñados todos en no querer escuchar la voz de este genuino español, que aun en medio de las tempestades políticas, sociales y económicas que azotaron a España, mantuvo su espíritu, agitado en la superficie, tranquilo en las profundidades, apoyado en la fe de sus principios.

Unamuno, al igual que Platón, identificó a la cultura con el ejercicio del entendimiento, en un incierto juego de avances y retrocesos, afir-

maciones y dudas, certezas y vacilaciones, en la sempiterna búsqueda de la verdad. De este proceso excluyó el fanatismo, por considerarlo no el fruto de una conciencia reflexiva y un juicio sereno, sino el producto de impulsos emocionales, originados por la adhesión desmedida y apasionada a una causa y a quien lo encarna. Por eso lo enfrentó con un coraje sin límites y sucumbió ante el dolor que le produjo comprobar que todos sus esfuerzos, como los de tantos otros, fueron barridos por las oleadas de furia y exterminio que se desataron.

No obstante, siempre abrigó la secreta e íntima esperanza de inquietar, aún después de su muerte, a todos aquellos que se acercaron a su obra, vinculada tan íntimamente a su vida, que constituyen una totalidad inescindible. Una y otra vez repitió con vehemencia: “Yo, señor mío, escribo con la sangre de mi corazón, no con tinta neutra, mis pensamientos, muchas veces contradictorios entre sí, mis dudas, mis anhelos, mis sedes, y hambres de espíritu”.

Y aún lo expresó más claramente en estos versos:

“Cuando me creáis más muerto
retemblaré en vuestras manos
Aquí os dejo mi alma —libio,
hombre—, mundo verdadero.
Cuando vibres todo entero
soy yo lector, que en ti vibro”.

Desde sus balbuceos en el escenario intelectual del mundo, el verbo unamuniano agita, consuela, alienta y conmueve el alma del hombre de carne y hueso, que siente la angustia de la existencia y la necesidad de creer en todo lo divino que encierra la criatura humana, que es el espino-so camino que conduce a Dios.

Hoy, una serie de circunstancias permiten al Departamento de Estudios Históricos Navales ser el depositario y el custodio de una tarjeta postal, huella tangible de quien fuera, como él llamara a uno de sus personajes, nada menos que todo un hombre.

100 años bien cumplidos

Con motivo de celebrar el Centro Naval sus primeros 100 años de prestigiosa vida institucional, Prácticos Río de la Plata Caja de Crédito Coop. Ltda. , expresa a sus directivos y asociados, su cordial adhesión y reconocimiento, por el trascendente esfuerzo realizado. Al mismo tiempo, formula los mejores votos para que la fecunda gestión que se iniciara auspiciosamente allá por 1882, siga deparándole a sus actuales integrantes, satisfacción del deber cumplido, y el orgullo de encaminar a la entidad hacia un futuro de progreso con capacidad y vocación de servicio.



Entidad Adherida al Régimen de Garantía de los Depósitos Ley N° 21.526.
Casa Central: Balcarce 327. - Tel. 34-8356 - C. P. 1064
Autorización N° 64.065 BCRA - Estacionamiento gratuito en Moreno 314.

22 DE FEBRERO DE 1982: BENDICION, BAUTISMO Y BOTADURA DEL

BUQUE TANQUE "PETROMAR RIO GRANDE" DE 15.500 TPB

PARA **ESSO S.A.P.A.** • CONSTRUCCION Nº 147 DE



ASTARSA

ASTILLEROS ARGENTINOS RIO DE LA PLATA S.A.

CARACTERISTICAS PRINCIPALES: Eslora total 155,00 m • Manga 24,96 m.
Puntal 10,00 m • Volumen de carga 17.400 m³ • Potencia instalada 2 x 3070 BHP
• Velocidad de servicio 12 nudos.



COLABORACION
EN CONTROL
DE PROYECTO

TECNASTAR
S.A. DE INGENIERIA

<p>NEGRO Y FIGIACONE S.R.L. DESPACHANTES DE ADUANA</p>	<p>TECIN Diseño, provee e instala los sistemas especiales contra incendio</p> <p>Montes de Oca 6719 (1605) Munroe Tel.: 766-4440/4446/3734/8080 Tx.: 21215 - FECBA - AB</p>	<p>DEL RETIRO CONSULTORA S.A.</p>
<p>WORTHINGTON ARGENTINA S.A.C. BOMBAS DE SALAS DE MAQUINAS BOMBAS DE CARGAMENTO</p> <p>Córdoba 2953 - (1640) Martinez - Pcia de Buenos Aires Tel.: 792-3863/3537/1273-3444/0111 - 798-5945 Telex: 28160 AR-WORBA</p>	<p>Suministro los dos motores de propulsion General Motors 16E7B</p> <p>ELECTRO MOTIVE Division of General Motors Corporation</p>	<p>INGENIERIA Y ORGANIZACION AL SERVICIO DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA</p> <p>MARCELO T. DE ALVEAR 684 - 8º TEL. 32-0903 1395 BUENOS AIRES - ARGENTINA 381-0498</p>
<p>ademar Realiza todas las instalaciones electromecánicas y electrónicas y provee materiales y equipos</p> <p>W. Villafañe 61 - Tel.: 362-1261/9682 - Bs. As.</p>	<p>automación aplicada s.a. MAXIMA TECNOLOGIA EN SISTEMAS DE CONTROL AUTOMATICO E INSTRUMENTACION</p> <p>Avda. Velez Sarrieh 1134 (1188) Bs. As. Tel. 21-48913913/5779 Telex: 22910 Kamear - AR</p>	<p>GUNNAR HENRIKSSON Y CIA. S.A. EQUIPOS PARA LA INDUSTRIA NAVAL</p> <p>BUENOS AIRES - ARGENTINA</p>
<p>J. DELGADO & Cia. S.R.L. FABRICA DE VALVULAS Y CAJAS DE VALVULAS PARA USO NAVAL Y PARA LA INDUSTRIA EN GENERAL</p> <p>Av. Los Guimes 864/76 (1876) Bernal Oeste Tel.: 252-0532/0370 - Buenos Aires - Argentina</p>	<p>Eternit PLACAS AISLANTES CONTRA FUEGO Aislanit</p> <p>ETERNIT ARGENTINA S.A. Eternit Centro - Av. Santa Fe 1102 - Tel.: 419-5104 - 446823 (1059) Capital Federal, Republica Argentina</p>	<p>ESTECNA S.A. SOCIEDAD DE INGENIERIA</p> <p>PROYECTOS • ORGANIZACION • ASE SCRUMENTOS</p> <p>Avda. Santa Fe 3802 - 8º A. TEL. 71-5382 (1423) - Bs. Aires - Argentina 71-3476</p>
<p>HIDRO-BRONZ TUBOS Y ACCESORIOS</p> <p>DECKER</p>	<p>Werner A. P. Gebhardt EQUIPAMIENTO NAVAL</p> <p>Av. Pto. R. Sáenz Peña 968 4º G TEL.: 45-1989 (1035) Buenos Aires Telex: 17841</p>	<p>CAMTRAL S.A. MOTORES Y GRUPOS ELECTROGENOS</p> <p>DETROIT DIESEL ALLISON (DIVISION DE GENERAL MOTORS CO.)</p> <p>Avda. Patricios 1965 Tel. 28-0646/0616/0611 • 21-1627/1948 Bs. As.</p>
<p>"ACONCAGUA" COMPANIA DE SEGUROS S.A.</p> <p>Lavalle 348 - Buenos Aires - Tel.: 311-8111</p>	<p>UN DESAFIO HECHO REALIDAD...</p> <p>INDUSLAM GARANZIA DI CALIDAD</p> <p>GALEGUATICHU 2257 CAPITAL (1417) TEL. 366-8315/8497/0110/8802/8641-1834</p>	<p>Estamos donde la industria nos necesita</p> <p>LA OXIGENA</p> <p>Boulogne Sur Mer 345 - (1213) Bs. Aires - Tel. 87-6616 Telex: "LAOXI" 22764 y Sucursales en todo el pais</p>
<p>MUENCHMEYER, PETERSEN & Co. / Hamburgo</p>	<p>COMASIDER COMERCIALIZACION MATERIAL DE SOFIMARQUES</p> <p>Av. Belgrano 327 - Bs.As. - Tel.: 3050511-9</p> <p>AEG-TELEFUNKEN ARGENTINA SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL Y COMERCIAL Belgrano 308 7º P. 1127 Bs. As. - Tel. Belgrano 302-1100/1018 - Bs.</p>	<p>proalistar s.a. 25 de Mayo 399 - Avellaneda Tel. 201-4682/4579</p>

TRAFUEM COMPAÑIA
ARMADORA S.A.C.I.I.A. y F.

TRANSPORTES FLUVIALES POR EMPUJE
DE CARGAS LIQUIDAS Y SECAS
POR TODA LA CUENCA DEL PLATA

Tel. 34-4315/4170 y 33-7884

SAN MARTIN 50, 7º Piso

BUENOS AIRES — REPUBLICA ARGENTINA



Maruba s.c.a.

EMPRESA DE NAVEGACION MARITIMA

Maipú 535 - 7º piso (1006) Buenos Aires

ARMADORES - AGENTES MARITIMOS

M.S. "Centurión" (en const.)	20.000 Tons.
M.S. "Gladiator"	38.200 Tons.
M.S. "Pablo V"	19.500 Tons.
M.S. "Ciudad de Ensenada"	23.700 Tons.

- Miembro Conferencia de Fletes Argentina-Mediterráneo- Argentina
- Miembro Conferencia de Fletes Argentina-Brasil
- Miembro Conferencia de Fletes Argentina-Perú
- Cargas Internacionales
- Tráfico de Graneles

Tel.: 392-4494/4534/9626
Cables: "MARNAT" BAIREs

Télex: 339113 MARN
18861 MARUB
17637 MARBA

Problemática Jurídica de la ANTARTIDA ARGENTINA

Por ENRIQUE FERRER VIEYRA
Embajador de la República Argentina (R)

Las publicaciones aparecidas en los últimos años sobre la llamada “Antártida Argentina” son muy numerosas. Empero, no he vacilado en elegir este tema en la creencia de que puedo aportar elementos para un tratamiento distinto del mismo, si no original, lo suficientemente particular, en una cuestión que atañe directamente a la soberanía y a los intereses argentinos.

Creo que es una obligación de todos aquellos que han sido llamados vocacionalmente al estudio de los problemas internacionales, «considerar en forma prioritaria aquellas cuestiones en las que nuestro país tiene un interés directo.

Es cierto que el enfoque que daré a este trabajo es predominantemente jurídico. Reconozco, sin embargo, que un tratamiento lo más completo posible del problema requeriría un estudio interdisciplinario. En la problemática antártica hay cuestiones de derecho internacional que se entrelazan con cuestiones de ciencia política propiamente dicha, de historia, geografía y de otras cuestiones afines.

Lo que señalaré en esta oportunidad son caminos separados de los tradicionalmente recorridos en los estudios sobre esta cuestión. Dichos caminos conducen a dos cuestiones que son puntos de partida distintos, o por lo menos complementarios, a la posición adoptada casi oficialmente por nuestro país en la defensa de nuestros intereses territoriales en esa vasta región.

El problema planteado en referencia al Canal de Beagle nos enseña la necesidad de estudiar el valor de nuestros argumentos, así como de nuestras reclamaciones territoriales, en un ambiente de tranquilidad espiritual y de verdadera objetividad.

No se trata, en los problemas internacionales, de autoconvencernos de la validez de nuestros derechos. Tenemos que fundamentar esos derechos en principios y doctrinas aceptadas y reconocidas por la comunidad internacional, para que sea esa misma comunidad la que les de una validez objetiva.

He tenido la ocasión de leer extensamente sobre las distintas recla-

maciones que existen sobre ese amplio sector del territorio polar antártico que se denomina Dependencias de las Islas Malvinas (Falkland). Tuve la oportunidad de dirigir hace mucho tiempo en el Instituto Argentino de Estudios Internacionales un seminario sobre la Antártida Argentina. Vuelvo, después de varios años, a retomar esta cuestión.⁽¹⁾

En la zona o región geográfica donde se sitúa la Antártida Argentina hay también una reclamación territorial por parte de Gran Bretaña y otra reclamación por parte de Chile. Prácticamente, las tres reclamaciones casi se superponen.

El país que más ha insistido sobre sus supuestos derechos a esa región es Gran Bretaña. Tanto, que llevó la cuestión ante la Corte Internacional de Justicia en 1955, siendo el Agente del Gobierno del Reino Unido el profesor G.G. Fitzmaurice. Es el mismo profesor Fitzmaurice, actual Juez en la Corte Internacional de Justicia y que nuestro país, juntamente con Chile, seleccionó como integrante del tribunal arbitral que vio en el caso del Canal de Beagle. El juicio sobre la prudencia y sabiduría de dicha selección queda a cargo de cada uno de los lectores.

La reclamación del Reino Unido

En esta colaboración me limitaré a estudiar en forma general los supuestos títulos del Reino Unido a esa porción de la Antártida. La reclamación chilena queda, pues, fuera del ámbito de esta exposición.

¿Cuáles son los dos documentos más importantes para el estudio de la reclamación del Reino Unido?

El primero de ellos, por ser la posición oficial respecto de la reclamación, es la citada presentación ante la Corte Internacional de Justicia en mayo de 1955 hecha por Fitzmaurice, y que se intitula "Solicitud del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte relativa a las intrusiones del Gobierno Argentino en territorio antártico británico". En dicha presentación el Reino Unido solicitaba que la Corte *declarase*, cita, "Que el Reino Unido, a diferencia de la República Argentina, posee, y en todas las fechas pertinentes ha poseído, derechos legales válidos y perdurables a la soberanía sobre todos los territorios comprendidos en las Dependencias de las Islas Malvinas (Falkland) y en especial en las Islas Sandwich del Sur, Georgias del Sur, Orcadas del Sur, Shetland del Sur, Tierra de Graham y Tierra de Coats"; en el *segundo punto* de la solicitud se requería de la Corte declarar que las pretensiones de la República Argentina a los territorios enumerados anteriormente, cito, "y sus intrusiones y pretendidos actos de soberanía en o con respecto a cualquiera de dichos territorios son, de acuerdo con el Derecho Internacional, ilegales e inválidos". En el *tercer punto* se requería de la Corte declarar que nuestro país estaba obligado a respetar la soberanía del Reino Unido sobre los territorios incluidos en las Dependencias de las Islas Malvinas, a cesar en sus pretensiones de ejercer soberanía en ellos; cita: "y a retirar de los mismos, si así lo pidiera el Reino Unido, todo o

(1) Véase mi trabajo publicado en 1960 por el Instituto Argentino de Estudios Internacionales intitulado *ANTARTIDA ARGENTINA. Documentos de Trabajo, base de los estudios realizados en dicho seminario.*



Hemisferio publicado en Amsterdam en 1612. en que está delineada la "Terra Australis Incognita".

cualquier personal y equipos argentinos". Nuestro país no aceptó la jurisdicción de la Corte en esa oportunidad.

Esa presentación de la posición oficial del Reino Unido ante la Corte tiene su antecedente directo, a mi criterio, en un artículo muy bien estructurado y muy bien escrito por el profesor Waldock de la Universidad de Oxford, publicado en 1948 en el BRITISH YEARBOOK OF INTERNATIONAL LAW e intitulado "Disputed sovereignty in the Falkland Island Dependencies". Posteriormente vamos a volver sobre estos dos documentos.

Método

¿Qué método de trabajo o qué criterio científico debe seguirse para analizar el valor jurídico de nuestras pretensiones sobre los territorios antárticos?

Creo que no es suficiente —y que es hasta rudimentario— decir que nos negamos a discutir nuestros títulos sobre territorios que son, sin duda alguna, argentinos. Esa afirmación —que tantas veces se oye— podría tener algún efecto interno, pero internacionalmente no es suficiente para convencer de nuestros derechos a ninguna Corte u organismo jurídico llamado a ver en el asunto.

Nuestras Facultades de Derecho y nuestros institutos especializados tienen la obligación de estudiar y dar las más amplias bases de sustentación a nuestra afirmación de que ciertos territorios antárticos son argentinos. Dicha afirmación debe fundarse en conceptos reconocidos de derecho internacional y no en meras apreciaciones emocionales y por lo tanto subjetivas. El orden internacional es igual, a este respecto, al orden nacional municipal: no puedo, defender mis títulos de propiedad a la casa que habito meramente afirmando que "no discuto las cosas que son mías".

Tenemos, en consecuencia, que fundamentar nuestra posición en

principios válidos de Derecho Internacional sobre reclamación de territorios, que no es otra cosa que una reclamación de soberanía.

Jurisprudencia

En la historia de la jurisprudencia internacional sobre ocupación de territorios y reclamación de soberanía hay cuatro casos que podríamos considerar clásicos, o "leading cases". El primero de ellos, y tal vez el más importante doctrinariamente, es la controversia sobre la Isla de Palmas entre los Estados Unidos y Holanda, cuya sentencia la dio el árbitro único, profesor Max Huber, el día 4 de abril de 1928 en La Haya, en favor de Holanda.(2)

El segundo caso jurisprudencial es el de la Isla Clipperton, cuya soberanía se disputaron México y Francia, dictando sentencia el Rey Víctor Manuel III en Roma, el 28 de enero de 1931, favoreciendo el fallo a Francia. (3)

El tercer caso es el referente a Groenlandia Oriental, entre Noruega y Dinamarca, sobre el que dictó fallo la Corte Permanente de Justicia Internacional el día 5 de abril de 1933, en favor de Dinamarca.(4)

EL último caso, mucho más reciente, es el de las Islas Minquiers y Echrehos, entre el Reino Unido y Francia, sobre el que dictó sentencia la Corte Internacional de Justicia el 17 de noviembre de 1953, favoreciendo la reclamación a Gran Bretaña. (Ver: I.C.J.: Minquiers and Echrehos Case, 1953: 103 y sgts.)

EL caso que en la jurisprudencia internacional demuestra una gran riqueza doctrinaria y una abundante bibliografía es, como dije, el de la Isla de Palmas. Allí se discutieron cuestiones interesantísimas, como el significado del ejercicio de la soberanía; en qué consiste una demostración de soberanía; la diferencia entre soberanía en el Derecho Internacional y el Derecho Municipal; la continuidad y discontinuidad de la soberanía; el sentido y la materialización de una ocupación territorial; los títulos llamados geográficos (contigüidad) a un territorio; los títulos históricos; el valor jurídico del descubrimiento, etcétera.(5)

(2) Para bibliografía sobre el caso isla de Palmas, ver *U.S. Reports on International Awards*, v.III: 2030 y sgts.

(3) Para bibliografía sobre Isla Clipperton, ver publicación anterior, v. III; 2039 y sgts. Nota: Se pone énfasis en la bibliografía de origen inglés, ya que la bibliografía en español es bien conocida. No se signe un criterio uniforme respecto al uso de los términos "Malriñas" o "Falkland". Estimo que lo aconsejable es adoptar la terminología según el criterio de las Naciones Unidas.

(4) Para bibliografía sobre Groenlandia Oriental, ver *Castberg. Ereden: Le conflit entre le Denmark et la Noruege concernant le Groenland. Rev. de droit I. et de Leg. Comparee*. 1924: 152 y sgts. Véase igualmente. *Bull. J.: La question de la souveraineté sur Groenland Oriental, Rev. de D. et leg. Comparée*, 1929: 572 y sgts.

(5) Para un criterio distinto al del árbitro, véase *Jessup, Philip: The Palmas Island Arbitration. AJIL* 1928: 735 y sgts. *Nielsen, Fred K., The Island of Palmas arbitration. Washington D.C., 1928. Vissher, F. de: L'arbitrage de l'isle de Palmas (Miangas). Revue de Droit International*, 1929: 735 y sgts. Véase asimismo *Oppenheim, International Law*, vol. 1, pág. 278 sobre "inchoate title" concepto tomado por Huber; *Heydte, F.: Discovery, symbolic annexation and virtual effectiveness in international law, AJIL*, 1935: 448 y sgts.; *Ortolan, E.: Des moyens d'acquérir le domame international, Paris 1951; Bluntschli: Le droit I. codifié (com. al art. 281, contra "symbolic occupation")*; *Wall, E. H.: Polar regions and I. Lavo, Int. Latv Quaterly*, 1947: 54 y sgts. (se pregunta si puede haber ocupación de tierras polares).

A fin de no extenderme en un análisis de los casos mencionados, y por una cuestión eminentemente práctica, que sea de interés para la problemática jurídica de nuestra Antártida, voy a señalar cuáles son los puntos comunes o los criterios sobre los que hubo consenso en las sentencias jurisprudenciales citadas. Ellos son los siguientes:

- (1) Cuando un territorio está bajo la soberanía efectiva de un país, una ocupación de dicho territorio por parte de otro país es ilegítima (Debemos agregar que son ilegítimos los actos jurídicos fundados en esa usurpación territorial).
- (2) Un título válido de soberanía sólo puede darlo la ocupación territorial, la que debe ser efectiva, pacífica y continua.
- (3) El descubrimiento no crea un título definitivo sino sólo un “inchoate title”, el que debe ser perfeccionado por una ocupación efectiva.
- (4) La legislación es una de las formas más adecuadas de ejercer un poder soberano.

He puesto énfasis en estos puntos, no sólo porque ellos nos interesan en relación con los territorios antárticos, sino porque tienen una importancia fundamental en nuestra controversia con el Reino Unido sobre las Islas Malvinas.

Waldock: Su artículo.

Deseo referirme ahora, aunque sea en forma breve, al artículo que he citado del profesor Waldock (quien posteriormente fue Juez en la Corte I. de Justicia) porque lo considero uno de los hechos “motivantes” que tuvo Gran Bretaña para llevar el asunto de la soberanía de los territorios antárticos a la Corte. Para Waldock, el sector antártico británico, sobre el que pesa una reclamación de la Argentina y otra de Chile, será objeto también de una reclamación por parte de los Estados Unidos de América, país que ha puesto especial énfasis en materia de descubrimiento y exploración en la mencionada región. (Debemos recordar aquí que el artículo es anterior al Tratado Antártico, pero nada impide que a su expiración o vencimiento los EE.UU. presenten una reclamación). (6)

Repito, considero que el trabajo citado es tan importante que merecería ser traducido y circulado entre los especialistas que no tienen un fácil acceso al mismo. Los temas principales que se consideran son los siguientes: antecedentes geográficos; la posibilidad de soberanía sobre tierras polares; el concepto de ocupación efectiva; posición legal del problema al fin del siglo XIX; antecedentes históricos; evaluación legal de los hechos históricos, incluyendo las leyes inter-temporales y el *uti-*

(6) *Brasil, Uruguay y últimamente Perú, han enunciado un “interés” antártico.*

possidetis (7); el descubrimiento como título; el *animus occupandi*; la actividad estatal en el siglo XX; actividad inglesa, argentina, chilena y norteamericana; evaluación legal de la actividad estatal; el ejercicio de la soberanía; la doctrina de los sectores o proximidad geográfica; ocupación efectiva y actos de ocupación en la Antártida (8).

¿Cuál es la conclusión de Waldock después de un tan detenido estudio jurídico-político de la cuestión? Su conclusión es la siguiente:

Que hay serios elementos de juicio para creer que la Corte Internacional de Justicia sostendrá que las Dependencias de las Islas Falkland (Malvinas) eran un territorio *nullius* al comienzo del siglo XX.

Eso lo afirmó Waldock con los elementos de juicio jurídicos, históricos y geográficos que tuvo a su disposición. LOS TERRITORIOS ANTÁRTICOS ERAN *RES NULLIUS* AL COMIENZO DEL PRESENTE SIGLO.

En consecuencia, el país que pueda demostrar la existencia de actos legislativos y de ocupación efectiva (no nocional) de esos territorios antes del comienzo del siglo XX, puede tener un cierto éxito en su reclamación.

La solicitud británica. (9)

La Solicitud presentada por Fitzmaurice a la Corte en 1955 parece, en algunas partes, una especie de "calco" del artículo de Waldock. La misma está dividida en las siguientes partes:

- (1) Origen de los derechos británicos, descubrimientos históricos y actos de anexión por nacionales británicos en el período comprendido entre 1675 y 1843.

(7) *Creo que es de importancia analizar la teoría del uti-possidetis y su aplicabilidad al problema, considerando que parte de los territorios antárticos podrían no haber estado bajo soberanía española sino portuguesa, según el Tratado de Tordesillas y la Bula Inter-Coetera, por lo que nosotros, como supuestos herederos de España, no podríamos reclamarlos.*

(8) *Varios de los argumentos de Waldock parecen estar dirigidos a contradecir afirmaciones del profesor Jessup. Ver Jessup, Ph.: Sovereignty in the Antarctica, 41 AJIL 1947: 117 y sgts; asimismo una Nota, en el International Law Quarterly, 1947: 47 y sgts. Sobre los ternas considerados por Waldock, véase Decencien-Ferrandiere: Essai historique et critique sur l'occupation, Rev. de D. International 1937: 362, donde se hace referencia a las Malvinas; Hill N.: Claim to territory in I. Lair and Relations. N. Y., 1945 (Oxf. Univ.) citi pag. 152 analiza U.K. y la Antártida; Schoenborn: Nature juridique des territoires. Recueil des Cours 1929: V. 81; Keller, A.S. y otros: Creation of rights of sovereignty through symbolic Acts, 1400-1800, Columbia Univ. Press, 1938; Kelsen. Hans: Contiguity as a title to territorial sovereignty, Rechtsfragen der I. Organization, Franckfurt, 1956; Vázquez de Menchaca, Fernando: Controversias fundamentales, Venezia, 1564, Valladolid, 1932, 4 vols.*

(9) *Hay una traducción oficial de la solicitud efectuada en el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, de fecha 12 de mayo de 1955.*

- (2) Demostración de soberanía británica en las Dependencias de las Islas Falkland (Malvinas) o con respecto a ellas durante el período que va de 1843 al 21 de julio de 1908.
- (3) Demostración de soberanía británica en las Dependencias de las Islas Falkland (Malvinas) o con respecto a ellas durante el período comprendido entre el 21 de julio de 1918 y el 22 de setiembre de 1938. (Creo que elige esa fecha por haberse realizado en 1937 una expedición inglesa en gran escala, la “British Graham Land Expedition”).
- (4) Reconocimiento de las reclamaciones británicas por parte de Noruega, la Argentina y Chile después de la emisión de las Cartas Patentes de 21 de julio de 1908.
- (5) Origen y desarrollo de las pretensiones de la Argentina a las islas y tierras de las Dependencias de las Islas Falkland (Malvinas) y tentativas de usurpación de la soberanía británica sobre dichos territorios.
- (6) Rechazo de las pretensiones argentinas por el Reino Unido y demostración continuada de soberanía británica hasta el presente.
- (7) Persistencia de la Argentina en sus pretensiones con respecto a las Dependencias de las Islas Falkland (Malvinas) y en sus violaciones físicas en las Orcadas del Sur, las Shetland del Sur y la Tierra de Graham.
- (8) Pertinencia legal limitada de los acontecimientos posteriores a 1925 en el caso de las Orcadas del Sur y a 1937 en el caso de las Shetland del Sur y la Tierra de Graham.
- (9) La jurisprudencia de los tribunales internacionales niega las reclamaciones argentinas y apoya los derechos del Reino Unido.
- (10) Aceptación de la jurisdicción de la Corte en el caso.
- (11) Los argumentos y reclamaciones del Gobierno del Reino Unido.

No corresponde que se entre a discutir cada uno de los aspectos enumerados aquí de la Solicitud británica. Tampoco corresponde hacer un elogio a la imaginación interminable del profesor Fitzmaurice y a su habilidad incontestable de desfigurar hechos y apropiarse indebidamente de principios de derecho que acondiciona para su uso personal.

Me limitaré a señalar, concretamente, cuáles son los títulos que se enumeran en la solicitud como fundamentos de la reclamación británica; ellos son los siguientes:

- (a) los *descubrimientos* británicos de ciertos territorios en la zona antártica y subantártica;
- (b) el prolongado y pacífico despliegue de la *soberanía* británica;
- (c) la *incorporación* de dichos territorios a la Corona británica;
- (d) las Cartas Patentes de 1908 y 1917 *otorgaron* a la Corona Británica soberanía sobre dichos territorios;
- (e) en que los *derechos legales* del Reino Unido a las Dependen-

cias de las Islas Falkland (Malvinas) son y han sido superiores a las de cualquier otro Estado y, en particular, a los de la República Argentina;

- (f) que, en consecuencia, todos los actos y derechos de la República Argentina a esos territorios son, de acuerdo con el Derecho Internacional, *ilegales e inválidos*.

Todos estos argumentos se encuentran en el párrafo 45 de la Solicitud británica. Son esos los títulos que deben ser estudiados en detalle.

Independientemente a los supuestos "títulos británicos" a los territorios antárticos, creo de interés que se estudie la posibilidad de un Estado de reclamar tierras polares. Ese tema fue el antecedente más directo e importante para la realización de la conferencia en la que se aprobó el TRATADO ANTARTICO actualmente en vigor.⁽¹⁰⁾

La Antártida y las Malvinas

Dije al comienzo que iba a señalar dos caminos distintos a los que la literatura jurídica argentina recorre para afirmar nuestros derechos a los territorios antárticos.

Ha sido posición de nuestros investigadores —y en cierta forma es también la posición oficial de nuestro Gobierno— considerar que (cito un documento oficial) "los asuntos de las Malvinas y de la Antártida son diferentes porque tienen orígenes distintos". (11) Es decir, nosotros consideramos que el problema de soberanía sobre las Islas Malvinas es distinto del problema de la soberanía sobre los territorios antárticos.

Por singular coincidencia, el Gobierno del Reino Unido también considera que el problema de soberanía sobre las dependencias antárticas es completamente distinto e independiente del problema de soberanía sobre las Islas Malvinas propiamente dichas. Esas cuestiones tienen que ser consideradas separadamente. En la primera página de la presentación

(10) Véase Scott, James Brown: *Arctic regions and International Law*, AJIL 1910; Bishop, W.W.: *International Law Cases and Materials*, N.Y., 1953 (contiene en pp 274 una bibliografía sobre ocupación de regiones polares); Smedal: *Acquisition of sovereignty over polar regions*, 1931; Reeves: *Antarctic Sectors*, 33 AJIL 1939: 519 y sgts.; Dollot, R.: *Le droit international des espaces polaires*, Recueil des Cours 1949: III, 115; Charteris *The Commonwealth of Australia and Antarctica*, 1937 *British Yearbook of I. Law*, 177; Gidel, G. *Aspects jurídicos de la lucha por la Antártico*, París, 1948; Goebel: *The struggle for the Falkland Island (indispensable)*; Hackworth: *Digest 1*: 453 (sobre Palmer or Graham Land); (de Smedal hay una traducción en francés, publicada en París, 1932, Rousseau); Hayes, M.J. Gordon: *Antarctica*, London, 1928 (de singular importancia); *Naval War College: International Law Documents, 1948-49*: 217 y sgts.; Costa, J.F.: *Souveraineté sur l'Antartique*, París, 1958; *Sobre el desarrollo de la teoría de la "ocupación nocional" (notional occupation) ver Lauterpácht. H.: Sovereignty over submarine areas, 1950 British Yearbook of International Law, 376; McNair: I. Law Opinions, vol. 1, chapter IX, Cambridge, 1956.*

(11) *Comisión Nacional del Antártico: Las Islas Malvinas y el sector Antártico Argentino. Ministerio de RR.EE. y Culto, 1948, sin numerar, Capítulo sobre "Aclaraciones sobre la posición de la Argentina en la Antártida. Las Islas Malvinas y la Antártida".*

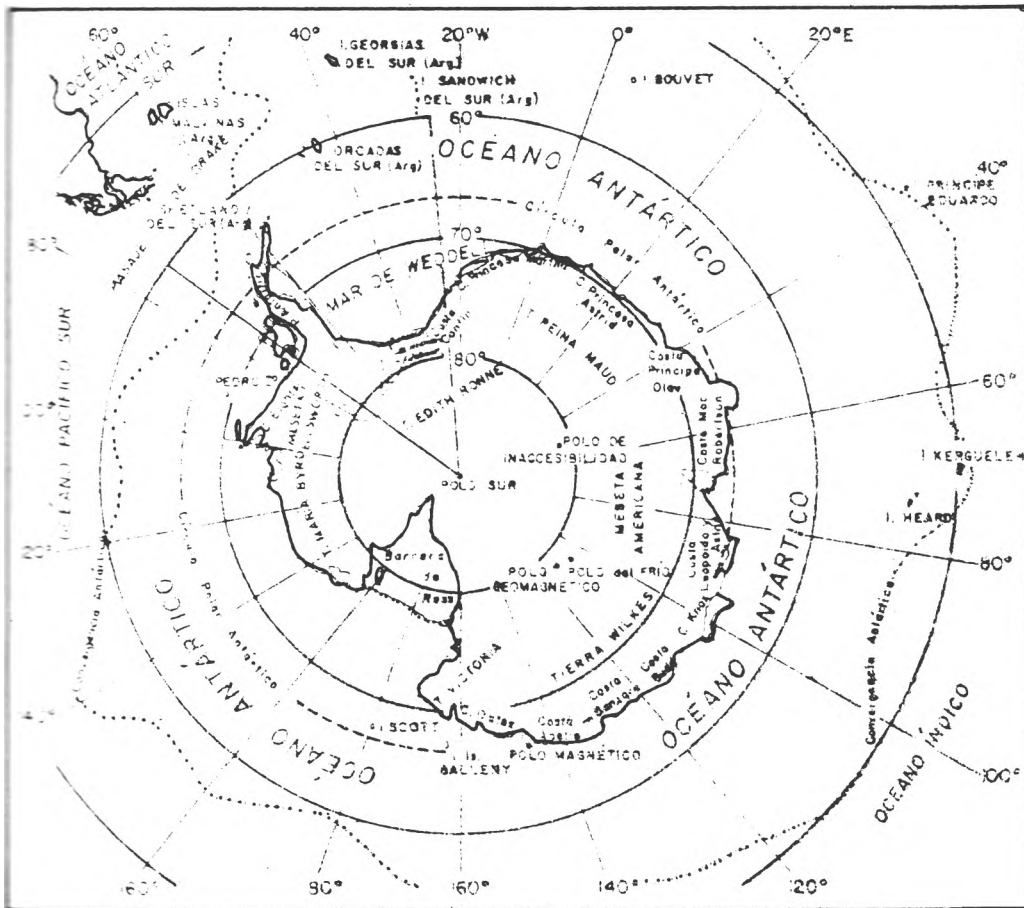
PROBLEMATICA JURIDICA DE LA ANTARTIDA ARGENTINA

de Fitzmaurice como agente británico ante la Corte I. de Justicia a que me he referido, se dice: “De la presente solicitud resulta que el Gobierno del Reino Unido acepta la jurisdicción de la Corte con respecto a las cuestiones que por la presente le son sometidas, y en especial, la que se refiere al derecho de soberanía sobre las islas y tierras de las Dependencias de las Islas Falkland (Malvinas). La presente solicitud no constituye un sometimiento a la jurisdicción de la Corte de *ninguna otra cuestión*, ni en lo tocante al derecho de soberanía sobre cualquier territorio fuera de las Dependencias”.

Es evidente que no someten a la Corte el problema de soberanía sobre las Islas Malvinas, sino sobre el territorio de sus Dependencias.

En la página siguiente de la solicitud se encarga Fitzmaurice de aclarar aún más el tema, cito: “Debe quedar entendido que, aunque por razones de conveniencia los territorios a los cuales se refiere la presente solicitud son considerados como Dependencias de las Islas Falkland (Malvinas) a los fines administrativos el derecho británico a ellos es se-

El Continente Antártico.



parado e independiente y no deriva ni depende en modo alguno del derecho sobre las Islas Falkland (Malvinas) en sí”.

Esta afirmación de Fitzmaurice es, a mi criterio, totalmente errónea y tendenciosa.

Pretende hacer creer que los derechos del Reino Unido a los territorios antárticos son totalmente independientes del derecho del Reino Unido a las Islas Malvinas.

Eso se debe, posiblemente, a la convicción que tiene Fitzmaurice de que los títulos de su país a las Islas Malvinas son totalmente nulos, ya que se fundan en un acto de usurpación de un territorio que estaba bajo la soberanía efectiva y pacífica de la República Argentina, como era la situación en el año 1833. De esa usurpación no pueden generarse derechos válidos.

Mi afirmación de que hay una relación o vinculación directa entre los derechos a las Islas Malvinas y los derechos a las Dependencias de las mismas y que tiene una fuerte incidencia en el valor de los títulos de Gran Bretaña sobre esos territorios, no es arbitraria ni la creo errónea.

La fundamentación en la propia legislación inglesa y en la evolución de esa legislación, que empezó por aplicarse, en la primera época, solamente a Puerto Stanley para terminar aplicándose, en su última época, al mismo Polo Sur.

He tenido el privilegio de poder estudiar esa legislación en sus fuentes y en numerosos documentos que se encuentran en la Biblioteca del Museo Británico. Espero, algún día, poder analizar en detalle la bibliografía jurídica y la literatura geográfico-política que originaron las Cartas Patentes de 1908 y 1917.⁽¹²⁾

Me voy a limitar aquí, empero, a citar los principales instrumentos legales que indican la evolución creciente en el ámbito territorial, de las pretensiones inglesas. Me veo obligado a resumir.

- (1) En el año 1843, en un Acta firmada por la Reina Victoria, sólo se hacía referencia a las Islas Falkland (Malvinas). (Véase THE STATUTES OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND IRELAND, 6 y 7 Victoria, 1843, págs. 24-25, Londres, 1843).
- (2) En la mitad del mismo año 1843, la Reina Victoria aprueba unas Cartas Patentes sobre las posesiones británicas en la Costa de África y en las Islas Falkland (Malvinas), en cuyo párrafo 5 se hace referencia por vez primera a la expresión “dependencias”, incluyendo así a las islas pequeñas que rodean las

(12) Las fuentes principales para el estudio de la legislación de las Islas Malvinas son las siguientes: THE LAW REPORTS, The Public General Statutes, London (varias fechas); U.K. Colonial Reports, Falkland Islands (anual); Falkland Islands: Law and Ordinances of the F. Islands, La compilación de G. Travis cubre 1853-1873. La más completa es la de F.G. Thomas, Londres, 1915, XVI-436; en especial, véase Winter, R.W. y Webb, H.: The Laws of the Colony of the Falkland Islands and its Dependencies... in force on the 21st. of December, 1950. London, 1951, 2 vols.

dos islas mayores. (Véase el mismo documento citado en (1)). Es absurdo pensar que en 1843 el R. Unido reclamaba ya territorios antárticos. Empero se usaba ya la expresión “dependencias”.

- (3) En 1853 se dicta una Ordenanza (The SUMMARY JURISDICTION ORDINANCE) sobre delitos y faltas (de la Dog. License Ordinance), de aplicación única en la ciudad de Stanley. En el mismo año se dicta la *Ordenanza para la Administración de Justicia*, cuyo Artículo 62 estipula que la expresión FALKLAND ISLAND debe interpretarse como incluyendo a las Dependencias. Hasta esa fecha no había aún ninguna reclamación sobre otros territorios.
- (4) En 1867 se aprueban dos ORDENANZAS; una sobre destrucción de pingüinos, y la otra sobre protección de ganado salvaje, aplicables en la isla *Falkland del Este*, en la isla *Falkland del Oeste* y en las islas “adyacentes a las mismas”. Se usa esa expresión en sustitución de la expresión “dependencias”.
- (5) En 1881 se dicta la SEAL FISHERY ORDINANCE, en cuyo Preámbulo se dice claramente que por “Dependencias” se entenderán las islas cercanas.
- (6) En 1895, la COLONIAL OFFICE LIST, publicación impresa con la autorización del Secretario de Estado para las Colonias, hace una descripción de las Islas Falkland (Malvinas), agregando a GEORGIA DEL SUR como una “Dependencia”. Ya tenemos, a fines de siglo, un gran avance en las aspiraciones territoriales del Reino Unido. De 6.500 millas cuadradas, que es la superficie de las Islas Malvinas e islas menores adyacentes, se pasa a 7.500 millas, superficie que es el “área total de la Colonia” según el COLONIAL OFFICE LIST de 1906 (Véase Colonial Office List for 1895, pp. 106 y sgts; y Colonial Office List for 1906, pp. 186 y sgts.). Por “Colonia” de las Islas Malvinas se entiende las Islas Malvinas propiamente dichas y las Dependencias.
- (7) En el año 1900 se dicta la Ordenanza del Gobierno de las Islas Falkland sobre extranjeros (véase BRITISH AND FOREIGN STATE PAPERS, 1900-1901, pp. 123 y sgts.) que se refiere a la naturalización de sujetos que residían en la Colonia, entendiéndose por ésta a las Islas Malvinas y Georgia del Sur, y sin citar ningún otro territorio antártico.
- (8) Es recién en 1907 cuando el Reino Unido da el “gran salto” en sus reivindicaciones territoriales. El COLONIAL OFFICE LIST for 1906 citaba únicamente a las Islas Malvinas y Georgia del Sur, como hemos visto, con una superficie de 7.500 millas cuadradas. En 1907 se incluyen las Shetland del Sur, la Tierra de Graham, las Orcadas del Sur y las Islas Sandwich, llegando la superficie de esos supuestos territorios ingleses a 3.100.000 millas cuadradas (Véase COLONIAL OFFICE

LIST FOR 1921, pp. 187). En esta misma publicación se distinguen ya dos grupos de Dependencias; el primero comprende a las Georgias del Sur, las Orcadas del Sur y las islas Sandwich del Sur, y el segundo grupo comprende a las Shetland del Sur y la Tierra de Graham extendiéndose todo el territorio hasta el Polo Sur.

Las Cartas Patentes

En este largo y árido recorrido tratando de individualizar los amplios territorios reclamados por el Reino Unido, hay dos fechas que son de capital interés: 1908 y 1917, años en que la Corona emite sus conocidas Cartas Patentes haciendo una reclamación oficial de soberanía sobre dichos territorios antárticos. (13)

La primera Carta Patente fue firmada por Eduardo VII el 21 de julio de 1908 en Westminster. Dice que las islas que hemos citado y el territorio de Graham "son partes de nuestros dominios". Es tan deficiente la redacción de esa Carta Patente que permite interpretar que el Reino Unido reclama soberanía sobre los territorios; cito su texto: "situados en el Océano Atlántico Sur, al sur del paralelo 50° de latitud Sur y entre los 20° y los 80° de longitud Oeste". Con esos límites tan claramente demarcados, caerían también bajo la soberanía británica parte de nuestro territorio patagónico y la correspondiente porción del territorio chileno. A más de la declaración de soberanía, la Carta Patente expresa que dichos territorios pasan a ser "dependencias" de la Colonia de las Islas Falkland (Malvinas) y que el Gobernador de esta última es, asimismo, el Gobernador de cada uno de los grupos de islas citados.

No quiero referirme aquí al efecto que dicha Carta Patente produjo en algunos círculos vinculados a los problemas internacionales.

En primer lugar, dicho efecto fue muy limitado, ya que la citada Carta Patente sólo fue publicada en la FALKLAND ISLANDS GAZETTE y no en la LONDON GAZETTE, publicaciones de muy distinta circulación; una solo se leía en las Islas Malvinas y la otra en todo el mundo, por ser una especie de Diario Oficial de la Corona.

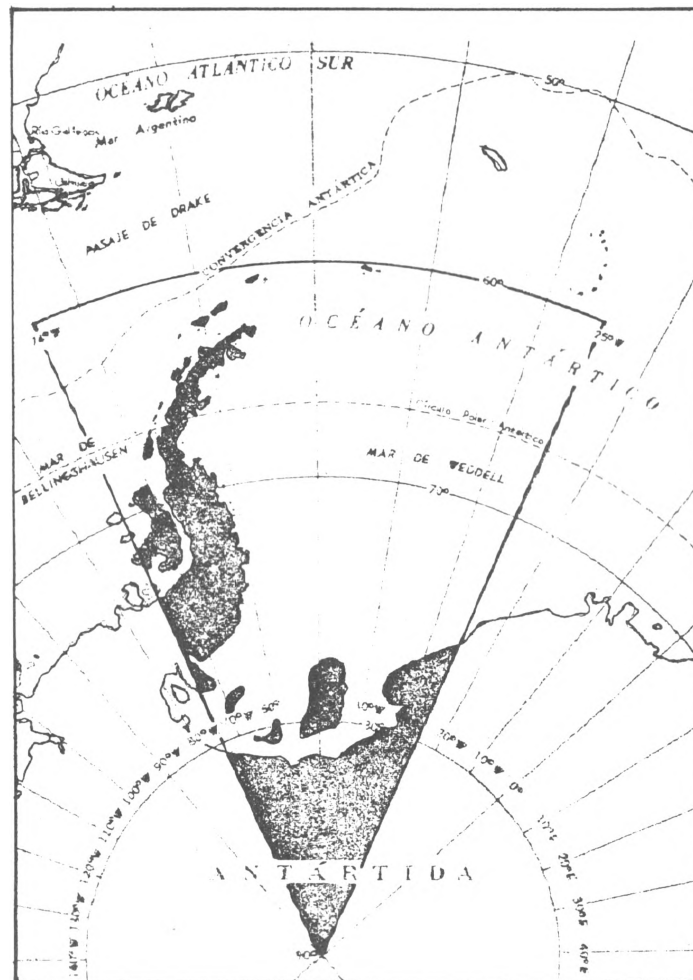
Es recién en 1912 cuando se publica una Nota editorial en la LAW MAGAZINE & REVIEW intitulada "Current notes on International Law" (ver I.L. and Review, Fifth series, vol. XXXVII, May 1912; 326 y sgts) compartiendo el criterio del profesor T. Willing Balch contra la anexión masiva de tierras polares sin que existiese ningún acto de ocupación efectiva. (14)

Dice el editorial de la revista que no se puede "admitir el derecho de Gran Bretaña a grandes regiones de la zona nevada de la Antártida por el hecho simple de decir que son de ella. La Patente dada en 1908

(13) Ver el texto de la Carta Patente de 1908 en THE FALKLAND ISLANDS GAZETTE, vol. XVIII, Sept. Ist. 1908, N.9, pp. 106; el texto de la Carta Patente de 1917 se puede leer en la misma publicación, vol. XXVI, July 2nd. 1917, pp.69 y sgts. Ambos textos figuran asimismo como Anexos a la Solicitud del Reino Unido a la Corte I, de Justicia en 1955.

(14) Balch. T.W.: The Artic and Antartic regions. 4 AJIL: 265 (1910).

El Sector Antártico Argentino.



por la Corona —sigue la cita— declarando en una forma señorial, hasta pontifical, el poder disponer de islas y tierras en el círculo antártico, es tan inepta en intención como no-gramatical en su expresión... (y continúa): Esta arrasadora anexión, sin la sombra de una ocupación efectiva y frente a un activo, aunque intermitente, uso por otras naciones (franceses, chilenos, noruegos y argentinos, dedicados a la caza de ballenas en esa zona) tiene, por supuesto, solo valor municipal, si es que tiene alguno”. El editorial termina con esta frase lapidaria: “La pretensión absurda de las Cartas Patentes de 1908 sólo provoca una sonrisa”. La revista jurídica que cito es norteamericana.

Tan desconocida estuvo esta Carta Patente de 1908 en el mundo de las exploraciones geográficas, que un eminente científico inglés, Mr. Rudmose Brown, dice lo siguiente en su obra sobre el Dr. W..S. Bruce, que estableció la estación meteorológica en la Isla Laurie en 1903 y que pasó en 1904 a nuestro poder: “Las Orcadas del Sur, al tiempo de nuestra estadía, no eran consideradas como un territorio británico. Ellas eran tierras sin dueño. Bruce no tenía autoridad para reclamarlas para Gran Bretaña y no fue recién hasta marzo de 1917 que las Orcadas del

Sur, las Shetlands y la Tierra de Graham fueron hechas Dependencias de las Islas Falkland (Malvinas) . (15)

El desconocimiento de las propias autoridades inglesas sobre la extensión de la soberanía de la Corona sobre esos territorios es significativo. En 1905, el buque ballenero “Admiral” arribó a Puerto Stanley, solicitando su capitán una licencia para cazar ballenas en las costas de las Islas Falklands (Malvinas) y en las Shetland del Sur. El Gobernador le contestó que las Shetland del Sur no eran británicas, por lo que no necesitaba licencia alguna. (16)

Las dudas sobre los límites geográficos de los territorios antárticos reclamados por Gran Bretaña fueron tantos, que la Corona estimó necesario dar unas nuevas Cartas Patentes. Ellas fueron firmadas el 28 de marzo de 1917 por Jorge V. En sus considerandos explica la necesidad de las mismas, cito, “Por cuanto han surgido dudas con respecto a los límites de los grupos de islas...”, se dan esas nuevas Cartas Patentes y se toma provecho de la oportunidad para agregar nuevos territorios a la Corona...

Primera discrepancia

No quiero detenerme aquí por más tiempo refiriéndome a los supuestos títulos de Gran Bretaña a los territorios antárticos; quiero volver a lo que expresé anteriormente:

¿Es lógico, para la defensa de nuestros títulos a los territorios antárticos, el separar completamente dicha cuestión a la cuestión de las Islas Malvinas?

Es indudable que fue la ocupación por la fuerza de dichas islas, en clara contradicción con los principios del orden internacional, lo que originó en Gran Bretaña su voluntad de expansión y apropiación de los territorios antárticos vecinos.

¿Puede un acto de nulidad absoluta, ilegal, ya que en 1833 gozaba nuestro país de una soberanía pacífica y no discutida sobre dichas Islas, generar actos válidos de agresión de territorios? (17)

Estimo que este aspecto de nuestro problema territorial con el Reino Unido es de gran interés e importancia. Reconozco que la opinión oficial favorece otro criterio. Empero, creo que un estudio serio, objetivo, por parte de profesores de Ciencia Política y Derecho Internacional, puede dar orientaciones de valor para un reordenamiento de nuestra posición.

(15) Brown, Rudmose: *A naturalist at the Poles. The life, work and voyages of Dr. W.S. Bruce, the Polar explorer.* London, 1923, pág. 141.

(16) Brown, H.: *Main lines in the history of Norwegian whaling.* Oslo. 1933, Chapter X

(17) *Es conocida la posición de los EE.UU. que consideraba esas islas res nullius sin efectuar ninguna reclamación.*

Nuestro país ha manifestado reiteradamente en actos diversos de Gobierno ejecutados en la segunda mitad del siglo pasado, principalmente, que tiene un verdadero *animus occupandi* sobre las regiones polares.

Segunda discrepancia

Esto me lleva al segundo punto de mi discrepancia con la posición oficial sobre la defensa de nuestros derechos a los territorios antárticos.

Todas nuestras publicaciones —oficiales o no—, toda la publicidad, todas las declaraciones de las autoridades que tienen a su cargo la consideración del problema, hacen remontar nuestros derechos a los territorios antárticos al año 1904, fecha en que el Presidente Boca autorizó al Jefe de la Oficina Meteorológica Argentina a recibir la instalación científica ofrecida por el Sr. William S. Bruce en las Islas Orcadas del Sur. (18) Bruce era un científico inglés, mejor dicho, escocés, que había establecido la estación meteorológica en 1903.

¿Alguno de nosotros ha oído hablar de actos de soberanía argentina en la Antártida anteriores a 1904?

Estimo que es un error fundamental referirnos a la ocupación o soberanía argentinas como iniciada recién en 1904. Esta fecha es sólo un hito más en una serie de actos que se remontan a muchos años atrás.

En el mismo Decreto de Roca, en la parte declarativa, se hace referencia a la necesidad y conveniencia de tener nuevas estaciones meteorológicas y magnéticas; cito: “en los mares del sur de la República”. Esa expresión “en el sur de la República” es repetida en los considerandos del Decreto. ¿En qué se fundó nuestro Presidente para decir que en esa fecha ese territorio antártico ya pertenecía a la República Argentina? ¿O fue una mera declaración “en el papel”?

Esa es una tarea importantísima de investigación, tendiente a demostrar que nuestros derechos a la Antártida son anteriores al año 1900. La Corte Internacional de Justicia ya no podría decir, como lo cree Waldock, que a comienzos del siglo esos territorios eran *res nullius*.

Es de interés anotar aquí que esa afirmación de Waldock coincide con una época en la que hubo una intensa actividad inglesa, por lo menos en el orden legislativo (ordenanzas sobre pesca de ballenas, caza de focas, etc.).

¿Qué antecedentes podemos citar, referidos a nuestros derechos a la Antártida, anteriores a 1900?

Reconozco que no soy historiador y que no he trabajado en el tema. Es por eso que deseo lo hagan los expertos y especialistas en la materia. Puedo, empero, citar la solicitud presentada al Gobierno Argentino por el Ing. Julio Popper, “ese personaje casi de leyenda” como dijo Lucio Vicente López, por la que requería *autorización* para instalarse en la An-

(18) Decreto de fecha 2 de enero de 1904, Artículo Primero.

tártida. Dicha solicitud está contenida en un memorial presentado por Popper al entonces Ministro del Interior, Sr. Julio A. Roca, de fecha 6 de mayo de 1892. Tenía el Ingeniero Popper la intención de fundar en la Antártida “un establecimiento dedicado a la pesca de cetáceos y pinípedos, bien modesto por cierto”.

La propuesta fue aprobada por el Gobierno Argentino. Cuando dos embarcaciones estaban listas para emprender el viaje a los territorios polares (en las vecindades de la Islas Shetland) falleció Popper, quedando la empresa trunca. (19)

En el diario La Prensa de fecha 2 de junio de 1893 se hace un extenso comentario sobre la proyectada expedición de Popper “a las tierras polares argentinas”. En la parte final del artículo se informa que “como lo dijimos ayer, un distinguido oficial de Marina, el Teniente de Navío Federico W. Fernández, prepara otra expedición a la Tierra de Graham, habiéndose presentado al Instituto Geográfico Argentino, recomendando la utilidad de su proyecto”.

Termino, resumiendo los dos puntos esenciales que estimo necesario investigar y estudiar en relación con nuestras reclamaciones territoriales en la Antártida Argentina:

Primero, estudiar la procedencia o no, la conveniencia o no conveniencia y cuáles serían los títulos jurídicos válidos para vincular los mismos al acto de usurpación cometido por Gran Bretaña en 1833 cuando se apoderó por la fuerza de las Islas Malvinas; y

Segundo, hacer un estudio lo más completo posible de los actos de ocupación efectiva realizados por la República en la segunda mitad del siglo XIX, a fin de demostrar que los mismos han sido anteriores a los supuestos actos realizados por Gran Bretaña.

Estoy seguro de que se habrá hecho un trabajo útil y necesario para la República, si algún día tiene que defender sus títulos ante una instancia internacional.

(19) Véase Lewin, Boleslao *Quien fue el conquistador patagónico Julio Popper*, Buenos Aires 1974, pp.89.

BOTADURA DEL REMOLCADOR "TONOCOTE" EN SANYM (DOCK SUD)

En los astilleros "Almirante Brown" que SANYM posee sobre el Riachuelo (Dock Sud) se botó el remolcador "TONOCOTE" último de una serie de 5 en construcción para la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (SEIM).

Las características del buque son:

Eslora máxima	21,50 m.
Manga	7,20 m.
Puntal	2,90 m.
Calado máximo	2,14 m.
Tiro a punto fijo	7,8 tons.
Velocidad libre	10,1 nudos
Propulsión	motor MAN
Clasificación	ABS
Tripulación	7 personas

Estos remolcadores serán utilizados en movimientos de dragas y otros elementos flotantes para facilitar el acceso a los principales puertos argentinos.

El diseño de este buque ha sido desarrollado por la Oficina Técnica de SANYM. Buques de este tipo están siendo construidos por SANYM para exportación.



ESTUDIO JURIDICO

Dres.

CESAR AUGUSTO CERNELLO
JORGE HORACIO OSTIGLIA
ABOGADOS

"NUEVO DOMICILIO"

Sarmiento 1469 Piso 3ro. T.E. 49-1186/0773/0956/1220/1212
Capital Federal

COOPERATIVA KILOMETRO UNO
DE EDIFICACION Y CREDITO LTDA.
ENTRE PERSONAL DE CONDUCCION
DE LOS FF. CC.

Pichincha 1082

Capital Federal

Lavadero Central

UNA TRADICION DE BUEN TRATO A SU ROPA

PAYSANDU 1459/67
Capital Federal

TEL.: 59-8868/3308



COSTA
ARMATORI
s.p.a.

CARGAS AEREAS


SERVICIO REGULAR
DE CARGA GENERAL,
FRIGORIFICA Y LIQUIDA
CON DESTINO AL
MEDITERRANEO OCCIDENTAL,
CON ESCALAS OPCIONALES EN
URUGUAY, BRASIL,
ISLAS CANARIAS,
AFRICA DEL NORTE,
ESPAÑA, MARSELLA,
PUERTOS ITALIANOS DEL TIRRENO,
ADRIATICO Y PUERTOS YUGOSLAVOS.

agentes **"TRITONIA"**

SAN MARTIN 575, P. 5
393-0079 / 0113 / 0618
0709 / 0525

La Fundación Bunge y Born fue creada en conmemoración del 80º aniversario de Bunge y Born S.A. Desde entonces ha desarrollado una amplia actividad iniciada con la institución del Premio Bunge y Born a la investigación científica para recompensar la tarea abnegada del hombre de ciencia. Ya han sido entregados en **Agronomía**: a los Ings. Agrs. Lorenzo R. Parodi, Guillermo Covas y Arturo Ragonese; en **Medicina**: a los Dres. Luis F. Leloir, Alfredo Lanari y Alfredo Pavlovsky; en **Economía**: a los Dres. Julio H.G. Olivera, Aldo A. Arnaudo; en **Química**: a los Dres. Venancio Deulofeu, Hans J. Schumacher y Andrés O.M. Stoppani; en **Derecho**: a los Dres. Miguel S. Marienhoff, Juan F. Linares y Segundo V. Linares Quintana; en **Ingeniería**: a los Ings. Arturo M. Guzmán y Arturo J. Bignoli y en **Veterinaria**: a los Dres. José J. Monteverde y Bernardo J. Carrillo. La Fundación otorga premios de Estímulo al Estudio, Becas Universitarias, Investigación Científica, de Post-Grado, para concurrencia a Congresos, etc. También administra por indicación de sus instituyentes, los Premios Alfredo Hirsch y las Becas Jorge Oster y Julio Poliacoff.

Ha dedicado esfuerzos para colaborar con Autoridades Nacionales y Provinciales en la conservación del Patrimonio Histórico Nacional con la restauración de la Posta de Hornillos (Jujuy) y la Finca La Cruz (Salta). Regularmente efectúa donaciones para asistencia social, sanitaria cultural, artística y educativa.

En suma, la Fundación tiene como objetivo fundamental actuar solidariamente con la familia argentina.



FUNDACION BUNGE Y BORN

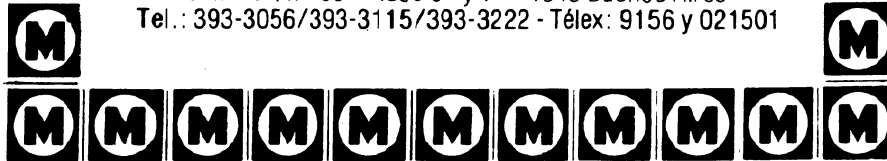
25 de Mayo 565- 8º Piso - (1002) BUENOS AIRES



Servicio Regular de Carga General
Refrigerada, Líquidos a Granel y Contenedores desde
y a la Costa Este de los Estados Unidos
Comodidades para Pasajeros
Agencia de Pasajes - Legajo 0045 - Autorizado por Res. DNST: 1001/80

MOORE - McCORMACK S.A.

San Martín 483 - Pisos 6° y 7° - 1348 Buenos Aires
Tel.: 393-3056/393-3115/393-3222 - Télex: 9156 y 021501





R

R. U. A.
REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS S. A.

**R.U.A. EL MEJOR SERVICIO DE REMOLQUES
EN EL PUERTO DE BS. AS. Y LA PLATA
ATENCION LAS 24.00 HORAS
INCLUIDO SABADOS Y DOMINGOS**

MINISTRO BRIN 1369
1158 - CAPITAL

T. E. 21 - 6784 / 7167 / 4333
28 - 4850

Crónica Nacional

ASUNTOS INTERNACIONALES

DENUNCIO ARGENTINA EL TRATADO DE SOLUCION JUDICIAL DE CONTROVERSIAS FIRMADO CON CHILE EN 1972

El 22 de enero de 1982, el gobierno argentino comunicó oficialmente al embajador de Chile su decisión de denunciar el Tratado de Solución Judicial de Controversias firmado en 1972.

El canciller argentino Dr. Nicanor Costa Méndez expresó que la Argentina no podía aceptar un tratado que no es apto para solucionar los problemas entre los dos países, agregando que el nuestro nunca hubiera concurrido compulsivamente a la Corte Internacional de Justicia como lo establecía dicho documento.

La decisión argentina fue comunicada a dicha Corte y a la Organización de las Naciones Unidas donde se encontraba depositado el tratado.

En consecuencia, la solución pacífica de la situación conflictiva creada por las aspiraciones del país trasandino sobre islas y aguas argentinas situadas en el Océano Atlántico Sur, al este del meridiano del Cabo de Hornos, queda encuadrada dentro del proceso de la mediación del Vaticano.

LA DENUNCIA DEL TRATADO ARGENTINO-CHILENO DE 1855

“La historia de las relaciones exteriores y de los sucesos internacionales es sumamente útil para la diplomacia. Ahora que la opinión pública conoce la denuncia efectuada por nuestro gobierno del tratado argentino-chileno de solución de controversias de 1972 se debe recordar que el primer gobierno que denunció un tratado de esa naturaleza no ha sido el argentino sino el chileno; ese convenio fue el que se celebró entre la Argentina y Chile el 30 de agosto de 1855.”

“Firmaron este acuerdo en Santiago el presidente del Senado chileno, Diego José Benavente, y el encargado de negocios de la Argentina en Chile, Carlos Lamarca, y se lo menciona a veces con el nombre de tratado de 1856 (sic) (como aparece en la “Exposición argentina” ante el árbitro británico en el litigio sobre la cordillera de los Andes, página 1064), en consideración al año del canje de ratificaciones (1856).”

“Era éste un tratado de amistad, comercio y navegación; contenía normas con respecto al servicio militar y de policía, a las operaciones contra los indígenas, al derecho marítimo, al servicio de correos a caballo, a la actuación consular, al comercio y a la importación de mercaderías; establecía la abolición del corso antes de que lo hiciera la Declaración de París del 16 de abril de 1856. Pero contenía también una cláusula sobre límites territoriales, que consagraba el *uti possidetis juris* de 1810, y otra sobre arbitraje. Se encontraban insertas en el art. 39 del tratado, que decía así: “Ambas partes contratantes, reconocen como lí-

mites de sus respectivos territorios, los que poseían como tales al tiempo de separarse de la dominación española el año 1810, y convienen en aplazar las cuestiones que han podido o puedan suscitarse sobre esta materia, para discutir las después, pacífica y amigablemente, sin recurrir jamás a medidas violentas, y en caso de no arribar a un completo arreglo, someter la decisión al arbitraje de una nación amiga”.

“Se pactaba aquí la obligación de resolver mediante el arbitraje las controversias referentes a límites de sus territorios, y si bien es verdad que no se designaba el árbitro se le daba a este medio de solución pacífica un carácter permanente.”

“El tratado fue ratificado por el gobierno de la Confederación Argentina el 31 de enero de 1856, siendo el presidente argentino Justo José de Urquiza y el chileno Manuel Montt.”

Renovación automática

“El art. 40 del tratado fijaba su vigencia en doce años y decía: “El presente tratado durará doce años, contados desde el día del canje de las ratificaciones, y si doce meses antes de expirar ese término, ni la una ni la otra de las dos partes contratantes, anuncia por una declaración oficial su intención de hacer cesar su efecto, el dicho Tratado será todavía obligatorio durante un año, y así sucesivamente hasta la expiración de los doce meses que siguieren a la declaración oficial en cuestión, cualquiera que sea la época en que tenga lugar”.

“Como puede advertirse, se establecía una renovación automática ante la falta de denuncia, y por períodos de doce meses, lo cual podía llevar a una duración indefinida. Como las ratificaciones habían sido canjeadas en Santiago de Chile el 29 de abril de 1856, el plazo de doce años de vigencia se cumplía el 29 de abril de 1868. Pero dicho tratado fue denunciado por el gobierno de Chile por nota oficial del 25 de octubre de 1866, que fue entregada al gobierno argentino por el representante chileno en Buenos Aires don José Victoriano Lastarria. Esa nota es muy breve y sin dar razones se limita a decir que “el Presidente de la República de Chile... ha acordado hacer cesar los efectos de dicho Tratado al vencimiento del término fijado”; ella fue respondida por nuestro canciller, Rufino de Elizalde, el 7 de noviembre de 1866, haciendo saber que se ha “apresurado a llevar dicha comunicación al conocimiento de Su Excelencia el Sr. Vicepresidente en ejercicio del Poder Ejecutivo Nacional”. (En ese tiempo el vicepresidente Marcos Paz ejercía el Poder Ejecutivo porque el presidente, el general Bartolomé Mitre, se hallaba al frente del ejército aliado en la guerra del Paraguay.)”

“Fue el gobierno de Chile el que, al denunciarlo, impidió que ese primer acuerdo de solución pacífica de controversias entre los dos países se prorrogara como estaba previsto en su articulado, y lo hizo mucho antes del plazo señalado para su denuncia, mucho antes de los doce meses anteriores a su vencimiento como se fijaba en el tratado (esos doce meses se cumplían el 29 de abril de 1867).”

“Es verdad que el art. 40, segunda parte, de este tratado decía así: “Bien entendido que en el caso de que esta declaración fuere hecha por

la una o por la otra de las partes contratantes, las disposiciones del Tratado relativas al comercio y a la navegación, serán las únicas cuyo efecto se considere haber cesado y expirado sin que por esto el Tratado quede menos perpetuamente obligatorio para las dos potencias, con respecto a los artículos, concernientes a las relaciones de paz y amistad". Esto, sin embargo, no le podía quitar a Chile el derecho de denunciar integralmente el Tratado, incluyendo las cláusulas referentes al arbitraje, en la medida en que así lo permite la costumbre internacional, y con la aclaración de que las cláusulas sobre Límites en un acuerdo denunciado continúan en vigor hasta que son reemplazadas por un acuerdo posterior."

Denuncia chilena del tratado de 1855

"La intención de Chile era desligarse de todas las reglas del tratado, como lo prueba el hecho de que al poco tiempo nos reclamó la Patagonia y la Tierra del Fuego y ejerció actos de poder político sobre nuestras costas patagónicas, apresando dos buques extranjeros que allí cargaban guano con autorización de un funcionario argentino. El tratado de 1855 en lo referente al arbitraje no era tan compulsivo como los tratados de 1902 y 1972, ya que se limitaba a convenir esa forma de solución pacífica en las cuestiones de límites pero no designaba el árbitro, de manera que Chile no podía ser llevado al arbitraje sin un nuevo acto de su voluntad. Siendo así, ¿por qué fue que el gobierno chileno denunció ese tratado?"

"Porque deseaba desligarse de la regla del *uti possidetis juris* de 1810, que había pactado en el art. 39, y que lo obligaba a respetar como territorio argentino el que perteneciera al Virreinato del Río de la Plata, dentro del cual se hallaba la Patagonia, la Tierra del Fuego y el estrecho de Magallanes. Por ello, en estos días hay que tener presente que el gobierno chileno ha denunciado antes que nosotros una convención sobre arreglo pacífico de controversias."

"Al responder ahora a la denuncia que ha hecho nuestro gobierno del tratado de solución judicial de controversias de 1972, el gobierno chileno ha dicho que lamenta la decisión tomada y que se reserva el derecho de recurrir a ese tratado hasta el 27 de diciembre de 1982, es decir, de acudir a la Corte Internacional de Justicia, que se instituyera como medio de solución de controversias en el tratado de 1972. Pero se debe recordar que cuando el gobierno argentino ofreció someter la cuestión del canal Beagle a ese tribunal el gobierno chileno no lo aceptó —el gobierno chileno que había firmado con el nuestro una declaración conjunta el 6 de noviembre de 1964 coincidiendo en llevar a la Corte Internacional de Justicia la indicada cuestión— y exigió para ella el arbitraje inglés mediante notas entregadas a nuestro embajador en Santiago y al gobierno británico el 11 de diciembre de 1967. Cierta diplomacia es a veces como la veleta que mueve el viento."

Viciado de nulidad

"El 25 de enero de 1978 nuestro gobierno, por primera vez en su historia, se negó a aceptar el laudo arbitral británico en la cuestión del canal Beagle del 18 de abril de 1977, por estar viciado de nulidad en razón

del exceso de poder del árbitro. Ello provocó el rechazo del gobierno de Chile, beneficiado por el laudo, y que pretende olvidar que Chile no cumplió el laudo arbitral del presidente norteamericano Coolidge del 4 de marzo de 1925 en el asunto de Tacna y Arica ni el tratado de Ancón del 20 de octubre de 1883, que le obligaba a hacer un plebiscito en esos territorios que tomó por la fuerza durante la guerra del Pacífico."

"En estos días Chile se ha quejado porque un buque de guerra argentino estaba fondeado ante la isla Deceit, que se encuentra en el Atlántico y que pertenece a la Argentina en virtud de los tratados argentino-chilenos de 1881, 1893 y 1902, aunque ese ámbito está sometido a la mediación papal. En el siglo pasado, en 1876 la nave de guerra chilena Magallanes capturó a la barca Jeanne Amélie y en 1878 al buque Devonshire ante las costas de la Patagonia, una zona que Chile pretendía sólo en ese tiempo pero que había reconocido antes como argentina mediante el tratado de 1855 y lo reconoció también después por el tratado de 1881. Si se nos acusa de pecados, que no hemos cometido, no ha de ser por tanto nuestro vecino el que pueda arrojar la primera piedra."

"Nuestra Cancillería tiene argumentos para replicar a la chilena y para elaborar un "libro blanco" sobre el litigio actual con Chile; se los brinda la historia de nuestras relaciones con aquel país."

Por el Dr. Domingo Sabaté Lichtschein
Profesor de Derecho Internacional en
la Universidad Nacional de Buenos Aires
("La Nación", 17 de marzo de 1982)

ARMADA ARGENTINA

BOTADURA DE LA CORBETA A.R.A. "ESPORA"

El 23 de enero se realizó la botadura de la Corbeta ARA "ESPORA", en los Astilleros y Fábricas Navales del Estado, de Río Santiago.

Presidió la ceremonia el Comandante en Jefe de la Armada Almirante Jorge I. Anaya, durante la cual el Capellán Mayor de la Armada Capitán de Navío Domingo C. Genise bendijo la nave, procediendo posteriormente la madrina del buque señora Noemí Gentilli de Galtieri, esposa del Comandante en Jefe del Ejército, a accionar el sistema que permitió que se estrellase en la proa la tradicional botella de champaña.

Esta unidad es la primera de una serie de seis en construcción en dichos astilleros, con licencias del Astillero Blohm Und Voss de la República Federal de Alemania. Sus principales características son las siguientes:

Desplazamiento con plena carga, 1.700 toneladas; eslora máxima 91.2 metros; manga en línea de flotación, 11 metros; calado con carga máxima, 3.13 metros; propulsión, 2 motores Diesel que le permiten desarrollar una velocidad de 27 nudos; armamento: 1 cañón Oto Melara 76/63, 2 montajes dobles Breda Bofors 40/70, sistemas de misiles Exocet, 2 tubos lanzatorpedos triples, 1 helicóptero.

PRIMER EGRESO DE MUJERES COMO OFICIALES DE MARINA

El 28 de enero del corriente año será un día conspicuo en la historia de la Armada, pues en esa fecha se ha registrado la incorporación a la Institución de la primera promoción de mujeres como oficiales.

Las egresadas son las siguientes: Tenientes de Fragata Ingenieras Químicas, María Inés Uriarte y Adriana A. Francheschina; Ingeniera Electrónica Zulema A. Oliva y Licenciada Analista de Sistemas, María I. Flores.

30° ANIVERSARIO DEL PRIMER VUELO MUNDIAL DESDE EL CONTINENTE AMERICANO A LA ANTARTIDA

El 7 de febrero se cumplió el 30° aniversario del vuelo que realizaron los hidroaviones "Catalina" 2-P-3- y 3-P-5 del Grupo de Reconocimiento N° 1 de la Aviación Naval, desde la Estación Aeronaval Ric Grande de Tierra del Fuego, hasta acuatizar en la bahía de la Isla Decepción.

Comandó el grupo el Capitán de Fragata Pedro E. Iraolagoitia y los comandantes de los aviones anfibios mencionados fueron el Capitán de Corbeta Edgardo S. Andrew y el Teniente de Navío Jorge Campbell, respectivamente.

El vuelo de regreso realizado el 10 de febrero, se efectuó en forma directa desde la Antártida hasta la Capital Federal.

BOTADURA DEL DESTRUCTOR A.R.A. "HEROÍNA"

El 17 de febrero en los Astilleros Blohm Und Voss AG, de Hamburgo, República Federal de Alemania, se efectuó la ceremonia de bendición, bautismo y botadura del Destructor ARA "HEROÍNA", tercero de la serie de cuatro unidades que se construyen en dicha planta industrial.

Fue madrina de la nave la esposa del Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, señora Ligia Stella Ferro de Gabrielli.

Ha sido designado Comandante del buque, el Capitán de Fragata Eduardo Alfredo Rosenthal

Características del Destructor: eslora total, 126 metros; manga 14 metros; calado 4,3 metros; velocidad superior a 30 nudos. Armamento: 1 cañón Oto Melara 127/54, cuatro montajes dobles Breda Bofors 40/70 dos lanzadores de misiles antisuperficie, un lanzador óctuple para misiles antiaéreos y dos montajes triples para torpedos antisubmarinos; aeronaves: dos helicópteros antisubmarinos. Tripulación, 170 hombres.

125° ANIVERSARIO DEL FALLECIMIENTO DEL ALMIRANTE BROWN

El 3 de marzo se cumplió el 125° aniversario del fallecimiento de nuestro máximo héroe naval, La Armada le rindió su homenaje frente al sepulcro que guarda sus restos en el cementerio de la Recoleta, en un acto que presidió el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jorge L. Anaya y al cual concurrió especialmente invitado el Embajador de Irlanda, Patrick Walshe.

INCIDENTE EN EL ATLANTICO SUR

El Aviso ARA "GURRUCHAGA" que en cumplimiento de la tarea ordenada por la Armada de prestar apoyo a veleros participantes de una regata internacional que ingresaban al Océano Atlántico por el Sur del Cabo de Hornos, fondeó el 19 de febrero en una caleta de la Isla Argentina Deceit en resguardo del mal tiempo reinante en la zona.

En esas circunstancias la lancha patrullera chilena "Quildora" pretendió hacer zarpar a la nave argentina argumentando que esas aguas pertenecían a su país, provocación a la que no se tomó en consideración en razón de que el A.R.A. "GURRUCHAGA" se encontraba en aguas argentinas cumpliendo tareas facultadas por el marco de la mediación pal en curso.

INTERESES MARITIMOS**TRANSPORTE DEL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO**

La Secretaría de Intereses Marítimos dio a conocer datos del transporte por agua de nuestro comercio exterior en el quinquenio correspondiente entre 1976 y 1980:

**COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO
TRANSPORTADO POR BUQUES
(Toneladas transportadas y fletes en millones de u\$s)**

Año	Ton. u\$s	TOTALES		
		Bandera argentina	Otras banderas	Totales
1976	Ton.	5.031.983	19.420.604	24.452.587
	u\$s	20,6 % 210,2 31,4 %	79,4 % 458,6 68,6 %	100,0 % 668,8 100,0 %
1977	Ton.	6.683.188	27.743.044	34.426.232
	u\$s	19,4 % 270,7 28,6 %	80,6 % 675,7 71,4 %	100,0 % 946,4 100,0 %
1978	Ton.	6.622.834	25.104.130	31.726.964
	u\$s	20,9 % 294,0 28,1 %	79,1 % 751,1 71,9 %	100,0 % 1.045,1 100,0 %
1979	Ton.	8.235.518	27.922.583	36.158.101
	u\$s	22,8 % 440,8 30,8 %	77,2 % 1.006,2 69,2 %	100,0 % 1.453,0 100,0 %
1980	Ton.	7.570.865	23.496.582	31.067.447
	u\$s	24,4 % 815,0 41,9 %	75,6 % 1.130,0 58,1 %	100,0 % 1.945,0 100,0 %

En el cuadro precedente se indican los tonelajes transportados según registros del Instituto Nacional de Estadística y Censo, y los fletes pertinentes generados, según información del Banco Central de la República Argentina.

Puede observarse que en dicho período la bandera argentina ha realizado un leve incremento en su participación en el transporte del tonelaje total, alcanzando el 24.4% del mismo en 1980, habiendo logrado en cambio, un progreso más pronunciado en la participación total de los fletes, obteniendo para dicho año el 41.9% de los mismos.

EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE ARGENTINA

La Secretaría de Intereses Marítimos ha publicado sobre la base de su propia estadística, la información sobre la evolución de nuestra flota mercante entre los años 1970 y 1982, considerando exclusivamente a los buques mayores de 1.000 Toneladas de Registro Bruto (TRB).

En el cuadro que se agrega a continuación, se observa el incremento del Tonelaje de Porte Bruto (TPB) del armamento privado y del estatal durante el período considerado, señalándose la continua disminución de la edad promedio de los buques y la circunstancia de que aunque por escaso margen, el TPB privado supera al estatal.

AÑO	ARMADORES ESTATALES			ARMADORES PRIVADOS			TOTALES	
	Toneladas de porte bruto	% sobre el total	Edad promedio (años)	Toneladas de porte bruto	% sobre el total	Edad promedio (años)	Toneladas de porte bruto	Edad promedio (años)
1970	764.500	53,6	18,8	660.500	46,4	20,4	1.425.000	19,5
1971	759.000	47,6	19,8	835.000	52,4	19,0	1.594.000	19,4
1972	708.500	46,1	19,6	828.500	53,9	18,3	1.537.000	19,0
1973	780.500	47,6	18,9	860.500	52,4	18,3	1.641.000	18,5
1974	819.500	48,6	18,0	865.500	51,4	18,8	1.685.000	18,4
1975	856.000	49,7	17,2	865.000	50,3	18,6	1.721.000	17,9
1976	815.500	48,1	16,5	881.500	51,9	19,0	1.697.000	17,7
1977	879.500	47,0	15,8	990.000	53,0	19,7	1.869.500	17,7
1978	1.137.500	45,8	13,2	1.346.000	54,2	14,4	2.483.500	15,8
1979	1.248.000	43,2	11,4	1.641.000	56,8	17,1	2.889.000	14,3
1980	1.295.076	42,2	9,8	1.775.158	57,8	17,5	3.070.234	14,0
1981	1.305.170	44,3	8,7	1.643.451	55,7	17,9	2.948.621	13,7
1982	1.389.064	48,0	9,1	1.507.528	52,0	15,9	2.896.592	12,5



Adhesión ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS

Avda. JULIO A. ROCA 734

(1067) BUENOS AIRES - Tel. 30-4541/9

Telegramas: Agepuer Buenos Aires - Telex: Agepuer 012-1879



Agencia Marítima

Italmar

S. R. L.

**Carga general
y frigorífica**

**Agentes Generales de
ITALIA di NAVIGAZIONE S. P. A.**

**Mediterráneo y
Africa Occidental**

Córdoba 629 - Piso 10

BUENOS AIRES

Tel.: 392-5325/5425/5525/5465

SOCIEDAD MILITAR "SEGURO DE VIDA"

Institución Mutualista
Avda. Córdoba 1674 - Capital Federal
CC 1967

ADHESION

• FILIALES:

- **LIBERTADOR:** Cdo. Gral. del Ejército - Azopardo 250
Capital Federal.
- **CONDOR:** Cdo. Fuerza Aérea - Maipú 2 - Capital Federal.
- **CAMPO DE MAYO:** Ruta 8 Puerta 4
Campo de Mayo - Bs. As.
- **BAHIA BLANCA:** Chiclana 344 - Bahía Blanca - Bs. As.
- **CORDOBA:** Deán Funes 68 - Piso 1º - Of. 35 - Córdoba.
- **MENDOZA:** Avda. Sarmiento 630/32 - Mendoza.
- **PUNTA ALTA:** Rivadavia 110 - Punta Alta.
- **MAR DEL PLATA:** Moreno 2859 - Mar del Plata - Bs. As.
- **LIBERTAD:** Cdo. en Jefe de la Armada - Rastreador Py
y Corbeta Uruguay - Of. 026 - Capital Federal.

Horario de atención: Lunes a viernes de 8 a 12.

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Teniente de navío Carlos M. Cavaglia, capitán de navío Juan J. Devalle, capitanes de fragata Rodolfo Elizalde Pietranera, Carlos A. Gasparini, Adolfo van Gelderen, José L. Gorrochategui, Carlos A. Gozzi, Jorge Imas y Martiniano Leguizamón Pondal, capitán de navío Eduardo B. P. Lockhart, capitán de fragata Waldemar J. P. Maidana, contraalmirantes Fernando A. Milia y Alberto José Oliver, capitán de navío Jorge H. E. Pernice, comodoro Demóstenes Jorge Ramos, capitán de fragata Luis M. Reggiardo, capitán de navío Horacio T. Repetto Peláez, capitán de corbeta Eduardo W. Rolón, capitán de fragata Eduardo G. Scasso, capitán de navío Jorge E. Sciurano, capitanes de fragata Ciro Argentino Scotti y Tomás A. Suárez del Cerro, capitán de navío Oscar E. Tachella, capitán de corbeta Jorge F. P. Wicht, capitán de fragata I.M. Antonio C. Castro, capitanes de navío I.M. Jorge A. Collasso y Oscar Luis Lava, contraalmirante contador Andrés Oscar Covas, contraalmirante Asdrúbal Juan Fortunato, capitán de navío Carlos E. H. Shlicmann y teniente de corbeta Héctor I. Basualdo.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata médico Diego Guillermo Müller, tenientes de corbeta médicos Oscar Alejandro Zicaro y Gustavo Jorge García, teniente de fragata ingeniero Ciro Federico Bianchi, teniente de fragata auditor Guillermo H. Martínez, teniente de corbeta médico José Alberto Montivero, tenientes de fragata ingenieros Miguel A. Bancheri, Ricardo H. Cantori, Roberto José Giardini, Carlos A. Martinotti, Daniel Oscar Olivera, Rubén Héctor Robledo, Guillermo E. Sanz, Alejandro Trosa, Fernando Lucio Tula, Jorge Osvaldo Amella y Miguel Angel Fassini, teniente de corbeta TE Norberto Otero y teniente de fragata ingeniero Osvaldo Alberto Albanese

ALTAS DE SOCIOS ADHERENTES

Doctor Edgardo Hugo Díaz Jurado y señor Jorge Fernando Pochat.

BAJA DE SOCIOS HONORARIOS

Por fallecimiento: Contraalmirante Arturo H. Rial.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de navío Luis A. Martín, capitán de navío médico Ernesto Jorge Pérez, capitán de fragata José Pérez Aquino y capitán de corbeta contador Víctor M. Marcervelli.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de navío Jorge Rodríguez, capitán de navío médico Mario A. Pessagno Espora y capitán de corbeta contador José Cayetano Di Lorenzo.

Por renuncia: Teniente de fragata Luis F. Fernández, teniente de navío médico Rubén Andrés Alvarez y teniente de fragata Pablo Alberto Aguiar.

Por aplicación del artículo 17, inciso 57, del Estatuto: Ex guardiamarina Alfredo E. Fontán Chávez, ex teniente de navío médico Carlos Alberto Vallejo, ex teniente de fragata médico Fernando Granada, ex teniente de fragata bioquímico Manuel Antonio Cabello, ex teniente de fragata ingeniero Jorge Osvaldo Galassi, ex teniente de fragata odontólogo Enrique Martín Vivacqua y ex teniente de fragata médico Ricardo G. Zacker.

SEPARACION DE SOCIOS ACTIVOS

Por aplicación del artículo 31, inciso 3º, del Estatuto: Ex teniente de navío contador Henry Osvaldo Lobosco.

Por aplicación del artículo 31, inciso 4º, del Estatuto: Capitán de corbeta odontólogo Juan Carlos Molinari, teniente de navío I.M. Luis Raúl Villa, teniente de navío contador Manuel Ventura y teniente de fragata contador Jorge Carlos Radice.

BAJAS DE SOCIOS ADHERENTES

Por renuncia: Doctor Pedro Alberto Becco.

SEPARACION DE SOCIOS ADHERENTES

Por aplicación del Artículo 31, inciso 4º, del Estatuto: Señores Manuel Palacios, Jorge P. Ramos Mejía, Ernesto J. G. Potthoff, Aldo Juan Drasich y Jorge Raúl Ríos.

ASAMBLEA ORDINARIA 1982

Renovación parcial de autoridades

Cargos a cubrir:

Vicepresidente 2º - Por dos años. Protesorero - Por 2 años. 10 Vocales Titulares - Por 2 años. 6 Vocales Suplentes - Por 1 año. 2 Revisores de Cuentas Titulares - Por 2 años. 2 Revisores de Cuentas Suplentes - Por 1 año.

Miembros que cesan en sus funciones:

Vicepresidente 2º: capitán de navío Isidoro A. Paradelo. Protesorero: capitán de fragata Contador Juan C. Zabalza.

ASUNTOS INTERNOS

Vocales Titulares:

Capitán de navío Norman R. Azcoitia, capitán de navío Rubén P. Messidoro, capitán de fragata Ismael D. Molina, capitán de fragata Pedro C. Florido, capitán de fragata Juan C. Silva, capitán de corbeta Heberto J. Rubattino, capitán de corbeta I.M. Jorge E. García, teniente de fragata I.M. Menotti A. Spinelli, capitán de navío Edgardo N. Acuña y capitán de navío Víctor E. Zenobi.

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de navío contador Efrén I. Villegas y capitán de fragata contador Pedro T. Gómez.

Miembros que continúan en sus funciones:

Presidente: Vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, vicepresidente 1º contraalmirante I.M. Guillermo J. Dickson, tesorero capitán de navío contador Roberto J. Belelli.

Vocales Titulares:

Contraalmirante Salvio O. Menéndez, capitán de navío José J. Sarcona, capitán de navío Fulgencio M. Ruiz, capitán de navío odontólogo Osvaldo R. Altieri, capitán de navío Hugo L. G. Dietrich, capitán de navío Adolfo M. Arduino, capitán de navío Rodolfo A. Fasce, capitán de navío Oscar A. Bouzá, capitán de navío Félix Marchiñena y teniente de navío Enrique J. Lange.

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de navío contador Oscar O. Moreyra y capitán de fragata Eduardo J. Pelayo.

CLUB NAVAL DEL URUGUAY
Agradecimiento de atenciones

El señor presidente del Club Naval del Uruguay ha remitido al señor presidente de nuestro Centro la nota que se transcribe:

“De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigimos a Ud. para agradecerle las atenciones dispensadas a la delegación de este Club, concurrente a competir en el torneo organizado por ese Centro Naval, con motivo de cumplir en fecha próxima el Centenario de su Fundación.

Gratamente impresionados por el cálido acogimiento brindado regresaron nuestros representantes y, por tanto, es un deber ineludible de esta entidad así expresarlo a Ud. y solicitarle lo haga extensivo a todas las autoridades de ese Centro que de una u otra forma hicieron posible que nuestra delegación conviviera una gesta deportiva como si se encontrara en propia casa en tan grata compañía, teniendo así la oportunidad de estrechar más Los vínculos de sincera amistad que nos une.

Sin otro particular, hacemos llegar al señor presidente los saludos y expresiones de

nuestra más alta consideración.” Fdo.) Ramón Robatto - Capitán de Navío (CG) - Presidente - Fdo.) Carlos Giani - Capitán de Fragata (CG) - Secretario.

RECEPCION EN HONOR DE LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS

El 9 de diciembre, a las 21.30 horas, se llevó a cabo en los salones de nuestra Institución, la recepción que tradicionalmente ofrece el Centro Naval en honor de los nuevos guardiamarinas egresados de la Escuela Naval Militar, luego del viaje de instrucción realizado en la fragata A.R.A. “Libertad”.

Ofreció la demostración el presidente, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, quien con oportunas palabras dio la bienvenida a los nuevos oficiales de la Marina de Guerra.

COMISION INTERNA DE BRIDGE Renuncia y nombramiento de presidente

Ha sido aceptada por la Comisión Directiva la renuncia del presidente de la Comisión Interna de Bridge, capitán de fragata Oscar H. Rousseau, nombrándose en su reemplazo al capitán de navío Carlos Ibarra. Asimismo se dispuso agradecer por presidencia la alta colaboración prestada por el capitán Rousseau.

DELEGACION USHUAIA Renuncia y nombramiento de presidente

La Comisión Directiva aceptó la renuncia al cargo de presidente de la Delegación Ushuaia del contraalmirante Nicolás Piccaluga, agradeciéndole la colaboración prestada. En su reemplazo ha sido designado el capitán de navío Horacio Zaratiegui.

CAPITANIA DEL TIGRE Donación de un bote a remo

La Comisión Directiva ha aceptado la donación efectuada por el capitán de fragata Federico W. Müller de un bote a remo de su propiedad, embarcación que se ha puesto a disposición de la Capitanía del Tigre, lugar en el cual se halla en depósito.

ALMUERZO CON CONSOCIOS QUE CUMPLIERON 80 AÑOS EN EL PRESENTE EJERCICIO

El 16 de diciembre, en un cordial y amable almuerzo, se reunieron el presidente y tres miembros de la Comisión Directiva, los capitanes

ASUNTOS INTERNOS

Menéndez, Mesidoro y Fasce y el secretario, con los señores consocios que durante el presente ejercicio cumplieron 80 años de edad.

REUNION DE FIN DE AÑO CON EL PERSONAL

El 23 de diciembre se realizó la tradicional reunión de las autoridades con el personal de la Institución, la que estuvo presidida por el titular de la misma.

En esa oportunidad se hizo entrega de la correspondiente medalla de oro a quienes cumplieron durante el año las Bodas de Plata en el Centro Naval, señores Isidoro Ríos, José Chiavetta, Amadeo Cirigliano, Manuel Carou y Teobaldo Machena.

Asimismo, fue descubierta simbólicamente la placa de bronce ofrecida por el Personal en adhesión al Centenario de la Institución. Con este



La placa donada al Centro Naval por su personal.

motivo usó de la palabra el jefe de la Secretaría, señor Miguel Saracino, quien expresó:

Señor Presidente:

Cuando surgió la idea que ahora nos congrega, la adhesión fue unánime. Fue como si hubiésemos despertado a esta realidad de vivir el centenario del Centro Naval, fecha por demás significativa, pues no es frecuente celebrar un acontecimiento especial como éste. Confesamos que nuestro estado de ánimo también es especial.

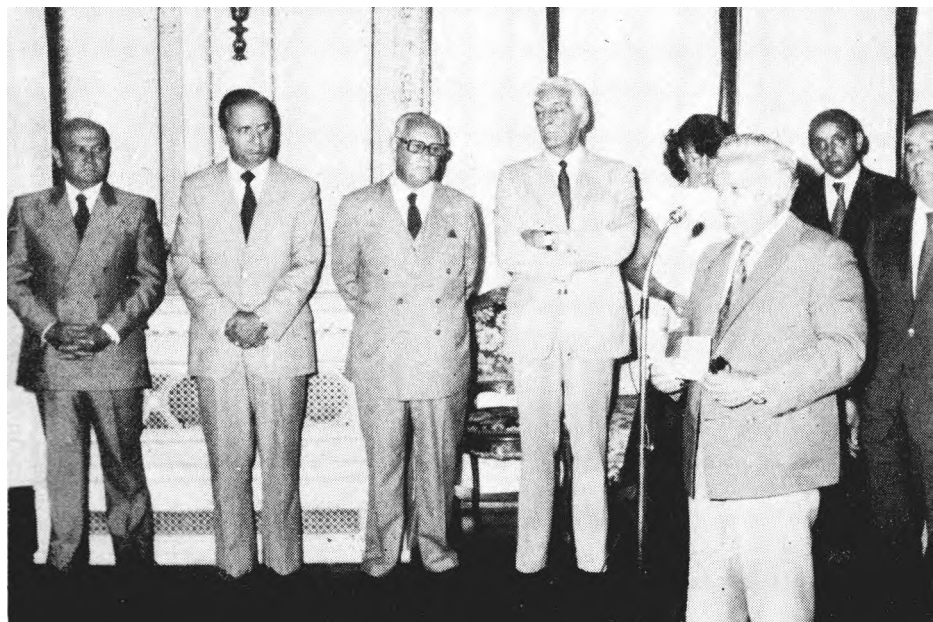
Quisiéramos tener la pluma que dijese con toda precisión lo que querríamos expresar, pero confiamos en que la indulgencia del señor almirante se hará cargo de nuestra orfandad literaria. Es de lamentar, porque el tema es subyugante y nuestra capacidad de expresión limitada.

Esta responsabilidad de representar al personal de la Institución conlleva la obligación de interpretarlo fielmente, pero nos falta aquella pluma. De todas maneras queda grabado en esta placa todo lo que podríamos decir, todo el orgullo del personal del 31 de estar allí, para siempre, con la elocuencia que trasunta la brevedad del texto.

De "nuestro" Centro Naval descuellan normas morales en lo espiritual y su arquitectura en lo físico. Esta, admirada por propios y extraños; aquéllas, preservando la filosofía que nace en la Escuela Naval Militar y se proyecta inmutable a través de las sucesivas promociones, sintiéndonos consustanciados e identificados con esa idiosincrasia que lo caracteriza. Su señorío es evidente. Encierran sus paredes gratos y emocionados recuerdos.

Los lazos afectivos que nos unen a esta casa quedan expresados en el bronce. En ella y con ella vivimos nostalgias, alegrías, penas, el presente. En su regazo también vivimos nuestra juventud y nuestra vejez, al margen de una sociedad espiritualmente anémica.

Señor Presidente: Os hacemos depositario de nuestro íntimo homenaje. Muchas gracias por posibilitarnos participar de esta manera en el Centenario del Centro Naval, para el que deseamos un futuro tan pujante como el presente.



El Jefe de Secretaría Señor Saracino, haciendo uso de la palabra.

ASUNTOS INTERNOS

A continuación el presidente pronunció las palabras que siguen y luego se sirvió un lunch, del que participaron todos los presentes.

Señoras, señores:

Varios motivos nos llevan hoy a reunimos con el personal de la casa.

En primer lugar, el homenaje a estos cinco señores empleados, que han recibido sus medallas de oro, con motivo de sus 25 años ininterrumpidos de trabajo en nuestra Institución.

Vaya pues, en estos nobles servidores, nuestra profunda satisfacción y en particular nuestro afecto por el trabajo fiel, tesorero y generoso brindado durante tantos años al Centro Naval.

Ellos, con los que ya pasaron, y juntos a los que hoy devotamente siguen prestando *sus* servicios, han hecho posible y mantienen la grandeza de esta Institución ya centenaria, y de la cual todos nos enorgullecemos de pertenecer.

La placa descubierta, y que el personal de la casa ofrece al Centro Naval con motivo de sus primeros cien años de vida, es otra expresión de orgullo y de complacencia para nosotros.

Esta loable iniciativa dejará perenne el recuerdo y el cariño de todos los servidores del Centro Naval y a esta Comisión Directiva que hoy toca recibirlo, nos llena de emotividad y reconocimiento.

Señores, muchas gracias.

Quiero brindar por la felicidad personal de cada uno de ustedes, por vuestras familias, por el Centro Naval y por la Patria.

DESPEDIDA DEL CENTRO NAVAL A SU EX PRESIDENTE CONTRAALMIRANTE RIAL

Con motivo del fallecimiento del almirante Arturo H. Rial, ocurrido el 27 de diciembre pasado, el presidente del Centro Naval despidió sus restos, pronunciando las siguientes palabras:

En nombre del Centro Naval vengo a despedir los restos mortales de su digno ex presidente, contraalmirante D. Arturo H. Rial.

Su conducta heroica ante la tiranía, y su excepcional y extraordinaria personalidad, suficientemente conocida, dicen bien a las claras que, con su desaparición, la patria pierde a un ilustre varón.

Le tocó protagonizar uno de los períodos más turbulentos de nuestra época, y con una persistencia inigualable estuvo siempre en la primera línea de batalla, aun sin haber figurado en las primeras páginas de los diarios.

Su presidencia de 12 meses en el Centro Naval, entre los años 1958 y 1959, se caracterizó por una mesura y austeridad cabal, que de ninguna manera amenguó su capacidad e iniciativa.

Desde este sitio y enraizado en las más puras tradiciones navales, supo de la defensa a ultranza de la dignidad y el honor.

Su ejemplo, señor almirante, quedara entre nosotros, como la luz permanente que iluminará nuestro sendero.

Jamás cejaremos de los principios que usted nos ha imbuido y aquellos que lo han cono-

cido y admirado sabrán reemplazarse permanentemente en la adversidad, a través de su prístina e inquebrantable conducta.

Señor almirante Rial: que la paz de Dios Nuestro Señor, le brinde a usted el descanso eterno.

HOMENAJES AL GENERAL SAN MARTIN Y AL ALMIRANTE BROWN

El 3 de marzo, una comisión encabezada por el presidente, vicealmirante Barbuzzi, acompañado por los vicepresidentes, diez vocales titulares y el secretario, concurrieron a la plaza San Martín para realizar un homenaje al héroe epónimo, consistente en la colocación de una corona de laureles en el monumento al prócer que se alza en la misma.

Con intervalo de una hora se realizó el mismo homenaje al almirante Brown, colocando la ofrenda de laureles en el mausoleo que guarda sus restos en la Recoleta.

HOMENAJE DEL CENTRO NAVAL EN EL CENTENARIO DE LA CIUDAD DE LA PLATA

El 12 de marzo a las 18, en la Delegación La Plata del Centro Naval, tuvo lugar una sencilla pero emotiva ceremonia donde se rindió homenaje a la ciudad de La Plata, próxima a su centenario, por parte del Centro Naval, que ya transita también su siglo de vida.

Concurrieron a la ceremonia el señor gobernador de la provincia de Buenos Aires, ingeniero D. Jorge Aguado, el señor presidente del Centro Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, el señor intendente de la ciudad de La Plata, doctor Abel B. Román, el señor presidente de la Corte Suprema bonaerense, doctor Armando Ibarlucía, el comandante de la 10ª Brigada de Infantería, general de brigada Oscar Luis Jofré, el señor director de la Escuela Naval Militar, contraalmirante Mario P. Palet, el señor director del Liceo Naval Militar "Almirante Brown", capitán de navío Argimiro Fernández, autoridades provinciales y municipales, representantes de instituciones de la Plata y numerosos socios acompañados de sus señoras esposas.

Se abrió el acto con un discurso pronunciado por el señor presidente del Centro Naval, quien expresó:

"Al cumplirse el primer Centenario de la fundación de la Ciudad de La Plata, el Centro Naval —que transita también el siglo— quiere rendir un respetuoso y cordial homenaje a la capital de la provincia de Buenos Aires y, en la memoria de su ilustre fundador, traer a la consideración pública las calidades de aquellos prohombres, quienes a fuerza de coraje y clarividencia lograron superar gravísimos problemas, edificando una Nación incommoviblemente segura de que la apuesta en favor del progreso era la adecuada.

Esa verdad histórica, cimentada en una ideología y sentimientos compartidos, impregnó tan profundamente el pensamiento y las vivencias de una parte decisiva de nuestra sociedad, que cien años de avatares, luchas y desencuentros, no han conseguido ni superar ni esfumar la impronta que aquellos ciudadanos, convencidos de su verdad, impusieron a la comunidad de los argentinos. Por eso, cada uno de esos varones admirables es titular de una biografía que refleja cabalmente, en sus pormenores, las alternativas de una Historia Nacional que ellos supieron protagonizar con pasión y con inteligencia. Tal es el caso del doctor Dardo Rocha quien, hacia la fecha clave del '80, se encontraba en la plenitud de la vida y capacidad, como que, para entonces, contaba solamente con cuarenta y dos años de edad. Cuatro décadas, involucradas en los conflictos y esperanzas de esa Nación que pugnaba por surgir.

ASUNTOS INTERNOS

El doctor Dardo Rocha vio la luz en Buenos Aires en 1838, o sea que su memoria testimonió la caída del tirano porteño, siendo luego parte de las transformaciones que en treinta años modificaron la Patria tradicional, en una nueva República. De esa suerte y en el proceso de Las transformaciones profundas, Dardo Rocha fue actor en la áspera y amarga guerra entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación, primero como teniente de Marina y luego como oficial de Guardias Nacionales. Tras graduarse como abogado y desempeñándose como fiscal de Marina, fue sorprendido como todos sus compatriotas por el ataque paraguayo. Entonces lo vemos vistiendo nuevamente el uniforme y con el grado de sargento mayor, combatir en Pehuajó, Paso de la Patria, Itapirú, Estero Bellaco, Tuyutí y Curupaití, donde cayó herido de gravedad, debiendo ser evacuado a Buenos Aires. Fue entonces cuando inicia su carrera política. Legislador notable y funcionario sobresaliente, honró la función pública. Político de orden y de auténtico patriotismo, se convirtió en puntal esclarecedor de los grandes problemas nacionales: así lo vemos batallar en la defensa de temas fundamentales, como la correcta utilización de la tierra pública y la colonización; la navegación del río Bermejo —única conexión conveniente entre el norte y el litoral— y el necesario rearme frente a los problemas que en aquel tiempo suscitaba Chile. Por otra parte, y en el marco de las añejas luchas intestinas que en la década del setenta volvían a aflorar como una suerte de fatalidad de nuestra vida civil, situando el valor intangible de la nacionalidad por encima del afecto y los intereses lugareños, aquel porteño de Pavón, al lado de Carlos Pellegrini y otros personajes sobresalientes, apoyó al presidente Nicolás Avellaneda en procura de la solución definitiva, del secular conflicto de la capitalización de Buenos Aires, que tanto odio y sangre costara a los hijos de nuestra tierra. Así lo vemos en el '74 y en el '80 junto a los más lúcidos, decididamente enrolado bajo la bandera de la Nación. Y por fin, cuando se impuso el Estado argentino unificado, la República inicia un estupendo camino de realizaciones memorables e indiscutibles. Epoca de generosos frutos que la posteridad identificó con el rótulo de una generación integrada por una ideología e impulsada por un propósito de auténtica y verdadera grandeza, cuyos ecos nos llegan todavía. De esa concordia amplia, de esos sueños en acto, Dardo Rocha asume la primera magistratura de la Provincia, el 1º de mayo de 1881; pero, como consecuencia de la capitalización de Buenos Aires, la provincia había quedado sin ciudad cabecera. Y como otro testimonio del aliento que animaba esos espíritus, de la audacia y el coraje de esos hombres creyentes en el progreso del país, elegido el lugar, elegido el nombre argentífero (que la tradición quiere sea obra de José Hernández) y luego fundada la ciudad, en abril de 1884, quedaron instaladas las autoridades provinciales en la flamante urbe levantada en los bañados de la Ensenada. Ejemplo admirable que hoy nos conmueve en su rotunda naturaleza de acto de fe, traducido en acción.

El Centro Navales fruto también de ese espíritu y capacidad de realización que definen toda una época. Su creación pertenece al cúmulo de logros que imprimieron estupenda fisonomía a un periodo tan especial de nuestra Historia. Por eso, a cien años de distancia, quienes aceptamos plenamente el legado de tan altos varones, subrayamos aquí el inequívoco sentido del homenaje que el Centro Naval rinde a la ciudad de La Plata en su primer Centenario; actitud traducida en este presente, elaborado con el noble metal que contiene su nombre, que es el testimonio de los votos, para que el espíritu que alentara las creaciones de hace un siglo, vuelva a gestarse para grandeza de la Nación y orgullo de los argentinos.

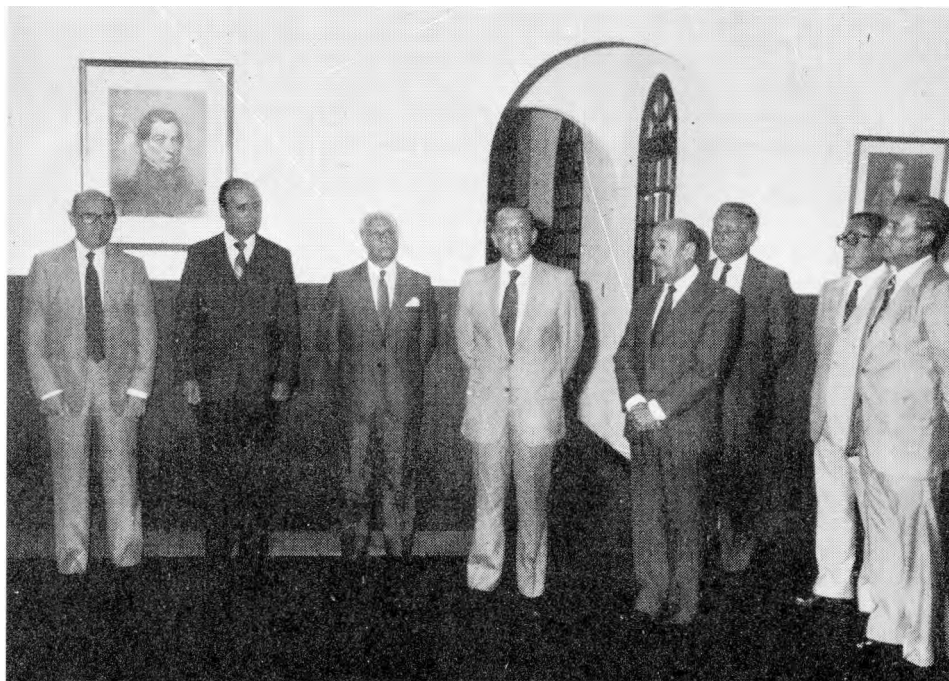
A continuación el vicealmirante Barbuzzi entregó una artística bandeja de plata al Intendente de la ciudad de referencia, con una dedicatoria que expresaba:

A La Plata, ciudad de la conciliación
nacional, en su Centenario, el Centro
Naval. 1882 - 19 de noviembre - 1982



La bandeja obsequiada

ASUNTOS INTERNOS



De izquierda a derecha: Ing. Aguado, Vte. Barbuzzi, Dr. Ibarlucía, Dr. Román, Cap. Silva e invitados.

Agradeció con oportunas palabras el funcionario mencionado, expresando que lo recibía con entera satisfacción "...por provenir de una entidad de hombres de mar unida a la vida misma de la ciudad; que ha dado su permanente aporte, no sólo profesional, a través de la Escuela Naval, que siempre ha enorgullecido a La Plata, que la siente como propia, sino también a través del recurso humano representado por muchos marinos que viven en la ciudad, dando un ejemplo permanente de hombría de bien".

Por último se sirvió un vino de honor.

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DEL CENTENARIO DEL CENTRO NAVAL

Se ha resuelto convocar a Asamblea Extraordinaria del Centenario del Centro Naval para el día martes 20 de abril a las 19 horas.

El temario a tratar es el siguiente:

- 1º. Apertura del acto por el señor Presidente.
- 2º. Descubrimiento de placas en homenaje a:
 - a) Al iniciador y a los fundadores de la Institución.
 - b) A los presidentes de los primeros 100 años del Centro Naval.
 - c) A las sedes del Centro Naval en sus primeros 100 años.
 - d) Al Boletín.
- 3º. Discurso alusivo del socio decano en nombre de los señores asociados.
- 4º. Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA

Se ha convocado a Asamblea Extraordinaria para el martes 27 de abril a las 18 horas, para autorizar el ingreso y reingreso de socios activos sin pago de cuota. A tal fin se ha autorizado a suspender, a partir de la fecha de esta Asamblea y por el término de seis (6) meses, la aplicación del Art. 14 y el último párrafo del Art. 15 del Estatuto.

ASAMBLEA ORDINARIA

Se ha fijado para el martes 27 de abril a las 19 horas la realización de esta Asamblea Ordinaria, para considerar el siguiente temario:

- 1º) Consideración de la Memoria, Balance, Inventario e Informe de la Comisión Revisora de Cuentas correspondientes al Ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 1981.
- 2º) Emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.
- 3º) Proclamación de los nombres de los electos.
- 4º) Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

OFICIALIZACION DE LA LISTA DE RENOVACION PARCIAL DE LA C.D.

Período 1982/84

Ha sido oficializada la siguiente lista de candidatos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.

COMISION DIRECTIVA Período 1982 - 1984

Vicepresidente 2º: Capitán de Navío Enrique G. MARTINEZ
Protesorero: Capitán de Navío Contador Eduardo A. FERRO
Vocales Titulares:

Capitán de Navío Edgardo N. ACUÑA
Capitán de Navío Rubén P. MESSIDORO
Capitán de Navío Juan Carlos MARENGO
Capitán de Fragata Ismael D. MOLINA
Capitán de Fragata Pedro C. FLORIDO
Capitán de Fragata Juan C. SILVA
Capitán de Corbeta Néstor A. BERTONI
Capitán de Corbeta Raúl C. PAGANO
Capitán de Corbeta Héctor A. TEBALDI
Capitán de Corbeta Juan A. IBÁÑEZ

Período 1982-1983

Vocales Suplentes:

Capitán de Navío I.M. Jorge R. SANTO
Capitán de Fragata Alberto NUÑEZ
Capitán de Fragata I.M. Carlos S. CIUDAD
Capitán de Fragata Médico Horacio C. CORRADI
Capitán de Corbeta Ricardo S. GUERELLO
Capitán de Corbeta Auditor Juan E. QUICK.

**COMISION REVISORA DE CUENTAS
Período 1982-1984**

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Jorge M. PEREZ PERRI
Capitán de Fragata Contador Juan C. VARESINI

Período 1982-1983

Revisores de Cuentas Suplentes:

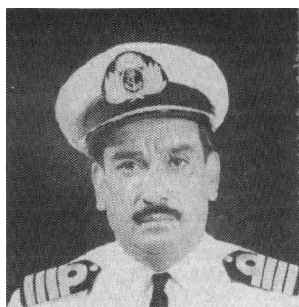
Capitán de Corbeta Orlando GUTIERREZ DEL BARRIO
Capitán de Corbeta Contador Luis A. IZAGUIRRE

**ALBUM Y PLAQUETA CONMEMORATIVOS DEL
CENTENARIO DEL CENTRO NAVAL**

Se reitera por este medio que pueden retirarse el álbum y la plaqueta conmemorativos del Centenario del Centro Naval, en su sede central Florida 801, en el horario de 12 a 19, en la Secretaría, 4º Piso.

El presidente del Centro Naval tiene el agrado de invitar a Ud. y familia a los actos conmemorativos de la fundación de la Institución, que se llevarán a cabo el 4 de mayo de 1982, con el siguiente programa:

9.30	Colocación de una corona de laureles al fundador del Centro Naval. Santiago Albarracin (cementerio de la Chacarita, Panteón N° 1).	21.00	Recepción del Centenario en el Salón de Fiestas.
11.00	Misa de acción de gracias en la Parroquia "Stella Maris" del Vicariato Castrense.	Nota:	Retirar tarjetas en la Secretaría (2 por socio, personal e invitado), del 1º al 20 de abril.
17.30	Asunción de nuevas autoridades en la Presidencia del Centro Naval.	Valor:	\$ 120.000 cada invitación.
18.00	Acto societario en el Salón de Fiestas, entrega de diplomas a socios vitalicios, medallas Bodas de Oro y premios del Boletín.	Militares:	Saco naval y/o equivalente o traje oscuro.
		Civiles:	Traje oscuro.



JORGE RODRIGUEZ

Capitán de navío

Falleció el 5 de diciembre de 1981



ARTURO H. RIAL

Contraalmirante

Falleció el 27 de diciembre de 1981

El capitán de navío Jorge Rodríguez nació el 11 de setiembre de 1921. Ingreso en la Armada el 1° de febrero de 1938, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 1° de noviembre de 1942. (Promoción 69), y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1962. El 1° de agosto de 1968 pasó a situación de retiro efectivo y el 1° de marzo de 1974 fue nombrado para prestar servicios en situación de retiro.

Sus principales destinos en actividad fueron: "Pueyrredón". "San Luis". "Drummond". "Patagonia". Escuela Naval Militar. Escuela de Aplicación para Oficiales. Estado Mayor General Naval. "25 de Mayo", Base Naval Río Santiago. Buque auxiliar de la Zona Naval Marítima. "Punta Cigüeña". "La Argentina". Escuela de Guerra Naval. "Hércules". "Robinson". Centro de Instrucción y Adiestramiento en Comunicaciones. "General Belgrano". "Bahía Thetis". Comisión Naval en los EE.UU.. "Brown". Dirección General del Personal Naval y Dirección de Instalaciones Fijas. Como retirado en servicios se desempeñó como Juez del Juzgado N° 1 del Comando de Operaciones Navales.

El contraalmirante Arturo H. Rial nació el 12 de abril de 1909. Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1926, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 30 de noviembre de 1931 (Promoción 57) y a contraalmirante el 31 de diciembre de 1955. El 14 de noviembre de 1958 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar. "Presidente Sarmiento". 1ra. Región Naval "Rivadavia". "Liberdad". 3ra Región Naval, Escuadrilla de Mar (Aviación). Escuadra Aérea N° 2. Escuadrilla de Bombardeo. Base Aérea Puerto Belgrano. Base de Aviación Punta Indio. Estado Mayor General Naval. Ministerio de Marina. Dirección General de Aviación Naval. Dirección General de Personal Naval. Escuela de Aviación Naval. Escuadra Aeronaval N° 3. Comisión Naval en los EE.UU.. Comando de Aviación Naval. Escuela de Guerra Naval. Subsecretaría de Marina. Base Naval Fío Santiago y Area Naval del Plata.



LUIS ALBERTO MARTIN

Capitán de navío

Falleció el 17 de enero de 1982



ERNESTO JORGE PEREZ

Capitán de navío médico

Falleció 27 de enero de 1982

El capitán de navío Luis Alberto Martín nació el 2 de junio de 1918. Ingresó en la Armada el 4 de febrero de 1935, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 7 de diciembre de 1938 (Promoción 65) y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1958. En 1963 pasó a situación de retiro y en 1968 fue nombrado como retirado en servicio, permaneciendo hasta 1970.

Sus principales destinos fueron: "Presidente Sarmiento", "Rivadavia", "Mendoza", "Bouchard", "Vicente Fidel López", "Tucumán", "La Argentina", Escuela Naval Militar, "Sanavirón", "Hércules", Base Naval Río Santiago, Estado Mayor General, Base Naval Puerto Belgrano, "25 de Mayo", "Heroína", Flota de Mar, Escuadrilla de Rastreadores, Misión Naval Argentina de Instrucción en el Paraguay, Fuerza Naval del Plata y Dirección de Obra Social Naval.

El capitán de navío médico Ernesto Jorge Pérez nació el 11 de mayo de 1907. Ingresó en la Armada el 17 de agosto de 1936, como cirujano de 1ra. y ascendió a capitán de navío médico el 31 de diciembre de 1955. En 1962 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: Dirección General del Personal, "Alférez MacKinlay", "Pueyrredón", Base Naval Puerto Belgrano, grupo de Submarinos, "Moreno", Hospital Naval Puerto Belgrano, "Belgrano", "Independencia", Escuela de Mecánica de la Armada, Flota de Mar, Hospital Naval Río Santiago, Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval, Hospital Naval Buenos Aires y Comisión Naval en los EE.UU. de América.

ASUNTOS INTERNOS



MARIO A. PESSAGNO ESPORA

Capitán de navío medico

Falleció el 10 de febrero do 1982

El capitán de navío médico Mario A Pessagno Espora ingreso en la Armada en 1941 como cirujano de Ira. y paso a retiro el 19 de noviembre de 1962. En febrero de 1963 se incorporo como retirado en servicio, permaneciendo hasta el 1° de diciembre de 1966.

Sus principales destinos fueron: "Rosario". Escuadrilla de Torpederos. Inspección General de Sanidad. Escuela Naval Militar. Gobernación Marítima Tierra del Fuego. "Almirante. Brown". Hospital Naval Río Santiago. Escuela de Mecánica de la Armada. Dirección de Sanidad Naval. Hospital Naval Puerto Belgrano y Servicio de Inteligencia Naval.

Como retirado en servicio, desde febrero de 1963 estuvo durante un año a cargo del Departamento de Estudios Históricos Navales y más tarde fue jefe de la Dirección Museos Navales y primer Director del Museo Naval de Marina Tomás Espora.



VICTOR M. MARCERVELLI

Capitán de corbeta contador

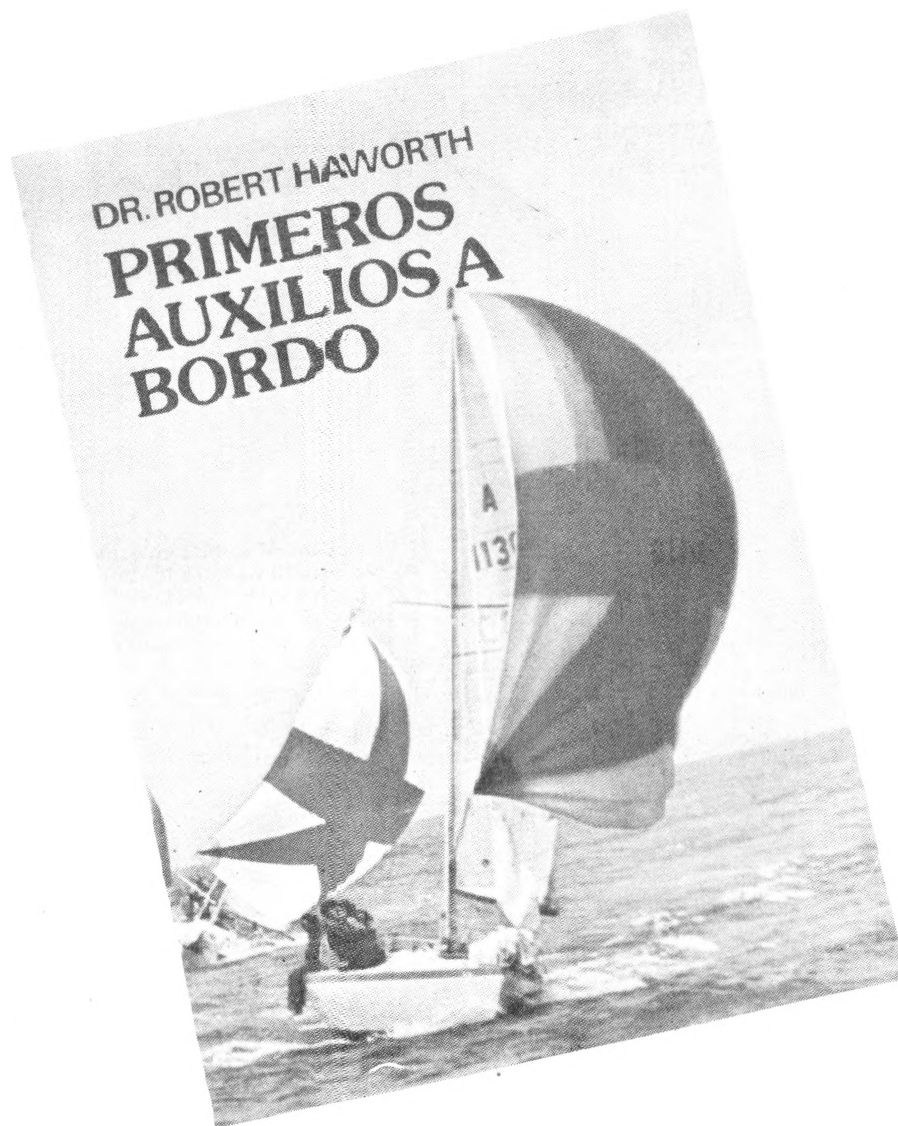
Falleció el 21 de febrero de 1982

El capitán de corbeta contador Víctor M. Marcervelli nació el 10 de marzo de 1907. Ingresó en la Armada el 5 de marzo de 1927. Ascendió a auxiliar contador el 1 de enero de 1928 y a capitán de corbeta contador el 31 de diciembre de 1946. En 1949 paso a situación de retiro y en 1956 fue nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo. En 1960 pasó a Retiro Efectivo y ese mismo año fue nombrado como retirado en servicio, permaneciendo en funciones hasta 1966.

Sus principales destinos en actividad fueron: "Rivadavia", "9 de Julio", "Pampa", "Patagonia", 3ra. Región Naval. "Garibaldi", "Vicente Fidel López", Escuela de Radiotelegrafía. "Córdoba", "1° de Mayo", "M. 9", "Libertad", M. 6", "M. 7", "Presidente Sarmiento". Ira. Región Naval, Base Naval Puerto Belgrano, "Rosario", Base Naval Rin Santiago. Servicio de Comunicaciones Navales, Escuela de Torpederos y Flota de Mar.

En el Cuerpo de Retiro Activo prestó servicio en el Comando de Aviación Naval, Base Naval Ushuaia Dirección del Personal Naval y Dirección de Obra Social Naval.

ULTIMAS
EDICIONES
DEL



FUNDADO EN MAYO DE 1882
Abril-Junio 1982
Nº 731
VOL.C
AÑO CI

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

El puerto de aguas profundas.....	91
<i>Contraalmirante Francisco L.D. Morell</i>	
El Proyecto Cadal-4.....	99
<i>Teniente de Navío Ingeniero Especialista Felipe R. Tanco</i>	
Conquistemos las rutas comerciales consolidando e incrementando nuestra Marina Mercante	117
<i>Contraalmirante Francisco A. Alemán</i>	
El bergantín "Espora".....	131
<i>Capitán de Navío Juan Carlos Sidders</i>	
Crónica Nacional e Internacional.....	151
Asuntos Internos.....	163

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

Director:
Capitán de Fragata
OSVALDO AGUSTIN GARUTI

Secretario Editorial:
Sr. JESUS MARTINEZ

Diagramación:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

Publicidad:
Sr. REINALDO J. ELISEI

Dirección y administración:
CORDOBA 354

(1054) BUENOS AIRES
Teléfonos 311-0041/43

Registro de la Propiedad Intelectual N° 123.176

Correo Argentino Central (B)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4830
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 1023

Clasificación Internacional del Boletín: AG ISSN 0009 - 0123

CENTRO NAVAL

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Vicealmirante HUMBERTO J. BARBUZZI

Vicepresidente 1º: Contraalmirante I.M. GUILLERMO J. DICKSON

Vicepresidente 2º: Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTINEZ

Secretario: Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero: Capitán de Navío Contador ROBERTO J. BELELLI

Protesorero: Capitán de Navío Contador EDUARDO A. FERRO

Vocales titulares:

Contraalmirante SALVIO O. MENENDEZ
Capitán de Navío JOSE J. SARCONA
Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de Navío Odontólogo OSVALDO H. ALTIERI
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Capitán de Navío ADOLFO M. ARDUINO
Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de Navío OSCAR A. BOUZA
Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA
Teniente de Navío ENRIQUE J. LANGE
Capitán de Navío EDGARDO N. ACUÑA
Capitán de Navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de Navío JUAN CARLOS MARENGO
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de Fragata JUAN C. SILVA
Capitán de Corbeta NESTOR A. BERTONI
Capitán de Corbeta RAUL C. PAGANO
Capitán de Corbeta HECTOR A. TEBALDI
Capitán de Corbeta JUAN A. IBÁÑEZ

Vocales suplentes:

Capitán de Corbeta RICARDO E. GUERELLO
Capitán de Corbeta Auditor JUAN E. QUICK
Capitán de Fragata Médico HORACIO C. CORRADI
Capitán de Fragata I.M. CARLOS S. CIUDAD
Capitán de Navío I.M. JORGE R. SANTO
Capitán de Fragata ALBERTO NUÑEZ

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Contador OSCAR O. MOREYRA
Capitán de Fragata EDUARDO J. PELAYO
Capitán de Navío JORGE M. PEREZ PERRI
Capitán de Fragata Cortador JUAN C. VARESINI

Revisores de Cuentas Suplentes:

Capitán de Corbeta ORLANDO GUTIERREZ DEL BARRIO
Capitán de Corbeta Contador LUIS A. IZAGUIRRE

SUBCOMISIONES

Dependen de Presidencia:

CENTENARIO: Asesores:

Contraalmirante Contador PABLO E. ARGUINDEGUY
Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTINEZ

RELACIONES PUBLICAS:

Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTINEZ
Capitán de Navío Odontólogo OSVALDO R. ALTIERI
Capitán de Fragata Médico HORACIO C. CORRADI (Suplente)

INTERIOR:

Presidente:

Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTINEZ

Vocales:

Capitán de Navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de Navío Contador ROBERTO J. BELELLI
Capitán de Navío Contador EDUARDO A. FERRO
Capitán de Navío ÓSCAR A. BOUZA
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Corbeta NESTOR A. BERTONI
Capitán de Corbeta RAUL C. PAGANO
Capitán de Fragata ALBERTO NUÑEZ (Suplente)
Capitán de Corbeta RICARDO E. GUERELLO (Suplente)
Capitán de Corbeta Auditor JUAN E. QUICK
Capitán de Fragata Contador JUAN C. VARESINI (Revisor de Cuentas Titular)
Capitán de Corbeta Contador LUIS A. IZAGUIRRE (Revisor de Cuentas Suplente)

Comisiones Internas:

—Edificio Central, Baños, Peluquería y Sastrería:

Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Corbeta RICARDO E. GUERELLO (Suplente)
Capitán de Corbeta Contador LUIS A. IZAGUIRRE (Revisor de Cuentas Suplente)
Capitán de Fragata RODOLFO W. BLUTHGEN (Adscripto)
Capitán de Fragata ANGEL CARLOS BARROS (Adscripto)
Capitán de Corbeta ENRIQUE R. M. POVEDA (Adscripto)

—**Bar, Comedor y Salón de Lectura:**

Capitán de Navío OSCAR A. BOUZA
Capitán de Fragata ALBERTO NUÑEZ (Suplente)
Capitán de Corbeta RICARDO E. GUERELLO (Suplente)

—**Anexo Centro Naval:**

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata Contador JUAN C. VARESINI (Revisor de Cuentas Titular)
Capitán de Corbeta EBERTO M. F. VIÑKS (Adscripto)

—**Personal:**

Capitán de Navío Contador ROBERTO J. BELELLI
Capitán de Corbeta NESTOR A. BERTONI
Capitán de Corbeta Auditor JUAN E. QUICK (Suplente)

—**Disciplina, Ingreso y Reingreso de Socios:**

Capitán de Navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de Navío Contador EDUARDO A. FERRO
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Corbeta Auditor JUAN E. QUICK (Suplente)

—**Panteón:**

Capitán de Navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de Fragata Contador JUAN C. VARESINI (Revisor de Cuentas Titular)

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES:

—**Presidente:**

Contraalmirante I.M. GUILLERMO J. DICKSON

—**Vocales:**

Contraalmirante SALVIO O. MENENDEZ
Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de Fragata Odontólogo OSVALDO R. ALTIERI
Capitán de Navío ADOLFO M. ARDUINO
Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA
Capitán de Navío EDGARDO N. ACUÑA
Capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de Fragata Médico HORACIO C. CORRADI (Suplente)
Capitán de Navío Contador OSCAR O. MOREYRA (Revisor de Cuentas Titular)
Capitán de Navío Ingeniero JORGE M. PEREZ PERRI (Revisor de Cuentas Tit.)

Comisiones Internas:

—**Actos Culturales:**

Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA
Capitán de Navío Contador OSCAR O. MOREYRA (Revisor de

Cuentas Titular)
Capitán de Fragata Médico HORACIO C. CORRADI (Suplente)
Capitán de Fragata RAUL E. CECONI (Adscripto)

—**Biblioteca:**

Capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de Navío Odontólogo OSVALDO R. ALTIERI
Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE

—**Boletín:**

Contraalmirante SALVIO O. MENENDEZ
Capitán de Navío Odontólogo OSVALDO R. ALTIERI
Capitán de Navío ADOLFO M. ARDUINO
Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de Navío EDGARDO N. ACUÑA

—**Modelismo Naval:**

Capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de Navío Ingeniero JORGE M. PEREZ PERRI (Revisor de
Cuentas Tit.)
Capitán de Navío ENRIQUE GONZALEZ LONZIEME (Adscripto)

—**Premios Boletín:**

Contraalmirante I.M. GUILLERMO DICKSON
Contraalmirante SALVIO O. MENENDEZ
Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de Navío Odontólogo OSVALDO R. ALTIERI
Capitán de Navío ADOLFO M. ARDUINO
Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de Navío EDGARDO N. ACUÑA

—**Salón Anual de Marinistas:**

Capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA
Capitán de Navío ADOLFO M. ARDUINO
Capitán de Navío OSCAR C. ALBINO (Adscripto)
Teniente de Navío Bioquímico FRANCISCO M. GOYOGANA (Ad-
cripto)

—**Reglamentación:**

Contraalmirante SALVIO O. MENENDEZ
Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de Corbeta Auditor JUAN E. QUICK (Suplente)

HACIENDA:

—**Presidente:**

Capitán de Navío Contador ROBERTO J. BELELLI

—**Vocales:**

Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTINEZ

Capitán de Navío Contador EDUARDO A. FERRO
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA

DEPORTES

—Presidente:

Capitán de Navío RUBEN P. MESSIDORO

—Vocales:

Capitán de Corbeta RAUL C. PAGANO
Teniente de Navío ENRIQUE J. LANCE
Capitán de Fragata I.M. CARLOS S. CIUDAD (Suplente)

Comisiones Internas:

—Esgrima:

Jefe Sala de Armas:

Capitán de Navío I.M. GUSTAVO F. MAUVEGIN (Adscripto-
Delegado Titular ante FECBA)
Capitán de Fragata JULIO C. PUEYRREDON (Adscripto)
Capitán de Corbeta I.M. JOSE A. LEONI (Adscripto)
Capitán de Fragata ENRIQUE F. DOMENECH (Adscripto)

—Karate:

Capitán de Navío CESAR R. MONTALTI (Adscripto-Deleg. Tit.
ante FAK)

—Pelota a Paleta:

Capitán de Fragata LUIS M. REGGIARDO (Adscripto)

—Tiro:

Capitán de Fragata Alfredo E. MAC DOUGALL (Adscripto-Deleg.
Tit. ante Fed. Arg. Caza Mayor)

—Golf:

Teniente de Fragata WALTER R. OPPEN (Adscripto)

—Ajedrez:

Teniente de Navío RAMON R. LOPEZ (Adscripto)

—Bridge:

Capitán de Navío CARLOS IBARRA (Adscripto a cargo Com. Int.
Deleg. Tit. ante la Fed. Arg. de Bridge)
Capitán de Navío ADOLFO H. BIELSA (Adscripto)
Capitán de Fragata ADOLFO CAMPOS (Adscripto)
Capitán de Fragata ANGEL BARROS (Adscripto)

SUBCOMISION CENTRO NAVAL OLIVOS

—Presidente:

Capitán de Navío JUAN CARLOS MARENGO

—Vicepresidente:

Capitán de Fragata I.M. CARLOS S. CIUDAD (Suplente)

Comisiones Internas:

—Interior:

Capitán de Fragata I.M. CARLOS S. CIUDAD (Suplente)
Capitán de Fragata HECTOR CABANAS (Adscripto)
Capitán de Fragata Contador JOSE PAGLIALUNGA (Adscripto)
Capitán de Fragata ALFREDO ROSITO (Adscripto)
Capitán de Fragata I.M. EUGENIO VIL ARDO (Adscripto)
Capitán de Corbeta I.M. EDGARDO BONANNI (Adscripto)
Teniente de Navío I.M. FELIX LARRAÑAGA (Adscripto)

—Deportes Terrestres y Entretenimientos:

Capitán de Fragata DOMINGO R. GIORSETTI (Adscripto)

—Tenis:

Capitán de Fragata ROBERTO CRIVELLINI (Adscripto)
Capitán de Fragata FRANCISCO SCALONE (Adscripto)
Capitán de Fragata HUGO ALVAREZ (Adscripto)
Capitán de Corbeta JORGE ARBANESSI (Adscripto)
Teniente de Navío CARLOS GONZALEZ (Adscripto)
Teniente de Navío HUGO GUIRIN (Adscripto)
Sr. EDUARDO CORTEZ (Adscripto)

—Natación:

Teniente de Navío GUILLERMO HARRIAGUE (Adscripto)

—Fútbol:

Capitán de Corbeta Auditor JOSE MARTINEZ (Adscripto)

—Voleibol y Gimnasia

Capitán de Fragata DOMINGO R. GIORSETTI (Adscripto)

—Karate:

Capitán de Navío CESAR MONTALTI (Adscripto)

—Deportes Náuticos:

Capitán de Fragata RICARDO ARAUJO (Adscripto)
Capitán de Corbeta NESTOR CASTAGNINO (Adscripto y Enlace Y.C.C.N.)

YACHT CLUB CENTRO NAVAL

Comodoro: Teniente de Navío ENRIQUE J. LANGE
Vicecomodoro: Capitán de Navío I.M. JORGE RAUL SANTO (Suplente)
Secretario: Capitán de Corbeta NESTOR G. CASTAGNINO (Adscripto)
Hacienda: Capitán de Fragata Contador EDMUNDO R. TEVES (Adscripto)

Material Náutico y Varadero: Capitán de Fragata ENRIQUE F. DOMENECH (Adscripto)

Escuela de Timoneles: Capitán de Corbeta I.M. EMILIO J. FILIPICH (Adscripto)

Regatas: Teniente de Navío JUAN CARLOS SONEYRA (Adscripto)

Personal: Capitán de Corbeta NESTOR G. CASTAGNINO (Adscripto)

Obras Portuarias: Capitán de Corbeta NESTOR G. CASTAGNINO (Adscripto)

Capitanías:

Olivos: Capitán de Navío HUGO CARLOS ADAMOLI (Adscripto)

Dársena Norte: Capitán de Navío TULIO CARLOS LOZA (Adscripto)

Tigre: Capitán de Corbeta NESTOR G. CASTAGNINO (Adscripto)

Coordinadores:

Con C.N.O.: Capitán de Fragata I.M. RICARDO C. ARAUJO (Adscripto)

Con Deleg. Tigre: Capitán de Corbeta NESTOR G. CASTAGNINO (Adscripto)

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO

—Presidente:

Capitán de Navío JOSE J. SARCONA

—Vocales:

Capitán de Fragata EDUARDO J. PELAYO

Capitán de Corbeta HECTOR A. TERALDI

Capitán de Corbeta JUAN A. IBÁÑEZ

TIGRE

—Presidente:

Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTINEZ

—Vocales:

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Capitán de Corbeta RAUL C. PAGANO

Capitán de Corbeta Contador LUIS A. IZAGUIRRE (Revisor de Cuentas Suplente)

Capitán de Navío ENRIQUE GONZALEZ LONZIEME (Adscripto)

Capitán de Corbeta NESTOR G. CASTAGNINO (Adscripto)

LA PLATA

Presidente: Capitán de Fragata JUAN CARLOS SILVA

Vicepresidente: Capitán de Fragata JOSE G. ROMANO YALOUR (Adscripto)

Secretario: Capitán de Corbeta Bioquímico CARLOS ANTONIO PEPE (Adscripto)

Prosecretario: Teniente de Fragata JORGE ADOLFO DILLON (Adscripto)

Protesorero: Capitán de Corbeta Contador WALTER PEIRANO (Adscripto)

Vocales:

Capitán de Navío RUBENS. SANTILLAN (Adscripto)

Capitán de Navío Odontólogo RUBEN DARIO RIVAS (Adscripto)

Capitán de Fragata RUBEN HECTOR GIUDICE (Adscripto)

Capitán de Corbeta OSVALDO SCHILLER (Adscripto)

Capitán de Corbeta RICARDO J. MOLINA (Adscripto)

Capitán de Corbeta ORLANDO GUTIERREZ DEL BARRIO (Adscripto)

MAR DEL PLATA

—**Presidente:**

Capitán de Navío EULOGIO A. J. MOYA LATRUBESSE (Adscripto)

USHUAIA

— **Presidente:**

Contraalmirante HORACIO ZARATIEGUI (Adscripto)

**INSTITUTO DE PUBLICACIONES
NAVALES**

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Contraalmirante CARLOS M. MAZZONI

—**Vicepresidente:**

Vicealmirante LEOPOLDO A. SUAREZ DEL CERRO

Secretario:

Capitán de Navío JOSE M. COHEN

Vocales:

Contraalmirante DALTON ALURRALDE

Contraalmirante MARIO E. OLMOS

Contraalmirante de 1.º M. GUILLERMO DICKSON

Capitán de Navío BORIS MARIENHOFF

Capitán de Navío BENJAMIN COSENTINO

Capitán de Navío ENRIQUE GONZALEZ LONZIEME

Capitán de Navío EDGARDO ACUÑA

Capitán de Navío HUMBERTO GHERSA

Capitán de Fragata Contador JORGE M. RODRIGUEZ GILES

Gerente:

Capitán de Ultramar JORGE HORACIO URROZ

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:

Contraalmirante FERNANDO A. MILIA

Vicepresidente:

Doctor ISIDORO RUIZ MORENO

Secretario:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Vocales:

Doctor JULIO V. URIBURU
Vicealmirante ANTONIO VAÑEK
Ingeniero Agrónomo EDUARDO POUS PEÑA
Vicealmirante JORGE EDUARDO DUYOS
Doctor ARTURO BERENGUER CARISOMO
Vicealmirante I.M. JULIO JUAN BARDI



E.L.M.A. tiene una flota compuesta por 54 buques. Más de 700.000 toneladas de porte bruto, en barcos de carga general, a granel, refrigerada y líquida, con servicio de contenedores, están a su disposición para que su mercadería viaje segura y rápidamente.

Tenemos realmente una moderna flota en cantidad de unidades, capacidad de carga y calidad de servicio.

EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS S.A



E.L.M.A.

Av. Corrientes 389 - Buenos Aires (1043)
Rep. Argentina. Tel. 32-4861 32-8111.
Cargas Generales - Contenedores -
Tel. 311 - 7189 - 2365 - 1353 - 0270

Telam

EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

Por el contraalmirante
FRANCISCO L. D. MORELL

EL COMPLEJO PORTUARIO DE ULTRAMAR EN AGUAS PROFUNDAS

El nivel alcanzado en los estudios correspondientes al Complejo Portuario de Ultramar en Aguas Profundas y la solvencia de los organismos, entidades y empresas consultoras intervinientes, permiten suponer que se trata del proyecto de obra portuaria más estudiado del país.

Otras implementaciones extranjeras de idéntico carácter, que a la fecha de iniciación de nuestros estudios no habían sido siquiera imaginadas, se encuentran hoy en operación.

Aun cuando esta circunstancia no debe ser tenida en cuenta sin un análisis previo, no deja de mostrar hasta qué punto en la República Argentina es norma eternizar las decisiones definitivas sobre obras trascendentes.

En el presente nos proponemos mostrar una visión de algunos factores que configuran el problema. Un análisis más profundo supondría el estudio en detalle de la documentación respectiva, lo que estimo no escapa a las posibilidades de buena parte de los lectores de este Boletín.

FACTORES GEOPOLITICOS REGIONALES

En el Nordeste de la periferia argentina es posible identificar un área que se desarrolla con singular vitalidad. Con una población considerable, abundante energía hidroeléctrica, tierras aptas y una hidrografía costera más favorable para los emprendimientos portuarios que la del litoral bonaerense, aparece hoy destinada a modificar el futuro geopolítico de la región.

Se ha señalado a esas condiciones como una aptitud para neutralizar la atracción Norte-Sur del sistema Río de la Plata y Afluentes, reforzando en su lugar a la Este-Oeste hacia los puertos atlánticos, sin dejar por ello de nuclearse firmemente hacia el Norte con las restantes áreas del Brasil.

Los denominados corredores de exportación, arreglos físicos e institucionales, destinados a potenciar las corrientes económicas hacia los puertos, pueden inscribirse en este marco.

El Puerto de Aguas Profundas, en su proyección geopolítica, tiende a fortalecer el eje de atracción Norte-Sur a través del mejoramiento del sistema fluvio-marítimo regional y por ende la gravitación argentina en el área.

Aclaremos, para terminar, que vemos a estas oposiciones encuadradas en los límites de una confrontación por diferencias de niveles y ritmos de progreso que coinciden en tiempo y espacio, niveles y ritmos que todos los países tratan de que sean los más altos y dinámicos posibles.

FACTORES GEOPOLITICOS NACIONALES

La implementación de un Puerto de Aguas Profundas en Punta Médanos actuaría en contra de uno de los mayores males argentinos como lo es su macrocefalismo, dadas las actividades directas e indirectas que todo puerto genera.

Además, concurriría a descongestionar a Mar del Plata como puerto pesquero para el área del Plata, posibilitando Las operaciones de captura zarpando de uno de ellos y descargando en el otro.

FACTORES DE SEGURIDAD

Resulta ocioso resaltar las vulnerabilidades que presentan tanto el Río de la Plata como en menor medida la **Ría** de Bahía Blanca, a las agresiones externas.

La necesidad de mantener expeditas ambas vías resulta del hecho de canalizarse por ellas la casi totalidad de los movimientos marítimos argentinos, por lo cual su obstrucción afectaría dramáticamente a la actividad nacional. Si bien esto es generalmente reconocido, no ha adquirido como argumento entidad suficiente para ser considerado uno de los principales que debe mover a buscar una solución que corrija dicha debilidad. Semeja así, lo que es común tratándose de problemas de defensa, a la actitud de quienes no obstante conocer la probabilidad de un riesgo, descartan el verse afectados por el mismo por creer que tal cosa sólo les sucederá a los demás.

Si para el país el Area Focal del Plata constituye un espacio marítimo de alto valor estratégico, el Puerto de Aguas Profundas cumple con la doble misión de crear otra puerta de entrada y salida para nuestras comunicaciones marítimas y de proveer un punto de apoyo cercano para su defensa.

Además, para las derrotas de circunnavegación continentales, cuya importancia acompañará a las condiciones de seguridad y obsolescencia de Panamá, el Puerto de Aguas Profundas en Punta Médanos sería el puerto atlántico más austral, sin servidumbres de extensos canales que podría proveer un apoyo logístico efectivo a las mismas. Ello reforzaría la posición argentina en el Atlántico Sur.

FACTORES OPERATIVOS

La operación de un Puerto de Aguas Profundas en la Argentina se halla estrechamente vinculada a las características de la economía que se desea seguir. Si se trata de lograr una economía abierta, con altos valo-

EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

res de intercambio, la eficiencia de su sistema portuario pasa a constituirse en un factor fundamental.

Desde el punto de vista operativo, los movimientos marítimos que genera el comercio internacional argentino revisten características que conviene puntualizar:

a) Se lleva a cabo casi totalmente por agua (96,2 % de la exportación; 77,9 % de la importación, de la cual otro 16,6 % llega por ductos-año 1978).

b) Es asimétrica en relación con los volúmenes movidos (23,4 MTns. de exportación contra 8,4 MTns. de importación-año 1978).

c) Los graneles constituyen el 80 % de las toneladas movidas. Así, para 1979, para un total de 35.054.500 Tns., mostraba la siguiente distribución:

Granel sólido:	67,9 %	E: 82,8 %	I: 17,2 %
Petróleo crudo:	5,1 %	E:—	I: 100 %
Derivados:	4,1 %	E:14 %	I: 86 %
Otr. graneles líq.	1,9 %	E: 99,7 %	I: 0,3 %
Gas:	1,4 %	E: —	I: 100 %
Carea refrig.	3,4 %	E: 78,1 %	I: 21,9 %
Carga calefácc.	0,2 %	E: 100 %	I: —
Carga general	16,0 %	E: 41,1 %	I: 58,9 %

d) Se cumple en su mayor parte a grandes distancias, mayores por lo general (excepto los tráficos a Brasil) que las medias mundiales, lo cual hace sentir con mayor intensidad los aumentos de los precios de los combustibles.

e) El volumen señalado en b) y la variabilidad de nuestras exportaciones genera una demanda de bodega satisfecha en buena parte por el mercado mundial de corto plazo, lo que hace pensar en la conveniencia de una correlación más o menos ajustada entre la flota y la infraestructura que sirve a esos tráficos. A diciembre de 1980, la flota de carga a granel mostraba la distribución siguiente:

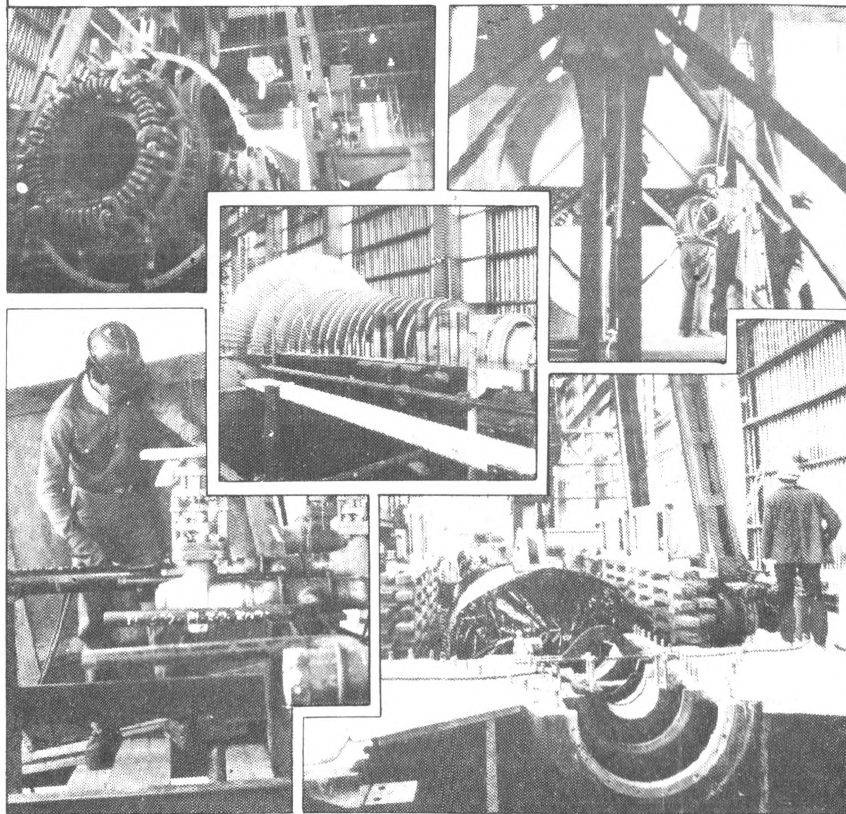
Graneleros: Hasta 25.000 TPB: 20 %; de 25.000 a 60.000 TPB: 52 %; más de 60.000 TPB: 28 %.

Combinados: Hasta 30.000 TPB: 0,5 %; de 30.000 a 100.000 TPB: 24,5 %; más de 100.000 TPB: 75 %.

f) Las restricciones que la geografía opone al intercambio marítimo no derivan exclusivamente de las limitaciones de profundidad, sino también de la complejidad de los movimientos a que obliga el sistema hidrográfico portuario nacional atentando en contra de la operación de los buques, lo que es particularmente sensible en los de alto costo, como es el caso de los portacontenedores, diseñados justamente para minimizar las demoras en la misma. Así, de 176 portacontenedores en construcción a XII-1980, un 26 % poseía una velocidad comprendida entre los 15 y los 17 nudos, y un 58 % velocidades de 18 a 24 nudos. Un 26 % mostraba portes superiores a las 25.000 TPB.

MOSP Ministerio de Obras y Servicios Públicos
Subsecretaría de Energía Hidroeléctrica y Térmica

Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires Sociedad Anónima



ETAPAS DE MONTAJE DE LA UNIDAD Nº 7. CENTRAL COSTANERA



La operación de este tipo de buques desde el Puerto de Aguas Profundas, por su mayor simplicidad, corregiría esta deficiencia.

FACTORES ECONOMICOS

El objetivo económico fundamental del Puerto de Aguas Profundas es el abaratamiento de los costos de transporte de nuestro comercio marítimo internacional.

De lograrse lo anterior, se conseguirían condiciones más favorables de competencia para nuestros productos de exportación y menores costos de los de importación.

Es suficientemente conocido el hecho de que a igualdad de otras condiciones, el costo de transporte por tonelada es más bajo, a mayor porte del buque que lo efectúa.

Tal puede verse en las cifras siguientes, que corresponden a un granero tomando el valor 1,00 para un porte de 25.000 TPB:

TPB.:	25.000	TNS	=	1,00
	50.000	"	=	0,70
	75.000	"	=	0,58
	100.000	"	=	0,51
	125.000	"	=	0,46
	150.000	"	=	0,42

De ella se deduce que los mayores ahorros se obtienen en el primer tramo de la curva.

Es interesante también aclarar cómo se compone este costo y el efecto que ha tenido el aumento en el precio de los combustibles.

Así, para un buque de 80.000 TPB con combustible a precio antiguo de 31 u\$s la tonelada, el costo de explotación se integraba con un 57 % de costo de capital, un 30 % de costo de funcionamiento (tripulación, reparaciones y mantenimiento, seguro, gastos administrativos, repuestos y eventuales) y un 13 % de costo de combustible.

Al pasar el precio del combustible a 156 u\$s, después de los dos grandes incrementos de los años 73/74 y 79, los costos indicados pasan a 37,5 % como costo de capital, 19,5 % como costo de funcionamiento y 43 % como costo de combustible. Conviene además agregar que el 100 % se ha incrementado en un 52 %.

Tal hecho, que se inscribe en el final de una era de energía a menor costo, ha acelerado el incremento en los portes de los buques empleados en los tráficos de los principales graneles secos, tal como se puede comprobar en las siguientes cifras:

		Hasta 40.000	TPB x 100 40 a 80.000	80.000 y- más
Mineral de hierro 1969		41 %	52 %	7 %
	1979	10 %	23 %	67 %
Carbón	1969	60 %	40 %	—
	1979	35 %	35 %	30 %
Granos	1968	100 %	—	—
	1979	54 %	36 %	10 %

Si se tiene presente que el sistema Río de la Plata y afluentes, permite la operación a plena carga de buques de unas 25.000 TPB. hasta Rosario y de menor porte o con menor carga en las bodegas hasta Santa Fe o Concepción del Uruguay, y que nuestros tráficos de carbón y granos se cumplen a distancias que en su mayor parte son superiores a la media mundial, se debe reconocer entonces que la Argentina opera fuera de las condiciones más favorables de competencia.

Además, y si se toman en consideración los movimientos totales (carreteros, ferroviarios, fluviales y marítimos), se verá que la realidad en cuanto al costo total de distribución queda enmascarada por una intrincada red de subsidios para algunos de ellos, tales como costos de dragados específicos, absorción de déficits, etcétera.

FACTORES DE EVALUACION

Un puerto no es "a priori" caro ni barato. Una instalación modesta puede resultar cara y una importante implementación, lo contrario. Todo dependerá de los beneficios que en definitiva se obtengan de ella.

Por esto, e insistiendo en la conveniencia de basarnos en los resultados de los estudios, es útil transcribir lo que se expresa con respecto a la rentabilidad de la obra y que se extrae de un artículo publicado en la Revista de la Escuela de Guerra Naval (N° 14, de 1981), del cual es autor el actual director del proyecto, capitán de navío (RE) Juan B. Torti, y que dice así:

"En cuanto a la evaluación económica del proyecto, los estudios realizados demuestran que tiene una tasa interna de retorno de 10,4 %, tasa que fue calculada en base a estudios con modelos de riesgo. Esta tasa representa el interés sobre valores constantes, al que se equilibrarán los gastos de capital y explotación del puerto con los ingresos en 40 años."

De lo anterior en adelante, todo depende de las posibilidades y de la voluntad del país para realizarla, frente a otras alternativas de inversión, pero teniendo muy presente el balance de factores extraeconómicos, criterio que en nuestra nación ha tenido la particularidad de seguir la ley del péndulo.

OTRAS ALTERNATIVAS

Deseo cerrar el presente con la consideración de la posibilidad de desarrollar un puerto de aguas profundas fuera de los límites territoriales nacionales,

Tal idea, de la cual sólo nos ocupamos porque cada tanto vuelve a la superficie, debe ser descartada de plano.

En efecto, un puerto de la importancia del que aquí se ha tratado pasaría a constituirse en una llave del Area Focal del Plata y por esa razón no debe salir del ámbito de decisión nacional.

Con ese marco de referencia sólo podría realizarse una implementación de esa jerarquía si se obtuviesen garantías de orden tal, para el área

EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

de su recinto, sus comunicaciones y sus servicios, que lo convertirían en una nueva "Zona del Cañar", lo que debe ser desechado por un país que jamás demostró veleidades imperialistas, a lo cual se debe sumar en este caso razones de prudencia en asuntos de política internacional.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

—Comisión Coordinadora de Estudios para el Puerto de Aguas Profundas:

- 1) Informe opinión de la Comisión.
- 2) Estudio de Prefactibilidad, Preinversión y Anteproyecto.

—Ley 20.085.

—El Complejo Portuario de Ultramar en Aguas Profundas. Capitán de navío (RE) Juan B. Torti, Revista de la Escuela de Guerra Naval.

—Shipping statistics and Economics. H P Drewry.

—World Bulk Trades. Fearnley and Egers.

—Fairplay International. World ships on order.

—Secretaría de Estado de Intereses Marítimos.

—Evolución en el período 1976-1980.

—Tratado del Río de la Plata.

—El Ambito Marítimo Argentino. F. Morell.

ULTRAOCEAN S.A.

ARMADORES Y AGENTES

Saluda al Centro Naval en su Centenario

Esmeralda 130. Piso 14. T.E. 394-1073
(1035) Buenos Aires 1579-1083-1597-1765

Para Hoechst, la salud es lo más importante. Pero no lo único.



Hoechst es una de las empresas químicas más importantes del mundo. A través de 20.000 productos diferentes, Hoechst tiene que ver con el bienestar de la vida. Por eso, investiga permanentemente en todas las áreas de su actividad. La vestimenta. Las cosechas. La alimentación. La ganadería. La vivienda. El color. La reproducción gráfica. El petróleo. Los plásticos. Entre esas ocupaciones está la salud. Como una actividad más dentro de sus 14 áreas de trabajo, aunque la más importante, sin duda. El hecho de que Hoechst sea más conocida por su área farmacéutica se debe,

sobre todo, a la espectacularidad gratificante de sus logros. Pero nada que sea química es ajeno a Hoechst. Esta es la consecuencia de su fantasía creadora, su audacia científica y el talento para racionalizar una vasta comunidad de 179.000 colaboradores.

Hoechst, química al servicio de la vida.

Química Hoechst S.A.

Hoechst 

El Proyecto

CADAL-4

Por el
Teniente de Navío
Ingeniero Especialista
FELIPE R. TANCO

“Dejémonos entonces de hablar sin luego plasmar lo formulado. A este nivel debemos acabar con los discursos de boy-scouts. No destruyamos en cada uno de nosotros el sentido de lo maravilloso que nuestra país nos invita a poner en práctica, ni pensemos que la esperanza es imposible. Ahora nos corresponde transformar la potencia en acción y la voluntad en realizaciones, ya que el plazo para lograrlo se va acortando día a día.”
CARLOS CONRADO HELBLING “Derecho a la Esperanza”, 1978.,

El 7 de octubre de 1981 partía del puerto de Buenos Aires, con destino a puertos patagónicos, el transporte ARA “Bahía San Blas”. Pocas personas tenían conocimiento de que llevaba a bordo un equipo automático para controlar su planta de generación eléctrica denominado CADAL-4; con éste era el segundo buque que portaba dicho equipo, pues en julio de 1980 lo había hecho el ARA “Cabo de Hornos”, llegando así a completarse el proyecto denominado CADAL-4, encarado por la Dirección General del Material y AFNE S.A., para desarrollar un sistema de automatización de plantas de generación didsel-eléctricas, utilizando microcomputadoras.

Lo que sigue es un breve relato de este proyecto y sus conclusiones.

I. Antecedentes

A fines del año 1972, AFNE S. A. inicia el estudio de los equipos de automatización de la sala de máquinas de los buques, presionada por la tendencia a automatizar los mismos que presenta el mercado mundial y el virtual monopolio que sobre el tema muestran unas pocas compañías multinacionales, muy poco inclinadas a realizar una real transferencia de tecnología.(1)

(1) Tal cual se presenta hoy el mercado de los equipos electrónicos, las compañías proveedoras obtienen sus mayores ganancias mediante la venta de servicios de mantenimiento y reparación, por lo cual evitan en lo posible dar datos técnicos de sus equipos.

Teniendo en cuenta la tendencia mundial de la industria del control, de aplicar computadoras a todos los problemas donde fuese factible, AFNE S.A. promueve por un lado un estudio de factibilidad de construcción de minicomputadoras en el país, que ejecutó la DIGID en el año 1973, y por otro la instalación de una minicomputadora en la sala de máquinas del B/M, "Ciudad de Berisso", en construcción en el Astillero Río Santiago para la SEIM, para telecontrolar desde el puente de mando el motor de propulsión.

Este último proyecto se ejecutó en la Facultad de Ingeniería de la UBA, mediante los subsidios N° 8145/77-2 del CONICET, y el Exp. N° 21519/77 de la SEIM y los aportes de AFNE S.A. Se utilizó para el trabajo una minicomputadora Digital PDP 11/10 de propiedad de la Facultad de Ingeniería.

Basada en los resultados de los estudios y trabajos mencionados anteriormente, AFNE S.A., propuso a la D.G.M.N. desarrollar un equipo lo suficientemente dúctil como para ser aplicado a las diferentes tareas posibles de automatizar, que existen en la sala de máquinas de los buques, con el agregado de que el equipo debía ser probado en forma real en una de las unidades en construcción. Después de varias reuniones se llegó a la conclusión de que los únicos buques con posibilidades de llevar el equipo a desarrollar eran los cargueros Costa Sur. Reuniones llevadas a cabo con el astillero constructor y con los proveedores de los equipos de la sala de máquinas, dejaron como única posibilidad la de realizar la automatización de la planta de generación eléctrica de la segunda y tercera unidad de la serie. Teniendo en cuenta todo lo anterior, se llevó a cabo un estudio para determinar la factibilidad de desarrollar un equipo basado en un microcomputador, para automatizar la operación de los tres grupos diesel alternadores de los cargueros Costa Sur.

El estudio de factibilidad comprendió tres partes, a saber:

- 1° Factibilidad técnica: Si era posible construir en el país un equipo basado en microcomputadoras para realizar la difícil tarea que se pretendía automatizar.(2)
- 2° Factibilidad cronológica: Si era posible construirlo en término sin afectar la entrega de los buques.
- 3° Factibilidad económica: Si el costo del desarrollo y prueba del equipo resultaba razonable, así como también si el precio final del equipo podía resultar competitivo.

Con un aceptable grado de confiabilidad se encontraron los tres puntos como factibles.

La última parte del estudio incluía un presupuesto para el desarrollo del equipo, su instalación y prueba a bordo de los buques, con dos alternativas:

- 1° Compra de una minicomputadora y desarrollo de sus interfaces y programa para cumplir la tarea.

(2) Hasta el día de hoy ninguna empresa internacional ha presentado un equipo computarizado para esta tarea.

2º Desarrollo total del equipo, sus interfases y programa partiendo de un microprocesador.

La segunda alternativa resultaba más económica, si se construían dos o más equipos; además, era de mayor alcance por sus posibilidades futuras. La D.G.M.N. decidió adoptar la segunda alternativa (3) construyendo dos equipos, llegándose así al contrato firmado y puesto en vigencia el 1º de enero de 1977.

La Armada Nacional emprendió así el recomendable camino de utilizar los buques mercantes para la prueba real de los equipos destinados a las unidades militares, cuando la escasez de los recursos no permite contar con buques destinados exclusivamente para estos fines.

II. Características técnicas

No es nuestra intención dar en este artículo detalles técnicos del equipo, puesto que ello correspondería más a una publicación especializada en electrónica, pero sí consideramos conveniente hacer resaltar algunas de sus características fundamentales.

La selección de la segunda alternativa del presupuesto, hecha por la D.G.M.N., impuso una responsabilidad técnica mucho mayor, dado que exigía el desarrollo íntegro del computador además de su adaptación y programación, lo que obligó a tomar una serie de decisiones fundamentales.

1. Tecnología de los circuitos integrados

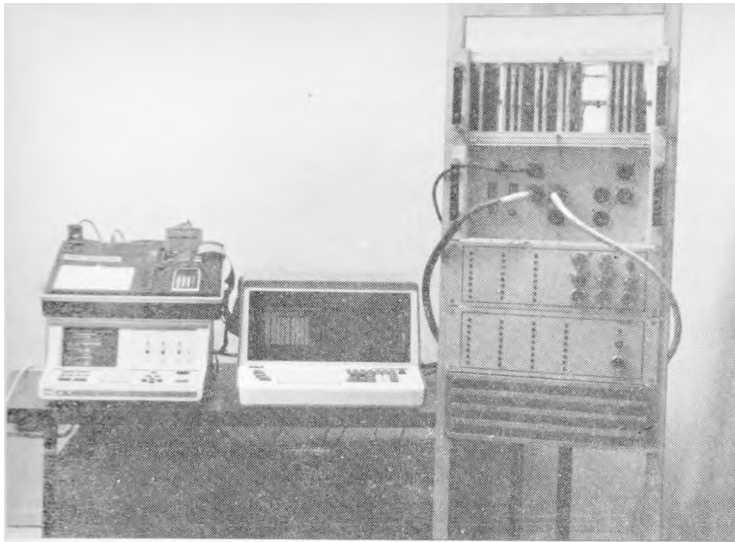
Se adoptó la CMOS, que aunque no muy experimentada en ese momento, presentaba ventajas importantes para su uso a bordo: alta inmunidad al ruido, y gran tolerancia a las variaciones de la tensión de alimentación compatible con los demás tipos de circuitos integrados. Se adoptó el microprocesador RCA-CDP 1802, por ser el único de tecnología CMOS disponible en ese momento, por lo cual se seleccionó a la firma RCA como proveedora principal de todos los circuitos integrados y del equipamiento auxiliar para desarrollo de circuitos, programas y sus posteriores pruebas.

2. Criterios de diseño mecánico

Se decidió que el equipo fuese modular, armado sobre tarjetas que cumplieren con las normas militares, limitándose su tamaño a 200 x 150 mm. y reforzándose su borde anterior con una pieza metálica para prevenir vibraciones. Para su construcción se utilizó laminado de base epóxica (NEMA tipo FR 4). Los circuitos impresos serían de doble faz, con agujeros metalizados y terminados con un baño de estaño-plomo. Cada tarjeta llevaría en el borde dos conectores macho para su conexión al **bastidor**.(4) Las tarjetas se montarían en una bandeja tarjetero metálico de ancho normalizado (19"), lo suficientemente rígido como para soportar las vibraciones de los buques.

(3) Esta decisión puede considerarse trascendental, puesto que la experiencia mundial posterior mostró que las minicomputadoras comerciales no pudieron sobrevivir a los rigores del ambiente de los buques.

(4) Se descartó el económico método de utilizar la propia tarjeta como conectar macho, pues este método es el responsable de más del 50% de las fallas de los equipos a bordo.



Equipo SAMAR-120, de la misma familia del CADAL-4, en banco de pruebas en el Astillero Río Santiago.

La totalidad de las conexiones al equipo se haría mediante conectores de cables múltiples del tipo usado en aviones.

3. Programa

Debía considerarse la posibilidad de operar hasta un total de cuatro grupos diesel alternadores.

El equipo debía cumplir sin intervención humana las siguientes funciones básicas:

- Arranque, puesta en sincronismo y conexión en paralelo de un grupo.
- Desconexión y parada de un grupo por existir exceso de potencia o por presentar anomalías en su funcionamiento.
- Mantener la frecuencia y la repartición de carga entre los grupos en servicio.
- Prelubricar y precalentar el grupo retén.

Además se decidió que el equipo ejecutase una serie de funciones auxiliares, denominadas alarmas y paradas de emergencia, necesarias cuando el buque no cuenta con un sistema central de alarmas o los grupos no cuentan con sus propias paradas de emergencia.

Alarmas:

El equipo tendría una serie de alarmas visuales y acústicas, que alertasen al operador sobre alguna anomalía.

Paradas de emergencia:

El equipo debería parar al grupo que presentase cualquiera de los siguientes eventos: sobrevelocidad, muy baja presión de aceite y muy alta temperatura de agua de refrigeración. Las dos primeras causas de parada denominadas "Emergencia I" causarían la parada inmediata del grupo, seguida por la puesta en servicio del retén. Si la causa de la parada fuese la muy alta temperatura del agua de refrigeración, se tendría una Emergencia II, procediéndose en ese caso a poner en servicio al grupo retén y luego parar al que entró en emergencia.

III. Ejecución

AFNE S.A. contrató para ejecutar la ingeniería y el programa del equipo al ingeniero Eduardo T. Ulzurum, teniendo en cuenta la experiencia que este profesional tenía en el desarrollo de proyectos similares.(5)

Toda la ingeniería y construcción del equipo y su programa se desarrollaron sin inconveniente y en fecha. Algunos atrasos se experimentaron en la puesta en servicio del equipo en el laboratorio, pues, como es típico, se demoró la importación de los componentes e instrumentos adquiridos en el extranjero. A lo anterior se sumó el mal funcionamiento de uno de los instrumentos de prueba, cosa que fue subsanada por la firma proveedora RCA y por la Comisión Naval en los EE.UU. que enviaron un segundo instrumento.

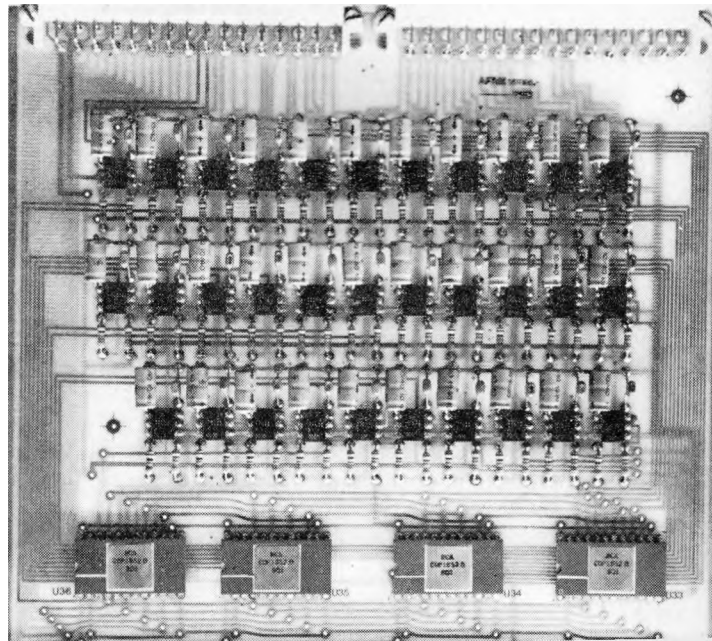
A esta altura del desarrollo se había llegado a la conclusión de que era necesario simular la planta eléctrica del buque en un 100% para poder probar, en forma confiable, el equipo y su programa antes de ser llevado a bordo. AFILIE S.A. absorbió totalmente el desarrollo de los tres simuladores de los grupos diesel-eléctrico.(6)

La prueba final a bordo sufrió un considerable retraso, por causas ajenas al proyecto en sí. La situación internacional que vivía el país en 1978 hizo que se adelantase la entrega del segundo y tercer buque de la serie. Lo anterior determinó que no se ejecutase a bordo la instalación correspondiente a la automatización, ni se dotasen a los grupos diésel-alternadores de los sensores especificados. Esto fue particularmente agu-

(5) El ingeniero Ulzurum acababa de regresar al país desde los EE.UU.. donde había intervenido en proyectos similares.

(6) AFNE S.A. ha adoptado, como política básica, simular el 100% de la planta a controlar, para probar totalmente los equipos de su línea de automatización antes de ser llevadas a bordo.

Tarjeta de circuito impreso del equipo CADAL-4, ensamblada en el Astillero Río Santiago.



do en el ARA "Bahía San Blas", por lo que el tercer buque, el ARA "Cabo de Hornos", fue el primero que estuvo listo para las pruebas.

Al vencerse las garantías del buque y de los grupos diesel-alternadores, recién se tuvo la libertad para iniciar las pruebas finales a bordo. La verificación de los sensores instalados por el fabricante de los motores mostraron un comportamiento muy poco satisfactorio frente a las fuertes vibraciones a que estaban sometidos, impidiendo que el CADAL-4 pudiese ponerse en servicio.

AFNE S.A. decidió entonces colocar sensores nuevos, que le permitieron independizarse del resto de la instrumentación del motor, cosa que hizo a su costa.

Se llegó así a tener buque y equipo listos para ser probados. Los ensayos se realizaron durante la estadía del buque en el puerto de Buenos Aires, en los momentos que no se interfería con las actividades normales del mismo, lo que significó ejecutarlos en horarios nocturnos y en sábados y domingos, en su mayoría.

En lineamientos generales el equipo se comportó correctamente desde el principio, sin que se presentaran problemas de ruidos ni mal funcionamiento. Algunos retoques en el diseño físico y en el programa se hicieron necesarios; los más importantes fueron los siguientes:

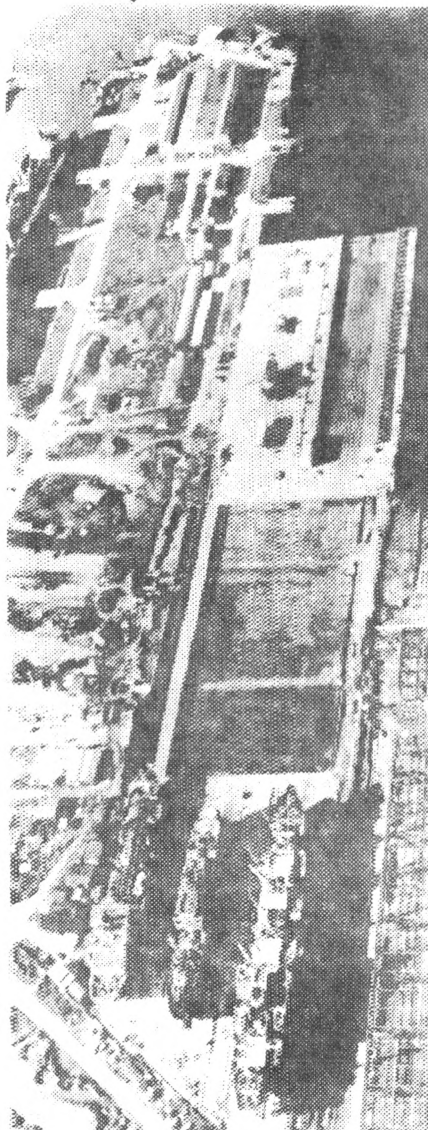
- 1° La repartición de carga se debió hacer mediante la potencia activa y no únicamente con la corriente, para lo cual se diseñó un circuito que permite medir la corriente activa de cada grupo.
- 2° La regulación de la frecuencia fue sensibilizada, pasándose de 50 Hz \pm 0,1 Hz a 50 Hz \pm 0,4 Hz, para evitar un desgaste prematuro de los servomotores de los reguladores Woodward.
- 3° Se vio la necesidad de dotar al equipo de tres condiciones de funcionamiento: normal, maniobra y prueba, para adaptarlo a las diferentes reservas de energía eléctrica en barras que se requieren, y además permitir la prueba de toda la planta con los tres grupos en paralelo, sin tener que recurrir a la generación de grandes variaciones en la carga de las barras.
- 4° Se estimó conveniente reducir la carga de un grupo a cero antes de abrir su interruptor para sacarlo de paralelo, así como también reducir la velocidad del motor diesel antes de pararlo, para disminuir los esfuerzos durante el próximo arranque.

Cuando el equipo se dio por aceptado, su programa, que había sido estimado en 1.500 instrucciones, había sobrepasado las 5.000, por lo cual hubo que agregarle otra tarjeta de memoria.

IV. Aspectos económicos

El presupuesto pasado por AFNE S.A. para el desarrollo del equipo, su programa, puesta en marcha y garantía ascendía a la suma de u\$s 53.500 para la primera unidad y u\$s 11.500 para la segunda. La gran diferencia entre ambos se debía al hecho de que sobre el primero se cargaba la compra del instrumental necesario para programarlo y verificarlo, así como también el viaje y estadía de 15 días de un ingeniero en

TANDANOR



**100 años
de experiencia.**

**394.000 m²
de superficie.**

6 Diques flotantes.

2 Diques secos.

**1 Syncrolift para
45.000 TRB
con 680 metros
de varada.**

CARPINTERIA	COBRERIA
PINTURERIA	HERRERIA
ELECTRICIDAD	MOTORES
CALDERERIA	FUNDICION

***prestigio
internacional
en reparaciones
navales***



TANDANOR

Un siglo... y hacia el futuro
Antarida Argentina 555 Darsena Norte
(1104) Buenos Aires - Tel 31-5271/76
Telex 122898 AR TARNA

LA ENERGIA DE EMERGENCIA SE LLAMA NIFE

FP y ASOC.

Los radioenlaces de ENTEL son alimentados por baterías alcalinas y cargadores autorregulados duales NIFE, para lograr comunicaciones mas seguras con menos mantenimiento.



NIFE Argentina S.A.

José León Suárez 2244 - 1440 Capital
Tel. 68-6031 - Télex: 012-2729
Dir. Telegráfica: NIFECAD

los EE.UU., para comprar los componentes e instrumentos y familiarizarse con el uso de los últimos.

Esto da que el costo promedio de las dos unidades prototipo fue, para la D.G.M.N., de u\$s 32.500(7), precio que es comparable al vigente en el mercado internacional para este equipamiento.(8)

Lo anterior puede considerarse extraordinario, ya que en forma grosera se estima que un prototipo cuesta no menos de 10 veces el precio del equipo en producción. Cualquier otro índice que se utilice, da resultados concordantes; por ejemplo, las estadísticas llevadas a cabo en los EE.UU. dan un costo promedio de u\$s 12 por instrucción para programas de este tipo puesto en máquina funcionando, lo cual daría para este caso de 5000 instrucciones un monto de u\$s 60.000, sólo para el programa.(9)

Con toda razón se podrá argumentar que al precio pagado por la D.G.M.N. se le tendrían que agregar los aportes absorbidos por AFNE S.A., tales como el desarrollo de los simuladores, las modificaciones y ampliaciones del programa que lleva el equipo y los gastos generales de la empresa, que no fueron cargados en el precio presupuestado. Sin embargo, estas omisiones se ven compensadas en gran parte por el hecho de que el contrato le permitió a AFNE S.A. montar un laboratorio de desarrollo de sistemas, basados en microcomputadoras, que puede considerarse el más completo del país.

En mayo de 1981 se abrieron las ofertas a la licitación, convocada por AFNE S. A., para la provisión de los equipos necesarios para automatizar la sala de máquinas de dos petroleros de 58.500 tns. de porte bruto, a ser clasificadas por la American Bureau of Shipping, como buques de sala de máquinas desatendidas. La División Ingeniería de Sistema de AFNE se presentó como un oferente más a la licitación.

De las cuatro ofertas presentadas, la de AFNE S.A. fue la única de procedencia nacional, ocupando el segundo lugar por precio.

Realizado el estudio técnico de las ofertas se descartó la más barata, por ofrecer, para una de las tareas, un equipamiento que no cumplía con las especificaciones; lo mismo ocurrió con la más cara. AFNE S.A. fue la única que ofreció la totalidad del equipamiento basado en la tecnología de los microprocesadores, con tarjetas de repuesto intercambiables y una sola tecnología de Circuitos Integrados, la CMOS. Sus equipos ocupaban la sexta parte del volumen que ocupaba el otro competidor, y consumían menos de la mitad de la potencia requerida por éste.

Las conclusiones del estudio de factibilidad, mencionado en los antecedentes, se habían cumplido.

AFNE S.A. ha iniciado las tramitaciones necesarias para que los en-

(7) Este costo no incluye los sensores ni la instalación a bordo, que fueron pagados directamente a los proveedores.

(8) En la licitación efectuada por AFNE en mayo de 1981 se obtuvieron precios que oscilaban entre 31.940 y 26.133 dólares por equipos importados convencionales, que no incluyen los adelantos que ofrece el CADAL—4.

(9) Computando al final el costo de la totalidad de los componentes importados que lleva el equipo, se obtuvo un monto de u\$s 400.-, lo cual representa una integración nacional superior al 95 %; ello se debe a la alta incidencia de la ingeniería en estos productos.

tes clasificadores internacionales homologuen sus equipos de automación.

V. Las dos guerras del Medio Oriente

En octubre de 1973, tuvo lugar la guerra denominada de Yom Kipur. Los contendientes, Israel por un lado y Egipto y Siria por el otro, hicieron uso intensivo de las más modernas armas disponibles en los arsenales de Occidente y Oriente, respectivamente.

Los hasta ese momento ignorados SAM6, en poder de Egipto, abarataron en la primera semana de lucha, casi el 50% de la bien equipada, adiestrada y orgullosa fuerza aérea israelí, que ostentaba el sello de invencible desde la contienda anterior, cuando en los dos primeros días de combate destruyó a las fuerzas aéreas árabes.

Los jóvenes infantes egipcios, munidos de cohetes antitanques filoguiados, dieron cuenta de gran parte de las fuerzas blindadas enemigas, que en todas las ocasiones anteriores habían brillado como reinas del combate. El resultado de ello fue el abandono, por parte de Israel, de su línea fortificada de Bar-Lev y su retirada hasta los pasos montañosos de Mitla y Gidi más fáciles de defender.

Egipto, por su parte, fuertemente desgastado por el esfuerzo que le ocasionó el cruce del Canal de Suez, no convirtió en gran victoria su éxito inicial, al no poder perseguir sin tregua a las tropas enemigas en retirada, en territorios donde no llegaba la cobertura de los SAM-6.

Esta guerra tenía un fuerte dejó político, pues se jugaba la influencia de las dos superpotencias en el área, así que ambas se lanzaron a reaprovisionar a sus aliadas estableciéndose sendos puentes aéreos.

Lo que ocurrió en la segunda semana de guerra, puede considerarse una neta victoria de la mayor capacidad técnico-logística del binomio EE.UU.-Israel, frente al formado por Rusia-Egipto.(10). Los aviones Phantom, dotados de los equipos de contramedidas adecuados, volvieron a sobrevolar casi inmunes el territorio egipcio.

El general Ariel Sharon, aprovechando la falta de contacto directo entre el Segundo y el Tercer Ejército egipcio, se filtra entre ambos durante la noche del 15 de octubre y cruza el Canal de Suez, estableciendo una cabecera de puente, que luego utiliza el grueso de las fuerzas blindadas israelíes para cruzar el canal y rápidamente dirigirse hacia el sur, al mando del avezado tanquista general Avraham Adam, aislando al Tercer Ejército egipcio de sus fuentes de abastecimiento.

A esta altura de los acontecimientos las dos superpotencias impusieron un alto el fuego, aceptado por Israel a regañadientes. Aún no se había terminado de implementar el alto el fuego, cuando los ministros de RR.EE. de los países signatarios del Tratado del Atlántico Norte se reunían para tratar un punto candente: en la hipótesis de una guerra con Rusia, si se llegaba a pelear con la misma intensidad que en Medio Oriente, todo el armamento disponible, incluido los apoyos logísticos implementados, duraría apenas un mes de guerra.

(10) Se calcula que el puente establecido por los EE .UU. transportó 10 veces más material que el ruso, a pesar de la mayor distancia y de haber empezado más tarde.

El 23 de setiembre de 1980, Irak invade Irán para recobrar la plena soberanía sobre el canal Shatt-Al Arab, un río interior de Irak formado por la confluencia del Tigris y del Eufrates y cuya navegación se había pactado en 1975.

La guerra, presentada así, parece tener objetivos claros y limitados, pero en el fondo responde a raíces más profundas que pueden sintetizarse en:

- 1º La rivalidad religiosa de la secta shiíta encabezada por el Ayatollah Khomeini y la Aunni del Presidente Hussein.
- 2º Los ataques de las tribus kurdas contra Irak, incitados por Irán.
- 3º La diferencia étnica entre Irak, totalmente árabe, y el Irán, en su mayoría persa.

En esta guerra, nuevamente se enfrentan dos ejércitos armados con los elementos más modernos por las dos superpotencias.

Las Fuerzas Armadas iraníes, durante el reinado del Sha Reza Pahlevi, y gracias a los buenos oficios de Kissinger, habían recibido todo el armamento que deseaban por avanzado que fuese.(11) Antes del advenimiento de Khomeini, Irán contaba con 450 Phanton, 100 helicópteros, 2.800 carros de combate y más de 3.500 cañones, incluidos los antiaéreos.

El Irak, por su parte, trató de mantener sus fuerzas en equilibrio con su enemigo, recurriendo al Soviet, así es que en el momento de iniciar la invasión contaba con 340 Mig 23 B, 60 SU 78, 60 SU20, 100 helicópteros y 3.600 vehículos blindados.

La guerra se inicia con una intensidad brutal, propia de las armas en juego, con ventajas netas para el atacante, quien llega en los primeros días casi a completar los objetivos limitados declarados; es así como el día 25 de setiembre Irak pide públicamente la rendición de Irán, sin obtener respuesta.

La guerra comienza a perder ritmo y a pesar de sus esfuerzos y de sus eufóricos comunicados, Irak no puede completar la toma de Abadán.

El día 30 de setiembre Irak comunica que acepta un alto el fuego si Irán hace lo propio, cosa que es rechazada por Khomeini.

El 2 de octubre M. Dayán, conocedor profundo de las guerras de Medio Oriente, expresa que Irán nunca podrá liberarse sin la ayuda de Washington.

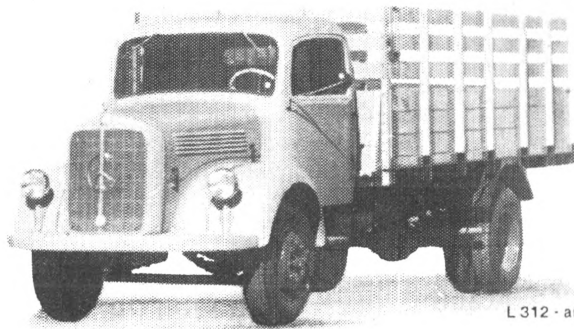
EE.UU., ansioso por obtener la liberación de los rehenes, advierte a Jordania sobre los peligros de unirse a Irak, y a Rusia y a los demás países árabes, sobre la inconveniencia de enviar repuestos a ese país.

A menos de un mes de su iniciación, la guerra pierde toda su dinámica y cae en una paralización total, en la cual se mantiene hasta el presente.

En esta guerra no se jugaban importantes intereses políticos de las grandes potencias como en la anterior, pero sí estaban en peligro fuertes intereses económicos, que ninguna de ellas tenía interés en destruir, y bastó que la ignorasen, quebrantando seguramente formales contratos y promesas de apoyo técnico, para llevarla al congelamiento total.

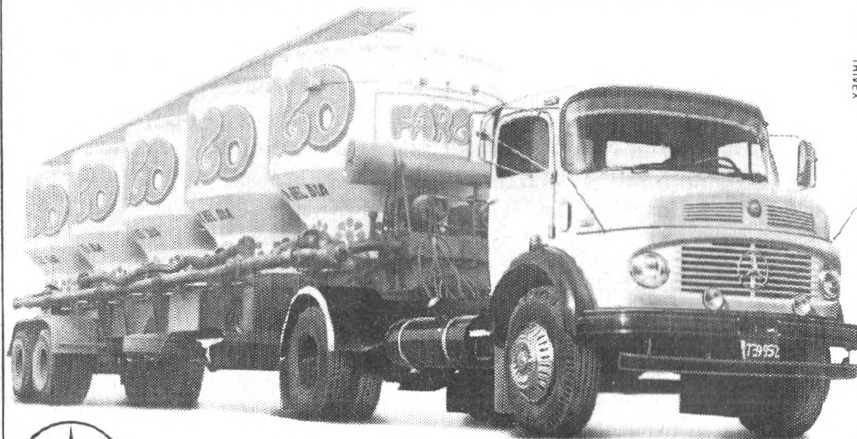
(11) *J. j. Servan Schreiber*: "El Desafío Mundial", 1980.

Buen Viaje



L 312 - año 1959

La evolución está a la vista: aquellos viejos modelos y los actuales. Mercedes-Benz Argentina, al cumplir sus 30 años en el país, sigue trabajando para que esa evolución no se interrumpa.



L 1521 - año 1979



Mercedes-Benz Argentina S.A.

Desde noviembre de 1973, cuando se usa por primera vez el arma petróleo, se ha avanzado mucho en el campo de las medidas y contramedidas económicas. A los sucesivos aumentos de precio de la OPEC, los países industrializados respondieron con un incremento de los precios de los productos manufacturados y la venta de equipos de avanzada, que al hacerse sin la correspondiente transferencia de tecnología, les aseguraba un suculento ingreso por prestación de servicios y repuestos. Los sistemas de armas han ocupado un lugar destacado en esta política, hasta tomar un volumen tan alarmante que el mismo Vaticano ha levantado su voz: lo que se invierte en armas en 15 días es mayor que lo que el mundo gasta anualmente en alimentos, agua, instrucción, cuidados médicos y alojamiento.

Los vendedores de armas están más activos que nunca, ellos saben que por grande que sea el volumen de la venta, son pocos los daños que pueden causar en caso de un conflicto real que no cuente con la aprobación del proveedor.

En caso de que nuestro país se viera envuelto en un conflicto armado con otro país limítrofe ¿en cuál de las dos guerras quedaría encuadrado? Nuestra opinión es que en la segunda.(12)

VI. Argentinización

Argentinización es una palabra que ha estado muy en boga durante los últimos 10 años, y a la sombra de la cual han crecido comisiones y oficinas.

Según el diccionario, argentinizar es: "Dar carácter argentino. Tomar carácter argentino o forma argentina".

De esta sola definición se deduce que nadie, persona o institución, que no esté totalmente consustanciada del ser nacional, de sus industrias, de su capacidad, de sus inquietudes, de sus posibilidades y de sus anhelos, podrá argentinizar y menos aún decidir al respecto. Cualquier argumento que se utilice para justificar lo contrario se convierte en una falacia totalmente sin sentido.

El almirantazgo de la década del 30, aun sin haberla usado, nos legó un sentido histórico de la palabra "argentinización", cuando decide las construcciones en el país de nueve rastreadores de la clase "Bouchard" y cuatro avisos de 1.000 tt. de desplazamiento, en pos de su doctrina de que la Armada Nacional no lograría su independencia hasta tanto el país no le proveyese los instrumentos de su poder,(13) y que lo llevaría a crear la carrera de Ingeniería Naval en sus diferentes niveles primero y construir el Astillero Río Santiago, después.

La misma senda siguieron sus continuadores de la década del '40, cuando ante la tremenda brecha tecnológica que había generado la

(12) A fines de 1978, durante una charla amigable mantenida con uno de los asesores ingleses de nivel gerencial, que asistían a AFNE en la puesta en servicio del ARA "Santísima Trinidad", se le preguntó qué harían en caso de que la Argentina entrase en guerra con Chile. Sin titubear contestó: nuestras instrucciones son claras, tomar el primer avión que salga para Inglaterra.

(13) *González Climent*: "Historia de la Industria Naval Argentina".

guerra, sobre todo en el campo de la electrónica, toman las medidas trascendentales para salvarla; tales fueron:

1. Convertir el modesto servicio de Comunicaciones Navales en Dirección General del Material de Comunicaciones Navales, para darle a esta nueva rama técnica el vigor necesario para descontar distancia.
2. Convenir con la UBA la creación del Instituto Radiotécnico y con la UNLP la creación de la carrera de Ingeniería en Telecomunicaciones, para formación del personal capacitado en el más alto nivel, a la vez que en la Escuela de Mecánica y en la Base Naval de Puerto Belgrano se iniciaban nuevas especialidades para el personal subalterno.

Las anteriores decisiones permitieron a la Armada Nacional, en los años '50, absorber con solvencia el impacto que representó la incorporación de los cruceros tipo "Belgrano" primero, y los destructores tipo "Fletcher", después.

Al iniciarse, en los primeros años de la década del '70, el actual programa de construcciones de buques, todo parecía indicar que se seguiría la derrota trazada. Comprar un proyecto completo con la asistencia técnica necesaria para su ejecución, es un camino recomendable para acortar distancias y capitalizar la experiencia ajena en beneficio propio, siempre y cuando se mantenga clara la meta final: tener una industria naval capaz de soportar el poder naval.

En este esquema los proyectos CADAL-4 y Argenta, toman el papel de planes contribuyentes, si se mantiene con firmeza el poder de decisión para hacerlos intervenir en el momento adecuado.

En nuestros días, quien compra un complejo sistema electrónico se pone al cuello un lazo llamado "repuestos y asistencia técnica", que puede ahorcarlo en cualquier momento y cuyo extremo de accionamiento queda indefectiblemente en manos del fabricante. Esto es una ley, fruto del propio desarrollo tecnológico, y como tal no se la puede eludir.

En un artículo anterior nos preguntábamos en qué momento la Armada Nacional cambió la vocación de hacer sus buques por la comodidad de comprarlos; hoy nos hacemos una pregunta mucho más trascendental y por lo tanto de más difícil contestación: ¿qué fue lo que influyó tan drásticamente en nuestro espíritu para que llegásemos a dudar de nuestra capacidad para resolver nuestros propios y naturales problemas? Tal vez las palabras del contraalmirante Carlos A. Sánchez Sañudo sean las que mejor contesten la pregunta, cuando dice: "La Argentina invertebrada o el camino del abismo", que significa la Argentina privada de su estructura resistente, que lo que le mantiene su forma y su perfil de nación.

(14) Estos hechos convierten a la Armada Nacional en la propulsora principal del desarrollo de la electrónica en la República Argentina, en las décadas del '40 y del '50.

(15) Denominamos proyecto "Argenta" al contrato para desarrollar una computadora de gran poder, capaz de absorber todos los problemas operativos de un CIC, que fue ejecutado en Bahía Blanca, en los últimos años de la década del '70.

(16) "La Segunda Oportunidad" - Boletín del Centro Naval N° 708, julio-septiembre de 1976.

Muchos sociólogos y estudiosos están viendo síntomas de pérdida de la identidad y desintegración de la Nación Argentina; entre éstos cabe mencionar:

- 1º El estancamiento de su crecimiento demográfico, a pesar de sus inmensos recursos naturales inexplorados, resultado de su incapacidad no sólo de atraer una inmigración calificada, sino de retener a sus propios ciudadanos de mayor capacidad y empuje.(17)
- 2º La falta de confianza del pueblo en sus autoridades que lo lleva a invertir sus ahorros en cualquier otro país, en lugar de hacerlo en el propio.
- 3º La deserción estudiantil en los tres niveles, que ha llegado a cifras intolerables en los últimos años. Ya no se tiene aliciente en el esfuerzo que significa estudiar. El vivo tiene más oportunidades que el inteligente y el esforzado.
- 4º El crecimiento desmedido de la burocracia estatal, que paraliza toda la actividad nacional. Hoy en día, una empresa o un individuo cualquiera debe dedicar más esfuerzos a satisfacer los requerimientos de su obligado socio —“el Estado”— que el necesario para producir el bien, razón de su existencia. La burocracia estatal es la gran responsable del crecimiento desproporcionado del área del Gran Buenos Aires, que ha llegado a acumular el 40 % de la población argentina.
- 5º La permisividad, el consentimiento, la indiferencia o como querramos llamarla, que muestra la sociedad argentina de nuestros días frente a los actos públicos, aun los más trascendentales como son la soberanía y la integridad territorial, fruto de 40 años de frustraciones, engaños y ocultamientos. El “no te metas”, “los trapos sucios, se lavan en casa”, “dejar vivir para vivir”, y otros dichos, de dudosa moral republicana, son usados para justificar actos de pasividad, comodidad o conveniencia en todos los niveles, desde los más altos hasta en el llano.

El 8 de agosto de 1981, el Sr. José Antonio Abuín publicaba en “Le Prensa” un artículo titulado “Las Trincheras de la República”; en él decía: “Las líneas de defensa de una comunidad pasan, en orden de importancia, por las siguientes zonas: educativa, institucional, económica y militar”.

Si insistimos en comprar armas para nuestra defensa, sólo estaremos alimentando la *última* trinchera y su eficacia dependerá de la mayor o menor simpatía con que los proveedores vean nuestra causa. Si en cambio tratamos de desarrollarlas, estaremos alimentando simultáneamente las cuatro trincheras y nuestro poderío se habrá multiplicado muchas veces.

(17) En los últimos 20 años alrededor de dos millones de argentinos salieron y no regresaron al país, lo que hace suponer que encontraron ubicación en otros lugares de occidente; esto representa la pérdida de más del 7 % de la población total argentina.

Las decisiones sobre argentinización que se tomen ahora afectarán a la Armada Nacional por un período de 40 años, si computamos los 10 para construir una serie, y la proyección histórica de nuestras posibilidades de renovación. Esto significa que casi dos generaciones de marinos deberán soportar la soga al cuello si se sigue optando por lo extranjero, sin intentar buscar la solución en nuestra propia capacidad e ingenio. “La única riqueza es la capacidad de crear”, declara el jeque Hisham Nazer de Arabia Saudita en defensa de los planes de la OPEC. (18)

Cuando el presidente Carter, en nombre de su política de los Derechos Humanos, destinada sobre todo al consumo interno, vedó el suministro de armas a varios países sudamericanos, Brasil, uno de los afectados, que siempre había tenido a los EE.UU. como su principal proveedor, se lanzó sin titubeos a resolver sus problemas utilizando su propia industria, con el resultado de haber pasado a ser uno de los principales exportadores de armas del mundo en el año 1980. Con razón, uno de los directivos de la industria bélica brasileña expresaba que el Acta Humphrey-Kennedy había sido el mayor impulso recibido por esta industria.

VII. Conclusiones

A lo largo de este artículo hemos tocado puntos tan disímiles como “Las dos guerras de Medio Oriente” y “Argentinización”, que nada parecen tener que ver con el CADAL-4, pero lo hemos hecho con el fin de mostrar los peligros que nos acechan, si no seguimos el rumbo que nos marcaron nuestros mayores; no hacerlo sería un comportamiento antihistórico y, como dice Ortega y Gasset, “Todo comportamiento antihistórico adquiere en el hombre un carácter de suicidio”. (19)

La Armada Nacional invirtió, a lo largo de 4 años, u\$s 65.000 en forma directa para desarrollar el CADAL-4, incluyendo la compra de instrumentos de laboratorio y preparación de personal; sin embargo hoy la Argentina puede competir, a la par de los más avanzados países, en el campo de las microcomputadoras aplicadas al control.

Si con una inversión tan modesta se obtuvieron los resultados descriptos, fácil sería prever los niveles que se alcanzarían si invirtiésemos esta misma suma anualmente, reteniendo a alguno de los cientos de ingenieros capaces, que emigran por falta de trabajo. Para ello no sería necesario solicitar nuevas partidas en el presupuesto, sino transferirlas desde las recargadas áreas burocráticas hacia el área productiva de laboratorios y talleres, que es donde se realizará la única y verdadera argentinización.

Para terminar, permítasenos transcribir un párrafo de J. J. Servan Schreiber(20): “El programa de los dos decenios de industrialización masiva, fundado, como en casi todos los países del Tercer Mundo, en la industria pesada según el modelo de desarrollo soviético, terminó siempre

(18) “El Desafío Mundial”, op. cit.

(19) *Ortega y Gasset*: “Ideas y Creencias”, 1940.

(20) “El Desafío Mundial”, op. cit., página 266.

en fracaso. La burocracia enorme, incontrolable, que emplea dos, tres y hasta cuatro funcionarios en vez de uno, por cada puesto de trabajo, no ha cesado de extender el campo de su esterilidad. No ha sabido construir carreteras, ni multiplicar las escuelas, ni fertilizar las tierras, ni extender los servicios de sanidad. Sólo sabe *controlar, verificar, prohibir*. ¿Por dónde empezar?”.

Nota:

El presente artículo fue escrito durante el mes de enero de 1982, y entregado para su publicación en el Boletín del Centro Naval el siguiente mes de febrero, es decir, con anterioridad a los hechos históricos de los meses de abril a junio del mismo año, que confirmaron algunas opiniones volcadas en el mismo, y desactualizaron a otras. A pesar de ello, no se ha querido modificarlas, para insistir una vez más que, si la Nación Argentina quiere ser dueña de su propio destino, debe decidirse a buscar en su propio seno la solución de sus problemas, convirtiéndose en adulto, con todas las responsabilidades, esfuerzos, dolores y soledad que este nuevo estado exige, pero que es el único camino para ganarse el respeto de los grandes.

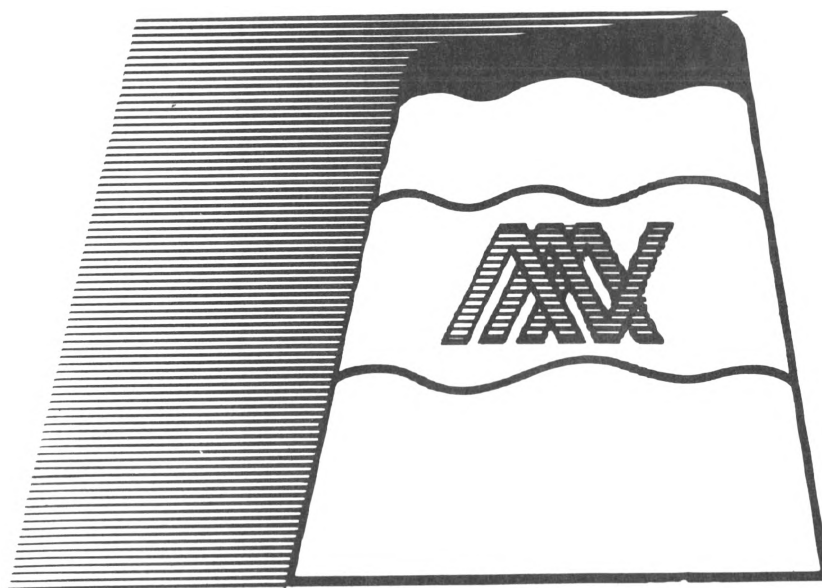


PENTAMAR S.A.



**Ingeniería y Técnica de Dragados y Rellenos
al Servicio de las Vías Navegables Nacionales.**

Mcal. Antonio J. de Sucre 1965 - 1428 Capital Federal
● Tel. 782-0214/0264/784-5627 ● Telex 21953AR WIBA



Alianza Naviera Argentina sa

Conquistemos las Rutas Comerciales Consolidando e Incrementando Nuestra Marina Mercante

Por el contraalmirante
FRANCISCO A. ALEMAN

I. DEPENDENCIA DEL MAR

Es sin duda bien conocido, que la navegación oceánica es un elemento económico vital para las naciones del hemisferio occidental.

Los continentes de Europa, Asia y América se agrupan en el hemisferio norte en torno del Polo Norte, lo que determina el carácter de continental del mencionado hemisferio. En cambio en el hemisferio sud, el mar barre las costas de Australia, los archipiélagos y sólo se destaca la masa territorial del cono sur de América, todo lo cual determina el carácter típicamente oceánico de este hemisferio. Nuestro país resulta entonces un país “insular” o “semioceánico”.

Desde el punto de vista de la geografía física, América del Sur, Central y Caribe presentan características que dificultan y limitan el transporte terrestre entre las naciones. Sin facilidades para el transporte oceánico, las economías de la mayoría de los países americanos se debilitarán; ellos son exportadores de materias primas de bajo precio y son importadores de bienes de producción de alto valor.

Nuestro país debe ser consciente del papel importante que para él constituye la navegación oceánica y la relación que existe entre su comercio exterior y su crecimiento económico.

Desde el Río de la Plata a la costa sudafricana hay unas 3.800 millas, al norte de Europa 6.400 millas, a los EE.UU. 6.200 millas y al Japón 11.000 millas. La Argentina, está como vemos, separada por grandes distancias a través de las rutas oceánicas, de los principales centros de la civilización y el intercambio. Esta situación de soledad no es sólo por el extenso litoral y las distancias hacia los centros de poder del mundo, sino también por el aislamiento que le imponen la cordillera de los Andes, el altiplano boliviano, las selvas norteñas y la proximidad del Matto Grosso.

Esta "Isla" que es nuestro país, constituye una de las principales reservas alimenticias del mundo occidental, factor éste que agregado al de la situación geográfica ya mencionada, nos crea una relación de interdependencia con los países occidentales cuya concepción de vida compartimos.

La mencionada posición aislada de nuestro país, unida a su capacidad potencial de producción, lo impulsan obligadamente hacia el mar.

Es común la manifestación de que la Argentina es un país marítimo, pero es interesante poner de relieve que un país marítimo es aquel que no sólo ha logrado acceso al mar, sino aquel que teniendo ese acceso utiliza el mar para desarrollar los intereses marítimos.

El mar permite que una nación marítima pueda ser poderosa pero no le proporciona ese poder.

El almirante Storni decía en 1916: "puede afirmarse que la Argentina lo espera todo por vía marítima".

Hace pocos años el contraalmirante Mazzoni nos volvía a recordar lo siguiente: "lo que seamos en el futuro inmediato dependerá del mundo y de nosotros, pero, en lo que a nosotros atañe, debemos convencernos de la necesidad de ir hacia el mundo, para lo cual es imperioso, entre otras cosas, que nos lancemos al mar de una vez por todas".

Como vemos, no existen dudas de que somos un país que realmente depende del mar. Por otra parte, periódicamente voces esclarecidas nos han llamado la atención para indicarnos que no es sólo el acceso al mar el que nos va a proporcionar el poder marítimo. Es necesario desarrollar los intereses marítimos; y si ello no ha ocurrido en la medida correspondiente a nuestro crecimiento económico, ha sido sin duda por una falta de conciencia marítima y de la convicción necesaria para llevar adelante una política al respecto.

No olvidemos que no existe obra de trascendencia que no esté motivada por una fuerte toma de conciencia de su importancia; sin esa conciencia marítima afirmada en sus conductores difícilmente una Nación como la nuestra desarrollará la aptitud necesaria para servirse y beneficiarse con el uso del mar.

No hay ninguna duda de que la naturaleza nos ha ubicado en la tierra como un país que depende del mar y además nos ha dado el acceso al mar. Sólo queda a nosotros la tarea, con nuestro propio esfuerzo, de desarrollar los intereses marítimos para poder convertirnos en la potencia marítima que podemos y debemos ser.

Sólo nos ocuparemos en este trabajo, por razones de espacio, del sector de los intereses marítimos que corresponde a la Marina Mercante.

II. RAZONES PARA UNA MARINA MERCANTE ARGENTINA

No parece muy necesaria la discusión sobre la imprescindible necesidad, para un país como el nuestro que desea llegar a tener alguna independencia económica, de contar con una Marina Mercante que guarde relación con nuestro comercio exterior al que debe servir.

Los ejemplos de los países que han sido y son líderes en el mundo a

través de la historia, muestran que esa posición está basada, entre otros elementos, en una importante Marina Mercante.

Consideramos conveniente poner en evidencia algunas razones que justifican una Marina Mercante en nuestro país; ellas son:

- a) La Marina Mercante constituye una garantía para el abastecimiento de materias primas que son vitales para el funcionamiento industrial, particularmente en los períodos de crisis en el mundo en los que, como consecuencia de ellas, las flotas mercantes navegan en zonas de mejores fletes y las rutas del propio país quedan de esa manera desatendidas, tal como la historia nos lo ha señalado.
- b) La Marina Mercante le otorga al país, en el ámbito internacional, mayor libertad de acción para la apertura y mantenimiento de los mercados que interesan al comercio exterior, con independencia de los intereses marítimos tradicionales.
- c) La Marina Mercante es productora de la mercadería de exportación invisible que es el flete, el que tiene importante incidencia en el balance de pagos del país, ya que es una fuente de ingresos de divisas cuando transporta carga de exportación o carga entre puertos extranjeros y una fuente de ahorro cuando transporta cargas de importación.
- d) En situación de conflicto la Marina Mercante permite el mantenimiento de la economía de guerra, a la que hay que sumar su panel como reserva, tanto de hombres como de material y servicios, para la Marina de Guerra.
- e) La Marina Mercante, con su presencia en el mercado, permite mantener un control sobre los fletes y producir un efecto moderador sobre éstos, desde y hacia nuestro país, asegurando la estabilidad de los mismos, dando con ello protección contra posibles discriminaciones.
- f) La Marina Mercante es un instrumento del poder económico y éste tendrá presencia en lo marítimo cuando la Marina Mercante adquiera una magnitud que le permita tener peso en las Conferencias de Fletes para los tráficos regulares y competir con eficiencia en el mercado internacional de fletes.
- g) La Marina Mercante permite la prestación de comunicaciones más eficaces y seguras, sin depender de las autoridades de flotas de otras banderas, cuyos centros de decisión se encuentran fuera del ámbito de nuestro país.
- h) En épocas de gran actividad económica en el mundo, la Marina Mercante da seguridad a los países en desarrollo, como el nuestro, para movilizar sus exportaciones de materias primas de muy bajo precio y por ende de bajo flete, no atractivo en las circunstancias mencionadas.
- i) La Marina Mercante es fuente de riqueza de la más alta rentabilidad a través del flete; es un arma económica de las más eficientes, como reguladora que es del intercambio comercial y es un elemento estratégico de capital importancia para la seguridad del país.
- j) La Marina Mercante pone a los países a cubierto de las consecuencias desfavorables que, cuando no se cuenta con medios propios, producen las situaciones de conflicto o crisis internacionales, unas veces reduciendo drásticamente la bodega disponible (casos de la Primera y Segunda Guerra Mundial) y otras veces elevando el costo de los fletes (crisis de Suez, guerra de Corea, etcétera).

k) La Marina Mercante aumenta las posibilidades de trabajo brindando nuevas oportunidades a la población y lleva los barcos de nuestra bandera a todos los rincones del mundo, contribuyendo al conocimiento y prestigio del país.

Creo que podemos afirmar sin ningún temor, como corolario de lo hasta aquí expuesto, que:

a) Nuestro país depende del mar y tiene acceso a él.

b) Debemos desarrollar los intereses marítimos si queremos convertirnos en una potencia marítima, y dentro de ellos debemos desarrollar una Marina Mercante acorde con las exigencias de nuestro comercio exterior.

Hasta ahora no hemos desarrollado nuestras vías navegables interiores y durante muchos años, como veremos más adelante, hemos cedido las vías navegables exteriores a buques de banderas extranjeras. Nos hemos negado a la conquista de las rutas comerciales primero y a los mercados internacionales después. Cuando esto ocurre, el vacío es aprovechado por buques de banderas de naciones de poco o ningún comercio con nuestro país.

Pero esto debe terminarse, ya que sólo usando las rutas marítimas será posible expandir nuestros mercados y podrá la Argentina adquirir una posición de relieve que sus recursos naturales y su capacidad industrial potencial le acreditan.

III. ACCION DE LAS POTENCIAS MARITIMAS A TRAVES DEL TIEMPO

Mientras que países de poco comercio exterior y casi ninguno con el nuestro han acumulado en el exterior divisas provenientes de los fletes producto del transporte de cargas de o para nuestro país, nuestra Marina Mercante sólo transportaba, para dar un ejemplo, en 1965 el 14,8 % del total del tonelaje de nuestro comercio exterior, debido ello a la acción permanente de las banderas pertenecientes a los países líderes marítimos que nos impedían transportar por los mares una parte equitativa de los fletes que producía nuestro propio comercio exterior, al que sin duda teníamos derecho. Esto sin desmedro de nuestra propia culpa, por no haber sabido contrarrestar esa acción y poner el acento necesario en el desarrollo de nuestra Marina Mercante.

La Argentina, con valores de exportación e importación elevados a través de los años, ha debido pagar el transporte de gran parte de lo que vendió y compró, como se ha mencionado anteriormente, ya que no supo o no le permitieron que lo transportara en sus buques, perdiéndose por ello divisas; esa acción de los países líderes y nuestra propia inoperancia no permitieron la expansión de nuestra Marina Mercante y colocaban a veces a nuestra bandera como un intruso para el círculo cerrado que es la industria internacional del flete, razón por la cual durante muchos años han sido explotados los países que no han tenido la voluntad y la fuerza necesarias para imponerse.

La libertad de los mares, una de las conquistas más importantes, pierde su significación cuando es utilizada por los más fuertes para dominar a los más débiles. Por su parte, la libertad de comercio pierde también su significación cuando es invocada por los países desarrollados

para no permitir el crecimiento de los subdesarrollados. La preponderancia en el transporte marítimo mundial ha estado en manos de un reducido grupo de países, por lo menos hasta los últimos treinta años, lo que les ha dado un fuerte poder económico.

Es importante destacar que las actividades económicas y comerciales han estado prácticamente dominadas por sistemas de preferencias y barreras y lo siguen estando. En los siglos XVII al XIX los países líderes establecieron privilegios para proteger sus actividades económicas y comerciales, y dentro de ellas las del transporte marítimo.

En Gran Bretaña en 1651 y en Francia en 1793 se dictaron las famosas “Actas de Navegación”, que permitieron el desarrollo de las Marinas Mercantes de ambos países al establecer severos conceptos de reserva de carga para sus banderas.

Recién en 1849 fue abolida en Gran Bretaña el “Acta de Navegación”, cuando su Marina Mercante ya era la primera del mundo y no necesitaba del apoyo legal del acta.

Es interesante destacar que la acción de las grandes potencias marítimas ha sido tratar de impedir el acceso a las cargas originadas por otros países con deseo de participar en el transporte marítimo de su comercio exterior. Esto demuestra la paradoja del pensamiento y la acción de los países líderes que son potencias marítimas, los que han sostenido que los mares y el transporte marítimo eran libres y los gobiernos no debían intervenir, salvo para garantizar la libertad y seguridad de la navegación. Pero ante este argumento la realidad ha sido que, en cuanto los países dejaron a sus empresas libradas a su propio gobierno, la llamada libertad de los mares se convirtió en la libertad de las grandes potencias marítimas para canalizar hacia ellas el movimiento del comercio, conservando el control de sus tráfico y el que desarrolla entre otros países.

Después de la Segunda Guerra Mundial comenzaron algunos Estados, que deseaban desarrollar sus Marinas Mercantes, a intervenir en la regulación del transporte marítimo de su propio comercio exterior, tratando de reservar para sus Marinas Mercantes una parte razonable de sus tráfico lo que los llevó, y los lleva todavía, a enfrentar la oposición y crítica de las potencias marítimas con el ya desgastado argumento de la libertad de los mares.

Puede concluirse expresando que en general todos los países con intereses en el sector del transporte marítimo se rigen, hoy, por un enorme número de disposiciones que lo regulan.

IV. EL ESTADO Y LA MARINA MERCANTE

Los Objetivos Nacionales tienen enfoques diferentes según lo: distintos gobiernos que las naciones tienen; es por ello que a esos Objetivos Nacionales se los conoce por la denominación de Objetivos Políticos.

Para concretar esos Objetivos Políticos, se establecen lineamientos generales de acción que darán lugar a las medidas propiciadas por el Gobierno y ejecutadas por la población para lograr aquellos objetivos.

El conjunto de estos lineamientos es lo que se denomina Política General, para lo cual el Estado cuenta con los medios y recursos que constituyen el Poder Nacional, que no es otra cosa que la capacidad del país

para lograr los Objetivos Nacionales por medio de esa Política General.

Para preservar los intereses del Estado de Las presiones que pueden ser externas o internas que afectan el desarrollo de Los recursos de la Nación, deben darse condiciones básicas que dan lugar a la situación que llamamos seguridad. Por lo tanto, la dirección general de avance de la Política General está compuesta por: el Desarrollo y la Seguridad. Habrá entonces dos grandes políticas dependientes una de la otra.

La política de desarrollo y la de seguridad actúan sobre los cuatro campos del Poder Nacional, dando lugar a la Política Económica, Social, Política y Militar.

En particular, la Política del Transporte Marítimo está ubicada dentro de la Política Económica, pero cualquiera fuera ésta, aquélla nunca podrá ser contraria a la expansión y desarrollo de una actividad que está ubicada dentro de los valores económicos del país.

En nuestro país la Marina Mercante, hasta hace unos años, no ha integrado debidamente la política económica en general, ni la política de nuestro comercio en particular. Esta situación recién comenzó a revertirse en forma trascendente al comienzo de la década del 70, sin haber alcanzado todavía la preponderancia que Le corresponde, pero esta situación no debe prolongarse más, como ya lo han comprendido países como el Brasil, la India, etcétera, que han sabido interpretar la importancia del sector marítimo dentro de la economía y el comercio nacional.

Es evidente que en un proceso de crecimiento económico general, un sistema de transporte marítimo adecuado debe ir a la vanguardia de ese desarrollo económico, para evitar limitar o dañar las tendencias de expansión de las demás actividades económicas.

La pregunta de si nuestro país debe tener y desarrollar una Marina Mercante, queda contestada con la verificación de nuestra realidad.

La última estadística disponible es del año 1979 y allí se consigna que el comercio exterior argentino generó 36.158.101 toneladas, transportadas por agua; de ellas la bandera argentina transportó 8.235.518 toneladas, lo que representa el 22,8 %. Si comparamos esas cifras con las del comienzo de la década del '70 vemos que:

1970:	24.982.102 tons.	Intercambio por buque bandera argentina	23,00 %
1979:	36.158.101 tons.	Intercambio por buque bandera argentina	22,80 %

Estas cifras nos ponen en evidencia que si bien hemos conseguido transportar mayor cantidad de toneladas en buques argentinos, el desarrollo de la Marina Mercante no ha estado ni está de acuerdo con el volumen de nuestro comercio exterior. Por otra parte, debemos también consignar que en la cifra del transporte en la bandera argentina se incluye la carga transportada en buques extranjeros charteados por armadores argentinos cuyo rédito para el país es muy bajo.

Lo hasta aquí expuesto no deja dudas sobre la necesidad de acelerar en nuestro país el desarrollo de una Marina Mercante acorde con las necesidades de su comercio exterior, por lo menos en una primera etapa.

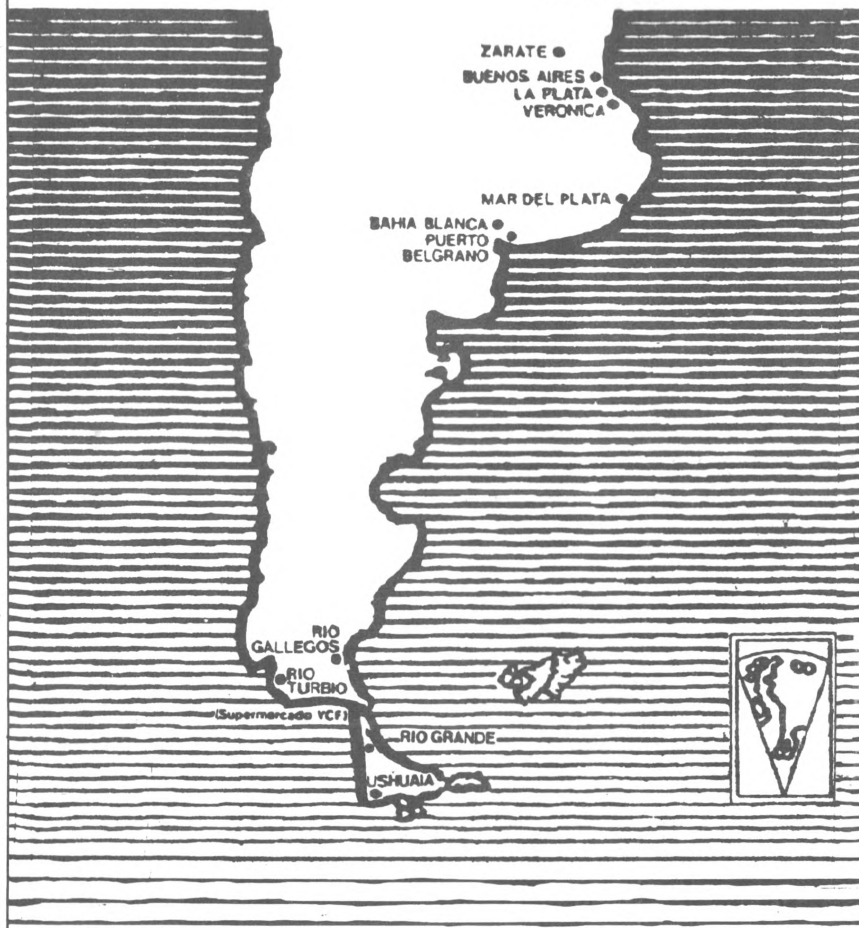
LA
BUENA
MANERA DE
COMPRAR
ESTA
EN

Una organización
con criterio de servicio

Sados

Dirección de Bienestar
de la Armada.

Antártida Argentina 1160
Buenos Aires





SU NUEVA TARJETA DE COMPRA.

- Es una tarjeta exclusiva para oficiales de Ejército, Marina, Aeronáutica y Gendarmería (en actividad o retiro), sus cónyuges, familiares directos y las pensionistas militares.
- 7.000 comercios adheridos en la Capital, Gran Buenos Aires y Mar del Plata, alcanzando muy pronto la totalidad del país.
- Retiro de dinero en efectivo.
- Préstamos personales automáticos, con tasas preferenciales.
- Seguro de Vida Gratuito.
- Pasajes aéreos y planes de turismo financiado.



**COOPERATIVA DE
VIVIENDA, CONSUMO
Y CREDITO LTDA.**

Informes en: Blanco Encalada 1401 (1428) Capital Federal
Tel. 785-6475 y 7270

CONQUISTEMOS LAS RUTAS COMERCIALES....

Es conveniente recordar aquí que una nacionalidad sólo se forma cuando hay detrás una conciencia colectiva, con una entidad de representación consciente de sus obligaciones y conveniencia de lo que aspira.

Por ello es necesario que las autoridades actúen con firmeza y seguridad, basados en el conocimiento de lo que la Marina Mercante representa para nuestro país, y con la convicción de la necesidad de desarrollarla. El argumento principal es el de que en una primera etapa aspiramos a una parte del flete generado por nuestro comercio exterior, el que con toda justicia nos corresponde.

Es importante destacar y tener muy en cuenta que “ninguna Marina Mercante de países en vía de desarrollo, como el nuestro, puede sobrevivir y desarrollarse sin el fomento del gobierno”. En realidad, en la actualidad las Marinas Mercantes de los países líderes en el aspecto marítimo también reciben un trato especial de sus gobiernos, para permitirles intervenir en el mercado internacional, que se ha hecho cada vez más complejo y competitivo.

El Estado y las empresas deben vivir en armonía o no vivirán en modo alguno. Para que la Marina Mercante pueda desarrollarse en un grado acorde con el crecimiento del comercio exterior es necesario que su flota, o mejor dicho sus compañías armadoras, estén suficientemente promocionadas así como debidamente amparada la Industria Naval. Es interesante recalcar que en todos los países que desean tener o conservar su Marina Mercante a la altura de sus intereses económicos y comerciales, domina el más “puro nacionalismo económico”, y que la protección de la Marina Mercante es un imperativo de la seguridad y del desarrollo económico del país.

V. EN QUE SITUACION ESTAMOS

Justo es reconocer el mérito de la Armada Argentina que a través de sus autoridades y de sus hombres, actuando en los distintos sectores y organismos oficiales o privados, se ha convertido en el motor de lo ya obtenido, apoyada siempre en esta labor por el armamento privado, los que han bregado, en particular en los últimos 15 años, por el desarrollo de la Marina Mercante adecuada a las necesidades del país.

La Argentina, en realidad, está ya desde hace más de treinta años comprometida con el desarrollo de su Marina Mercante, pues por su ubicación geográfica y otras razones que hemos expuesto precedentemente, no podía dejar el transporte de su comercio exterior en manos de empresas extranjeras sin hacer peligrar la estabilidad de su economía y la seguridad nacional.

Durante la última guerra la falta de capacidad de las potencias marítimas para atender el transporte de nuestro intercambio, estimuló la idea de crear nuestra propia Marina Mercante, la que se ha ido desarrollando en forma inorgánica y a un ritmo por debajo de las necesidades que ha generado el crecimiento del comercio exterior.

En la medida que las importaciones y exportaciones se transporten en buques de la bandera nacional el país obtendrá un doble beneficio; en el primer caso ahorrando divisas y obteniendo divisas en el segundo, así

como en los fletes producidos en tráficos entre puertos de otros países. Este último aspecto, el tráfico entre otros países, debe ser el segundo paso en la política de desarrollo de nuestra Marina Mercante.

Lo expuesto en el párrafo anterior pone en evidencia la conveniencia de contar con una Marina Mercante propia, la que debe ser fomentada en su eficiencia y desarrollo para poder hacer frente a la tremenda competencia de las Marinas Mercantes tradicionales las que si se las deja, imponen las condiciones y dirigen de acuerdo con sus conveniencias las corrientes de los diferentes tráficos, como ha ocurrido a lo largo de la historia.

Entre los países que han iniciado su intervención para regular el transporte marítimo de su comercio exterior como el Brasil, la India, etcétera, se encuentra la Argentina, que entre los años 1969 y 1972 dictó una serie de disposiciones legales inspiradas por la Armada, que asegurasen una determinada protección a los buques de su bandera y un importante amparo a su industria naval. Como consecuencia de ello, nuestro país ha debido soportar y soporta todavía campañas organizadas por los intereses de las potencias marítimas que resultan afectadas. Algunas de ellas, en las que ha privado el sentido común y una aguda percepción de la realidad, han permitido fórmulas de entendimiento que han dado resultados satisfactorios.

Dentro de la estructura legal con que cuenta la Marina Mercante para su desarrollo debemos mencionar en forma prioritaria la Ley de Reserva de Cargas promulgada en 1969 y modificada en 1972 a la luz de la experiencia, para mejorarla.

Esta ley puso al alcance de los armadores las cargas necesarias para ir desarrollando sus empresas y creó entonces la necesidad de ampliación de bodegas, ya que las que disponían no iban a ser suficientes.

Por eso en 1970 se pone en vigor otro elemento básico, que es el Decreto 52/70, que permite la importación libre de derechos de buques de segunda mano para permitir el equipamiento de las empresas.

Como la importación de buques de segunda mano, al amparo del Decreto 52/70, obliga al armador a construir en el país un tonelaje igual al 50 % del valor FOB importado, se dicta en 1972 la Ley del Fondo de la Marina Mercante, elemento fundamental para el desarrollo de la Industria Naval.

En el mismo año se dicta la Ley de Navegación, luego de siete años de elaboración y discusión en la que participaron los más conspicuos profesionales de derecho marítimo, para llevar adelante el anteproyecto del Dr. Atilio Malvagni, el que ha resultado un verdadero código y al que la experiencia de su aplicación le ha dado un verdadero espaldarazo, sirviendo de modelo para la legislación de otros países por lo adelantado de sus disposiciones.

Por último la Ley 20.447, también elaborada en 1972, llamada de Política de Marina Mercante, la que tiene en su espíritu y en su letra los elementos para el desarrollo de la Marina Mercante. Esta ley es la que establece la filosofía de nuestra Marina Mercante y sólo puede merecer alguna corrección que quizás aconsejara su aplicación, la que desgraciada-

mente no se ha llevado a cabo en general por no haberse reglamentado los preceptos en ella establecidos.

Es interesante destacar que la filosofía de ésta ley ha sido inspiración de la Armada, pero teniendo en cuenta además a todos los integrantes del sector a quienes se pidió opinión, la que fue debidamente escuchada y tenida en cuenta para poder obtener un cuerpo legal que correspondiera a las necesidades y deseos de todos los responsables de la actividad.

Puede afirmarse que en los últimos años poco o nada se ha hecho para cumplir sus preceptos y en algunos casos determinadas disposiciones en vigor la contradicen.

Lamentablemente, también en el curso del año pasado, por una ley que regula el presupuesto, el Fondo de la Marina Mercante desapareció como tal casi totalmente y ahora las partidas para ayudar a la Industria Naval deberán salir de aquél, con lo que el trámite será más burocrático y por ende más difícil, quitándole la agilidad y la decisión que la autoridad tenía para contribuir al desarrollo.

Una disposición de 1981 mutiló el decreto 52/70, eliminando la posibilidad de importar los buques necesarios para nuestra Marina Mercante, dado que estableció edades límites y derechos arancelarios que impedían su adquisición por no resultar rentables para nuestros tráficos.

Al renovarse las autoridades del sector, éstas comprendieron el problema y con el apoyo de las empresas y cámaras realizaron los esfuerzos necesarios para retrotraer la situación. No obstante fue necesario más de un año de trámites burocráticos para poder obtener recién en junio de 1982, la resolución de Economía que anuló la anterior y volvió la situación tal como estaba en marzo de 1981.

Demás está decir que el tiempo pasado no es recuperable y en algunos casos, operaciones de compra de buques debieron ser anuladas con las pérdidas consiguientes que tampoco se recuperaron.

Esta legislación básica mencionada, que fue promulgada hace casi 10 años con el espíritu de desarrollar nuestra Marina Mercante, no significa de ninguna manera la meta perseguida; por el contrario, ese cuerpo legal constituye sólo una parte del proceso de desarrollo, a la que debe seguir en primer lugar el cumplimiento estricto de sus disposiciones para adquirir la experiencia para su modificación y adecuación a las circunstancias cambiantes del mercado internacional, pero lo que no debe ocurrir es que esas modificaciones se orienten a trabar el desarrollo del sector.

No hay duda de que desde el punto de vista de la seguridad nacional y el desarrollo económico, el transporte marítimo internacional resulta vital para nuestro país, pues el intercambio comercial se realiza en más del 90 % por aquella vía.

Por ello, cualquier interferencia en el movimiento de nuestras exportaciones o importaciones, repercutirá sobre nuestra economía y por ende sobre nuestro desarrollo económico.

No resulta lógico, pues, que un país quede supeditado a la oferta del mercado internacional de bodega, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra.

Aun en el caso de que los servicios ofrecidos por armadores extranjeros sean más baratos que los de los armadores nacionales, no puede nuestro país correr el riesgo de que su comercio exterior pueda sufrir una eventual interrupción por prescindir de su propia flota mercante. Si así fuera quedaría indefenso ante presiones intolerables, sin poder reaccionar por muchos años. Es conveniente recordar aquí que “la seguridad nacional tiene su precio”, y hay que pagarlo.

Todavía en nuestro país se escuchan voces que alzan órganos de prensa importantes y obtienen amplia difusión, las que en el afán de obtener mejores precios en los fletes contribuyen con su acción a colaborar con las empresas armadoras de los países líderes, para tratar de trabar el desarrollo de nuestra Marina Mercante, sin tener esas voces ideas claras del significado de una Marina Mercante, siendo ellas alentadas por las empresas extranjeras a través de fletes a precios “dumping”, para frenar nuestro desarrollo.

VI. LA POLITICA DE MARINA MERCANTE

Nuestra política no debe estar orientada a lesionar intereses de otros, sino a dar a nuestra Marina Mercante la dimensión adecuada a la importancia de nuestro comercio exterior y a darle la garantía de poder ejercer el derecho de participar en los tráficos marítimos en los términos correspondientes al del país generador de ese comercio, dentro del marco del respeto mutuo entre los Estados y entre los armadores.

Nuestro principio básico debe ser el del “tratamiento igualitario entre las banderas de los países exportador e importador”, que son los que deben discutir y distribuir los tráficos marítimos, sin perjuicio de lo cual debemos sostener el derecho de esos países de conceder parte de ese tráfico a buques de terceras banderas que actúan en los tráficos de nuestro país, siempre que esas terceras banderas favorezcan y acepten la participación de la bandera argentina en otros tráficos ajenos al de nuestro país.

Es evidente, como lo hemos manifestado anteriormente, que el hecho de poner en marcha una política con fines de crecimiento y por ende no exenta de agresividad, provoca en los países que son potencias marítimas una acción, ya mencionada, carente de sentido de la realidad.

Lentamente han comprendido el error, pero no por ello abandonan la técnica de utilizar toda clase de amenazas, campañas publicitarias creando equívocos, confusión y otras veces agrediendo de diferentes maneras a las compañías nacionales, las que si no cuentan con el amparo necesario en la legislación en vigor deben ceder, todo ello buscando debilitar al adversario marítimo. De todas maneras los países desarrollados no deberían sorprenderse de las actitudes que han adoptado la India, el Brasil y la Argentina, entre otros, para desarrollar sus Marinas Mercantes, pues sólo han heredado y aprendido sus propias enseñanzas poniéndolas en práctica para beneficio de sus propios países.

CONQUISTEMOS LAS RUTAS COMERCIALES....

La doctrina de nuestro país, establecida hace 10 años en la Ley 20.447, establece que siendo el flete producido por el movimiento de las cargas del intercambio comercial y teniendo influencia sobre el precio final de las mercaderías, debe el gobierno prestarle debida atención.

Luego de años de experiencia en nuestro país, de marchas y contramarchas, nuestra Marina Mercante avanza lentamente, demorada por la alternativa que le crean los cambios de filosofía ora estatal ora privada, y otras veces estatal y privada, pero de todas maneras está en marcha, y para que no vuelva a ser detenida es necesario consolidar las bases legales que ya tenemos; crear a su vez la conciencia marítima en los hombres que conducen el país y particularmente en ellos la necesaria convicción para llevar adelante la tarea.

Recalcamos: no es suficiente la conciencia marítima, que no significa otra cosa que “el conocimiento exacto y reflexivo de las cosas”; es necesario, en el caso particular de quienes tienen la responsabilidad de la conducción, la más absoluta convicción de que no es otra cosa que “la idea a la que uno está fuertemente adherido”.

La falta de esa conciencia y de esa convicción en nuestros dirigentes ha impedido o demorado el apoyo del Estado en la dirección de los Intereses Marítimos.

Se debe actuar para que el desarrollo de nuestra Marina Mercante permita disponer de los medios para participar preponderantemente en el comercio generado por el país; cuando ello no ocurra, el vacío será aprovechado por naciones de poco o ningún comercio con nuestro país, como ha ocurrido desde hace años.

Las naciones con conciencia marítima apoyan directa e indirectamente a sus marinas mercantes para equilibrar los costos de sus armadores con los de sus competidores, teniendo claro que la verdadera utilidad está en los beneficios que obtienen en su comercio, incluyendo en esto el transporte realizado por una Marina Mercante nacional, que podrá hasta no ser rentable, hecho sin mayor importancia si el intercambio comercial da un margen razonable de utilidad.

Sólo los países (como los hombres) con afanes de superación, son elegidos del Destino para triunfar y someter la voluntad de los demás a la suya.

Es necesario tener bien clara la pretensión argentina en el campo naviero y dar el impulso necesario para acercarse a la meta fijada, manteniendo para ello una idea política permanente, a través de la continuidad en la acción y en las líneas de pensamiento.

Nuestro país debe irse preparando para adoptar una modalidad que lo lleve a justificar y asegurar no sólo nuestra legítima participación en los tráficos de nuestro comercio exterior, sino el ejercicio real de la actividad marítima como tercera bandera en los tráficos del comercio exterior de otros países. Todo ello realizado con auténtica fe argentina.

La Argentina ha tenido, tiene y deberá tener un interés manifiesto en desarrollar su Marina Mercante y afortunadamente tiene las herramientas legales para hacerlo. Es necesario actuar coherentemente, dado que esa legislación no significa haber alcanzado los objetivos sino una

etapa importante que nos debe llevar a su consolidación y mejoramiento, a través de una política de desarrollo para el sector.

No es posible llevar adelante una obra de trascendencia, si ella no está motivada por una debida toma de conciencia de su importancia. En el caso que nos ocupa, sin la debida conciencia marítima y la convicción necesaria, dificilmente nuestro país desarrollará su Marina Mercante para poder servirse y beneficiarse a través de ella, con el uso del mar.



AMOCO ARGENTINA OIL COMPANY

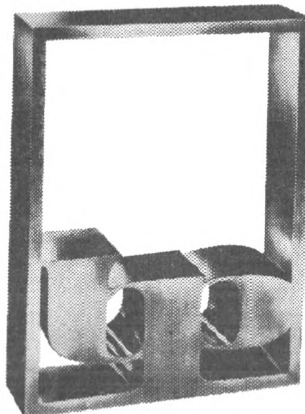
Saluda al Centro Naval en su Centenario

Nuestro prestigio tiene historia...

En 1822, seis años después de la Declaración de nuestra Independencia, nació el primer banco argentino: Banco de la Provincia de Buenos Aires, iniciando las actividades su **Sección Bancaria** en la hoy denominada "Manzana de las Luces" en el mismo lugar donde funcionó la primera junta de Representantes de la provincia de Buenos Aires, trasladándose al poco tiempo al solar histórico de San Martín 137, donde actuaron el Real Consulado, la Asamblea del Año XIII y el Congreso de Tucumán, ubicándose así como instaurador del sistema financiero nacional.

En 1910 se inaugura la **Sección Crédito Hipotecario**, un verdadero acontecimiento en la historia crediticia del país, sobre cuya base se establecieron nuevas estancias y desarrollaron los antiguos saladeros, principios de nuestra tradicional producción agropecuaria y de la actual industria frigorífica.

En 1977 se instituye la **Sección Crédito de Inversión**, para colaborar en la expansión del sector productivo nacional mediante el apoyo financiero para proyectos de promoción industrial, agro-industrial, hotelería y de infraestructura, hecho que le otorga verdadera dimensión de futuro.



...y establece una identidad:

 **BANCO DE LA
PROVINCIA DE
BUENOS AIRES**

La seguridad total.

Creación



La creación es fundamento imprescindible de toda realización.
Ella permite al hombre alcanzar sus metas más ambiciosas.

TECHINT

con esa filosofía, crea, desarrolla y realiza puentes, caminos,
túneles y aeropuertos; oleoductos y gasoductos; centrales,
subestaciones y líneas eléctricas; plantas siderúrgicas,
metalúrgicas y petroquímicas y las grandes obras de
infraestructura que la humanidad necesita.

MARINER



Organización Techint

El Bergantín “ESPORA”

Por el Capitán de Navío
JUAN CARLOS SIDDEERS

El centenario del ingreso de don Luis Piedra Buena al Centro Naval merece una celebración de la que no pueden estar ausentes los marinistas y cultores de ese antiguo arte que es el modelismo naval. A modo de homenaje personal, queremos aportar aquí la nueva información disponible sobre el legendario “Espora”, actualizando así el difundido estudio sobre “Los buques de Piedra Buena”, efectuado por el Capitán Ratto en 1933.

ANTECEDENTES

En agosto de 1933, al cumplirse el centenario del nacimiento de don Luis Piedra Buena, la revista “Argentina Austral” publicó en su homenaje un número extraordinario. Entre otras colaboraciones apareció allí un trabajo del Capitán de Fragata don Héctor R. Ratto, titulado “Los buques de Piedra Buena”. A modo de introducción, el autor explicaba que, habiéndose formado ya una conciencia nacional sobre la personalidad de Piedra Buena quedaba por realizar un estudio arqueológico de sus buques *“a fin de que los amantes de ese arte naval en miniatura, más abundante de lo que a primera vista puede sospecharse, lo utilizaran.”*

En lo referente al barco que nos ocupa, Ratto explicaba entonces que: *“Del bergantín ‘Espora’ no poseemos más datos, por el momento, que los que nos ha retransmitido Eyroa en su noticia biográfica sobre Piedra Buena y la referencia del señor Henry L. Reynard, escrita en el diario inglés ‘Navy’ que afirma era el buque en cuestión de 220 toneladas, lo que nos ha permitido asignarle sus características aproximadas.”* En nota al pie aclaraba: eslora 40 metros, manga 5,40; puntal 2,45; calado 1,40.

En el párrafo siguiente agregaba el autor: *“Dicha embarcación, anteriormente denominada ‘Nancy’, fue construida por orden del Cónsul Smiley en los Estados Unidos por 1856, a fin de destinarla a operaciones de pesca. Su desplazamiento, condición de bergantín, rol de su tripulación y actividades a las que se dedicaba, nos inclinan a suponerla del tipo común por entonces, que ahora mostramos.”* El dibujo mostrado es el de un clásico bergantín goleta. En otra nota al pie, Ratto aclaraba con referencia al rol de su tripulación: *“Documento copiado por el señor Braun Menéndez.”*

Las medidas del “Espora”, así establecidas por el capitán Ratto, tuvieron amplia difusión y son las mismas que han llegado hasta hoy. Para comodidad del lector las damos a continuación, agregando su equivalencia en la medida inglesa y las proporciones entre eslora (E), manga (M), puntal (P), y calado (C):

Eslora	Manga	Puntal	Calado	“Tons”	E/M	M/P	P/C
40 m	5,40 m	2,45 m	1,40m	220	—	—	—
131'3”	17'9”	80”	4'7”	180	7,4	2,2	1,75

Nota: Las 180 “tons”, calculadas por nosotros, son las que hubiesen correspondido a tales medidas de acuerdo a la fórmula usada entonces por el “American Lloyd’s”.

No sabemos de qué manera calculó Ratto los valores anteriores considerando la información limitada de que disponía: un bergantín de 220 toneladas de desplazamiento, tripulado por diez hombres, del tipo común por entonces y aparejado de bergantín goleta, según nos ilustra. Hoy podemos apreciar que un bergantín con semejante relación entre su manga y eslora ($E/M = 7,4$), no habría sido del *tipo común por entonces*. Es verdad que en esa época, la relación indicada había alcanzado valores elevados gracias al nuevo sistema de construcción: en 1854, un buque de madera, el “Annandale”, tenía una razón de 7,1, y en 1902 la “Thomas W. Lawson”, de casco de acero, alcanzaba a 7,7. También es verdad que ya en 1841 existían bergantines con casco de hierro, como el “Proto”, pero su relación E/M era de sólo 4,31. La explicación de tal limitación en la eslora de los bergantines, pocos de los cuales parecerían haber alcanzado los 35 metros, debemos buscarla en su aparejo: si una barca, una fragata, o una goleta se alargaban, podía agregárseles los palos necesarios para mantener la superficie vélica requerida por su nuevo tamaño. Como sabemos, hubo fragatas de cuatro y cinco palos y también hubo barcas de tal cantidad, e incluso una goleta, como la “Thomas W. Lawson”, montaba siete palos. También era posible compensar el alargamiento de un casco de bergantín agregándole un tercer palo pero, por definición, hubiese dejado de ser un bergantín para transformarse en una bricbarca, o en una pequeña fragata, de acuerdo al tipo de palo agregado. Más adelante volveremos sobre este punto; sigamos ahora con el análisis de los antecedentes.

Tal como suponía el capitán Ratto, existían más datos sobre el “Espora” (algunos implícitos) en la documentación que pacientes investigadores sacaron a la luz. El presbítero Dr. Raúl A. Entraigas los publicó en su documentada obra “Piedra Buena, caballero del mar”, editada en 1966 por el Departamento de Estudios Históricos Navales. Esa es la fuente de lo que diremos a continuación.

Volviendo al rol de la tripulación copiado por el señor Braun Menéndez, a que se refiere Ratto, podemos suponer que se trata del mismo documento de la colección Braun Menéndez transcrito por el padre Entraigas en la página 79 de su obra citada. De ser así, es una pena que no conociese su título: “*Rol de la tripulación del pailebot nombrado ‘Espora’, del porte de 157 toneladas...*” Este rol, firmado por Piedra Buena y por Antonio Somellera en 1863, introduce una modificación a lo

puesto por Ratto: el buque sería un pailebot y no un bergantín goleta y su porte sería de 157 toneladas. También en una solicitud al Juez de Paz y Comandante del Establecimiento *para desembarcar de a bordo del Paylebot Nacional Esposa* ciertas mercaderías en Patagones (marzo 15 de 1864, Ob.cit., pág. 84), y en un memorándum dirigido por Piedra Buena al Ministro de Relaciones Exteriores Carlos Tejedor, en 1872 (pág. 108), en el que se refiere al que fuera "*El buque de mi propiedad, pailebot argentino 'Espora' de 157 toneladas de registro..*", se confirman tales datos descriptivos de la nave.

Desde el punto de vista chileno, el "Espora" era una goleta. De los informes del gobernador chileno Damián Riobó (Ob.cit., pág. 88 y 90) extraemos las siguientes expresiones: "... apareció en las aguas de Punta Arenas *la goleta* con bandera argentina de que ya hemos hablado, al mando del capitán Piedra Buena... El único documento con que navegaba...dice que... en atención a estar armada en guerra la goleta 'Espora'... La goleta tiene todas las apariencias de un barco pirata... y es tripulado por ocho o diez vagabundos...". En otro informe leemos: "La tal goleta es un buquecito de mala muerte tripulado por doce o catorce vagabundos...". El gobernador Viel, sucesor de Riobó, tenía una opinión parecida: "El tiene un *buquecito* que se llama 'Espora'..."; más adelante se refiere a "...un Comisionado de las Malvinas que le espera aquí para embargarle la *goleta*..." (Ob. cit., pág. 143). Quizás lo más significativo de esto sea que el propio Piedra Buena, al presentar su solicitud para avecindarse en Punta Arenas, escribiese: "*Luis Piedra Buena, súbdito argentino y capitán de la goleta 'Espora' ante Ud...*" (Ob.cit., pág. 141). Esta solicitud fue presentada el 5 de abril de 1869; sin embargo, en 1864, año en que Piedra Buena rebautizó al "Nancy" con el nombre de "Espora", se le otorgó el despacho de capitán honorario en el que, firmado por Bartolomé Mitre, puede leerse la siguiente expresión: "... Bergantín Goleta 'Espora' *que manda don Luis Piedra Buena*" (Argentina Austral, 1° de agosto de 1933, y Boletín del Centro Naval, Vol. XVIII, en homenaje a Piedra Buena).

Finalmente recordemos que, de acuerdo con la traducción del capitán de Fragata Eyroa citada por Ratto, el señor Reynard, en su carta al diario londinense "Navy", habría calificado al "Espora" como un *bergantín* de 220 toneladas (Ob. cit., pág. 229).

De la información disponible, que hemos resumido, surgen las siguientes dudas sobre el "Espora": ¿Se trataba de un *bergantín* como dijo Reynard, según la traducción de Eyroa, o era un *bergantín goleta*, tal como consta en su despacho de capitán firmado por Mitre? ¿Era una *goleta*, como invariablemente la designan las autoridades chilenas, o era un *paylebot* como repetidamente dice Piedra Buena en documentos oficiales tales como el *Rol* de zarpada del 8 de agosto de 1863, firmado por Piedra Buena y por Antonio Somellera, que el padre Entraigas transcribe en la página 79, tomado del archivo del Dr. Braun Menéndez? ¿Era el "Espora" un importante bergantín de 220 toneladas y cuarenta metros de eslora, como calculó Ratto, o su porte era de sólo 157 toneladas de registro, como manifestara Piedra Buena, constando así en el *Rol* de zarpada firmado por Somellera? En tal caso, ¿Cuáles eran sus medidas? ¿Era

el "Espora" "un buquecito de mala muerte", una goleta con "todas las apariencias de un barco pirata", como decían las autoridades chilenas en sus informes?

Ante un pedido de información cursado por el Museo Naval de la Nación, el "Curator for the Department of the Navy-Naval Historical Center" respondió que, habiendo practicado una búsqueda en todos los importantes repositorios de planos de buques por ellos conocidos (Smithsonian Institution, National Archives, South Street Seaport Museum of New York, Mystic Seaport y The Mariners Museum), nada pudo encontrarse en materia de diseños o semi modelos usados para construir el "Espora" (ex "Nancy"). Esto no es sorprendente, agregaba, porque frecuentemente ese tipo de mercante se construía a ojo o guiándose por "crude half-models" más que por planos que, de haber existido, difícilmente hubiesen durado hasta el presente. Complementariamente informaba que, de la revisión del "American Lloyd's Register" surge que los datos sobre la fecha de construcción y constructor deben ser incorrectos y agrega copias de las tres páginas en que aparece algún bergantín de nombre "Nancy" y que son tres en total: "Nancy", Capitán Smiley, 157 tons, aparejo H.B., una cubierta, 10' de calado. El buque fue construido en 1848 en Talbot Co Md y comprado por Smiley en Nueva York. En 1855 fue "metaled" y el registro se efectuó en abril de 1856. "Nancy", Capitán Godfrey, 219 "tons", construido también por Talbot en el mismo año de 1848 pero de un porte superior al primero. "Nancy", Capitán Spiesen, 15 "tons", construido en Wittemburg en 1849, es decir, un año después que los dos de Talbot y con el mismo porte, aproximadamente, de 157 "tons", como el de Smiley.

Los datos del "brig" nombrado en primer término permiten suponer que se trata de nuestro "Espora". Su capitán y propietario era Smiley, y su porte de 157 "tons" coincide con las "toneladas de registro" que constan en el rol de zarpada firmado por Piedra Buena y por Somellera en Buenos Aires; coincide también con el porte dado por Piedra Buena en su memorándum a Carlos Tejedor. De acuerdo con las constancias del Lloyd's, la nave no habría sido "construida por orden del 'cónsul' Smiley en los Estados Unidos por 1856", como dice Ratto, sino que habría sido construida en 1848, forrada (metalled) en mayo de 1855 y registrada por el "American Lloyd's" en abril de 1856, circunstancia en que Smiley la habría adquirido en Nueva York, que fue el lugar de la venta.

Con los datos extraídos del Lloyd's hemos confeccionado los cuadros N° 1 y el N° 2, en el que se analizan con mayor detalle los 7 barcos allí seleccionados. Lamentablemente, los formularios del Lloyd's del año 1858/59 no preveían el registro de la eslora, manga y puntal, por lo cual no constan esos datos para el "Nancy" seleccionado, al que en adelante llamaremos "Espora"; en cambio, si disponemos de las medidas correspondientes al "Nancy" de Spiesen registrado en 1864; el formulario había cambiado, registraba la eslora, manga y puntal, pero omitía el tipo de aparejo.

A la información anterior hemos sumado los datos de otros bergantines extraídos de distintas fuentes, básicamente de THE HISTORY OF

CUADRO N° 1

"BRIGS" DEL "AMERICAN LLOYDS"							
Año	Nombre	Eslora	Manga	Puntal	E/M	M/P	Cal. Tons.
1858	"Nankin"	100'5"	27'1"	9'1"	3,70	2,97	12' 252
1860	"Nantasket"	99'	26'9"	9'3"	3,69	2,98	12' 225
1854	"Napier"	100'	22,6"	11'6"	4,44	1,95	11' 225
1854	"Napoleón III"	83'	24'10"	10'	3,35	2,48	10' 173-177(*)
1855	"Nathan"	103'	26'6"	9'7"	3,89	2,76	11' 233
1860	"N. Stevens"	100'	26'	9'	3,85	2,89	10' 210
1858	"Nautilus"	108'	26'	13'	4,15	2,00	14' 3,21
1855	"Nazaire"	86'	23'6"	11'	3,66	2,14	11' 195-195 (*)
1852	"Neander" (**)	129'1" (**)	23'1"	10'9"	5,59 (**)	2,15	12' 206
1854	"Nebraska"	96'	24'	10'6"	4,00	2,28	14' 186
1854	"Nebraska"	118'	30'	10'3"	3,93	2,93	12' 310
1860	"Nelie"	91'	24'2"	8'9"	3,76	2,76	10' 170-170(*)
1854	"Stowers"	97'4"	24'4"	9'5"	4,00	2,58	11' 199-199(*)
1858	"Madeschda"	102'	25'6"	11'6"	4,00	2,22	11' 267
1857	"Naiad"	113'	28'	11'6"	4,03	2,43	12' 285
1862	"Naiad" (2°)	80'2"	21'10"	8'8"	3,67	2,50	11' 133-133(*)
1849	"Nancy" (Spie.)	78'	22'9"	10;8"	3,42	2,13	11' 159-165(*)
1868	"Nancy" (Locke)	118'	27'8"	10'8"	4,26	2,59	11' 312
1854	"Napier"	100'	22'6"	11'6"	4,44	1,96	11' 225
1860	"N. Stevens"	100'	26'	9'	3,85	2,89	10' 210-208(*)
1856	"Navieskin"	87'	25'10"	12'11"	3,37	2,00	13' 251
1854	"Nebraska"	97'1"	23'9"	11'8"	4,08	2,03	12' 241

(*) Las toneladas marcadas con un asterisco han sido calculadas por nosotros, con la fórmula norteamericana para buques de una sola cubierta, vigente entre 1789 y 1864.
 "Tons" de porte = $\frac{(E-3/5M).M.P.}{95}$. Como se ve, esta es la misma fórmula usada por el "American Lloyds".

(**) En la eslora del "Neander" debe de haber un error, ya que siendo la eslora $E = \frac{T.95}{M.P.}$
 + $3/5M$ resulta que para un porte de 206 "tons" su medida es 92'3" y la relación E/M es 3,99.

THE AMERICAN SAILING SHIPS, publicada por Chapelle en 1935 (Cuadro N° 3), y la veinte "american schooners" (Cuadro N° 4).

LAS MEDIDAS DEL "ESFORA"

Si observamos el Cuadro N° 5, veremos que, de los cuarenta y dos bergantines allí analizados, sólo dos alcanzan una eslora de 35 metros. Ello se debería a que entre los 32 y 34 metros de eslora, el paño requerido por una buena velocidad, hacia necesaria la existencia de un tercer palo, lo que transformaba al bergantín en una bricbarca o en un "ship sloop", pequeña fragata a la que, militarmente, se denominaba corbeta.

También podemos observar en el Cuadro N° 5 que las proporciones de los cuarenta y dos bergantines allí analizados, excluidos los del siglo XVIII, son las siguientes:

Relación	Máxima	Mínima	Promedio
Eslora-manga	4,44	3,33	3,68 (buques considerados: 42)
Manga-puntal	3,33	1,95	2,44 (buques considerados: 41)

Cuadro N° 2

BERGANTINES COMPARADOS—DATOS DEL LLOYD'S							
Name	"Naiad"	"Nancy"	"Nancy"	"Nellie"	"Nap. III"	"Nancy"	"Napier"
Captain	Landis	Smiley	Spiesen	Clark	Marmand	McAlmon	Creighton
Tons	133	157	159	170	173	312	225
Arq. (*)	133	—	165	170	177	316	235
Lenght	80'2"	—	78'	91'	83'	118'	100'
Breadht	21'10"	—	22'9"	24'2"	24'10"	27'8"	22'6"
Depth	8'3"	—	10'8"	8'9"	10'	10'8"	11'6"
Draft	11'	10'	11'	10'	10'	11'	11'
E/M	3,67	—	3,42	3,76	3,35	4,26	4,44
M/P	2,50	—	2,13	2,76	2,48	2,59	1,96
E/P	9,2	—	7,3	10,4	8,3	11,0	8,69
Model	F	M	F	F	F	F	F
Fast	I	C.I.	C.I.	I	I	C.I.	I
Metalled	—	1855	1860	1863	—	—	1856
Wood	m	o	o	m	m	m	m
Built	1862	1848	1849	1860	1854	1863	1854
Clas. A	2	2	2	2	—	1,5	2

(*) Los valores del renglón Arq. (arqueo) han sido medidos por nosotros, de acuerdo con la fórmula vigente entonces para los bergantines americanos de una cubierta: "Tons" = $(E-3/5M) \cdot M \cdot P$, donde E significa eslora, M, manga y P, puntal de bodega. La semejanza de los valores calculados, con los registrados por el Lloyd's, es significativa; las pequeñas diferencias quizá se deban al empleo de los decimales.

Cuadro N° 3

AMERICAN BRIGS									
Datos de Chapelle									
Año	Lugar	Nombre	E	M	P	E/M	M/P	Cal.	"Tons"
1803	Boston	"Argus"	95'	27'4"	12,8"	3,47	2,14	—	298,7
1842	Boston	"Bainbridge"	100'	25'	11'	4,00	2,27	13'6"	259
1842	N. York	"Somers"	100'	25'	11'	4,00	2,27	13'6"	259
1775		"Cabot"	74'9"	24'8"	11'4"	3,02	2,18	—	189
1779?	Inglés	"Diligent"	88'6"	24'8"	10'10"	3,58	2,28	—	236
1836	N. York	"Dolphin"(*)	88'	25'	11'	3,52	2,27	—	224
1814	Inglés	"Epervier"	100'	30'	12'9"	3,33	2,34	—	382,5
1846	Boston?	"Etna"	80'	22'8"	10'	3,52	2,27	—	182
1814	Baltim?	"Firefly"	109'	29'4"	11'	3,72	2,66	—	330
1814	Baltim?	Flambeau"	107'	26'	11'9"	4,11	2,20	—	300
1795	Philadel	"Franklin"	72'4"	22'4"	—	3,24	—	—	—
1805	Baltim.	"Hornet"	106'9"	29'7"	14'0"	3,60	2,11	—	440,7
1813	Baltim?	"Lawrence"	110'	30'	9'	3,66	3,33 (1)	—	492,6
1843	Baltim.	"Lawrence"	109'9"	26'2"	13'3"	4,18	1,97	16'	364,5
1775		"Lexington"	86'	24'6"	—	3,51	—	—	—
1814	Inglés	"Linnet"	82'6"	27'	6'8"	3,05	4,02 (1)	—	—
1846	N. York	"Malek Ab."	80'	20'7"	7'9"	3,86	2,62	6'9"	125,0
1813	Presque	"Niágara"	110'	30'	9'	3,66	3,33 (1)	—	492,6
1809	N. York	"Oneida"	85'6"	22'6"	8'	3,8	2,81	—	220
1843	Norfolk	"Perry"	105'	25'6"	12'3"	4,11	2,08	—	280
1842	N. York	"Somers"	100'	25'	11'	4	2,27	13'6"	259
1814	N. York	"Spark"	100'	25'4"	12'8"	3,95	1,99	—	310
1803	Philadel	"Syren"	94'3"	27'	12'6"	3,49	2,16	—	250
1842	Norfolk	"Truxton"	100'	27'4"	13'	3,66	2,1	—	395

(*) Bergantín goleta ("brigantine")

AL GRAN PUEBLO ARGENTINO ¡SALUD!

LAS ISLAS MALVINAS,
GEORGIAS Y SANDWICH
DEL SUR, POR
SIEMPRE ARGENTINAS.



**Banco de la Ciudad
de Buenos Aires**

en la gran ciudad. su banco desde 1878



Cuadro N° 4

AMERICAN SCHOONERS									
Año	Nombre	E	M	P	Q	"Tons"	Artil.	E/M	M/P
1798	"Diligence"	—	20'	9'	50'	187	—	—	2,22
1798	"Pickering"	—	20'	9'	58'	187	14	—	2,22
1798	"Virginia"	—	18'10"	8'6"	50'	187	14	—	2,21
1799	"Experiment"	—	22'6"	9'6"	60'	—	12	—	2,37
1799	"Enterprise"	84'7"	22'6"	10'	—	135	12	3,76	2,26
1803	"Nautilus"	87'6"	23'8"	9'10"	—	—	12	3,69	2,41
1803	"Vixen"	84'7"	22'6"	11'9"	—	185	12	3,76	1,91
1812	"Nonsuch"	86'	21'	9'	—	148	14	4,09	2,33
1813	"Alligator"	60'	16'	5'11"	—	80	—	3,75	2,72
1814	"Torch"	106'	26'	11'9"	—	260	12	4,07	2,21
1814	"Spitfire"	106'	25'6"	11'8"	—	284	10	4,15	2,18
1814	"Prometheus"	—	27'	11'4"	82'	290	—	—	2,38
1821	"Aligator"	86'	24'7"	10'4"	—	178	12	3,49	2,38
1821	"Grampus"	92'6"	24'6"	9'6"	—	171,5	10	3,77	2,57
1831	"Boxer"	88'	23'6"	10'6"	—	104	10	3,74	2,23
1831	"Enterprise"	88'	23'6"	10'	—	196	10	3,74	2,36
1836	"Pilot"	65'	22'6"	9'	—	120	2	—	—
1838	"Flying Fish"	85'6"	22'6"	—	—	96	2	3,8	—
1843	"On-ka-hy-e"	96'	22'	—	—	250	2	4,36	—
1846	"Petrel"	59'	19'	6'6"	—	76,5	1	3,10	2,90
CORVETTES									
1813	"Gral. Pike"	145'	37'	15'	—	900	24 (26/24 long.)	—	—
1814	"Saratoga"	143'	36'6"	12'6"	—	—	26 (8/24;6/42;12/32)	—	—

El porte de dichos bergantines, es decir su capacidad de carga expresada en "tons" de 1016 kilos, varía entre 125 "tons" para un buque de 24,32 metros de eslora, y 492,6 "tons" para uno de 33,44 metros. La eslora promedio de los 39 buques del siglo XIX, es de 29,85 metros.

Lo dicho hasta aquí da una buena idea de las dimensiones que pudo tener el "Espora", pero podemos afinar la aproximación si nos limitamos al análisis de los barcos cuyo porte no difería del registrado para el "Espora" (157 "tons"), en más de un 13 %:

Año	Buque	Eslora	Manga	Puntal	Calado	"Tons"	E/M	M/P
1862	"Naiad"	24,38	6,65	2,64	3,35	133	3,67	2,50
1846	"Etna"	24,32	6,90	3,04	3,04	158	3,52	2,27
1849	"Nancy" (Sp.)(*)	23,77	7,00	3,26	3,35	159	3,42	2,13
1860	"Nelie"	27,73	7,37	2,66	3,04	170	3,76	2,76
1854	"Napoleón III"	25,29	7,56	3,05	3,05	173	3,35	2,48

(*) Este "Nancy" es el del Capitán Spiesen y no el de Smiley.

Como vemos, con excepción del "Nelie", la eslora de estos buques medía entre 23 y 25 metros, aproximadamente.

Los únicos valores de *registro* que poseemos del "Espora" son: 157 "tons" de porte y 10 pies ingleses de calado. Con la diferencia de una

Cuadro N° 5

AMERICAN BRIGS (Proporciones)						
Año	Nombre	E/M	M/P	E/P	"Tons"	Eslora (m)
1775	"Cabot"	3,02	2,18	6,6	189	22,72
1779	"Diligent"	3,58	2,28	8,2	236	26,90
1795	"Franklin"	3,24	—	—	—	21,97
1803	"Argus"	3,47	2,14	7,4	298,7	28,88
1803	"Syren"	3,49	2,16	7,5	250	28,66
1805	"Hornet"	3,60	2,11	7,6	440,7	32,45
1809	"Oneida"	3,80	2,81	10,7	220	25,99
1813	"Lawrence"	3,66	3,33	12	492,6	33,44
1813	"Niágara"	3,66	3,33	12,2	492,6	33,44
1814	"Epervier"	3,33	2,34	7,8	382,5	30,40 (inglés)
1814	"Firefly"	3,72	2,66	9,9	330	33,14
1814	"Flambeau"	4,11	2,20	9	300	32,53
1814	"Linnet"	3,05	4,02	12,3	—	25,08 (inglés)
1814	"Spark"	3,95	1,99	7,9	310	30,40
1842	"Bainbridge"	4,00	2,27	9,1	259	30,40
1842	"Somers"	4,00	2,27	9,1	259	30,40
1836	"Dolphin"	3,52	2,27	8	224	26,75
1842	"Truxton"	3,66	2,1	7,7	395	30,40
1843	"Lawrence"	4,18	1,97	8,2	364,5	33,36
1843	"Perry"	4,11	2,08	8,5	280	31,92
1846	"Etna"	3,52	2,27	8	182 (*)	24,32
1846	"Malek Ab"	3,86	2,62	10,1	125	24,32
1849	"Nancy" (Spie)	3,42	2,13	7,3	159	23,71
1854	"Napier"	4,44	1,95	8,6	225	30,40
1854	"Napoleón III"	3,35	2,48	8,3	173	25,23
1854	"Nebraska"	4,00	2,28	9,1	186	29,18
1854	"Nebraska"	3,93	2,93	11,5	310	35,87
1854	"Stowers"	4,00	2,58	10,3	199	29,57
1854	"Napier"	4,40	2,12	9,3	225	30,40
1854	"Nebraska"	4,08	2,03	8,3	241	29,51
1855	"Nathan"	3,89	2,76	10,7	233	31,31
1856	"Naviesink"	3,37	2,00	6,7	251	29,48
1857	"Maiad"	4,03	2,43	9,8	285	34,35
1858	"Nankin"	3,70	2,97	11	252	30,52
1858	"Nautilus"	4,15	2,00	8,3	321	32,83
1858	"Madeschda"	4,00	2,22	8,9	267	31,00
1860	"Nantasket"	3,69	2,98	11	225	30,09
1860	"Stevens"	3,85	2,89	11,1	210	30,40
1860	"Nellie"	3,76	2,76	10,4	170	27,66
1862	"Maiad"	3,67	2,50	9,2	133	24,38
1868	"Nancy"	4,26	2,59	11	312	35,87

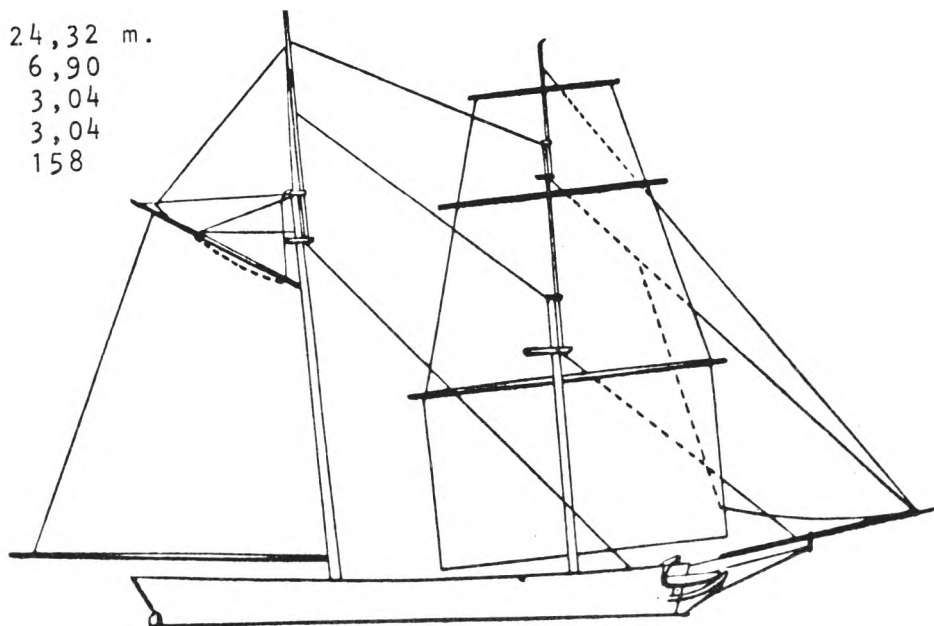
(*) Su porte, según fórmula, era de 158 "tons".

"ton", esas medidas son las mismas del "Etna"; el "Nancy" del Capitán Spiesen, construido un año después que el de Smiley sólo difería en dos "tons" y un pie inglés de calado. Con respecto a los demás barcos tomados como ejemplos, cabe preguntarse cuáles debieron ser sus medidas para que, cascos semejantes en todo a ellos, arqueasen 157 "tons", como el "Espora". La respuesta es simple, aunque requiere una explicación previa.

En los Estados Unidos, hasta el año 1864, el porte de un bergantín se calculaba mediante una fórmula "standard" basada en las medidas de la eslora (E), manga (M), y puntal de bodega (P):

EL BERGANTIN "ESPORA"

E: 24,32 m.
M: 6,90
P: 3,04
C: 3,04
T: 158



"BRIGANTINE WALCOTT" 1846

$$\frac{(E-3/5 M).M.P}{95} = \text{"Tons" de carga}$$

La fórmula, como puede verse, no preveía corrección alguna en función de los *delgados*, más o menos pronunciados, ni de las líneas del casco redondas o finas. Debido a esto podía suceder que dos buques con un mismo tonelaje de registro, pero con distintas líneas de agua, tuviesen en realidad capacidades de carga notablemente diferentes, confusión que aumentaba si dicho tonelaje *americano* se comparaba con el resultante de las fórmulas inglesas inspiradas en un criterio diferente.

Las frecuentes críticas causadas en aquella época por tales anomalías motivaron la descalificación del *porte* como elemento de comparación entre dos buques. Desde un punto de vista comercial, o fiscal, la apreciación es correcta; sin embargo, esto nada tiene que ver con la utilización del mismo para comparar los tamaños de distintos barcos, atendiendo sólo a sus tres dimensiones principales y no a su cabida.

Si tomamos para cada barco elegido un puntal tentativo y lo multiplicamos por los coeficientes correspondientes a su tipo (Cuadro N° 5) obtendremos los valores de la eslora, manga y calado correspondientes a un casco de forma semejante. En aproximaciones sucesivas podremos determinar cuáles deberían ser esas medidas para que el *porte* resultante de la fórmula de arqueo fuese, aproximadamente, 157 "tons", como el del "Espora". A continuación, damos los valores resultantes de tal operación aplicada a los buques ya seleccionados; las medidas están dadas en

metros y, para facilitar la comparación, hemos agregado entre paréntesis las dimensiones que, en cada caso, correspondían al casco original de ese tipo.

Año	Buque	Eslora	Manga	Puntal	Calado	"Tons- "	E/M	M/P
1862	"Naiad"	25,75	7,00	2,79	3,49	157	3,67	2,50
	"	(24,38)	(6,65)	(2,64)	(3,35)	(133)		
1846	"Etna"	24,32	6,90	3,04	3,04	158	3,52	2,27
	"	(24,34)	(6,90)	(3,04)	(3,04)	(158)		
1849	"Nancy" (Sp)(*)	23,30	6,81	3,20	3,30	156	3,42	2,13
	"	(23,77)	(7,00)	(3,26)	(3,35)	(159)		
1860	"Nellie"	26,88	7,15	2,59	2,97	156	3,76	2,76
	"	(27,73)	(7,37)	(2,66)	(3,04)	(170)		
1854	"Napoleón III"	24,30	7,25	2,92	2,91	157	3,35	2,48
	"	(25,29)	(7,56)	(3,05)	(3,05)	(173)		

(*) Este "Nancy" es el del Capitán Spiesen y no el de Smiley.

Si recordamos que el calado del "Espora" era de 3,0478 m (10 feet), veremos que el único de los bergantines seleccionados que cumple con esa medida, exactamente, es el "Etna", aunque podemos aceptar que un buque como el tipo "Nellie", una vez construido, resultase calando tres centímetros más de lo previsto. El "Etna" fue un mercante llamado "Walcott", comprado por la Armada norteamericana en 1846 para ser adaptado como bombardero. La compra se efectuó en Boston, juntamente con la del "Stromboli", en el mismo puerto, y el "Vesuvius" en Nueva York. Chappelle (Sailing Navy, pág. 462) reproduce los planos del casco y del velamen. En su opinión, se trataría de un "coasting schooner" con aparejo de bergantín goleta (brigantine), pero también su casco pudo ser de bergantín y no de goleta; en este tipo de barcos, las diferencias no eran fáciles de establecer. Las 182 "tons" que se le asignan, debieron corresponder a las "carpenters measures", ya que, de acuerdo con la fórmula de medición usada entonces y a la que nos hemos atendido para nuestras comparaciones, el porte de este buque habría sido de 158 "tons"; como sabemos, el porte del "Espora" era de 157 "tons". Por todas estas razones, creemos que estos planos merecen la especial atención de los modelistas.

Otro prototipo interesante es el del "Somers", botado en Nueva York en 1842. Fue específicamente diseñado como buque de guerra pero, por su elegancia y eficiencia, dice Chappelle (Ob.cit., págs. 430-433), despertó el interés general motivando la construcción de numerosas unidades mercantes de acuerdo con sus líneas. Estas versiones mercantes debieron tener un aparejo más pequeño ya que, el "Somers" y su gemelo el "Bainbridge" construido en Boston, resultaron algo "oversparred". Un casco semejante al del "Somers", pero de 157 "tons" de porte, habría calado 12 pies, es decir, 2 pies más que el "Espora", y sus otras medidas serían: eslora, 26,29 metros; manga, 6,55; puntal, 2,89.

Como es sabido, son pocos los bergantines mercantes de esa época, de los que existen planos. Por esta razón no podemos evitar un párrafo dedicado al "Malek Adhel" y otro al "Baltimore clipper brig".

EL BERGANTIN "ESPORA"

El "Malek Adhel" fue un bergantín de 125 "tons" construido en Nueva York por William H. Webb en el año 1840, ocho años antes que el "Espora". David R. Mac Gregor reproduce sus planos en la página 94 de su obra "EAST SAILING SHIPS 1775-1875" y explica que se trató de un típico ejemplo de "Baltimore clipper" modificado, tal como se los construía en Nueva Inglaterra para ser empleados en los tráficos en los que la velocidad era un requerimiento importante. Su destino fue el comercio oceánico en el Pacífico y, según su constructor, resultó un "handsome vessel and fast sailer". Un casco semejante a éste, pero de 157 "tons" de porte, hubiese calado 7'8", valor demasiado pequeño si se lo compara con los 10' registrados por el "Espora". Sus otras medidas habrían sido: eslora, 24,38 metros; manga, 6,27; puntal, 2,35.

El "Baltimore clipper brig" es otro de los pocos bergantines mercantes de los que existen planos. Chappelle los reproduce (Sailing ships, pág. 285) y explica que fue construido en 1842, aunque se desconoce su nombre. Se trataría de un "South American trader" de gran tamaño y velocidad, en el que la astilla muerta y el calado fueron reducidos a un mínimo. Efectivamente, este buque de 187 "tons" según nuestros cálculos, calaba sólo 9' 6"; un casco de forma semejante pero de sólo 157 "tons" hubiese calado 7' 6"; si su calado hubiese sido de 10', como el "Espora", su porte ascendería a 309 "tons", lo que es muy superior a las 157 "tons" registradas por este último. Las medidas que hubiesen correspondido a un casco semejante, con el porte del "Espora", son: eslora, 27,28 metros; manga, 6,60; puntal, 2,74; calado, 2,28.

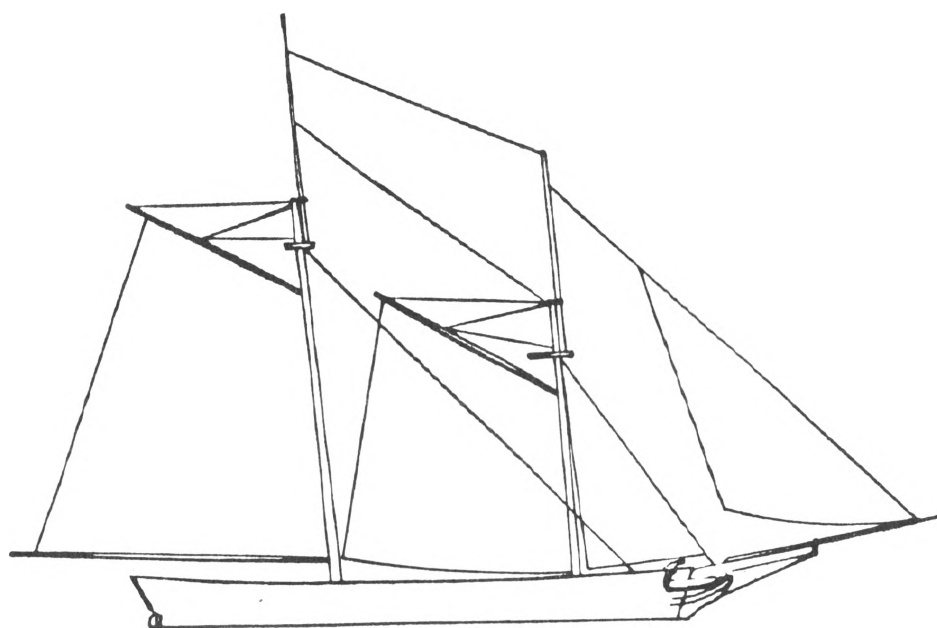
Resumiendo todo lo anterior, podemos decir que un bergantín norteamericano, de la época y porte del "Espora", con casco semejante al del prototipo señalado en cada caso, habría tenido las siguientes medidas:

Año	Buque	Eslora	Manga	Puntal	Calado	"Tons"	E/M	M/P
1862	"Naiad"	25,75	7,00	2,79	3,49	157	3,67	2,50
1846	"Etna"	24,32	6,90	3,04	3,04	158	3,52	2,27
1849	"Nancy" (Spies)	23,30	6,81	3,20	3,30	156	3,42	2,13
1860	"Nellie"	26,88	7,15	2,59	2,97	156	3,76	2,76
1854	"Napoleón"	24,30	7,25	2,92	2,91	157	3,35	2,48
1842	"Somers"	26,29	6,55	2,89	3,65	158	4,00	2,27
1840	"Malek Ab."	24,38	6,27	2,35	2,33	155	3,86	2,62
1842	"Baltim. clip."	27,28	6,60	2,74	2,28	157	4,13	2,40

Tomando como más probables los valores del "Etna", un mercante del mismo porte y calado (originales) que el "Espora", y considerando los ocho prototipos analizados, resulta que la eslora del "Espora" debió responder a las siguientes medidas:

	Máxima	Mínima	Promedio	Probable
ESLORA	27,28	23,30	25,31	24,32

La información disponible no permite una precisión mayor, pero



PAILEBOTE

nos da las medidas más probables de un bergantín común de la época y porte del “Espora” que, como vemos, es muy distinta de los 40 metros asignados hasta ahora.

¿BERGANTIN O PAILEBOTE?

¿Qué era en realidad el “Espora”? Según Reynard, era un bergantín y así lo dibujó el capitán Biggeri en una conocida acuarela; de acuerdo con las constancias del despacho de capitán honorario otorgado a Piedra Buena, el barco que mandaba era un bergantín goleta y así lo ilustró el capitán Ratto en su artículo sobre los buques de Piedra Buena; sin embargo, el mismo Piedra Buena lo denominada pailebote y, alguna vez, goleta. Para aclarar este punto de tanto interés para la iconografía, debemos analizar cuál era el significado de esos términos, particularmente en el idioma inglés.

Ya hemos visto que según el “Lloyd’s”, el tipo de aparejo del “Nacny” era H.B., iniciales que corresponderían “Hermaphrodite brig”. El término “hermaphrodite” fue inicialmente usado por los ingleses para designar a los bergantines goletas mientras fueron una novedad; con el tiempo, esta nueva expresión fue reemplazada por la de “brigantine”, que todavía se conserva, mientras que los verdaderos bergantines recibieron el nombre de “brigs”.

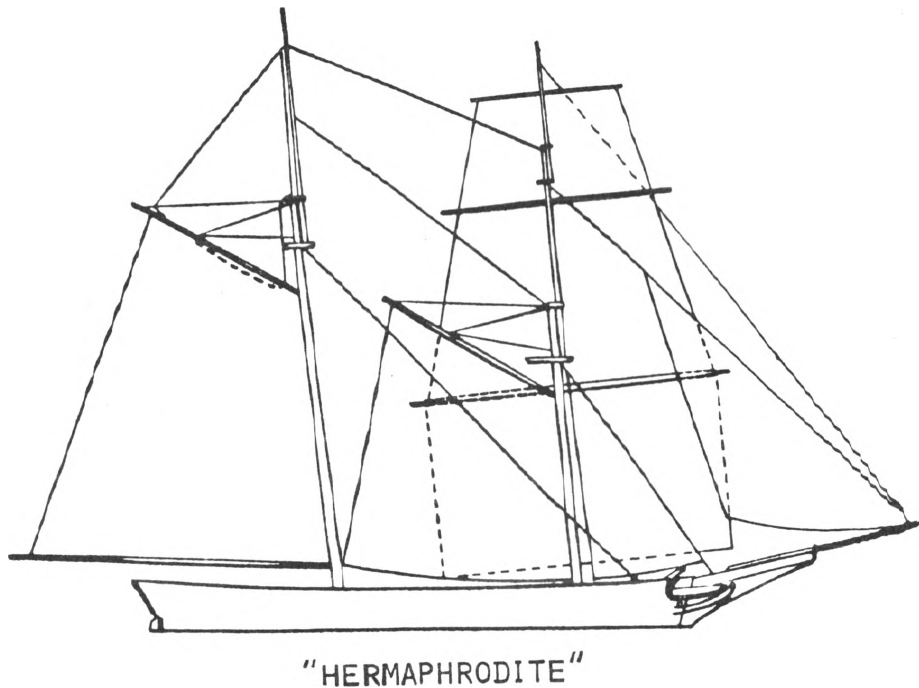
En el siglo XIX, los norteamericanos usaron la misma expresión,

EL BERGANTIN "ESPORA"

"hermaphrodite", para designar un aparejo de su predilección. Según Chapelle, el "hermaphrodite" americano fue sencillamente un bergantín goleta con el agregado de un trinquete cangrejo. A a esta *hybrid form of brigantine*", atendiendo quizás al número de cangrejos que portaba, los ingleses, hasta 1840, lo llamaron "*schooner*" (goleta) y luego, nuevamente "brigantini". A partir de 1842, los aparejos de "hermaphrodite" y "topsail schooner" reemplazaron al de la mayoría de los bergantines norteamericanos.

El aparejo "hermaphrodite" podía tenerlo tanto un bergantín ("Hermaphrodite brig") como una goleta ("Hermaphrodite schooner"); la diferencia, a veces difícil de apreciar en esa época, residía en el casco: por ejemplo, no está claro si el "Walcott" era un casco de goleta o de bergantín, aunque su aparejo era de bergantín goleta.

Un aparejo muy parecido al "hermaphrodite" fue el de "Topsail schooner", una versión americana de la goleta de velacho, cuyo trinquete lucía las mismas cuadras que un bergantín. La diferencia consistía en que el trinquete de la goleta carecía de mastelerillo, el que era sustituido por un mastelero más largo, y los palos machos eran proporcionalmente más largos que los del bergantín, con relación a la eslora. Sus elevadas cangrejas y el enorme *papanigo* resultantes de esos machos tan altos, hacían de estas goletas unos buques veloces que, con sus *alas*, *rastreras* y *maricangallas*, eran capaces de aprovechar la brisa más suave. Lógicamente, con vientos duros, semejante superficie vélica debía achicarse. Quitadas las alas, rastreras y maricangallas, las cangrejas y tiin-



quetilla disponían de dos o tres manos de rizos, la primera de las cuales era en realidad una boneta, es decir, una franja de paño que podía separarse del resto de la vela. Las vela cuadras no se aferraban a la vergas porque su peso alto alteraba peligrosamente la estabilidad y por tal razón se arriaban a cubierta pero, aun así, las vergas *a palo seco* producían un *derrame* sobre las cangrejas que afectaban la ceñida y dificultaban el gobierno. Por tales razones, las vergas estaban guarnidas de forma que pudiesen arriarse a cubierta, quedando atravesadas sobre la borda y amarradas a los obenques de proa, con la altura necesaria para que no se mojasen con la escora.

Con vientos duros, también los “Hermaphrodites” acostumbraban calar sus mastelerillos y arriar a cubierta sus vergas altas. Como vemos, ambos tipos de buque, en zonas de mal tiempo, tenían el aspecto de un *pailebote*, según se lo definía entonces.

¿Qué era un pailebote? De acuerdo con “Las artes de la Mar”, traducción de “The Lore of Ships” efectuada por Federico Piera, vicedirector de la Escuela de Náutica de Barcelona, serían pailebotes todas las goletas, aun las de siete palos, aparejadas sin vela cuadra alguna; sin embargo, Martínez Hidalgo, director del Museo Marítimo de Barcelona, aclara en su “Diccionario Náutico” que, originalmente, este nombre se le dio sólo a las goletas pequeñas. En el Río de la Plata el significado era aún más restringido. De acuerdo al “Diccionario Naval Argentino”, publicado en 1881 por el capitán de fragata don Luis D. Cabral, el pailebote era una *“goleta pequeña sin gaviás, muy rasa y fina. Su velámen consiste en dos cangrejas y dos o tres foques; otros gastan escandalosa”*. A continuación agregaba que, *pailebote de gavia “es el que gasta una en el palo trinquete”*. Hacemos notar que el capitán Cabral ha usado en esta definición la palabra *gavia*, nombre común de las cuadras de los masteleros, en vez de *velacho*, que es el propio de la gavia del trinquete.

De acuerdo con las anteriores definiciones, un pailebote, en el sentido dado a esta palabra en el Río de la Plata, por los contemporáneos de Piedra Buena, podía originarse tanto en una “Topsail schooner” como en un “Hermaphrodite schooner” o en un “Hermaphrodite brig”. Según el “Lloyd’s Register” americano, el “Nancy” de Smiley habría sido un “brig” (bergantín), tal como lo denominó Reynard en su carta al “Navy”; sin embargo, su aparejo de “Hermaphrodite” americano lo colocaba en la clase de barcos que los ingleses, por entonces, denominaban “brigantine” (bergantín goleta). En realidad, el “Hermaphrodite” era un bergantín goleta tradicional, con el agregado de un trinquete cangrejo, para el cual no hemos encontrado un nombre en castellano; en el despacho otorgado a Piedra Buena se lo denomina “Bergantín Coleta” y así lo representó Ratto en su conocido artículo. Sin embargo, un barco de dos palos, con una sola cangreja, no podría considerarse un pailebote aunque sus vergas del trinquete hubiesen sido arriadas o desmontadas; hacía falta una segunda cangreja, el *trinquete cangrejo* de los “Hermaphrodites”, lo que confirmaría que el “Espora” fue de ese tipo.

De todo lo anterior se desprende que el “Espora”, como hemos

dicho, habría sido un pequeño bergantín goleta dotado de un trinquete cangrejo adicional.

Imaginemos ahora a este *buquecito de mala muerte, tripulado por ocho o diez vagabundos*, al decir de Riobó, *oliendo a grasa de lobo y pingüino más que a brea y con cuchetas patinadas a mugre*, como lo imaginara Ratto, operando en las aguas del sur. Nieva copiosamente. La visibilidad es nula, la calma, total. Un silencio aplastante, que lo envuelve todo, apenas es interrumpido por el ocasional gualdrapeo de alguna vela muerta movida por el balanceo que la fuerte onda imprime al barco en su deriva; bajo la quilla, el abismo en el que no se puede fondear; cerca, aunque invisibles, negras rocas relucientes que babeen espuma, parecen aguardar. De pronto, todo cambia: una enfurecida racha de viento huracanado transforma los copos de nieve en cristales de hielo que lastiman la cara, el buque se inclina peligrosamente y abate sobre la piedras. Hay que virar, virar rápidamente e iniciar una desesperada ceñida... El mismo Piedra Buena narra en sus memorias una circunstancia de este tipo, de la que sólo salieron airosos gracias a las cualidades marineras del pailebote "John E. Davison", apodado "el veloz". De poco habrían servido en casos así las velas cuadradas, tan aptas para *correr* como inadecuadas para *ceñir*, única forma de apartarse de un peligro sobre el que nos arroja el viento. Es lógico que Piedra Buena, navegando los canales fueguinos, calase el mastelerillo y arriase sus vergas a cubierta, transformando de esta manera su bergantín goleta modificado ("Hermaphrodite") en un ágil pailebote o, como le decían los chilenos, en una goleta. También es probable que un hombre de su habilidad, formado en un pailebote, modificase las vergas del velacho y trinquete guarniéndolas de forma que pudiesen izarse o arriarse a cubierta con toda rapidez, como lo hacían las "topsail schooner". Fuera ya de los canales, en mar abierto, navegando en demanda de Isla Pavón o de Buenos Aires, con un viento sostenido del SW que lo acercaba al hogar, no sólo el trinquete, velacho y juanete, sino también *alas* y *rastreras* debieron ayudar a esa misteriosa fuerza que siempre acelera el regreso y que algunos atribuyen, ahora, al maquinista de guardia aunque otros creen en la Corriente de las Malvinas.

Como vemos, las diferentes denominaciones dadas al "Esfora" respondían a su aspecto exterior en distintas circunstancias. Desde un punto de vista iconográfico, fue un barco de dos palos, raso y fino, con sólo 24 metros de eslora; su aparejo pudo tener los diferentes aspectos posibles entre un bergantín goleta con trinquete cangrejo, y un simple pailebote. En las figuras que se agregan a este artículo, podemos ver tres esquemas efectuados en base al "Brigantine Walcott" de 1846, cuyo porte y calado eran iguales al del "Esfora"; por razones de claridad, hemos omitido las *alas*, *rastreras*, *maricangalla* y velas de estay que pueden observarse en un típico "Hermaphrodite" como el "Neufchatel" o en su versión mercante inglesa, el "Brigantine St. Elena".

CONCLUSIONES

De la información y consideraciones que anteceden, extraemos las siguientes conclusiones:

El bergantín “Nancy” del capitán Smiley, comprado por Piedra Buena en 1860, y rebautizado “Espora” en 1864, debió ser el mismo que aparece en el “American Lloyd’s Register”, rubro Brigs N° 1376. Este “hermaphrodite brig” de 157 “tons” de porte y 10 “feet” de calado, fue construido en 1848 por Talbot Co. Md., forrado (metalled) en 1855 y registrado en 1856. El capitán Smiley lo compró en Nueva York, presumiblemente en 1856 o en 1858, antes de su regreso a la Argentina en compañía de Piedra Buena.

Si bien en esa página del “Lloyd’s” no aparecen otras medidas que las ya expresadas, de la comparación con 42 bergantines y 20 goletas de la época, surge que la eslora del “Espora” no habría superado los 27 metros, estando su valor más probable entre los 23 y 25 metros.

Las 157 “tons” de registro, son las mismas que reiteradamente Piedra Buena asignara a su buque; tratándose de un casco *fino*, de pailebote, a las 157 “tons” de porte le habrían correspondido unas 235 “tons of measurement goods”, valor aproximado al de 220 “tons” que le asignara Reynard en su carta al “Navy”.

El aparejo “hermaphrodite” del “Espora”, muy común en los bergantines americanos de entonces, era igual al de un bergantín goleta convencional, con el agregado de un trinquete cangrejo. La presencia de sendas cangrejas en cada uno de sus dos palos, hacía que, con su mastele-rillo calado y vergas arriadas a cubierta, el barco tuviese el aspecto de un pailebote o goleta sencilla.

Dos de los bergantines analizados tenían el mismo porte del “Espora”. Uno de ellos, el “Walcott”, tenía también el mismo calado; por ello y por tratarse de un mercante de 1846, creemos que sus planos publicados por Chapelle en “The History of the American Sailing Navy” (pág. 462), merecen la atención de los artistas interesados en el “Espora”. En las figuras citadas damos el croquis de los distintos aspectos que pudo tener según su aparejo.

BIBLIOGRAFIA

- Anste, A.: DICTIONARY OF SEA TERMS, Glasgow, 1928.
- Arguindeguy, Paglo: APUNTES SOBRE LOS BUQUES DE LA ARMADA ARGENTINA. 1972.
- Boletín del Centro Naval: Volumen XVIII, en homenaje a Don LUIS PIEDRA BUENA, Buenos Aires, 1933.
- Blume, Ed.. LAS ARTES DE LA MAR (The lore of ships), Barcelona, 1979.
- Chapelle, Howard Irving: THE BALTIMORE CLIPPER, Bonanza Books, Boston, 1930.
- Chapelle: THE HISTORY OF THE SAILING SHIPS, Bonanza Books, Nueva York, 1935.
- Chapelle: THEW HISTORY OF THE SAILING NAVY, Bonanza Books, Nueva York. 1949.
- Entraigas, Raúl A.: PIEDRA BUENA CABALLERO DEL MAR, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1966.
- Kemp, Peter: THE HISTORY OF SHIPS, Orbis, Londres, 1978.
- Kemp, Peter: THE OXFORD COMPANION TO SHIPS AND THE SEA, Granada, 1979.

EL BERGANTIN "ESFORA"

Landstrom, Bjorn: EL BUQUE, Ed. Juventud, Barcelona, 1964.

Ujvá, Alexander: CLIPPER SHIPS AND THEIR MAKERS, Putnam's Sons, Nueva York, 1966.

Mac Crezior, David R.: FAST SAILING SHIPS, Lausanne, 1973.

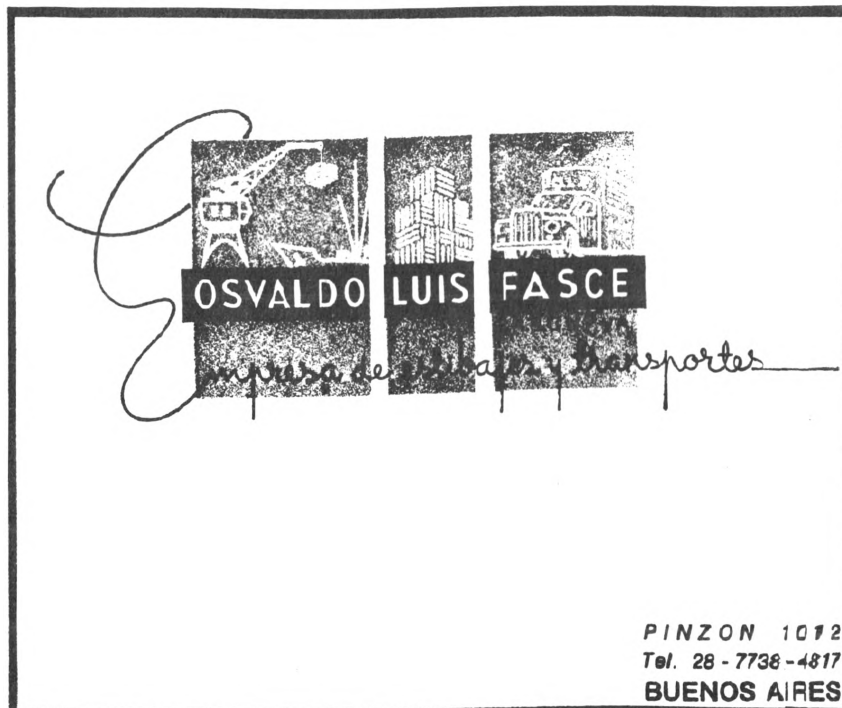
Martínez, Hidalgo José M.: DICCIONARIO NAUTICO, Garriga, Barcelona.

Ratto, Héctor J.: HOMBRES DE MAR EN LA HISTORIA ARGENTINA, Círculo Militar, Buenos Aires, 1934.

Revista: ARGENTINA AUSTRAL, NUMERO EXTRAORDINARIO EN HOMENAJE A DON LUIS PIEDRA BUENA, Buenos Aires, 1933.

Underhill, Harold: SAILING SHIP RIGS AND RIGGING, Brown, Son & Ferguson, Glasgow, 1937.

Bradford, Gershom: A GLOSSARY OF SEA TERMS, Londres, 1954.



Un cuarto de siglo en Argentina brindando: calidad, servicio y repuestos.

El prestigio internacional de MAN y un cuarto de siglo en la Argentina brindando calidad, servicio y repuestos, están presentes en cada motor diesel MAN desde 250 a 5.000 H.P.



INDUSTRIAS ARGENTINAS

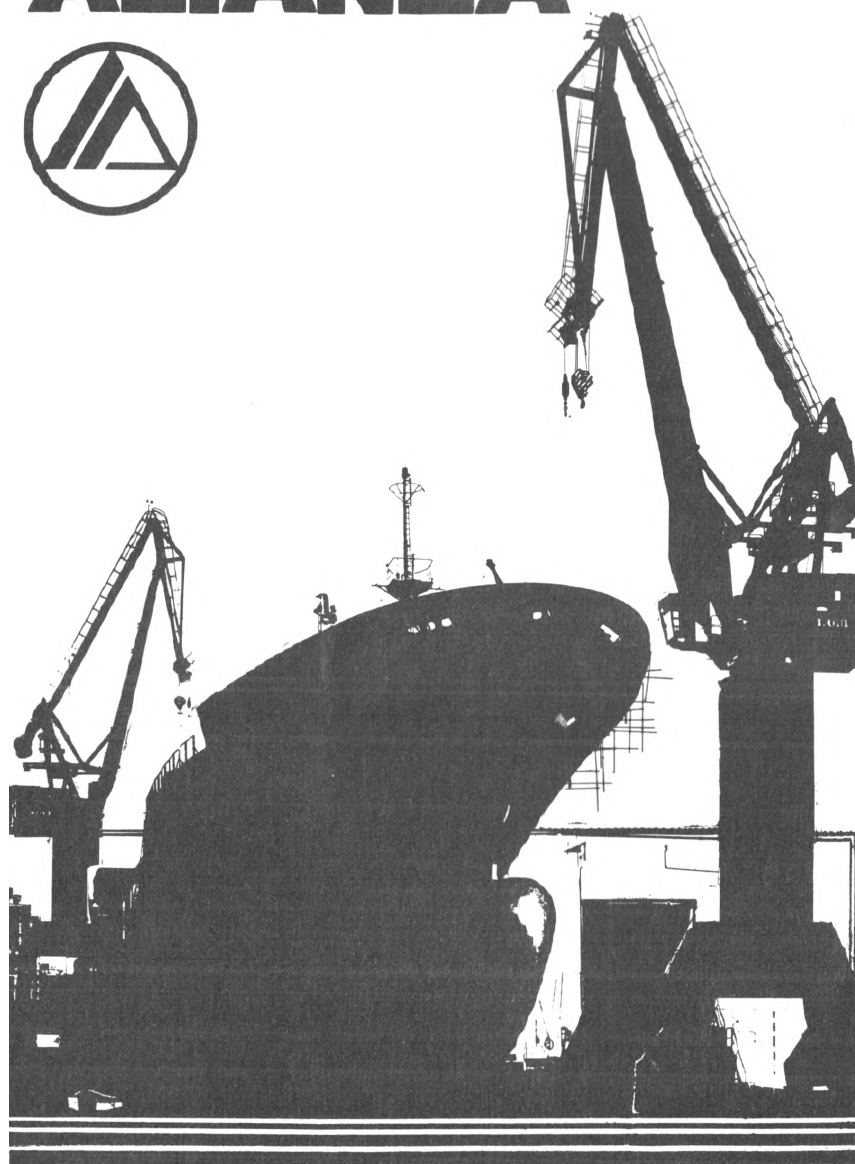
M♦A♦N

Asesoramiento, financiación, servicio y repuestos

Ventas: Carlos Pellegrini 137 - 7º Piso - (1009) Capital - Tel.: 35-7476/7624

Fabrica y Administración: Rep. Oriental del Uruguay 4501 - (1754) San Justo - Pcia. de Buenos Aires

ASTILLEROS ALIANZA



**Estamos
donde
la Industria
nos
necesita**



LA OXIGENA

S A I C

Boulogne Sur Mer 345 - (1213) Bs. Aires - T. 87-6616
Telex "LAOXI" 22764 y Sucursales en todo el País

Crónica Nacional e Internacional

GUERRA NO DECLARADA EN EL ATLANTICO SUR - CONSECUENCIAS EN EL AMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL

La siguiente es una cronología de los principales hechos ocurridos desde el mes de marzo en las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

MARZO

18 de marzo: Un grupo de operarios de una empresa privada fue llevado a San Pedro, en las islas Georgias, para desmontar una factoría de ballenas.

—Gran Bretaña decidió, entonces, enviar buques de guerra para desalojar a los trabajadores.

—El gobierno argentino, ante tal amenaza, resolvió iniciar la operación de los archipiélagos australes.

ABRIL

1° de abril: El presidente norteamericano Ronald Reagan trató de disuadir a su colega argentino, Leopoldo F. Galtieri, del propósito de recuperar las islas, en el curso de una prolongada conversación telefónica.

2 de abril: En una acción militar conjunta, las fuerzas armadas recuperaron —sin causar bajas al adversario— la soberanía sobre las islas Malvinas, Sandwich y Georgias del Sur. Durante el operativo se produjo la primera baja en las fuerzas argentinas: el capitán de corbeta Pedro Giachino.

Por la mañana hubo una concentración popular en la plaza de Mayo realizada con el propósito de manifestar adhesión al acto reivindicatorio en esa zona.

—Gran Bretaña, en tanto, decidió romper relaciones diplomáticas con la Argentina y alertó a su flota para posibles “operaciones militares”.

—Mientras el Departamento de Estado Norteamericano pedía a la Argentina que “inmediatamente cese las hostilidades”, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas comenzó a considerar el conflicto, decidiendo suspender las deliberaciones para el día siguiente.

—La organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) expresó “profunda preocupación” y hubo distintas reacciones tanto en América como en Europa.

—El presidente Galtieri, en un mensaje al país, dijo que “el gobierno no pudo tener otra respuesta que la que dio en el terreno de los hechos”.

3 de abril: La Junta Militar informó que se había “completado la toma de las islas Georgias del Sur, al posesionarse fuerzas propias del asentamiento inglés en Grytviken” con lo cual, “todo el archipiélago, compuesto por Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur se encuentra bajo soberanía argentina”.

—En Londres, la primera ministra Margaret Thatcher anunció, en

La Cámara de los Comunes, el envío al Atlántico sur de una poderosa fuerza naval para recuperar la colonia si fracasan los esfuerzos diplomáticos.

—Simultáneamente se informó que se habían dispuesto sanciones económicas a la Argentina entre ellas el congelamiento de todos los valores argentinos en Inglaterra.

—El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas reanudó su sesión y aprobó una propuesta británica que se difundió como resolución 502 y que demandaba “un cese de las hostilidades” y “el retiro inmediato de todas las fuerzas argentinas de las islas”.

—La iniciativa inglesa fue apoyada por diez votos. Hubo un voto en contra y cuatro abstenciones, estas últimas de China, Rusia, Polonia y España. El voto en contra fue de Panamá y los votos positivos correspondieron a los Estados Unidos, Francia, Jordania, Togo, Uganda, Zaire, Guyana, Irlanda y Japón, además de Gran Bretaña.

—En Buenos Aires, el presidente Leopoldo F. Galtieri, en conocimiento del contenido de dicha resolución, dijo que la Argentina “respeto los pronunciamientos como los ha respetado siempre, pero, sin embargo, mantiene su libertad de acción”.

—La Junta Militar resolvió “constituir en gobernación militar al territorio de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, a partir de la 0 hora del día 3 de abril de 1982”.

—Designó para el cargo al general Mario Benjamín Menéndez.

—La Argentina solicitó una reunión extraordinaria de la Organización de Estados Americanos (OEA), que se decidió realizar el 5 de abril.

4 de abril: El gobernador Menéndez viajó a Comodoro Rivadavia, para luego continuar a las Malvinas.

—Oficialmente se informó que en la víspera se habían recuperado las Georgias mediante un operativo militar que sólo duró dos horas.

—En dicha acción se produjeron otras tres bajas en las fuerzas argentinas.

—Informaciones procedentes del exterior anunciaban que se terminaba de alistar una poderosa flota naval que zarparía al día siguiente del puerto inglés de Portsmouth.

5 de abril: Se confirmó la partida de la escuadra británica que incluía dos portaaviones, el “Hermes” y el “Invencible”.

—El canciller inglés, lord Carrington, presentó su renuncia al cargo ante lo que se consideró “afrenta humillante” producida por el desembarco argentino.

—La Argentina anunció su disposición, en caso de agresión británica, de invocar el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR).

—El presidente Reagan señaló que estaba dispuesto a ayudar a “sus dos amigos”, la Argentina y Gran Bretaña, para evitar “derramamiento de sangre”.

—La Comunidad Económica Europea (CEE) respaldó a Gran Bretaña, aprobando sanciones económicas contra la Argentina.

—Nueva Zelanda rompió relaciones diplomáticas con la Argentina por la ocupación de las Malvinas.

—Perú ratificó su apoyo a Buenos Aires y dirigentes políticos de ese

país dijeron que un ataque a la Argentina sería como si fuera contra toda América.

6 de abril: Reagan designó a su secretario de Estado, Alexander Haig, para que mediara en la crisis.

—El canciller Nicanor Costa Méndez, quien se encontraba en los Estados Unidos, conferenció con Haig.

La Unión Soviética continuaba manteniendo el silencio oficial, aunque la agencia Tass acusó a Gran Bretaña de ser responsable de la situación.

7 de abril: El general Menéndez asumió la gobernación de las Malvinas en un acto que presidió el ministro del interior, general Alfredo Saint Jean.

—Haig viajó a Londres para iniciar su gestión de “buenos oficios” que le había encomendado Reagan.

—Inglaterra impuso un bloqueo naval a las Malvinas en un círculo de 200 millas marinas de radio.

—Las Fuerzas Armadas, en tanto, comenzaron a convocar a las reservas y paralelamente se creó una cuenta especial para atender las operaciones en las Malvinas.

—“Todavía es temprano” para hablar de propuestas de los Estados Unidos, dijo Costa Méndez antes de retornar a esta capital.

8 de abril: Haig conversó durante 5 horas con Thatcher, comenzando así su gestión en procura de un acuerdo pacífico en el Atlántico sur.

—Previamente había dialogado una hora con su colega inglés, Francis Pym.

—Al término de la reunión con la “premier” británica, Haig dijo mostrarse “impresionado por la determinación del gobierno de Thatcher en este tema”.

—En Buenos Aires, Costa Méndez, de regreso de los Estados Unidos, afirmó que “el peligro de la guerra se aleja”.

—Partidos políticos, gremios y organizaciones empresarias reiteraron su adhesión a la recuperación de las Malvinas.

—Para abastecer a las tropas que se encontraban en las Malvinas se decidió tender un puente aéreo que trasladó refuerzos, pertrechos y víveres.

—La flota inglesa, en tanto, navegaba a la altura de las islas Azores, en dirección al sur.

9 de abril: Procedente de Londres llegó Haig al país, quien se entrevistó al día siguiente con Galtieri.

10 de abril: Galtieri recibió en la Casa de Gobierno al enviado de Reagan, y conferenciaron en dos oportunidades por espacio de cinco horas y 40 minutos.

—En la plaza de Mayo —mientras tenía lugar esa reunión— una multitudinaria concentración dio su apoyo a la recuperación de las Malvinas.

—Luego de su entrevista con Haig, el Jefe del Estado salió a uno de los balcones de la Casa Rosada desde donde se dirigió a la multitud, expresando que “la dignidad y el honor de la Nación no se negocian”.

11 de abril: A la 1.45 de este día, el secretario de información públi-

ca informó que “se ha conversado muy extensamente. No se ha llegado a ninguna solución, el diálogo no está interrumpido”.

—La CEE aprobó un boicot comercial a la Argentina. La medida fue rechazada por la Cancillería argentina.

—Antes de regresar a Londres, Haig ratificó que “no hay acuerdo” y Costa Méndez aseguró que llevaba “proposiciones”.

—Juan Pablo II, en su mensaje Pascual, urgió a ambos países a lograr un pacto honorable.

12 de abril: Comenzó a las 4 de la madrugada el bloqueo naval inglés a las islas.

—La flota de mar argentina estaba surta en puerto no determinado.

—Dirigentes políticos y gremiales viajaron al exterior para reforzar, en sus respectivos ámbitos la posición argentina en torno de las Malvinas.

—Haig dialogó con Costa Méndez informándole que era difícil que retornara a Buenos Aires como consecuencia de la rígida posición británica en el conflicto.

—Costa Méndez al abandonar el palacio San Martín, afirmó que “no hay ningún progreso” en las negociaciones.

13 de abril: Se supo que Haig iba a retornar a Washington para informar a Reagan sobre las dificultades con las que tropezaba.

14 de abril: Noticias procedentes de Washington dijeron que Haig retornaría a Buenos Aires al día siguiente con “nuevas ideas”.

—En Londres, la Cámara de los Comunes dio total respaldo a Thatcher luego de escuchar un informe de la Premier.

—Por la noche regresó Haig y afirmó que se requería “gran flexibilidad” para negociar.

—Reagan y Galtieri volvieron a mantener una conversación telefónica, oportunidad en que el mandatario argentino le ratificó su deseo de hallar una solución pacífica a la crisis.

17 de abril: Haig reanudó sus contactos con altas autoridades nacionales que continuaron al día siguiente.

19 de abril: El enviado norteamericano prosiguió sus reuniones las que concluyeron pasado el mediodía.

—Antes de regresar a Washington, Haig afirmó que “la guerra sería la mayor de las tragedias” y advirtió que “el tiempo se acaba”.

—Costa Méndez anunció que se había pedido una reunión del órgano de consulta de la OEA para tratar la aplicación del TIAR.

20 de abril: En Londres se informó que Thatcher había rechazado las últimas propuestas argentinas.

—Ese día, la Argentina obtuvo una victoria en el seno de la OEA por 18 votos contra tres abstenciones, determinándose que el día 26 se reunirán los cancilleres americanos.

22 de abril: Galtieri inspeccionó las tropas ubicadas en las islas Malvinas.

25 de abril: Se conocieron informaciones según las cuales fuerzas británicas atacaron Puerto Leith y Grytviken en las Georgias.



MAPUCHE
Country Club

ULTIMOS LOTES

MEDIDAS IDEALES:
650 m² - 20 x 32,5 m

**SIN CUOTA
DE INGRESO**



CLUB HOUSE

- GOLF
- TENIS
- FUTBOL
- BOCHAS
- PILETA

VIGILANCIA PERMANENTE

Unico con entrada
por dos rutas:
RUTA 8 Km. 47½
ACCESO NORTE Km. 48
(Ramal Pilar)

DELGADO

VENDE

POR ORDEN DE RIGEL S.A.

Véame en el Club House del Country: **SABADOS y DOMINGOS**
Más informes: **MUÑIZ 253 - 7º "B" - CAPITAL FEDERAL**
TEL. 90-2094 ó 572-0847

DESCUENTO ESPECIAL A LOS
SOCIOS DEL CENTRO NAVAL



**DRAGANDO LOS CANALES
DE ACCESO AL PUERTO DE BUENOS AIRES**

Contrato celebrado con la Dirección Nacional de
Construcciones Portuarias y Vías Navegables

GREAT LAKES ARGENTINA S.A.

Oficinas y Administración:

DARSENA E - VI ESPIGON - PUERTO NUEVO - BUENOS AIRES
Teléfonos: 32-9933 y 311-2269 - Casilla de Correo Central 5199
Buenos Aires - República Argentina

Astilleros

Principe y Menghi s.a.

Ribera Sud del Riachuelo - Isla Maciel

- 1871 - AVELLANEDA -

Saluda al Centro Naval en su centenario

26 de abril: La Junta Militar informó que las tropas argentinas en ese archipiélago estaban dispuestas a combatir hasta la última capacidad defensiva.

30 de abril: El gobierno británico estableció un bloqueo aeronaval en torno de 200 millas de las islas Malvinas.

—Paralelamente, las autoridades argentinas dispusieron que se consideraban “hostiles” a las aeronaves y buques británicos.

—Accidentalmente cayó en Caleta Olivia un helicóptero del Ejército. Murieron diez militares argentinos.

MAYO

1º de mayo: Se iniciaron los combates en las Malvinas. Tres intentos de desembarco británicos son rechazados.

—Fueron difundidos los diez primeros comunicados del Estado Mayor Conjunto. Una fragata británica resultó averiada, cinco aviones Harrier destruidos, entre otras pérdidas inglesas.

—Cayeron dos aviones Dagger y un Pucará argentinos.

—Por decreto del Poder Ejecutivo, fue convocada la clase 1961.

—Por la noche, el presidente Galtieri dirigió al país un severo discurso en el cual sostuvo que la Argentina “responderá” el ataque.

2 de mayo: Es atacado y hundido por un submarino inglés el crucero “General Belgrano”, de la Armada Argentina. Hubo 20 muertos y 301 desaparecidos.

—Fracasó rápidamente una gestión de paz propuesta por el presidente peruano Belaúnde Terry.

3 de mayo: El gobierno argentino denunció que el “General Belgrano” fue atacado fuera de la zona de bloqueo establecida el 30 de abril por el Reino Unido en las Malvinas.

—Helicópteros británicos atacaron al aviso “Sobral”, de la Armada Argentina. Ocho tripulantes del navío, entre ellos el capitán, resultaron muertos.

4 de mayo: Es hundido el destructor inglés “Sheffield”, tras ser atacado por aviones Super-Etendard de la Armada Argentina, que utilizaron misiles Exocet, de fabricación francesa. Hubo 20 muertos y 24 heridos.

—Nuevo ataque británico a Puerto Darwin. Son derribados dos aviones Sea Harrier.

5 de mayo: La Argentina aceptó la mediación de las Naciones Unidas en el conflicto.

—Llegan a Bahía Blanca los primeros sobrevivientes del crucero “General Belgrano”.

—Coincidentemente llegó a Puerto Deseado el aviso “Sobral”, con graves averías.

—El delegado argentino en la ONU, Eduardo Roda, formuló una severa condena a los Estados Unidos por su apoyo a la posición británica en el conflicto.

6 de mayo: Se conocieron los términos de la propuesta de la ONU

que, en esencia auspició el cese de las hostilidades, el retiro de las Fuerzas Armadas de los dos países y el inicio de negociaciones para lograr una solución definitiva.

—El Estado Mayor Conjunto informó sobre las bajas ocurridas desde el inicio de las hostilidades en Malvinas: 28 muertos y 37 heridos, incluidas las bajas del aviso “Sobral”.

7 de mayo: Londres decidió ampliar el bloqueo aeronaval a sólo 12 millas del litoral marítimo argentino.

—Londres anunció el envío de refuerzos para su flota en el Atlántico sur.

9 de mayo: Nuevos ataques británicos sobre Malvinas. Un pesquero argentino, el “Narwal”, fue hundido por aviones Sea Harrier. Uno de los tripulantes murió y los 24 restantes fueron tomados prisioneros.

10 de mayo: Las fuerzas argentinas rechazaron otros tres ataques de la flota británica sobre las islas,

—Gran Bretaña decretó una zona de exclusión aérea en la isla Ascensión, equivalente a 100 millas náuticas de radio alrededor del archipiélago.

—La Fuerza Aérea informó que tuvo diez muertos, cuatro desaparecidos y dieciocho heridos durante las acciones desarrolladas hasta esa fecha en las Malvinas.

12 de mayo: Nuevos combates en Malvinas. La aviación argentina produjo “daños de consideración” a dos fragatas que previamente bombardearon Puerto Argentino.

—Durante esos combates dos aviones argentinos fueron derribados y también cayó un helicóptero británico.

—El Estado Mayor Conjunto informó que las bajas argentinas ascendían a 41 muertos y 44 heridos hasta esa fecha.

—Partió desde el puerto de Southampton, Londres, el paquebote inglés “Queen Elizabeth II”, llevando a bordo 3.000 infantes hacia el teatro de operaciones, entre ellos 650 gurkhas.

14 de mayo: Nuevos bombardeos en Malvinas.

—Llegaron a Buenos Aires los 189 argentinos capturados en las islas Georgias, entre ellos los trabajadores cuya presencia en el archipiélago originó el conflicto.

15 de mayo: Aviones británicos atacaron a los buques mercantes argentinos “Bahía Buen Suceso” y “Río Carcarañá”.

—Se confirmó el hundimiento del buque de transporte argentino “Isla de los Estados”, también atacado por la aviación inglesa.

17 de mayo: La Comunidad Económica Europea renovó por una semana las sanciones contra la Argentina; Italia e Irlanda no apoyaron la medida.

18 de mayo: Nuevos ataques ingleses sobre distintos puntos de las Malvinas.

19 de mayo: El Papa convocó a cardenales de la Argentina y Gran Bretaña a una misa concelebrada por la paz.

—Nuevo bombardeo naval británico sobre las islas.

20 de mayo: El secretario general de la ONU, Javier Pérez de

Cuéllar, anunció el fracaso de su gestión de paz. Al mismo tiempo, el gobierno peruano ofreció otra propuesta, que finalmente tampoco prosperó.

21 de mayo: Los británicos logran establecer una cabeza de playa en Puerto San Carlos. En los duros combates aeronavales resultaron hundidas dos fragatas británicas, una de ellas la “Ardent”.

—Otras ocho fragatas, según el mando argentino, sufrieron averías de consideración. Tres aviones y otros tantos helicópteros argentinos fueron alcanzados por los británicos.

23 de mayo: Nuevo ataque de la aviación argentina. Fueron alcanzados un buque mercante y dos fragatas inglesas. Fue hundida la “Antelope”. Un avión argentino fue derribado.

25 de mayo: Violento ataque de la aviación argentina. Fue hundido el destructor “Coventry” y el buque transporte de tropas “Atlantic Conveyor”.

28 de mayo: Los británicos consiguen establecer supremacía en Darwin y Pradera del Ganso.

—En Londres, el papa Juan Pablo II reclamó una paz justa y rápida en el Atlántico sur, durante su visita al Reino Unido.

—El órgano de consulta del TIAR aprobó una resolución favorable a la Argentina, durante una reunión realizada en Washington.

30 de mayo: Durante un audaz operativo de aviones argentinos es seriamente averiado el portaaviones “Invencible”, noticia nunca confirmada por Londres.

JUNIO

2 de junio: Comienzan los combates terrestres a unos 20 kilómetros de Puerto Argentino.

—El Consejo de Seguridad aprobó la resolución 505, que exigió el cese de las hostilidades.

—Volvió a fracasar una nueva gestión de paz de Pérez de Cuéllar.

3 de junio: Costa Méndez habló ante los no alineados, en La Habana.

4 de junio: Los Estados Unidos y Gran Bretaña vetaron un nuevo proyecto de cese del fuego en la ONU.

9 de junio: La aviación Argentina rechazó un intento de desembarco en Bahía Agradable y Fitz Roy. Resultaron afectadas la fragata británica “Plymouth” y tres buques de transporte de tropas, entre ellos el “Sir Galahad” y el “Sir Tristram”.

11 de junio: Llega a la Argentina el papa Juan Pablo II, quien hizo un fervoroso llamado en favor de la paz.

12 de junio: Con el Papa todavía en Argentina, se inició una feroz ofensiva británica sobre Puerto Argentino.

14 de junio: Los británicos llegan hasta el corazón de las defensas argentinas en el archipiélago. A las 23.59 horas, el general Menéndez firmó ante el Gral. Moore, el acta de rendición.

16 de junio: El Estado Mayor Conjunto dio a conocer su Comunicado N° 166, que dice:

El Estado Mayor Conjunto, en relación con los hechos que Llevaron a la decisión de cesar el fuego en el combate de Puerto Argentino y después de un minucioso análisis y recopilación de toda la información disponible, comunica:

“1. Que el día 13 de junio a las 10 horas, las fuerzas inglesas comenzaron una intensa acción de ablandamiento mediante persistente fuego de artillería, cañoneo naval y bombardeo aéreo, que produjo daños materiales en la artillería y armas de apoyo.”

”2. Que a las 22.30 horas del mismo día iniciaron un ataque de gran envergadura, explotando fundamentalmente su capacidad tecnológica para operar de noche, la que fue facilitada por la disponibilidad de equipos especiales para visión nocturna, tales como visores y miras infrarrojos, guías de misiles portátiles, sistemas láser de puntería, morteros individuales descartables, etc.”.

Tres grandes direcciones

“3. Que el ataque mencionado fue complementado con el apoyo masivo de helicópteros, especialmente aptos para operaciones nocturnas, que permitieron al enemigo una gran movilidad con un mínimo de desgaste para su tropa. ”

”4. La operación fue concebida en tres grandes direcciones: 1. Harriet - Thumbledown; 2. Longdon - Wireless Ritdge; 3. Murrell - Cortley Hill.”

”A las 5 horas el enemigo logró quebrar el frente defensivo y penetrar en la posición propia. Al mismo tiempo fuerzas especiales helitransportadas superaban nuestras defensas por arriba y descendían a espaldas de nuestros hombres conformando un cerco prácticamente imposible de romper, obligando a un cambio de frente de muy difícil concreción.”

Cese del fuego

“5. Mientras se realizaban los movimientos de tropas mencionados, la artillería del enemigo con fuego sobre blancos puntuales y los helicópteros de ataque efectuando fuego de apoyo con singular eficacia y continuidad, debido a sus avanzados sistemas de armas, destruyen nuestra artillería y afectan sensiblemente las comunicaciones, reduciendo de manera drástica la capacidad de combate propia.”

”6. Con las primeras luces del día, a las 9 horas, el enemigo había conquistado las alturas prominentes del terreno y los puntos claves de la defensa.”

”El intenso combate continuó empleando las reservas, hasta las 14 horas, momento en que la situación se tornó insostenible.”

”7. A las 15 horas se produjo un cese del fuego de hecho, sin acuerdo

previo, y el comandante de la guarnición militar Malvinas efectuó la evaluación correspondiente, concluyendo que era imposible continuar la resistencia sin producir un estéril derramamiento de sangre.”

”8. En función de lo expuesto precedentemente, concertó con el comandante de las fuerzas inglesas el cese del fuego, decisión ésta que comprendía exclusivamente las acciones que desarrollaban las fuerzas bajo su mando.”

Análisis

”9. Del análisis del combate desarrollado en Puerto Argentino y de la comparación con las acciones llevadas a cabo a lo largo de todos los episodios bélicos en el área Malvinas, puede concluirse:

”9.1. Que la toma de Puerto Argentino fue producto de la neta superioridad en medios y tecnología de las fuerzas inglesas.”

”9.2. Que esos medios fueron empleados recién cuando el enemigo inició su ofensiva final y ante la certeza que de otro modo su triunfo hubiese sido sumamente dificultoso.”

”9.3. Que esos medios, muchos de los cuales eran totalmente nuevos y desconocidos aun en el mercado de armas mundial, convirtieron el área de operaciones Malvinas, en un campo de experimentación y prueba.”

”9.4. Que la logística fue facilitada por los Estados Unidos.”

”9.5. Que los mismos ingleses han reconocido que la capacidad profesional, valentía y espíritu de nuestras tropas constituían un escollo que sólo podía ser salvado por una neta superioridad en material, tanto cualitativa como cuantitativa.”

”9.6. Que no cabe sino reconocer que la superioridad técnica y la disponibilidad de medios han sido los artífices de este triunfo parcial de Gran Bretaña.”

”10. Que ha incidido fundamentalmente en el desarrollo de las operaciones el hecho de que se nos hayan cerrado los mercados mundiales aptos para adquirir armamento.”

No sólo Gran Bretaña

”11. Debe tenerse especialmente en cuenta al hacer la evaluación que, pese a nuestra menor capacidad tecnológica, diferencia de medios e imposibilidad de reposición de material, nuestras Fuerzas Armadas, con idoneidad, valor y decisión, no sólo enfrentaron a Inglaterra, una de las primeras potencias del mundo, apoyada por los Estados Unidos, la Comunidad Económica Europea y la aquiescencia de la OTAN, sino que le produjeron daños desproporcionados en relación con la diferencia de uerzas y medios en oposición.”

Día 18 de junio: Renunció a la presidencia de la Nación el teniente general Galtieri. Asumió el Comando en Jefe del Ejército el general de

División Cristino Nicolaides. Llegaron a Comodoro Rivadavia 420 heridos de guerra en el ARA "Almirante Irizar".

Día 19 de junio: El general Nicolaides se incorporó a la Junta Militar. El general Saint Jean, ministro del Interior, asumió interinamente la Presidencia de la Nación. Arribaron a Madryn 4172 ex combatientes argentinos en el buque inglés Canberra y 500 a Punta Quilla en el ARA "Bahía Paraíso". Gran Bretaña retiene en calidad de rehenes a 1.100 oficiales argentinos, hasta que nuestro país declare el fin de las hostilidades.

Día 21 de junio: Gran Bretaña procedió a ocupar la estación científica argentina en la isla Thule, de las Sandwich del Sur. La Comunidad Económica Europea dejó sin efecto las sanciones económicas aplicadas a nuestro país, por intentar poner fin al colonialismo británico en América. El transporte británico "Ñorland" desembarcó en Puerto Madryn a 2.049 ex combatientes argentinos.

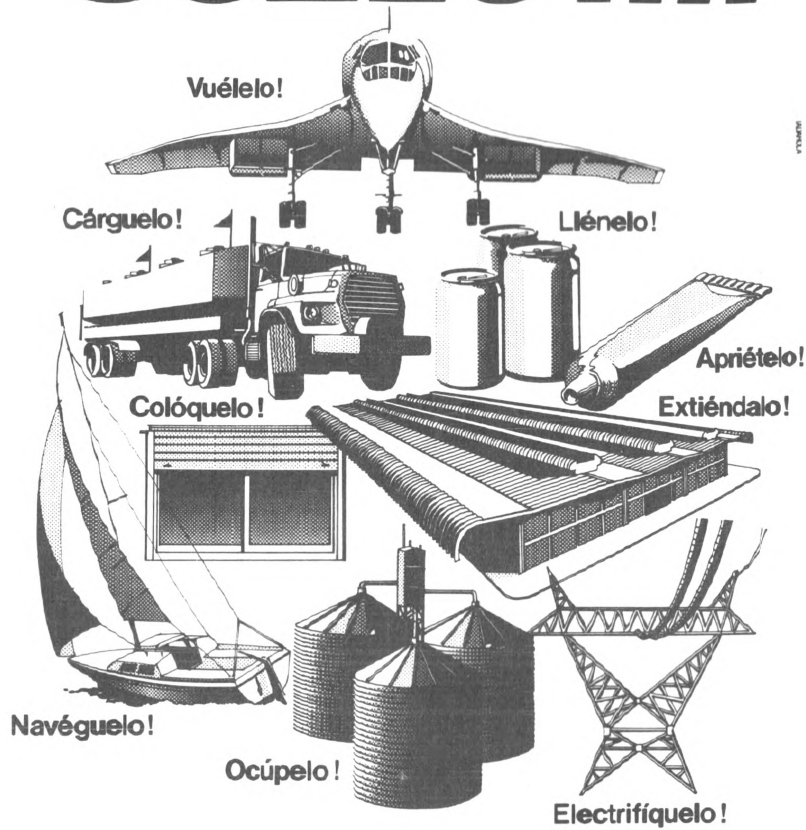
Día 22 de junio: Arribaron a Ushuaia en el ARA "Almirante Irizar" ex combatientes argentinos.

Día 23 de junio: En el seno de la Junta Militar, la Armada y la Fuerza Aérea sostuvieron el criterio de designar como Presidente de la Nación a una personalidad civil. El Ejército mantuvo una actitud inflexible de imponer un general. Al no arribarse a acuerdo, la Armada y la Fuerza Aérea decidieron desvincularse del Proceso de Reorganización Nacional, con lo cual, de hecho, el Proceso y la Junta Militar dejaron de existir. El comandante en Jefe del Ejército designó de por sí, al general de División (R) Reynaldo Bignone, para asumir la Presidencia el 1º de julio del corriente año.

Día 26 de junio: La Fuerza Aérea informó sus bajas en forma oficial, de personal fallecido y desaparecido: 36 oficiales, 14 suboficiales y 5 soldados.

Día 27 de junio: Llegaron a Madryn en el ARA "Almirante Irizar" 500 ex combatientes argentinos, con lo cual hasta la fecha han retornado al país 9.741 hombres, sobre los 11.400 acantonados en las islas Malvinas al comienzo de las hostilidades.

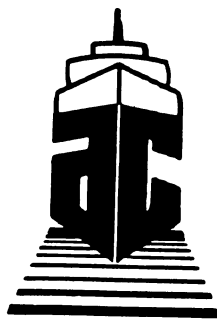
USELO!...



El aluminio da para esto y mucho más.
Está presente en la vida de todos los días.
Porque es liviano, inalterable, flexible, único.
Sus particulares propiedades lo vuelven insustituible.
El aluminio es el metal que adelanta el siglo XXI.
Uselo.

El aluminio es el más versátil de los metales.

aluar
Aluminio Argentino



astilleros
CORRIENTES
S.A.I.C.

TRAFUEM COMPAÑIA
ARMADORA S.A.C.I.I.A. y F.

TRANSPORTES FLUVIALES POR EMPUJE
DE CARGAS LIQUIDAS Y SECAS
POR TODA LA CUENCA DEL PLATA

Tel. 34-4315/4170 y 33-7884

SAN MARTIN 50, 7º Piso

BUENOS AIRES — REPUBLICA ARGENTINA

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Capitán de fragata odontólogo Armando Oscar Bonel, y capitán de navío Manuel A. Rodríguez.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata odontólogo Fernando Miguel Leporace, tenientes de fragata ingenieros Efraín D. de la Cruz Ledesma, Osvaldo Aprile, Rodolfo Yrureta, Sergio Rogelio Bertolino, Roque Daniel Mazziotti, Eduardo Norberto König y María Inés Flores, teniente de fragata médico Hernán Benigno Martínez Soler, guardiamarina contador Carlos Guido Perel y tenientes de fragata ingenieros Julio Manuel Lozada y Zulema Amelia Oliva.

ALTA DE SOCIO ADHERENTE

Comodoro Rogelio Marcos Moría.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Juan Pacciani, vicealmirante Carlos A. Garzoni, capitán de navío Federico G. Pitoni y capitán de fragata Aurelio C. López de Bertodano.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de corbeta ingeniero Rómulo Oreste Bini, teniente de navío médico Arsenio Juan Mastronardi, capitán de navío médico Héctor Reinaldo Ricciardi, capitán de fragata I.M. Pedro Edgardo Giachino, capitán de fragata bioquímico Julio Ricardo García, capitán de corbeta Sergio Raúl Gómez Roca, guardiamarinas Claudio Olivieri y Gerardo Esteban Sevilla, teniente de fragata Carlos Alberto Benítez, capitán de fragata contador Jorge Cappa, capitanes de navío Roberto Pablo Grigera y Eduardo H. Fraga, capitán de corbeta Carlos María Zubizarreta y teniente de corbeta José E. F. Bottaro.

Por renuncia: Teniente de fragata médico Guillermo Francisco Klein, teniente de fragata odontólogo Miguel Angel Nader, teniente de navío Mario D. Fernández Osuna y Ernando Rino Vidoz.

Por aplicación del artículo 17, inciso 5º del Estatuto: Ex teniente de navío odontólogo Jorge Octavio Correa y ex teniente de navío bioquímico Roberto Carlos Corro.

SEPARACION DE SOCIO ACTIVO

Por aplicación del artículo 17, incisas 4º y 5º, del Estatuto: Teniente de navío Juan Carlos Haristoy.

BAJAS DE SOCIOS ADHERENTES

Por fallecimiento: Vicecomodoros Enrique Plá y Jorge A. Quiroga Zapata.

Por renuncia: Doctor Andrés Barriocanal.

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA

En una Asamblea Extraordinaria realizada el 27 de abril se aprobó la siguiente medida:

“Autorizar el ingreso y reingreso de socios activos sin pago de cuotas, a cuyo fin se suspende a partir del día de la asamblea, por el término de seis meses, la aplicación del Art. 14 y del último párrafo del Art. 15 del Estatuto”.

PREMIOS A TRABAJOS PUBLICADOS EN EL BOLETIN EN EL BIENIO 1980-1981

El jurado designado al efecto estuvo compuesto del siguiente modo:

Presidente: Contraalmirante I.M. Guillermo J. Dickson. **Vocales:** Capitán de navío odontólogo Osvaldo R. Altieri; capitán de navío Félix A. Marchiñena; capitán de navío Adolfo M. Arduino y capitán de navío Edgardo N. Acuña.

Sus decisiones fueron las siguientes:

- 1 — Declarar desierto el Premio “José B. Collo”.
- 2 — Asignar el Premio “Sarmiento”, al capitán de navío Alberto O. Casellas por su trabajo “El Proceso Pesquero”, publicado en el BCN N° 724.
- 3 — Asignar el Premio “Ratto”, al capitán de navío Jorge N. Pacioretti, por su trabajo “Los Primeros Faros Patagónicos”, publicado en el BCNN° 729.

HOMENAJE A CONSOCIOS FALLECIDOS EN EL TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR Y EN LAS MALVINAS

En distintas sesiones de las que habitualmente realiza la C.D., en las efectuadas durante los meses de mayo y junio el señor Presidente, luego de invitar a los presentes a guardar un minuto de silencio en recordación de los consocios fallecidos en esos lapsos, expresó que cabía rendir un sentido homenaje a los que habían caído heroicamente en la histórica lucha por la recuperación de nuestras Malvinas, los capitanes de corbeta

ASUNTOS INTERNOS

Pedro Edgardo Giachino, Raúl Gómez Roca y Carlos María Zubizarreta, el teniente de corbeta José E. F. Bottaro y los guardiamarinas Claudio Olivieri y Gerardo Esteban Sevilla.

Expresó el señor Presidente que en la Asamblea Extraordinaria del Centenario celebrada el 20 de abril último y en las Extraordinaria y Ordinaria del día 27 del mismo mes fue rendido emocionado homenaje a aquellos compatriotas y consocios que estaban exponiendo su vida por la integración territorial de nuestro país.

Luego el vicealmirante Barbuzzi dijo:

“Nuestro cariño, nuestro eterno agradecimiento de argentinos y marinos y nuestra modesta pero ungida oración a Dios, nuestro Señor, para que reciba a todos ellos en su paz infinita.

Si algo cabe agregar como hecho significativo, es que el señor capitán Gómez Roca, desde los albores de nuestra emancipación, es el primer Comandante que muere en su puesto de combate. Insigne honor le ha correspondido a él en su sacrificio sublime. Insigne orgullo nos cabe a nosotros, sus camaradas, poder resaltarlo.

Gloria, gloria de verdad, para todos ellos”.

RENOVACION PARCIAL DE LA COMISION DIRECTIVA

El 27 de abril, con la presencia del Inspector de Fiscalización del Instituto Nacional de Acción Mutual y del Inspector de Justicia, se llevó a cabo una Asamblea Ordinaria en la cual se efectuó la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.

De acuerdo con los resultados del escrutinio realizado se proclamaron los nombres de los electos, que fueron los siguientes:

COMISION DIRECTIVA Período 1982-1984

Vicepresidente 2º: Capitán de navío Enrique G. Martínez.

Protesorero: Capitán de navío contador Eduardo A. Ferro.

Vocales titulares: Capitán de navío Edgardo N. Acuña; capitán de navío Rubén P. Messidoro; capitán de navío Juan Carlos Marengo; capitán de fragata Ismael D. Molina; Capitán de fragata Pedro C. Florido; capitán de fragata Juan C. Silva; capitán de corbeta Néstor A. Bertoni; capitán de corbeta Raúl C. Pagano; capitán de corbeta Héctor A. Tebaldi y capitán de corbeta Juan A. Ibáñez.

Período 1982-1983

Vocales suplentes: capitán de navío I.M. Jorge R. Santo; capitán de fragata Alberto

Núñez; capitán de fragata I.M. Carlos S. Ciudad; capitán de fragata médico Horacio C. Corradi; capitán de corbeta Ricardo E. Guerello y capitán de corbeta auditor Juan E. Quick.

COMISION REVISORA DE CUENTAS Período 1982-1984

Revisores de cuentas titulares: Capitán de navío Jorge M. Pérez y capitán de fragata contador Juan C. Varesini.

Período 1982-1983

Revisores de cuentas suplentes; Capitán de corbeta Orlando Gutiérrez del Barrio y capitán de corbeta contador Luis A. Izaguirre.

ASUNCION DE LAS NUEVAS AUTORIDADES

En horas de la tarde del día 4 de mayo, se efectuó una reunión en la Presidencia, en la que participaron los miembros salientes y entrantes de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas electos en la Asamblea del 27 de abril.



Asumen las nuevas autoridades. Vicepresidente 2 ° electo, capitán de navío Martínez; vicepresidente saliente, capitán de navío Paradelo; presidente vicealmirante Barbuzzi; vicepresidente 1 °, contraalmirante Dickson, capitán de navío Dietrich y capitán de fragata Molina.

ASUNTOS INTERNOS

Luego se realizó un acto societario en el Salón de Fiestas, durante el cual el señor presidente, vicealmirante Barbuzzi, pronunció el siguiente discurso:

Señoras, Señores:

En medio del marco de austeridad que impone la lucha armada en el Sur, y los corazones blasonados de nuestros soldados en la defensa de nuestra integridad territorial, el Centro Naval rememora hoy el primer centenario de su fundación.

¡Cien años! Largo período, sin duda, para la vida de cualquier Institución, pero singularmente admirable para el Centro Naval, si se considera lo inmenso del camino recorrido y la gran obra de progreso realizada.

El primer número del Boletín del Centro Naval, en su artículo inicial titulado: "Algunas Palabras", firmado por el entonces subteniente don Santiago Albarracín, expresaba en su encabezamiento: "Largo tiempo ha que se notaba un gran vacío en la Armada y era preciso llenarlo; la oficialidad subalterna estudiosa y ávida de distinguirse por medio de trabajos de utilidad notoria, para el bien del país y de la Armada, no se conocía, y, por consiguiente, no podían apreciarse mutuamente los que la componen, sin estrechar mayormente sus relaciones".

Quedó así expresado el objeto básico de la fundación del Centro Naval, explícitamente señalado en el capítulo Iº, inciso I (uno) del Reglamento inicial: "Promover y fomentar la unión, instrucción y espíritu de cuerpo de todos sus miembros".

Fue un núcleo pequeño, progresista y perseverante aquel que dio origen a la vida institucional del Centro Naval. De aquel grupo descollaron, por su constante preocupación y abnegado esfuerzo, las figuras señeras del subteniente don Santiago Albarracín y la del teniente don Manuel García Mansilla. El primero, incansable luchador y verdadero artífice de la fundación de esta casa, cuyas actividades parece estar aún compartiendo desde su busto de bronce; y el segundo, que luego de haber sido su primer Presidente, había de ser llamado varias veces más, para encabezar su Comisión Directiva, a fin de concretar lo que simbolizó en su lema: "¡A la obra pues!". Tal fue el epílogo de su primer discurso, al asumir la primera presidencia del Centro Naval.

Es obligación nuestra también, evocar en el recuerdo y brindar así un expresivo homenaje a los que soñaron con el edificio propio y que, para adquirir el terreno en que habrían de levantarlo, llegaron incluso a comprometer su crédito personal. Tales fueron el capitán de navío Maurette y Núnes y el alférez de fragata don Leopoldo Pérez.

Vaya nuestra admiración y reconocimiento, a los que se consagraron con pasión a la tarea de construir esta magnífica sede: el entonces ministro de Marina vicealmirante don Pablo Sáenz Valiente, el almirante don Juan A. Martín y los vicealmirantes don Eduardo O'Connor y don Daniel Rojas Torres: Le cupo a este último, en particular, el control y dirección de este sobrio edificio, y en su momento mereció el aplauso y consideración de sus camaradas mediante la entrega de un hermoso pergamino con la firma de todos ellos, y en el que figuran personalidades de primer rango en el orden nacional de aquel entonces.

Vayan pues, en nombre de la Comisión Directiva, las más cálidas felicitaciones en representación de todos los señores asociados.

En este acto se procederá, asimismo, a entregar los premios a los mejores trabajos publicados durante los años 1980-1981, en nuestro Boletín, también Centenario. A los señores socios acreedores a dichos premios extendemos nuestras congratulaciones y que los mismos sirvan de estímulo, para que nos sigan brindando sus trabajos intelectuales con el mismo nivel de calidad.

Momentos antes de iniciarse este acto tomaron posesión de sus cargos los nuevos miembros de la C.D. del Centro Naval, electos en la reciente asamblea ordinaria del 27 de abril pasado.

Agradezco a los miembros salientes la cooperación brindada y el abnegado trabajo personal desarrollado, que posibilitó el cumplimiento de los actos programados con motivo del Centenario.

A los miembros recién incorporados les decimos que depositamos en ellos la mayor confianza, para poder seguir conduciendo el Centro Naval, con el aporte de su generosa e inteligente colaboración.

Agradecemos la presencia de todos ustedes a este sencillo pero significativo acto.

No queremos finalizar estas palabras sin el debido homenaje de respeto y admiración hacia aquellos que han dado y están exponiendo sus vidas por la integridad territorial de la República.

No tenemos duda de que, por la intersección de nuestra patrona Stella Maris, llegarán a puerto seguro.

Invito a todos a ponernos de pie y recibir de ustedes la respuesta única e inmortal que cabe al grito de: ¡Viva la Patria!

Nuestro homenaje insoslayable cabe, también, a las sucesivas Comisiones Directivas del Centro Naval, cuyas gestiones acertadas, prudentes y honestas, hicieron posible llevar a esta Institución a su solvencia actual, dentro de un marco confortable de seguridad y dignidad.

La Comisión Directiva que tengo el honor de presidir, desea de conmemorar el Centenario de la fundación del Centro Naval, con todo el esplendor que la fecha merecía, esperaba hacerlo a continuación del presente acto, con la presencia de invitados especiales, consocios y familiares. Los acontecimientos nacionales que nos toca vivir tan de cerca hicieron necesaria su cancelación y dejar que se llevara a cabo solamente este íntimo acto societario.

El primer Centenario del Centro Naval nos encuentra, así, más cerca que nunca con la Patria, enmarcados en el año de la reivindicación histórica argentina, con la recuperación del Archipiélago de las Islas Malvinas.

Nos enrolamos al insigne honor que les cabe a aquellos que están empuñando las armas en la defensa de la integridad territorial de la Nación, muchos de los cuales son dignos consocios nuestros, y nos sentimos absolutamente consubstanciados y partícipes de la gloria por ellos conquistada.

Los camaradas que hoy reciben su medalla de oro por haber cumplido 50 años de vida societaria ininterrumpida con la Institución, así como también aquellos que alcanzaron los 40 años, y como tal, su condición de socio vitalicio, no dudo que experimentarán un excepcional motivo de satisfacción y orgullo, al recibir las distinciones señaladas, en estos momentos heroicos que vive la República, y en el mismo día del Centenario del Centro Naval.

Después se procedió a la entrega de los premios a los autores de los mejores trabajos publicados en el Boletín del Centro Naval durante el bienio 1980-1981, y a continuación se entregaron medallas Bodas de Oro a quienes cumplieron 50 años como socios, y Diplomas de Honor a los nuevos socios vitalicios reconocidos en el último Ejercicio, los cuales se indican a continuación, por orden de ingreso:

MEDALLAS DE ORO (50 años de socio)

Capitán de navío contador Angel M. Marioni; capitán de navío contador Alberto Teobaldo Ferrari; capitán de navío Enrique R. A. Carranza; capitán de corbeta Pío E. Ceballos; capitán de fragata Héctor J. Contal; capitán de corbeta Miguel A. Muro, contraalmirante Fernando Muro de Nadal; capitán de corbeta Jorge D. Peirano; contraalmirante Arturo H. Rial (post mortem); capitán de navío Atilio Amaldo Rossi, contraalmirante Agustín Pedro Lariño, capitán de fragata Carlos Núñez Monasterio; capitán de fragata Diego Roquero; almirante Alberto P. Vago; capitán de navío Atilio H. Cassiet; capitán de fragata Mario O. Rey; capitán de corbeta contador Enrique Iervolino y capitán de navío Miguel R. Pérez Farías.

DIPLOMAS DE HONOR (40 años de socio)

Capitán de fragata contador Fernando Esquivel; capitán de fragata Luis María Ferrara; capitán de corbeta cont. Luis Horacio Ques; capitán de fragata odont. Eduardo R. A. Calero; capitán de navío Juan J. Devalle; capitanes de fragata Rodolfo Elizalde Pietranera, Carlos A. Gasparini, Adolfo van Gelderen, José L. Gorrochategui, Carlos A. Gozzi, Jorge

ASUNTOS INTERNOS

linas y Martiniano Leguizamón Pondal; capitán de navío Eduardo B. P. Lockhart; capitán de fragata Waldemar J. P. Maidana; contraalmirantes Fernando A. Milia y Alberto José Oliver; capitán de navío Jorge H. E. Pernice; comandante Demóstenes Jorge Ramos; capitán de fragata Luis M. Reggiardo; capitán de navío Horacio T. Repetto Peláez; capitán de corbeta Eduardo W. Rolón; capitán de fragata Eduardo G. Scasso; capitán de navío Jorge E. Sciurano; capitanes de fragata Ciro Argentino Scotti y Tomás A. Suárez del Cerro; capitán de navío Oscar E. Tacchella; capitán de corbeta Jorge F. P. Wicht; capitán de fragata de I.M. Antonio C. Castro; capitanes de navío de I.M. Jorge A. Collaso y Oscar Luis Lava; contraalmirante contador Andrés Oscar Covas; teniente de corbeta Héctor Ismael Basualdo; contraalmirante Asdrúbal Juan F. Fortunato; capitán de navío Carlos Ernesto H. Schliemann; capitán de fragata odontólogo Armando Oscar Bonel y capitán de navío Manuel A. Rodríguez.

Por último se sirvió un vino de honor.

ANULACION DE REUNIONES SOCIALES A REALIZARSE EN EL SALON DE FIESTAS

La Presidencia ha dispuesto que a partir del lunes 10 de mayo se anulen todas las reuniones sociales a realizarse en el Salón de Fiestas (casamientos, juegos de bridge, conferencias, etc.), en razón de los graves acontecimientos actuales.

NORMAS PARA LA CONCURRENCIA AL BRIDGE

Para conocimiento de los señores socios bridgistas se informa que en la sesión de C.D. del día 10-6-80 se resolvió:

Solicitar a los señores asociados se abstengan de requerir la incorporación de nuevos "Invitados especiales", salvo caso de fuerza mayor, siendo responsabilidad de la Comisión Interna, como única instancia, aceptar o rechazar los pedidos, dejando debidamente aclarado que esta limitación no es extensiva a las esposas e hijos de socios, los que podrán participar en los torneos por propio derecho.

INFORMATIVO

—Se informa a los señores socios, que pueden traer un invitado/a a efectos de participar en los torneos de Bridge internos, que la Subcomisión Bridge organiza los días martes (pareja) y jueves (equipo).

—Dichos invitados/as constituirán pareja o equipo con los socios respectivos.

—Lo antes citado no es extensivo a las señoras de socios.

ANTICIPO EXCEPCIONAL PARA OFICIALES EN OPERACIONES

Considerando que, como consecuencia de la emergencia que atraviesa el país, gran parte del personal de la Armada Argentina se encuentra en operaciones o próximo a ellas, circunstancia que directa o indirectamente puede ocasionar problemas de disponibilidad a los asociados, el Centro Naval ha resuelto brindar un apoyo económico adicional, independiente de los ofrecidos en la actualidad, para los socios en destino en unidades operativas afectadas al Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

A tal fin, a partir de la fecha (26-5-82) se ha resuelto otorgar un Anticipo Excepcional de acuerdo con la siguiente escala:

GRADO	ANTICIPO	CUOTAS
Gma	4.500.000.-	1.117.170.-
TC	6.500.000.-	1.613.690.-
TF	9.000.000.-	2.234.340.-
TN	12.500.000.-	3.103.250.-
CC	18.000.000.-	4.468.680.-
CF	22.000.000.-	5.461.720.-
CN	25.000.000.-	6.206.500.-
AL	30.000.000.-	7.447.800.-

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

Los citados anticipos se abonarán en cinco (5) cuotas mensuales, iguales y consecutivas de amortización e intereses, la primera de las cuales será descontada el mes subsiguiente de otorgado el anticipo (60 a 90 días).

En el momento del pago se entregará el total solicitado sin ninguna deducción.

El interés, también de excepción, será del 4 % mensual directo.

Se ejemplifica en el cuadro anterior la cuota mínima a pagar, pero a ésta se le adicionará la alícuota de la fracción de intereses de los días del mes que se liquida el anticipo.

El anticipo no podrá ser ampliado una vez efectivizado.

El beneficiario de la operación deberá dejar constancia en el respectivo formulario estar afectado a Unidades Operativas en el Atlántico Sur.

ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN CELEBRACION DEL CENTENARIO DEL CENTRO NAVAL

CUARTETO DE TANGO ANTIGUO

Con concurrencia de numeroso público tuvo lugar en el Centro Naval, el viernes 19 de marzo, la actuación del Cuarteto de Tango Antiguo. Actuaron como vocalistas la soprano María Gondell y el barítono Lino Bugallo.

Asistieron al evento el señor presidente del Centro Naval, miembros de la Comisión Directiva y de la Comisión Honoraria del Centro Naval e invitados especiales.

Al término de dicha actuación se agasajó al Cuarteto con un brindis de honor.



CRIOLLA



**COSTERA CRIOLLA PROVOCA LA
SONRISA DE SUS MEJORES VIAJES**

PITTSBURGH S.A.C.I.F. e I.



Bartolomé Mitre 853 (1346) Buenos Aires - Argentina Tel. 49-8031/9

Télex: 21378 AR PITCO - 21266 AR THYBA

ASUNTOS INTERNOS

ALMUERZO CON LA ASOCIACION AMIGOS DE LA CALLE FLORIDA

El 24 de marzo tuvo lugar en la sede del Centro Naval un almuerzo conmemorativo del centenario de la Institución, con integrantes de la Asociación Amigos de la Calle Florida.

Al término del mismo el presidente de la Asociación mencionada, señor Alberto Santarelli, obsequió al Centro Naval con una plaqueta, Agradeció dicho obsequio el señor presidente del Centro Naval, vicealmirante don Humberto J. Barbuzzi.

REUNION CON EL PERSONAL DEL CENTRO NAVAL

El 24 de marzo a las 20 horas, en el salón del segundo piso, se realizó una reunión con motivo de entregarse al personal de la Institución, el álbum y la plaqueta conmemorativos de su Centenario.

En la oportunidad pronunció palabras alusivas el señor presidente del Centro Naval, y a continuación miembros de la Comisión Directiva hicieron entrega del álbum y plaqueta mencionados al personal jubilado con medalla de oro, a los más antiguos de la casa y colaboradores más directos. Agradeció con un discurso, en representación de todo el personal, el jefe de Secretaría, señor Miguel Saracino.

A continuación se sirvió un vino de honor.



Habla el jefe de secretaria, señor Saracino

ALMUERZO DE AGASAJO AL JOCKEY CLUB DE BUENOS AIRES EN SU CENTENARIO

Con motivo de agasajar al Jockey Club en el año de su centenario, el Centro Naval ofreció un almuerzo el 31 de marzo en los salones de su Institución a los miembros más caracterizados de la Comisión Directiva de dicho Club.

Al término del ágape, el señor presidente del Centro Naval, vicealmirante don Humberto J. Barbuzzi, pronunció unas breves palabras e hizo entrega de una bandeja de plata al presidente del Jockey Club, arquitecto Roberto Vázquez Mansilla, y del álbum y la plaqueta conmemorativos del Centenario a cada uno de los miembros antes citados. Agradeció con sentidas palabras el presidente de la entidad visitante.

HOMENAJE AL DIARIO "LA PRENSA"

Tuvo lugar el 5 de abril un homenaje al diario "La Prensa" con motivo de que uno de sus cronistas, don Luis Navarro, fue uno de los firmantes del acta fundacional de la creación del Centro Naval.

En el acto se descubrió una placa de reconocimiento, y a continuación pronunció palabras alusivas el señor presidente del Centro Naval, vicealmirante don Humberto J. Barbuzzi, y agradeció las mismas el señor director del diario, arquitecto don Máximo Gainza.



La placa donada al diario "La Prensa"



*Homenaje al diario "La Nación"
Doctor Bartolomé Mitre y vicealmirante Barbuzzi.*

HOMENAJE AL DIARIO "LA NACION"

El 13 de abril se llevó a cabo un homenaje al diario "La Nación" por haber sido uno de sus cronistas, don Benigno Lugones, testigo de la creación del Centro Naval y firmante de su acta de fundación, el 4 de mayo de 1882.

Dicho acto consistió en el descubrimiento de una placa de bronce que dice:

"El Centro Naval a "La Nación" como testimonio de su presencia en el acto de creación con el periodista don Benigno Lugones y a su fecunda amistad de cien años.

1882 - 4 de mayo - 1982"

Previamente, el señor presidente del Centro Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, pronunció palabras alusivas que fueron contestadas por el señor subdirector del diario "La Nación", don Bartolomé Mitre.

HOMENAJE AL CENTRO NAVAL

El señor capitán de Navío I.M. Rodolfo R. Poletti Formosa, ha dedicado al Centro Naval como homenaje a su Primer Centenario, la monografía de su autoría sobre el tema "La Segunda Expedición Hidrográfica Inglesa al confín Austral Americano (1831-1834)".

CONFERENCIA SOBRE EL OFICIAL DE MARINA

El 7 de abril, pronunció una conferencia en los salones del Centro Naval el señor almirante don Alberto P. Vago (ex comandante de Operaciones Navales y ex presidente del Centro Naval), sobre el tema: "Reflexiones sobre el oficial de Marina de ayer, hoy y mañana."

Concurrieron a dicha disertación invitados especiales y numeroso público. Al término de la misma se agasajó al disertante con un vino de honor.

HOMENAJE A PRIMEROS PRESIDENTES HONORARIOS

El 13 de abril se realizaron sendos homenajes, a los primeros presidentes honorarios del Centro Naval, que fueron el ex ministro de Guerra general don Benjamín Victorica y el general don Domingo Faustino Sarmiento.

Dichos actos se llevaron a cabo en el cementerio de la Recoleta y consistieron en la colocación de una corona de laureles en los mausoleos de los próceres y la observación de un minuto de silencio en su honor.



Homenaje a Victorica. Vicealmirante Barbuzzi, contralmirante Dickson y almirante Vago



Homenaje a Sarmiento

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DEL CENTENARIO DEL CENTRO NAVAL

Esta Asamblea Extraordinaria tuvo lugar el 20 de abril, y al abrir el acto dijo el señor presidente:

“Señores consocios:

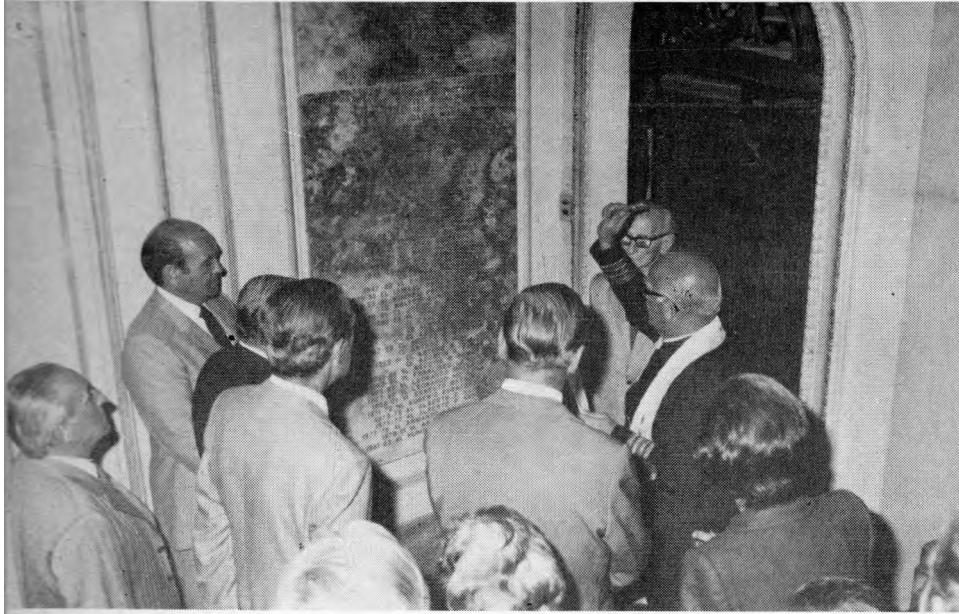
”La presente Asamblea Extraordinaria fue convocada por la Comisión Directiva en homenaje al Primer Centenario del Centro Naval, que equivale a decir, en homenaje a los socios activos y adherentes de todas las épocas desde el momento de su fundación, el día 4 de mayo de 1882.

”Aquellos que comenzaron la lucha y los que siguieron y hoy no están con nosotros, por haber emprendido el camino de Dios, avizoran, sin duda, desde el más allá, la majestuosidad actual del Centro Naval.

”Los que hoy tenemos el privilegio de disfrutar esta noble Institución, experimentamos un pletórico, genuino y profundo orgullo, al poder conmemorar este primer centenario.

”Y para aquellos que en el futuro tengan la misión de mantener izadas las banderas que hoy enarbolamos nosotros, les dejamos este sentido mensaje de admiración, por cuanto quedarán cobijados bajo el manto de una sana camaradería, honor y dignidad, que en todas sus épocas ha caracterizado siempre al Centro Naval”.

Luego se descubrieron y bendijeron en la planta baja tres placas colocadas en homenaje al iniciador y a los fundadores de la Institución, a los presidentes de los primeros cien años del Centro Naval y a las sedes del Centro Naval en sus primeros cien años.



Bendición de las placas por el Capellán Mayor de la Armada, capitán de navío Domingo Carmelo Genise.

Habla el Socio Decano, capitán de fragata Vicente Ferrer.



A continuación habló el Socio Decano de la Institución, capitán de fragata don Domingo Ferrer quien expresó:

En esta Asamblea Extraordinaria convocada para rendir nuestro homenaje a los socios fundadores quienes hace un siglo plantaron la semilla de lo que hoy es el Centro Naval y al cúmulo de consecuencias notables que de ello han resultado, siento, en mi carácter de Socio Decano el privilegio que se me confiere, y que de todo corazón agradezco el poder expresar mis propios sentimientos, que tengo la más plena seguridad son por todos ustedes compartidos.

El Centro Naval es, que duda cabe, una consecuencia valiosa de la creación de la Escuela Naval Militar por iniciativa de don Domingo Faustino Sarmiento. Y digo consecuencia valiosa, porque la Escuela Naval Militar fue concebida para gestar un nuevo tipo de oficial de Marina, no solamente apto para asumir Las responsabilidades técnicas que suponía una Armada moderna para la época, sino abierto a las corrientes del proceso e intelectualmente preparado para visualizar y servir a la nueva República desde la ingente perspectiva del mar.

De ahí que sea explicable la valiosa iniciativa del entonces subteniente Santiago Albarracín y el eco estupendo que encontrara en sus cuarenta camaradas, núcleo vital que, poniendo manos a la obra, dio contenido sustantivo y metas valiosas y sugestivas a esta Asociación, ahora proverbial.

Tengo para mí que la honra de nuestro homenaje a los fundadores es la honra que toca a todos sus continuadores. Honra individual y colectiva que se verifica en todo aquello que a lo largo de cien años se ha logrado.

Va de suyo que los hombres pasan y las instituciones quedan. Mas, ninguna Institución puede ser una forma carente de contenidos. Una institución es también y por supuesto los hombres que la dotan con sentido y trascendencia. Pues la Institución es tal en razón directa al grado de fidelidad que observen las generaciones con el pensamiento rector que les dio origen.

De ahí que corresponda en justicia expresar nuestro reconocimiento a los camaradas que en el curso de esta centuria que hoy memoramos supieron cultivar las virtudes primigenias sumando en base a ellas el progreso que hoy nos enorgullece.

En tal sentido el homenaje a todos los Presidentes que en su momento han dirigido al Centro Naval se corresponde con los testimonios que están delante de nuestros ojos y cuyo conjunto define el estilo y el carácter de nuestra Asociación.

Cien años, considerados desde la óptica de la Historia, parecen algo exiguo. Pero una centuria mirada desde el ángulo de cuatro generaciones sucesivas elaborando en una misma dirección, resulta admirable y tonificante. Cuando aparece el primer número de nuestro Boletín, el más antiguo entre los de su tipo en la Argentina y en América, en su página inicial quedaron impresos cinco propósitos fundamentales, de los cuales me he permitido rescatar dos: Uno dice que será objeto del Centro “Promover y fomentar la unión, instrucción y espíritu de cuerpo de todos sus miembros” y el otro señala la decisión de “publicar una Revista o Boletín mensualmente, en la cual los socios insertarán sus trabajos”.

La primera, que hace a la cohesión y superación intelectual de los socios, que duda cabe, se ha logrado hasta el presente; la segunda, se cumple en el Boletín del Centro Naval, cuyos aportes coadyuvantes a la primera son notorios.

Es por eso que al brindarle también nuestro homenaje al centenario de la publicación, estamos poniendo de relieve el reconocimiento a la persistencia de los propósitos iniciales que tanto beneficio han producido a la Institución.

Y por último, al memorar los antiguos locales donde funcionó el Centro Naval hasta contar con este imponente y jerarquizado edificio, no hacemos otra cosa que constatar emotivamente las etapas del progreso conseguido.

Ha querido el destino que desde la altura de mis años me sea dado vivir días grandes para la Patria.

De igual manera que los primeros socios del Centro Naval fueron protagonistas de hechos y servicios que hacían a la edificación de la República moderna, y que quienes nos antecederon fueron parte de la historia que les tocó vivir con altura y dignidad, en estos momentos consocios nuestros vuelven a ser marinos de la gloria, sin retacear la sangre en las probanzas del más noble coraje. Ello es otra demostración tangible del viejo espíritu, siempre activo en nosotros y a la espera de las mejores causas para manifestarse.

Quiera Dios que en los próximos cien años, otros marinos puedan decir, con la satisfacción de todo lo hecho, que son la continuidad invariable de quienes, el 4 de mayo de 1882, crearon al Centro Naval, para servir, en "Unión y Trabajo" a la República y a su Armada.

Finalizadas las palabras del capitán Ferrer, dijo el almirante Barbuzzi:

"Señores consocios:

"Como parte final de esta Asamblea Extraordinaria del Primer Centenario del Centro Naval, y tal como lo expresara el señor socio Decano en su mensaje, al señalar que en estos momentos consocios nuestros vuelven a ser marinos de la gloria, la Comisión Directiva del Centro Naval, consecuente con ello, propone a la Honorable Asamblea un homenaje al señor capitán de fragata I. M. don Pedro Edgardo Giachino y a sus hombres, muertos en combate, por la integridad territorial de nuestro país, ya que este supremo sacrificio tiene hoy un significado muy especial y cuyos méritos se agregan a los de tantos grandes de la Patria, que también pertenecieron al Centro Naval.

"Así como Cristo nos elevó al plano celestial, con el supremo sacrificio del Gólgota, el señor capitán Giachino, con su sangre derramada y la de sus hombres, nos elevó al altar de la Patria.

"Pero a diferencia de Cristo, que como Dios y Redentor de la humanidad muere todos los días en el sacrificio incruento de la misa, el señor capitán Giachino murió una sola vez, ya que antes podía haber sido uno cualquiera de nosotros y después, uno cualquiera de nuestros hijos. Hoy fue él.

"La irreverencia de esta similitud no impide reflexionar que, si hay algo en la tierra que se asemeja a Dios es la Patria misma, y naa puede ser más sublime para un soldado que entregar por ella su alma al Señor, en acción de combate.

"Los nombres del señor capitán Giachino y sus hombres, quedarán eternamente grabado en el mástil de Los héroes, en el sitio de los libertadores, en la cúpula de nuestro cielo argentino, que por gracia de Dios, es él mismo que ya cubre el de nuestro reconquistado Archipiélago de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

"Con profunda emoción, y desde lo más íntimo de nuestro ser, ofrecemos este homenaje de gratitud del Centro Naval, a la memoria de su estimado consocio, y al personal naval caído con él, en el cumplimiento de su deber.

"Ellos han muerto gloriosamente, para que la Patria viva. Que el Señor los reciba en su Santo Seno.

"Señores: Invito a ponernos de pie y a guardar un momento de silencio (lo que se hace con emocionado recogimiento).

"Señores: Pido de ustedes una seca y estentórea respuesta a mi grito de: ¡Viva la Patria!

Y un muy fuerte ¡Viva! estremeció el ambiente.

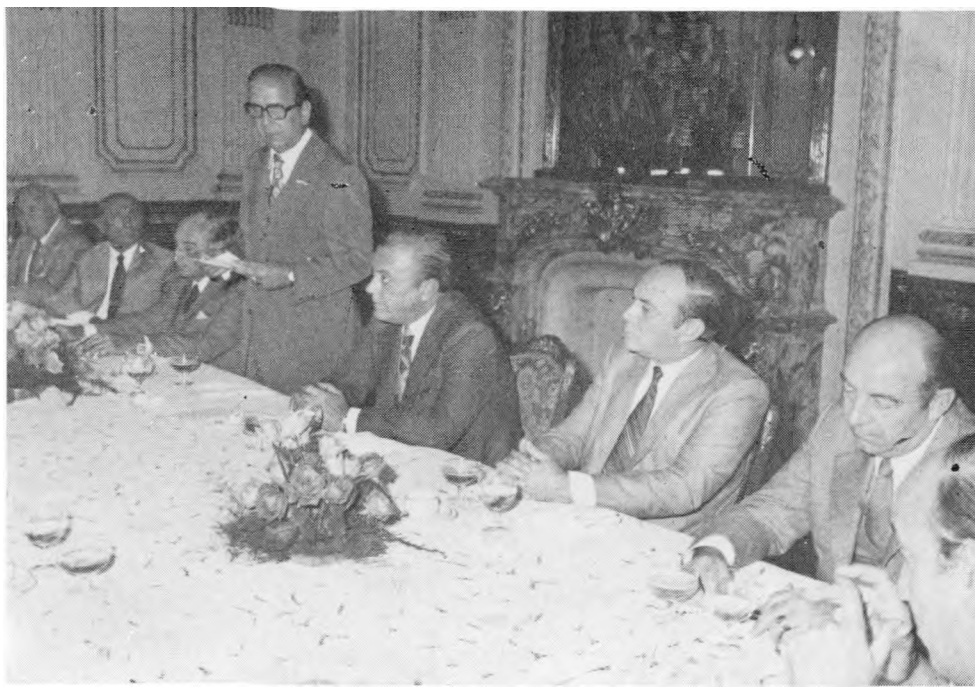
EMISION DE ESTAMPILLA POSTAL Y MATASELLOS EN HOMENAJE AL CENTENARIO DEL CENTRO NAVAL

El 25 de abril fue emitida por la Casa de la Moneda de la Nación una estampilla postal correspondiente al Centenario del Centro Naval. Asimismo, la Empresa Nacional de Correos y Telecomunicaciones (ENCOTel) dispuso la impresión de un matasellos alusivo a dicho Centenario.

ALMUERZO CON EX PRESIDENTES DEL CENTRO NAVAL

El 26 de abril se llevó a cabo un almuerzo con los ex presidentes del Centro Naval, con motivo del próximo Centenario de esta Institución.

Concurrieron al mismo los ex presidentes, almirante don Alberto P.



Habla el vicealmirante BarbuZZi

Vago, almirante don Armando Lambruschini, vicealmirante don Héctor Vernengo Lima, vicealmirante don Ernesto Basílico, vicealmirante don Leonardo Mc Lean, vicealmirante don Juan Basso y vicealmirante don Antonio Vañek.

Al finalizar el ágape, el vicealmirante BarbuZZi pronunció palabras alusivas al acto.

CENTENARIO DEL CENTRO NAVAL

El 4 de mayo se llevaron a cabo los actos celebratorios del Centenario de la fundación del Centro Naval, iniciándose éstos a las 9.30 con un homenaje al iniciador y propulsor de nuestra Institución, el capitán de navío don Santiago Albarracín, consistente en la colocación de una corona de laureles en el panteón que guarda sus restos, en el Cementerio de la Chacarita.

A las 11 se efectuó una misa de acción de gracias en la Capilla Stella Maris del Vicariato Castrense, que fue celebrada por el nuevo vicario general, S.E. Rvdma. Monseñor José Miguel Medina.



El vicealmirante Barbuzzi y el capitán de navío Martínez en el homenaje al capitán Albarracín.

Concurrentes a la misa de acción de gracias.





El general Elizondo leyendo su discurso.

HOMENAJE DE LA SOCIEDAD MILITAR SEGURO DE VIDA

El 18 de mayo se llevó a cabo el homenaje de la Sociedad Militar Seguro de Vida, al Centro Naval, con motivo de su Centenario.

Asistieron el presidente de aquella sociedad, general de brigada don Fernando Elizondo, el coronel don Jorge Andrés Nicolini y el capitán de navío don Manuel J. Ferrer, estos últimos directores de esta asociación. El presidente obsequió una bandeja artística que fue recibida por el presidente del Centro Naval, vicealmirante don Humberto J. Barbuzzi, quien retribuyó el hecho con la entrega de álbumes y plaquetas de la Institución, pronunciando palabras alusivas al acto.

HOMENAJE DEL INSTITUTO BROWNIANO AL CENTRO NAVAL

El 1º de junio se realizó un homenaje del Instituto Browniano al Centro Naval, con motivo de su Centenario, oportunidad en que se hizo entrega al mismo de una placa conmemorativa.

El contraalmirante don Laurio Destéfani de dicho Instituto pronunció palabras alusivas, agradeciendo el señor presidente de nuestra Institución, vicealmirante don Humberto Barbuzzi.

HOMENAJE DE LA LIGA NAVAL ARGENTINA AL CENTRO NAVAL

El día 3 de junio, con motivo de haber celebrado su Centenario el Centro Naval, la Liga Naval Argentina descubrió una placa conmemorativa en nuestra sede central, haciendo uso de la palabra en dicho acto los señores presidentes del Centro Naval y de la Liga Naval Argentina.

ESTUDIO JURIDICO -

Dres.

**CESAR AUGUSTO CERNELLO
JORGE HORACIO OSTIGLIA
ABOGADOS**

"NUEVO DOMICILIO"

**Sarmiento 1469 Piso 3ro. T.E. 49-1186/0773/0956/1220/1212
Capital Federal**



IMA ARGENTINA S.R.L.

Asesoramiento Internacional de Mercado

AL SERVICIO DE LA NACION

Instalaciones y Servicios Aeronáuticos

Representantes de:

GLOBAL NAVIGATION

SPERRY FLIGHT SYSTEMS

VANDLING Co

**San José 290 - 1° A - Tel. 37-5146
1076 - Buenos Aires - ARGENTINA**

UN LLAMADO

A los Socios :

El Estatuto del Centro Naval establece que con el fin de contribuir al logro de los objetivos de la Institución, se publicará periódicamente el **BOLETIN DEL CENTRO NAVAL**, como órgano de difusión de sus actividades y de la producción intelectual de sus Socios. Este último aspecto constituye el núcleo de la revista, y fue causa primaria de la fundación de la entidad la necesidad de disponer de un medio idóneo para expresar ideas sobre asuntos de interés para el Oficial naval, fuera del marco de la Armada.

En principio las colaboraciones de los socios se atuvieron a los aspectos técnicos e históricos del servicio naval, pero el constante incremento del campo de los conocimientos y la interrelación de las distintas disciplinas hacen difícil determinar cuáles temas no son aptos para ampliar los conocimientos y la cultura del Oficial.

Sin embargo, y a pesar de la vastedad de asuntos de interés que sugieren los conceptos precedentes, se ha registrado una disminución sensible de trabajos presentados para su publicación en esta revista, circunstancia que mueve al Centro Naval a requerir el cálido apoyo de todos sus socios sin distinción de jerarquías, a fin de proveer a ese núcleo esencial del Boletín, constituido por el trabajo intelectual de los asociados.

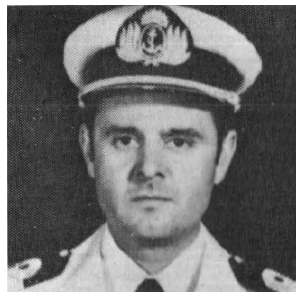
ASUNTOS INTERNOS-NECROLOGIA



JOSE PEREZ AQUINO

Capitán de Fragata

Falleció el 27 de enero de 1982



JOSE CAYETANO DI LORENZO

Capitán de Corbeta Contador

Falleció el 10 de febrero de 1982

El capitán de fragata José Pérez Aquino nació el 5 de noviembre de 1902. Ingresó en la Armada el 2 de enero de 1920, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 1º de enero de 1927 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1946.

Sus principales destinos fueron: "Patria", "Rivadavia", "Aviso A-4", "Aviso A-5", "Almirante Brown", "Bahía Blanca", "thaco", "Presidente Sarmiento", "Moreno", "Belgrano", "Ona", "Garay", Escuadrilla de Torpederos, "Cervantes", "La Plata", "25 de mayo", "Fournier" y "Córdoba".

El capitán de corbeta contador José Cayetano Di Lorenzo nació el 27 de diciembre de 1939. Ingresó en la Armada el 1º de febrero de 1961, como cadete del Cuerpo de Intendencia. Ascendió a guardiamarina contador el 17 de noviembre de 1962 (Promoción 26, y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1978).

Sus principales destinos fueron: "La Argentina", "Independencia", Santa Cruz", Liceo Naval "Almirante Brown", "Ushuaia", Escuela Politécnica Naval, Centro de Concentración Buenos Aires, Escuela de Mecánica de la Armada, "Liberdad", Servicio de Hidrografía Naval, Dirección de Abastecimientos Navales, Base Naval Ushuaia, "Espora", Contaduría General Naval y Dirección General del Personal Naval.



ROMULO ORESTE BINI

Capitán de Fragata Ingeniero

Falleció el 7 de marzo de 1982



**HECTOR REINALDO
RICCIARDI**

Capitán de Navío Médico

Falleció el 25 de marzo de 1982

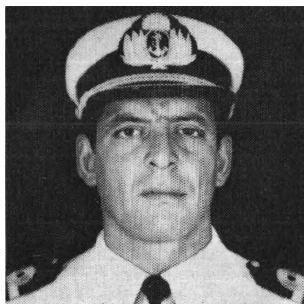
El capitán de fragata ingeniero Rómulo Oreste Bini nació el 2 de julio de 1918. Ingresó en la Armada el 9 de junio de 1947, como teniente de fragata ingeniero. Ascendió a teniente de navío ingeniero el 31 de diciembre de 1949 y a capitán de fragata ingeniero el 31 de diciembre de 1958. Pasó a situación de retiro voluntario el 23 de abril de 1959.

Sus principales destinos fueron: Dirección General del Personal Naval, Dirección General del Material Naval, Comando de Transporte Navales, Arsenal Naval Río Santiago, Apostadero Naval Buenos Aires y Base Naval Puerto Belgrano.

El capitán de navío médico Héctor Reinaldo Ricciardi nació el 1º de diciembre de 1926. Ingresó en la Armada el 1º de julio de 1956, como teniente de fragata médico "en comisión". Ascendió a teniente de navío médico el 31 de diciembre de 1959 y a capitán de navío médico el 31 de diciembre de 1978.

Sus principales destinos fueron: Dirección General del Personal Naval, Arsenal de Artillería de Marina Zárate, "Presidente Sarmiento", Escuela de Medicina Naval, Hospital Naval Puerto Belgrano, Base Aeronaval Comandante Espora, "Capitán Cánepa", "Independencia", "Espora", "Libertad", Hospital Naval Río Santiago, Escuela de Mecánica de la Armada, Hospital Naval Ushuaia, Hospital Naval Buenos Aires y Dirección de Personal Naval.

ASUNTOS INTERNOS-NECROLOGIA



PEDRO EDGARDO GIACHINO

Capitán de Fragata de I.M.

Falleció el 2 de abril de 1982 en Operaciones de Guerra en las ISLAS MALVINAS



JULIO RICARDO GARCIA

Capitán de Fragata Bioquímico

Falleció el 18 de abril de 1982

El capitán de fragata I.M. Pedro Edgardo Giachino nació el 28 de mayo de 1947. Ingresó en la Armada el 3 de febrero de 1964, como cadete de Curso Preparatorio de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina I.M. el 30 de diciembre de 1967 (Promoción 31) y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1981.

Sus principales destinos fueron: Batallón de Infantería de Marina N° 5, Dirección de Instrucción Naval, Compañía de Reconocimiento Anfibio, Batallón de Infantería de Marina N° 3, Escuela Politécnica Naval, Base Naval Mar del Plata, Escuela de Oficiales de la Armada, Agrupación de Comandos Anfibios, Fuerza de Apoyo Anfibio y Batallón de Infantería de Marina N° 1 (Segundo Comandante).

El capitán de fragata bioquímico Julio Ricardo García nació el 15 de junio de 1921. Ingresó en la Armada el 12 de julio de 1947, como teniente de fragata farmacéutico. Ascendió a teniente de navío farmacéutico el 31 de diciembre de 1950 y a capitán de fragata bioquímico el 31 de diciembre de 1963. En 1975 pasó a situación de retiro voluntario.

Sus principales destinos fueron: Base Naval Puerto Belgrano (Escuela de Medicina Naval), Instituto Médico Naval, Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval, Hospital Naval Puerto Belgrano, Escuela de Mecánica de la Armada, Base Aeronaval Punta Indio, Base Naval Ushuaia, "Lapataia", Fuerza Aeronaval de la Zona del Plata, Dirección General del Personal Naval, Hospital Naval Buenos Aires, Grupo Naval Antártico, Base Naval Martín García, Hospital Naval Río Santiago, "La Argentina", Escuela de Guerra Naval, Estado Mayor de la Flota de Mar, Dirección de Bienestar de la Armada, Dirección General de Administración Naval y Dirección de Abastecimientos Navales.

**JUAN PACCIANI**

Capitán de Fragata

Falleció el 20 de abril de 1982

El capitán de fragata Juan Pacciani nació el 19 de enero de 1895. Ingresó en la Armada el 26 de marzo de 1911, como aprendiz de la Escuela de Mecánica de la Armada. El 2 de enero de 1915 pasó al Curso de Ingenieros de la Escuela Naval como aspirante. Ascendió a ingeniero maquinista de 3ª el 1º de diciembre de 1918 (Promoción 6 del Cuerpo de Ingenieros) y a ingeniero maquinista subinspector (capitán de fragata) el 31 de diciembre de 1940. En 1941 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: Escuela de Mecánica de la Armada, "Pueyrredón", "Bahía Blanca", "Catamarca", "Pampa", "Córdoba", "Río Negro", Escuela de Aerostación Naval, "Patagonia", 3ª Región Naval, Comisión Naval en Europa, Estación Aeronaval de Punta Indio, Dirección General de Navegación y Comunicaciones, 1ª Región Naval, Servicio de Aviación Naval, Base Naval Puerto Belgrano, Dirección General de Aviación Naval y Base de Aviación Naval Punta Indio.

**CARLOS ALBERTO GARZONI**

Vicealmirante

Falleció el 28 de abril de 1982

El vicealmirante Carlos Alberto Garzoni nació el 26 de noviembre de 1900. Ingresó en la Armada el 8 de febrero de 1917 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 50) el 22 de noviembre de 1922 y a vicealmirante el 31 de diciembre de 1952. En 1955 pasó a retiro voluntario y en este mismo año fue nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo, donde permaneció hasta 1964.

Sus principales destinos fueron: "Presidente Sarmiento", "Moreno", "Ministro Ezcurra", "Bahía Blanca", "Buenos Aires", División de Instrucción del Estado Mayor Naval, "Vicente Fidel López", "Chaco", "Paraná", "América", Base Naval Puerto Belgrano, Escuela Naval Militar, "A.2", "A.3", "Rivadavia", "M.6", 1ª Región Naval, "Rosario", Dirección General del Personal Naval, Comisión Naval en Europa, "Catamarca", E.M. de la Escuadra de Mar, Escuela de Guerra Naval, Dirección General del Material, Presidencia de la Nación, Secretaría del Ministerio de Marina, "Pueyrredón", Legación Argentina en Suecia, "Almirante Brown", Estado Mayor General Naval y Subsecretaría de Marina. En el Cuerpo de Retiro Activo prestó servicios en el Tribunal Superior de Honor de la Armada.



**FEDERICO GUILLERMO
PITONI**

Capitán de Navío

Falleció el 2 de mayo de 1982

El capitán de navío Federico Guillermo Pitoni nació el 9 de noviembre de 1907. Ingresó en la Armada el 1º de marzo de 1925, ascendiendo a ingeniero maquinista de 3ª (Promoción 17) el 27 de noviembre de 1930 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1953. En 1956 pasó a situación de retiro voluntario.

Sus principales destinos fueron: "Presidente Sarmiento", "Ministro Ezcurra", "Pampa", "Moreno", "Mendoza", "Cataramarca", Escuela Naval Militar, "Rivadavia", "La Plata", Base Naval Río Santiago, "Cervantes", Dirección General del Material, Estado Mayor General Naval, Escuela de Guerra Naval, Fuerza Naval del Plata, Base Naval Puerto Belgrano y Subsecretaría de Marina.



SERGIO RAUL GOMEZ ROCA

Capitán de Corbeta

Falleció el 3 de mayo de 1982, a bordo del Aviso A.R.A. "Alferez Sobral" (Comandante) en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

El capitán de corbeta Sergio Raúl Gómez Roca nació el 7 de junio de 1942. Ingresó en la Armada el 4 de febrero de 1958, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 6 de diciembre de 1963 y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1977.

Sus principales destinos fueron: "9 de Julio", "Comandante General Yrigoyen", Escuela de Buceo, "Guardiamarina Zicari", Escuela Politécnica Naval, Escuela de Submarinos, "Yamana", "Chiriguano", "Rio Negro", "Gabo San Antonio", "Bahía Aguirre", "Domeq García", "Libertad" y el 14 de diciembre de 1981 recibió el comando del Aviso "Alferez Sobral".



CLAUDIO OLIVIERI

Guardiamarina

Falleció el 3 de mayo de 1982 a bordo del Aviso A.R.A. "Alférez Sobral", en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.



GERARDO ESTEBAN SEVILLA

Guardiamarina

Falleció el 2 de mayo de 1982 a bordo del Crucero A.R.A. "General Belgrano", en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

El guardiamarina Claudio Olivieri nació el 28 de diciembre de 1956. Ingresó en la Armada el 20 de enero de 1976, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 30 de diciembre de 1980.

Desde el 12 de enero hasta el 11 de diciembre de 1981, se desempeñó como jefe del Detall General del destructor "Fy" y de esta última fecha era jefe del Departamento Operaciones y jefe del Cargo de Comunicaciones del Aviso "Alférez Sobral".

El guardiamarina Gerardo Esteban Sevilla nació el 24 de agosto de 1960. Ingresó en la Armada el 18 de enero de 1977, como cadete de la Escuela Naval Militar.

Ascendió a guardiamarina el 1º de enero de 1981.

Desde el 16 de diciembre de 1981 se desempeñaba como ayudante del jefe de la División Octava y Novena a bordo del Crucero "General Belgrano".

ASUNTOS INTERNOS-NECROLOGIA



CARLOS ALBERTO BENÍTEZ

Teniente de Fragata

Falleció el 3 de mayo de 1982 en Operaciones de Guerra en las Islas Malvinas.



AURELIO C. LOPEZ de BERTODANO

Capitán de Fragata

Falleció el 19 de mayo de 1982

El teniente de fragata Carlos Alberto Benítez nació el 25 de diciembre de 1952. Ingresó en la Armada el 1º de febrero de 1971, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 31 de diciembre de 1974 y a teniente de fragata el 31 de diciembre de 1979.

Sus principales destinos fueron: Escuela de Aviación Militar, Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento, Escuela de Oficiales de la Armada y Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque (jefe de Armamento).

El capitán de fragata Aurelio C. López de Bertodano nació el 15 de abril de 1919. Ingresó en la Armada el 4 de febrero de 1935, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 7 de diciembre de 1938 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1952. En 1957 pasó a situación de retiro voluntario.

Sus principales destinos fueron: "Presidente Sarmiento", "Almirante Brown", E.M. de la Escuadra de Mar, "Pueyrredón", "Moreno", Comisión Naval en Europa, Escuela de Guerra Naval, "Les Eclaireurs", Subsecretaría de Marina, "Bahía Buen Suceso", Base Naval Ushuaia, 3ª Región Naval y Dirección General del Personal.



JORGE CAPPA

Capitán de Fragata Contador

Falleció el 21 de mayo de 1982



ROBERTO PABLO GRIGERA

Capitán de Navío

Falleció el 22 de mayo de 1982

El capitán de fragata contador Jorge Cappa nació el 5 de marzo de 1931. Ingresó en la Armada el 12 de julio de 1952, como cadete del Escalafón Intendencia de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina contador el 31 de diciembre de 1952 (Promoción 40) y a capitán de fragata contador el 31 de diciembre de 1975. En 1981 pasó a situación de retiro voluntario.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, Arsenal de Artillería de Marina Zárate, "Les Eclaireurs", Base Naval Río Santiago, "25 de Mayo", "General Belgrano", Dirección General del Material Naval, "Lapataia", Dirección General del Personal Naval, "Capitán Cánepa", Base Naval Puerto Belgrano, "General San Martín", Hospital Naval Buenos Aires, Servicio de Hidrografía Naval, Dirección de Bienestar de la Armada, Dirección de Armamento del Personal Naval, Prefectura Naval Argentina y Contraloría General Naval.

El capitán de navío Roberto Pablo Grigera nació el 9 de mayo de 1922. Ingresó en la Armada el 8 de febrero de 1940 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 1° de julio de 1944 (Promoción 71) y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1964. En 1970 pasó a situación de retiro voluntario.

Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", "Moreno", "Libertad", "Ushuaia", "Pinedo", Comisión Naval en los EE.UU., "Hércules", "Misiones", "Sarandí", Fuerza de Torpederos y Fragatas, Base Naval Puerto Belgrano, Centro de Instrucción y Adiestramiento en Comunicaciones, "9 de Julio", E. M. de la Flota de Mar, Escuela de Guerra Naval, E. M. General de la Armada, "Parker", Agregado Naval Ayudante en la Embajada Argentina en los EE.UU. y Canadá, Servicio de Inteligencia Naval, Base Naval Río Santiago, "Piedra Buena", "General Belgrano", Liceo Almirante Brown, Area Naval Río Santiago y Dirección General del Personal Naval.

ASUNTOS INTERNOS-NECROLOGIA



CARLOS MARIA ZUBIZARRETA

Capitán de Corbeta

Falleció el 23 de mayo de 1982, en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.



EDUARDO H. FRAGA

Capitán de Navío

Falleció el 24 de mayo de 1982

El capitán de corbeta Carlos María Zubizarreta nació el 18 de enero de 1947. Ingresó en la Armada el 1° de febrero de 1965, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 30 de diciembre de 1967 (Promoción 96) y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1981.

Sus principales destinos fueron: "9 de Julio", Escuela de Aviación Naval, Segunda Escuadrilla Aeronaval de Ataque, Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque, Servicio de Hidrografía Naval, Escuela de Oficiales de la Armada, Agregaduría Naval Argentina en los EE.UU., "25 de Mayo" y Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (2° comandante).

El capitán de navío Eduardo H. Fraga nació el 25 de agosto de 1922. Ingresó en la Armada el 1° de febrero de 1933, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 6 de octubre de 1943 (Promoción 70) y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1966. En 1966 pasó a situación de retiro voluntario.

Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", "La Rioja", "Pinedo", "Mataco", "La Argentina", "Sarandí", Escuela Naval Militar, "25 de Mayo", "Murature", Zona Naval del Plata, Escuela de Guerra Naval, Subsecretaría de Marina, "Sanavirón", Grupo Naval Antártico, "Punta Médanos", Dirección General de Material Naval, Estado Mayor General Naval, Areaa, Naval del Plata, "Misiones", Dirección de Armamento del Personal Naval y Dirección General del Personal Naval.

SERVICIOS DEL CENTRO NAVAL Y SUS HORARIOS

ANEXO CENTRO NAVAL: Córdoba 622. T.E. 392-5731/5311/5393/5143 y 393-5966/5977/5371. La reserva de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento.

BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.50; sábados, de 9 a 12.30.

BAR: Lunes a viernes, de 9 a 22; sábados, de 9 a 20.

BAR DEL ANEXO: Lunes a sábados, de 18 a 24; domingos y feriados, de 10 a 13.

BIBLIOTECA DEL SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL: Lunes a viernes, de 8 a 14.

BIBLIOTECA DEL CENTRO NAVAL: Lunes a viernes, de 14.30 a 19.30.

BOLETIN: Lunes a viernes, de 15 a 20. T.E. 311-0041.

BRIDGE: Martes y jueves, de 16 en adelante.

AJEDREZ: Martes y jueves, de 18 a 20.

COMEDOR: Lunes a viernes, de 12 a 15 y de 20 a 23.30; viernes y sábados, de 12 a 15 y de 10 a 0.30.

CONMUTADOR CENTRO NAVAL: T.E. 311-1011 y 32-5975/5439/5443.

CONSULTORIO MEDICO: Lunes, miércoles y viernes, de 17 a 20.

CONSULTORIO ODONTOLOGICO: Lunes a viernes, de 8.30 a 17.30.

ENFERMERIA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

ESGRIMA: Martes, jueves y sábados, de 19 a 21; miércoles y viernes, de 18 a 20.

INST. DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a viernes de 14 a 20. T.E.311-0042/43.

JAULA DE GOLF: Lunes a viernes, de 18 a 20.

KARATE: Martes y jueves, de 18 a 19.

KINESIOLOGIA Y MASAJES: Martes y jueves, de 16 a 19 (pedir turno).

MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 19.45 (pedir hora).

PANTEON: Horario de visitas: Lunes a sábados, de 7.30 a 12 y de 14.30 a 17; domingos y feriados, de 8 a 12.

PEDICURO: 1º y 2º miércoles de cada mes, de 18 a 20 (pedir turno).

PELUQUERIA: Lunes a viernes, de 8 a 20.15; sábados, de 9 a 13.

SASTRERIA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 14 y de 14.30 a 20.30; sábados de 8 a 12.

SECRETARIA: Lunes a viernes, de 8.30 a 20; sábados, de 8.30 a 13.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 16 a 20.

TESORERIA: Lunes a jueves, de 14.30 a 18.30; viernes, de 14.30 a 20.30.

C.N. OLIVOS: T.E. 795-5518.

TIGRE: T.E. 749-0210.

VILLA ADELINA: T.E. 766-6371.

Y.C.C.N.: T.E. 32-0341.

FUNDADO EN MAYO DE 1882
Julio-Setiembre 1982
N° 732
VOL. C
AÑO CI

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

Homenaje del Centro Naval a los Caídos por la Patria.....	195
El control recíproco de los poderes del Gobierno Federal, por el Teniente de Navío E. CARLOS ALBERTO LAZZARI	201
Bases para el desarrollo de un Estudio Sobre La Estrategia Marítima y la Conducción de Operaciones Navales, por el Contraalmirante EDMUNDO J. SCHAEER	217
Objetivo: Recuperación de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur, por el Contraalmirante EDUARDO P. ARATTI	227
En torno a la estrategia pesquera, por el Teniente de Fragata JORGE F. TAPPER	233
Información General	253
Crónica Nacional.....	267
Crónica Internacional	279
Asuntos Internos.....	289

Director:
Capitán de Fragata
OSVALDO AGUSTIN CABUTI

Secretario Editorial:
Sr. JESUS MARTINEZ

Diagramación:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

Publicidad:
Sr. REINALDO J. ELISEI

Dirección y administración:
CORDOBA 354

(1054) BUENOS AIRES
Teléfonos 311-0041/43

Los autores son responsables del contenido de sus artículos, los cuales no necesariamente representan el pensamiento del Centro Naval respecto de los temas tratados.

Registro de la Propiedad Intelectual N° 181.472

CORREO ARGENTINO	Central (B)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4830
		TARIFA REDUCIDA Concesión N° 1023

**Clasificación Internacional
del Boletín:
AG ISSN
0009-0123**

GLORIA Y HONOR A LOS CAIDOS POR LA PATRIA

El Centro Naval rinde solemne homenaje a los hombres de la Armada, de la Prefectura Naval y de la Marina Mercante muertos y desaparecidos en las acciones de guerra libradas en las islas Malvinas y Georgias del Sur contra las fuerzas colonialistas de Gran Bretaña, apoyadas en su agresión a la Argentina por los Estados Unidos de Norteamérica.

ARMADA ARGENTINA

PERSONAL SUPERIOR

Capitán de corbeta I.M. GIACHINO, Pedro Edgardo, del Batallón Infantería de Marina N° 1.

Capitán de corbeta GOMEZ ROCA, Sergio Raúl, comandante del aviso "Alferez Sobral".

Capitán de corbeta ZUBIZARRETA, Carlos María, de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

Teniente de fragata BENITEZ, Carlos Alberto, de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque.

Teniente de fragata MARQUEZ, Marcelo Gustavo, de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

Teniente de corbeta MIGUEL, Daniel Enrique, de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque.

Guardiamarina AGUIRRE, Juan José, del crucero "General Belgrano".

Guardiamarina OLIVIERI, Claudio, del aviso "Alferez Sobral".

Guardiamarina SEVILLA, Gerardo Esteban del crucero "General Belgrano".

Guardiamarina TORLASCHI, Emilio Carlos, del crucero "General Belgrano".

Capitán de corbeta (RE) PANIGADI, Tulio Néstor, capitán del buque transporte "Isla de los Estados".

Teniente de corbeta (RE) BOTTARO, José Esteban F. 1er. oficial del buque transporte "Isla de los Estados".

SUBOFICIALES MAYORES

- **Crucero "General Belgrano"**
Aeronáutico BARRIOS, Ramón.

SUBOFICIALES PRIMEROS

Los suboficiales primeros fallecidos son:

- **Submarino "Santa Fe"**
Maquinista ARTUZO, Félix.

- **Crucero "General Belgrano"**
Señalero GALLO, Luis.

SUBOFICIALES SEGUNDOS

El personal de suboficiales segundos fallecidos es el siguiente:

- **Batallón de I.M. N° 5**
De I.M. JUAREZ, Victor H.

- **Crucero "General Belgrano"**
Señalero ALVAREZ, César E.
Artillero ANDRADA, Manuel
De Mar BARREONUEVO, Robustiano
Electricista CISNEROS, Ornar S.
Artillero CORDOBA, Juan Carlos
Electricista DE ROSA, Rubén N.
Maquinista FAUR, José Dante
Maquinista FERREYRA, Gerardo R.
Maquinista FERNANDEZ, Manuel D.
Mecánico de Armas FLORES, Mario
Electricista FLEITAS, Matías
Maquinista GOMEZ, Edmundo A.
Artillero GOMEZ, Juan A.
Maquinista GONZALEZ, Ignacio
Artillero GONZALEZ, Juan C.
Artillero GONZALEZ, Mario L.
Panadero HEREDIA, José L.
Artillero LEZCANO, Arcelio
Aeronáutico LOBO, Roberto S.
Control Averías LOPEZ, Cristóbal
Radiotelegrafista LLANOS, Hugo A.
Artillero MAMANI, Justo E.
Armas Submarinas MEDINA, Carlos
Furriel NUÑEZ, Tomás Angel
De Mar OBREGON, Pablo
Artillero OJEDA, Antonio
Maquinista OLARIAGA, Nicolás

Artillero, ORELLANA, José
De Mar ORTIZ, Pablo
Maquinista PAZ, Miguel R.
Maquinista PEREYRA, Ramón
Maquinista PEREYRA, Ramón G.
Furriel RIVAS, Abraham
Maquinista RODRIGUEZ, José H.
Camarero SUELDO, Atilio
Maquinista VELEZ, Jorge L.

CABOS PRINCIPALES

El personal de cabos principales fallecidos es el que se indica a continuación:

• **Buque transporte “Isla de los Estados”**
Radiotelegrafista TORRES, Rubén

• **Crucero “General Belgrano”**
Maquinista ACEVEDO, Ignacio
Radiotelegrafista ALANCAY, Mario
Maquinista ALVAREZ, Oscar
Radiotelegrafista ANDRADA, Norberto
Control Averías ARCE, Angel A.
Maquinista BAIUD, Jorge Carlos
Maquinista BALMACEDA, Argentino A.
Maquinista BARRIONUEVO, Juan E.
Artillero BENDINI, Juan D.
Maquinista BENITEZ, Pantaleón
Camarero BORDON, Antonio
Peluquero BORDON, Juan Carlos
Artillero BOUTRON, Rubén I.
Maquinista BRUCHOUD, Delis H.
Artillero CACEREZ, Francisco
Artillero CACEREZ, Luis M.
Artillero CAMPOS, Bernardino
Furriel CORONEL, Abel E.
Maquinista CORREA, Héctor B.
Operaciones CASSANO, Julio
Maquinista CASTRO, Pedro
Radiotelegrafista ESCOBAR, Orlando A.
Maquinista FERNANDEZ, Francisco
Lavandero FUENTES, Julio
Maquinista GALEANO, José María
Electricista GALLARDO, Ricardo
Cocinero GARCIA, Francisco
Maquinista GOMEZ, Miguel A.
Radiotelegrafista GORORDO, Raúl O.
Cocinero GUERRERO, Marcelino
Mecánico de Armas GUIZZO, Norberto
Artillero LAZIAR, Antonio H.
Control Averías MIGUEL, Eduardo A.
De Mar MOLINA, Gerónimo
Mecánico de Armas MORETTO, Hugo J.
Armas Submarinas MOTTA, Alfredo O.
Camarero NAVARRO, Ibanor
Control Averías ORTIZ, Restituto
Maquinista OVIEDO, Augusto
Maquinista PEREYRA, Enrique O.

196

Electricista QUINTANA, Roque R.
De Mar, TORRES, Ricardo
Control Averías, VALDEZ, Carlos
Maquinista VANEGA, Carlos
Maquinista VENTACU, Martín R.
Artillero VERA, Dario E.
De Mar, VILA, Carlos D.
Control Averías, VILLORDO, Mario O.

CABOS PRIMEROS

El personal de cabos primeros fallecidos es el siguiente:

• **Buque Transporte “Isla de los Estados”**
Enfermero CRUZ, Orlando.

• **Corbeta “Guerrico”**
De Mar, GUANCA, Patricio

• **Crucero “General Belgrano”**
Artillero CARDOZO, Julio
De Mar, CICOTTI, Jorge E.
Operaciones CUEVAS, Carlos
Electricista ESCUDERO, Juan
Electricista GALLO, Felipe
Camarero GONZALEZ, Antonio
Maquinista GONZALEZ, Evaristo
Maquinista INTERLICHIA, Jorge A.
Artillero JIRA, Isaac Claudio
Señalero LACROIX, Julio Esteban
Mecánico de Armas LEGUIZAMO, Raúl A.
Furriel LENCINA, Juan Carlos
Radiotelegrafista MEZA, Miguel Angel
Radiotelegrafista MORENO, Waldo E.
Electricista ORELLANO, José Alberto
Artillero PUCHETA, José Ernesto
Artillero RAMIREZ, José Luis
Electricista ROMERO, José Alberto
Artillero ROMERO, José Alberto
De Mar SANABRIA, Saturnino
Furriel SENDROS, Jorge Alberto
Electricista TORRES, Pedro Angel
Furriel VENDRAMINI, Pedro A.
Furriel VIVIER, Néstor Edgardo
Sastre ZAPATA, César Alberto
Cocinero ZARATE Sergio

CABOS SEGUNDOS

Los cabos segundos fallecidos son los que se detallan a continuación:

• **Aviso “Alfárez Sobral”**
Comunicaciones (RT) DEL MONTE, Ernesto
Comunicaciones (RT) MEDINA, Sergio Rubén
Comunicaciones (SE) TONINA, Elbio Daniel

GLORIA Y HONOR A LOS CAIDOS POR LA PATRIA

• **Buque Transporte “Isla de los Estados”**
Comunicaciones (RT) MESLER, Oscar
José

• **Compañía de Ingenieros Anfibios**
De Infantería de Marina, SISTERNA,
Jorge Luis

• **Crucero “General Belgrano”**
Furriel AHUMADA, Hugo Dardo
Camarero ALFARO, Miguel A.
Furriel BAEZ, Roberto A.
Electricista BEHRENDT, Eduardo G.
Maquinista BENITEZ, Juan Rogelio
Comunicaciones (RT) BOLLO, Juan
Carlos
Electricista BRIZUELA, Osvaldo Luis
Maquinista CASTILLO, Osvaldo R.
Furriel CASTRO, Néstor Daniel
Control Averías CONDORI, Nieve
Claudio
Maquinista CORVALAN, Néstor Daniel
Electricista CHAILE, José Francisco
Operaciones DORGAMÉIDE, Fernando
Control Averías, ESTUREL, Daniel
Electrónico FERNANDEZ, Hugo Ramón
Electricista FLORES, Luis Rolando
Furriel FLORICE, Raúl
Electricista FREITES, César Julio
Electricista FREGOTE, Osvaldo Luis
Electricista FROLA, Mario Esteban
Electricista FUNEZ, Mario Alberto
Lavadero GALVAN, Juan Rolando
Electricista GARCIA, José Luis
De Mar GARCIA, Ornar Luis
Lavadero GODOY, Rubén Oscar
Maquinista GOMEZ, Edgardo José
Armas submarinas GOMEZ, José Luis
Maquinista GOMEZ, Juan José
Cocinero GONZALEZ, Alfredo A.
Electricista GOROSITO, Héctor Omar
Músico GOROSITO, Néstor César
Músico GOROSITO, Ornar Hilario
Control Averías GREGORI, Juan Luis
Artillero GRIMOLDI, Claudio A.
Furriel INSAURRALDE Jesús
Artillero ISELI, Sergio Luis
Lavadero LOREIRO, Rubén A.
Electricista LUCERO, José Esteban
Electricista LUGO, Fernando E.
Cocinero MACIEL, Martín Omar
Artillero MAGLIOTTI, Sergio D.
Enfermero MARTINEZ, Osvaldo F.
Electricista MELIAN, Anselmo N.
Músico MENDOZA, Julio Martín
Artillero MIRANDA, Gerardo N.
Cocinero MONZON, Julio César
Electricista MORANDO, Néstor A.
Camarero MORENO, Ramón Aldo
Cocinero MOYANO, Sergio Daniel
Músico PARDOU, Jorge Delfino

Operaciones PINTOS, Fabián
Electricista PERDOMO, Marcelo F.
Maquinista QUILAHUEQUE, Isaías
Músico QUIPILDOR, Oscar
De Mar RAGNI, Héctor Osvaldo
Maquinista RAMIREZ, Ricardo
Músico RODRIGUEZ, Rubén
Artillero ROLLHEISER, Carlos E.
Camarero ROMERO, Francisco
Electricista ROMERO, Teodoro R.
Electricista RUIZ, Ricardo Horacio
Furriel SALAS CASTRO, Jorge L.
Comunicaciones (SE) SARMIENTO,
Anibal
Panadero SORIA, Roque Luis
De Mar SOSA, Jorge Osvaldo
Furriel SOSA, Miguel Angel
Electricista SOSA, Osvaldo F.
De Mar, TIBALDO, René Angel
Cocinero TELLO, Julio César
De Mar, TORTOSA, Claudio Ornar
Maquinista TULIS, José Alberto
Control Averías VARGAS GARCIA,
Alejandro
Armas Submarinas VAZQUEZ, Julio Oscar
Maquinista VERGARA, Alejandro A.
Cocinero VERON, Armando Rosa
Maquinista VILLALBA, Oscar Antonio
Comunicaciones (RT) YAC ANTE, Jorge
A.

MARINEROS PRIMEROS

El personal de marineros primeros fallecidos es el que se detalla a continuación:

• **Aviso “Alferez Sobral”**
Comunicaciones (SE) DUFRECHOU,
Héctor A.

• **Base Islas Malvinas**
De Mar, TURANO, Juan Ramón

• **Crucero “General Belgrano”**
Camarero AHUMADA, Julio César
Cocinero AMARILLA, Hipólito J.
Cocinero AZAR, Domingo Miguel
Camarero CUELLO, Julio César
Maquinista DE CIARA, Orlando
Camarero FATORI, Gabriel Gustavo
Camarero GIANOTTI, Luis Armando
Peluquero JUAREZ, Angel Ricardo
Peluquero LAMAS, Marco Antonio
Camarero MARAGLIANO, Saverio J.
Cocinero MENDEZ, José Alberto
Camarero MUÑOZ, Juan Carlos
Lavadero NIEVA, Víctor Antonio
Camarero PAREDEZ, Roque Antonio
De Mar, PASINATO, Jorge Oscar
Sastre PEÑA, Juan Efraín

Peluquero PEREZ, Roberto E.
 Camarero REGUERA, Juan Carlos
 Artillero RIOS, Héctor Rubén
 Camarero RUIZ, Jorge Denny
 Lavandero SANCHEZ, Juan Simón
 Camarero TASIUK, Miguel A.
 Cocinero TOLEDO, Lorenzo G.
 Cocinero VARGAS, Omar Osvaldo
 Camarero VELAZQUEZ, Miguel M.
 Cocinero VERON, Juan Alberto
 Panadero VILCA CONDORI, Mario
 Peluquero VILLEGAS, José A.

CONSCRIPTOS

Los concriptos navales que fallecieron se dan a continuación por orden alfabético, dentro de la provincia correspondiente. El lugar de destino se detalla.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

- **Aviso "Alferez Sobral"**
D'ERRICO, Roberto J.
- **Batallón Artillería de Campaña N° 1**
MANSILLA, Oscar E.
- **Batallón Comando**
GIUSEPPE, Sergio
INCHAUSPE, Jorge R.
IÑIGUEZ, Godofredo Omar
- **Batallón de Infantería de Marina N° 5**
LEYES, Roberto
RAMIREZ, Ricardo A.
ROBLEDO, Sergio A.
- **Base Naval Puerto Belgrano**
DIAZ, Antonio María
GALLIANO, Hugo Alberto
LENA, Juan Carlos
OCAMPO, Julián Héctor
ZOLORZANO, Ramón A.
- **Buque "Punta Alta"**
GRANADO, José Carlos
- **Centro de Instrucción y Adiestramiento en Operaciones**
MERAUVIGLIA, Ricardo
- **Crucero "General Belgrano"**
ALMIRON, Walter Norberto
ALVAREZ, Rubén Horacio
CABALLERO, Héctor R.
CARDOZO, José Daniel
CATICHA, Rubén Darío
DIAZ, Luis Roberto
FAJARDO, Sixto Javier
FIGUEROA, Carlos I.

FRANCIZQUEZ, Néstor L.
 GAGLIONONE, Marcelo C.
 GALVARNE, Osvaldo A.
 GAONA, José Antonio
 GONZALEZ, Carlos Angel
 GRANIC, Claudio
 GRASSO, Claudio N.
 HEREDIA, Hugo Alberto
 HORSZARUK, Pedro R. S.
 IBAÑEZ, Luis Alberto
 JURIO, Alfredo
 LAPORTE, Osmar Lorenzo
 MARCHISIO, Gerardo
 MEDINA, Manuel Alberto
 MENDIETA, Héctor Eduardo
 MENDIETA, Jorge Lorenzo
 MOLINA, Adolfo Ernesto
 MORENO, Edgardo Rubén
 NUÑEZ, Víctor Raúl
 PALLARES, Víctor Daniel
 PERALTA, José Luis
 PINEDA, Ricardo L.
 RICARTE MARIN, Mauricio
 ROJAS, Rubén Horacio
 ROMANO, Aroldo Rubén
 RUBIO, Reinaldo Omar
 SEITUN, Gustavo Daniel
 SILVA, Eduardo Tomás
 SIRI, Fabián Eduardo
 SORIANO, Miguel Angel
 SOSA, José Luis
 SOTELO, Soriano
 TEVEZ, Guillermo Omar
 ZANGANI, Juan Carlos

CAPITAL FEDERAL

- **Batallón de Infantería de Marina N° 5**
CERLES, Héctor Abel
- **Crucero "General Belgrano"**
GAZAL, Enrique Omar
GEMMA, Carlos Leonardo
MACIEL, Enrique A.
MARTINO, Alberto
PRAMPARO, Edgardo R.
ROMERO, Marcelo Oscar
SOSA, Fabián Enrique
VASALLO, Angel Omar
VILLA, José Orlando

CORDOBA

ROMERO, Raúl Ricardo, Batallón Antiaéreo.

CORRIENTES

FERREYRA, Diego, Batallón de I.M. N° 5

GLORIA Y HONOR A LOS CAIDOS POR LA PATRIA

MEZA, Ramón Antonio, Batallón Comando
PORTILLO, Rito Florencio, Batallón Antiaéreo

CHACO

DABALO, Juan Carlos, Batallón de I. M. N°5
FALCON, Justo Silverio, Batallón Artillería de Campaña N° I
ILLIANES, Orlando A. "Gral. Belgrano"
MONZON, Eleodoro, Batallón de I.M. N° 5

CHUBUT

ALMONACID, Mario, Batallón de I.M. N°2

ENTRE RIOS

GIORGI, Humberto Ornar, "Gral. Belgrano"

JUJUY

Todos los conscriptos nacidos en Jujuy integraban la tripulación del crucero "General Belgrano".

ALEMAN, Humberto César
CHAILE, Ornar Andrés
DIEZ GOMEZ, Héctor Hugo
FARFAN, Raúl Aristóbulo
LAGUNA, Teodoro
SAJAMA, Antenor
SANCHO, Roberto E.
TORRES, Jorge Rubén
UZQUEDA, Roberto A.
ZARZOSO, Fernando F.

LA PAMPA

Los conscriptos de la provincia de La Pampa que integraban la dotación del crucero "General Belgrano" son:

AMESGARAY, Alberto E.
GATICA, Hugo Ramón
LAGOS, Daniel Enrique

NEUQUEN

AGUILA, Jorge Néstor, Batallón de I.M. N°1

RIO NEGRO

OLAVARRIA, Víctor Oscar, Compañía de Ingenieros Anfibios

SALTA

• Crucero "General Belgrano":

FABIAN, Ramón Vicente
GUTIERREZ, Ramón
PAZ, Ricardo Armando
RAMOS, Hilario E.
ZABALA, Mario José
ZALAZAR, Ramón Elías

• Centro de Instrucción y Adiestramiento en Operaciones

MADRID, Ornar Alfredo

SANTA FE

Los conscriptos de la provincia de Santa Fe pertenecían a las siguientes unidades:

• Base Naval Puerto Belgrano

PERALTA, Jorge Carlos

• Batallón Comando

ROLLA, Héctor Miguel

• Batallón de I.M. N° 2

CASALI, Héctor Anibal

• Batallón de I.M.N°5

CAVIGLIOLI, Hugo Daniel

• Centro Instrucción y Adiestramiento en Operaciones

COLOMBO, Oscar Aldo
MECCA, Adolfo Eduardo

• Crucero "General Belgrano"

CABALLERO, Roberto M.
DUKS, Jorge Carlos
GIARETTI, Claudio M.
GOMEZ, Alcides R.
LOBOS, Julio César
MASIN, Félix T.
MIRETTI, Gustavo O.
MONTEGROSO, Oscar A.
MÜLLER, René Ornar
PIEDRABUENA, Eduardo J.
RE ARTE, Ricardo A.
VERA, Ornar Elvio
ZURBRIGGEN, Elis Luis

SANTIAGO DEL ESTERO

CORDOBA, Néstor David, "Gral. Belgrano"

DIAZ, Vicente Antonio, Compañía de Ingenieros Anfibios
ORDÓÑEZ, Ramón Edmundo, Cía. de Ingenieros Anfibios

TUCUMAN

ESCOBAR, René, "Gral. Belgrano"

GALVEZ, Francisco A., Centro Inst. y
Adiest. en Operaciones
GONZALEZ, Miguel Antonio, C. de
Inst. y Ad. en C. de A. E. Incendio

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

Cabo segundo, BENITEZ, Julio Ornar
del guardacostas "Río Iguazú"

**PERSONAL CIVIL DE LA ARMADA
ARGENTINA
Y DE LA MARINA MERCANTE
ARGENTINA**

• **Buque transporte "Isla de los Estados"**

Jefe de máquinas, AGUIRRE, Miguel
Primer maquinista, CUEVAS, Alejandro
Ornar
Segundo oficial, POLITIS, Jorge Nicolás
Cabo de Mar, BOLLERO, Jorge Alfredo
Marinero, CAYO, Antonio Máximo
Mecánico, HUDERPOHL, Enrique Jo-
aquín
Contramaestre, IBAÑEZ, Benito Hora-
cio
Marinero, LIMA, Antonio Manuel
Primer cocinero, LUZARDO, Rafael
Primer electricista, MENDIETA,
Pedro A.
Primer cabo, MIN, Ornar Héctor
Marinero, OLVEIRA, Manuel
Mayordomo, SANDOVAL, Néstor
Ornar

• **Crucero "General Belgrano"**

Encargado cantina, AVILA, Heriberto
Encargado cantina, AVILA, Leopoldo
M.

• **Pesquero "Narwal"**

Contramaestre RUP, Omar Alberto.

DESAPARECIDOS

El personal de la Armada Argentina
que se considera desaparecido es el si-
guiente:

• **Suboficiales**

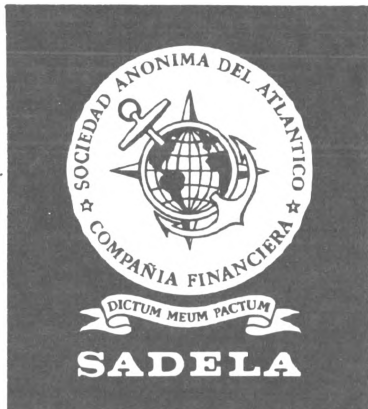
Suboficial segundo de I.M. CASTILLO,
Julio S. del Batallón de I. M. N° 5.

Los conscriptos pertenecientes al Ba-
tallón Comando de la Brigada de Infan-
tería de Marina N° 1:

AGUIRRE, Félix. E., del Chaco
FERNANDEZ, Luis Roberto, del Chaco
GALARZA, José Luis, de Buenos Aires
GONZALEZ, Juan Carlos, de Buenos
Aires
MACIEL, Jorge Alfredo, de Buenos Aires
PATRONE, Aldo Osmar, de Santa Fe
RAVA, Juan Francisco, de Buenos Aires
SCAGLIONE, Claudio N., de Buenos
Aires

• **Prefectura Naval Argentina**

El personal de la Prefectura Naval Ar-
gentina que se considera desaparecido es
el siguiente:
Marinero LOPEZ, Jorge Eduardo, del
buque transporte "Isla de los Estados".



SADELA y ARGENCARD



ofrecen todas las posibilidades

porque una tarjeta de crédito que cubre SADELA,
es más que una mera tarjeta de compras:

Con la sola presentación de la tarjeta
puede comprar en más de 30.000 co-
mercios adheridos en el país.

Una vez por mes recibe el detalle exacto
de sus compras, en la liquidación
que le envía SADELA.

La liquidación le sirve además, de
control de sus gastos.

La decisión de como y cuando pagar
es suya:

- Al contado o a crédito
(de SADELA)
- Sin ningún trámite previo
(crédito preotorgado)
- Con un crédito de renovación
automático mensual.

y si viaja al exterior,
nada mejor que
MasterCard

la tarjeta internacional que cubre más
de 150 países y 3.600.000 comercios.

**Viaje sin dinero
y con seguridad**

SADELA CENTRAL:
RECONQUISTA 555
BUENOS AIRES
Tel: 393-5500/5650
5700/5800/5928



SADELA MENDOZA:
SARMIENTO 242
MENDOZA
Tel: 24-7348
24-7105/4038

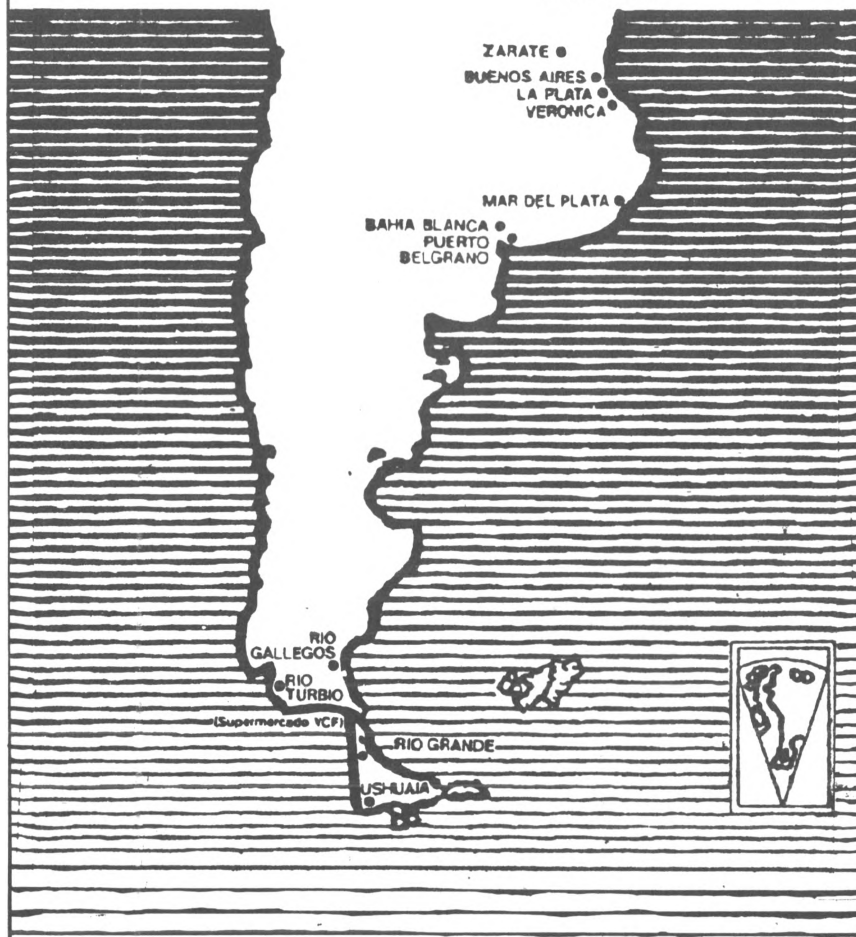
**LA
BUENA
MANERA DE
COMPRAR
ESTA
EN**

Una organización
con criterio de servicio



Dirección de Bienestar
de la Armada.

Antártida Argentina 1160
Buenos Aires



EL CONTROL RECÍPROCO de los PODERES del GOBIERNO FEDERAL

**Por el Teniente de Navío
E. CARLOS ALBERTO LAZARI**

Muchas veces hemos oído hablar de nuestra Constitución Argentina, pero encuestas realizadas en diversas oportunidades nos evidencian la absoluta ignorancia que hay sobre ella. Esta triste realidad permitió el reiterado error de modificarla por medios reñidos con lo dispuesto en su artículo 30 y así fuimos conducidos a los años de la segunda tiranía y a los nefastos del terrorismo, la guerrilla y la subversión marxista.

Las voces que se alzaron ante estas arbitrarias alteraciones a nuestras normas cívicas básicas no consiguieron evitar la consumación de tan imperdonables crímenes y con ello se permitió que los valores que iluminan y deben iluminar permanentemente a todos los que habitan estas tierras se viesan eclipsados por la sangre de sus hijos, el polvo del desorden y el ruido de la guerra fratricida.

Si los argentinos la conociesen, no habrían sido engañados por sus malintencionados críticos y no habrían apostado a un futuro incierto en que las mayores posibilidades las tuvieron quienes apostaron contra el país.

Si los argentinos la conociesen, no hubieran implorado por un ejecutivo fuerte, o por un parlamentario omnipotente, o por una democracia masificada; ni hubieran aceptado un Estado transformado en pésimo empresario; ni tolerado una burocracia que al alterar las leyes de la Nación se mofa de nuestros derechos, derrocha nuestros dineros y nos cercena nuestras libertades.

Juan Bautista Alberdi, en su “Sistema Económico y Rentístico de la Confederación Argentina según su Constitución de 1853”, explicó punto por punto el porqué del liberalismo de sus preceptos basados en el más amplio respeto de la persona señalado con sin igual claridad en el artículo 19, cuando dice que las acciones privadas de los hombres que de ningún modo ofendan al orden y a la moral pública, ni perjudiquen a un tercero, están sólo reservadas a Dios y exentas de la autoridad de los magistrados.

Pero si bien en el aspecto económico el panorama está sistemática y lúcidamente expuesto, aunque sea casi totalmente ignorado, existe otro aspecto que hemos pretendido en alguna forma mostrar aunque sólo sea muy esquemáticamente y que es el referido al control recíproco entre los tres poderes del gobierno federal.

El control recíproco es básico en cualquier ordenamiento social. Las relaciones sociales que son conductas plurales deben estar mutuamente referidas, y al orientarse por esa reciprocidad debe resultar un equilibrio que impida o reduzca los conflictos a un mínimo.

La racionalidad que supone todo ordenamiento jurídico debe prevalecer en el más alto nivel de la conducción del Estado alguna forma de control recíproco. El fue implementado en varios artículos de la segunda parte de la Constitución referida a las autoridades de la Nación.

Nuestro aporte tiende a presentar, gráfica y sistemáticamente ordenados, los temas contemplados en ella, pero mostrando las competencias de cada poder en aquellos y la forma en que se balancean los pesos de los poderes para equilibrar el sistema del gobierno (ver cuadro).

Estos deben interpretarse a la luz de los valores expuestos en el Preámbulo y que apuntan, sencillamente, a la obtención del bien común, o sea el bien moral que todos debemos contribuir a realizar cotidianamente para que todos los hombres puedan realizarse espiritual y materialmente en esta vida y entre cuyos elementos principales se encuentran la justicia, la paz, el orden, la seguridad y la ciencia existentes y actuantes en un clima de libertad.

Pero este sistema no puede funcionar si quienes gobiernan no tienen perfectamente en claro que no pueden otorgar facultades extraordinarias, ni la suma del poder público, ni otorgar sumisiones o supremacías por las que la vida, el honor o las fortunas de los argentinos queden a merced de gobiernos o persona alguna.

Tampoco, si olvidan que la disciplina económico-financiera es otro freno, e importante, a la conducta irresponsable que conduce inexorablemente a la corrupción.

Hay sin embargo algo más que queremos expresamente remarcar, porque parecería escapar de un esquema de los controles recíprocos formales. Es lo que se refiere a los diferentes tiempos de duración de los mandatos o funciones de los integrantes de cada uno de los poderes, como asimismo de sus renovaciones parciales y que, en la forma en que se encuentra constitucionalmente resuelto, permite la interpenetración temporal de las diversas corrientes políticas en cada momento prevalentes y representadas o actuantes. Se permiten así cambios graduales en las tendencias históricas, haciendo que las alteraciones normativas sean prudentes, paulatinas, lentas, bien engarzadas con las existentes y tales que la sociedad pueda aceptar o no esos moderados ajustes que la vida social vaya aconsejando, sin producir los dolores y los resentimientos de las bruscas alteraciones o la inercia histórica.

El desconocimiento de este hecho fue quizás uno de los principales causantes de los frecuentes enfrentamientos de los últimos años y puede seguir siéndolo, si no se procura una normalización institucional paulatina sustentada por una inserción prudente de las diversas opiniones individuales integradas y encauzadas a través de corrientes sociales de opinión que jamás deben estar constituidas ni actuar como prepotentes grupos de poder, ya que éstos también resultan a la postre los grandes responsables de los problemas argentinos.

De no ser así, la suma del poder público pasará de un grupo de poder a otro, mientras la Nación en su conjunto contemple impotente la degradación de la vida política argentina jugada en una suerte de lotería que conduzca otra vez a la pérdida de nuestros derechos y a nuestra esclavitud intelectual.

La inserción paulatina basada en los tiempos previstos en la Constitución, permitirá evidenciar los valores, doctrinas, teorías, principios, idoneidades y capacidades tanto de los políticos actuantes como de las corrientes de opinión que intervengan, los que podrán además ser juzgados por los propios ciudadanos, a quienes se deberá ir educando en todos los niveles y por todos los medios, sean sistemáticos o no, en el ejercicio real y efectivo de la democracia, a partir de todas las agrupaciones intermedias, y aprovechando no sólo todas las técnicas actuales para mostrar a la Nación sobre sus actuaciones, sino llegando también hasta a la reimplantación de la vieja libreta de enrolamiento que traía en sus primeras páginas la esencia de nuestra sabia Constitución para que, al concurrir cada ciudadano a votar voluntariamente y dar su crédito de poder a su elegido, no se transforme éste en el deudor de la libertad de los demás.

CONTROL RECIPROCO DE LOS PODERES DEL GOBIERNO FEDERAL

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
ORIGEN Y COMPOSICION DE LOS PODERES	<p>PRESIDENTE de la NACION ARGENTINA: elegido por junta de electores elegidos directamente por el pueblo de las provincias y de la Capital. (81)</p>	<p>CAMARA DE DIPUTADOS: elegidos directamente por el pueblo de las provincias y de la Capital Federal. (37)</p> <p>CAMARA DE SENADORES: elegidos por las legislaturas provinciales. Los de la Capital en la forma prescripta para la elección del presidente de la Nación. (46)</p>	<p>El poder de Justicia de la Nación será ejercido por una Corte Suprema de Justicia y por los demás Tribunales inferiores que el Congreso estableciese en el Territorio de la Nación. (94) (67.17)</p>
	<p>VICEPRESIDENTE de la Nación: será presidente del Senado pero no tendrá voto sino en el caso que haya empate en la votación. (49)</p>		
	<p>NO PUEDEN SER ELECTORES LOS DIPUTADOS NI LOS SENADORES NI LOS EMPLEADOS A SUELDO DEL GOBIERNO FEDERAL. (81)</p>		
ELEC. PRES., VICE, Y MAGIST.	<p>PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE</p>	<p>El Presidente del Senado, reunidas todas las listas formadas por los electores (81), las abrirá en presencia de ambas Cámaras. Hecho el escrutinio anunciarán el número de sufragios que resulte en favor de cada candidato para la presidencia y vicepresidencia de la Nación. Los</p>	

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
ELECCION DE PRESIDENTE, VICEPRESIDENTE Y MAGISTRADOS		<p>que reúnan la mayoría absoluta de todos los votos serán proclamados inmediatamente Presidente y vicepresidente. (82)</p> <p>En el caso de que por dividirse la votación no hubiera mayoría absoluta, elegirá el Congreso entre las dos personas que hubiesen obtenido mayor número de sufragios. Si la primera mayoría que resultase hubiese cabido a más de dos personas, elegirá el Congreso entre todas ellas. Si la primera mayoría hubiese cabido a una sola y la segunda a dos o más, elegirá el Congreso entre todas las personas que hayan obtenido la primera y segunda mayorías. (83)</p> <p>Esta elección se hará a pluralidad absoluta de sufragios y por votación nominal. Si verificada la primera votación no resultare mayoría absoluta, se hará por segunda vez, contrayéndose la votación a las dos personas que en la primera hubiesen obtenido mayor número de sufragios. En caso de empate decidirá el presidente del Senado. No podrá hacerse el escrutinio ni la rectificación de estas elecciones, sin que estén presentes las tres cuartas partes del total de los miembros del Congreso. (84)</p> <p>La elección del Presidente y vicepresidente de la Nación debe quedar concluida en una sola sesión del Congreso; publicándose en seguida el resultado de ésta y las actas electorales por la prensa. (85)</p>	
	Nombra	con acuerdo del Senado	los magistrados de la Corte Suprema y de los demás tribunales inferiores. (86.5)

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
FACULTADES EXTRAORDINARIAS	<p>El Congreso no puede conceder al Ejecutivo Nacional facultades extraordinarias ni la suma del poder público, ni otorgarle sumisiones o supremacías por las que la vida, el honor o las fortunas de los argentinos queden a merced de gobiernos o persona alguna. Actos de esta naturaleza llevan consigo una nulidad insanable, y sujetará a los que la formulen, consientan o firmen, a la responsabilidad y pena de los infames traidores a la Patria. (29)</p> <p>El Congreso fijará por una ley especial la pena de este delito. (103)</p>		
RECURSOS Y GASTOS	<p>El gobierno federal provee a los gastos de la Nación con los fondos del Tesoro Nacional formado del producto de derechos de importación y exportación; de la venta o locación de tierras de propiedad nacional; de la renta de Correos; de las demás contribuciones que equitativa y proporcionalmente a la población imponga el Congreso central, y de los empréstitos y operaciones de crédito que decreta el mismo Congreso para urgencia de la Nación, o para empresas de utilidad nacional. (4)</p>		
	<p>En todo el territorio de la Nación no habrá más aduanas que las nacionales en las cuales regirán las tarifas que sancione el Congreso. (9)</p>		
	<p>Es el jefe supremo de la Nación y tiene a su cargo la administración general del país. (86.1)</p> <p>Hace recaudar las rentas de la Nación y decreta su inversión con arreglo a la ley o presupuesto de gastos nacionales. (86.13)</p>	<p>Cámara de Diputados: le corresponde exclusivamente la iniciativa de las leyes sobre contribuciones. (44)</p> <p>Fija anualmente el presupuesto de gastos de administración de la Nación, y aprueba o desecha la cuenta de inversión. (67.7)</p> <p>Legisla sobre aduanas exteriores y establece los derechos de importación, los cuales, así como las evaluaciones sobre que recaigan serán uniformes en toda la Nación.</p> <p>Establece igualmente los derechos de exportación. (67.1)</p> <p>Impone contribuciones directas por tiempo determinado y proporcionalmente iguales en todo el territorio de la Nación, siempre que la defensa, seguridad común y bien general del Estado lo exijan. (67.2)</p> <p>Contrae empréstitos de dinero sobre el crédito de la Nación. (67.3)</p> <p>Dispone del uso y de la enajenación de las tierras de propiedad nacional. (67.4)</p> <p>Establece y reglamenta un Banco Nacional en la Capital y sus sucursales en las provincias con la facultad de emitir billetes. (67.5)</p>	

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
RECURSOS Y GASTOS		<p>Arregla el pago de la deuda interior y exterior de la Nación. (67.6)</p> <p>Acuerda subsidios del Tesoro Nacional a las provincias cuyas rentas no alcancen, según sus presupuestos, a cubrir sus gastos ordinarios. (67.8)</p> <p>Crea y suprime aduanas sin que puedan suprimirse las aduanas exteriores que existían en cada provincia al tiempo de su incorporación. (67.9)</p> <p>Hace sellar papel moneda, fija su valor y el de las extranjeras. (67.10)</p> <p>Crea y suprime empleos, fija sus atribuciones, da pensiones. (67.17)</p>	
ASUNCION, DURACION Y RELEVOS		<p>Al tomar posesión de su cargo, el Presidente y vicepresidente prestarán juramento en manos del presidente del Senado, estando reunido el Congreso. (80)</p>	
		<p>En el caso de enfermedad, ausencia de la Capital, muerte, renuncia o destitución del Presidente, el Poder Ejecutivo será ejercido por el vicepresidente de la Nación. En caso de destitución, muerte, dimisión o inhabilidad del Presidente y vicepresidente de la Nación, el Congreso determinará qué funcionario público ha de desempeñar la presidencia, hasta que haya cesado la causa de la inhabilidad o un nuevo Presidente sea electo. (75)</p>	
		<p>Le corresponde admitir o desechar los motivos de dimisión del Presidente o vicepresidente de la República y declarar el caso de proceder a nueva elección: hacer el escrutinio y rectificación de ella. (67.18)</p>	

EL CONTROL RECIPROCO DE LOS PODERES...

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
ASUNCION, DURACION Y RELEVOS		El Senado nombrará un Presidente provisional que lo presida en caso de ausencia del vicepresidente o cuando éste ejerza las funciones de Presidente de la Nación. (50)	
		Ambas Cámaras se reunirán en sesiones ordinarias todos los años desde el 1° de mayo hasta el 30 de setiembre. Pueden también ser convocados extraordinariamente por el Presidente de la Nación, o prorrogadas sus sesiones. (55)	
		Hace anualmente la apertura de las sesiones del Congreso, reunidas al efecto ambas Cámaras en la Sala del Senado, dando cuenta en esta ocasión del estado de la Nación, de las reformas prometidas por la Constitución y recomendando a su consideración las medidas que juzgue necesarias y convenientes. (86.11)	
		Prorroga las sesiones ordinarias o lo convoca a sesiones extraordinarias cuando un gran interés de orden o de progreso lo requiera. (86.12)	
		en manos del Presidente de la Nación.	
	El Presidente y vicepresidente durarán en sus empleos el término de seis años, y no pueden ser reelegidos sino con intervalo de un período. (77)	Los Senadores durarán 9 años en el ejercicio de su mandato y son reelegibles indefinidamente; pero el Senado se renovará por terceras partes cada tres años, decidiéndose por la suerte, luego que todos se reúnan, quiénes deben salir el primero y segundo trienio. (48)	Los jueces de la Corte Suprema y de los tribunales inferiores de la Nación conservarán sus empleos mientras duren su buena conducta. (96)

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
	que lo haya interrumpido pueda ser motivo de que se le compute más tarde. (78)	Los diputados durarán en su representación por cuatro años, y son reelegibles; pero la sala se renovará por mitad cada bienio, a cuyo efecto los nombrados para la primera legislatura, luego que se reúnan, sortearán los que deban salir en el primer período. (42)	
RETRIBUCIONES	El Presidente y vicepresidente disfrutan de un sueldo pagado por el Tesoro de la Nación, que no podrá ser alterado en el período de sus nombramientos. Durante el mismo período no podrán ejercer otro empleo, ni recibir ningún otro emolumento de la Nación ni de provincia alguna. (79)	Los servicios de los Senadores y diputados son remunerados por el Tesoro de la Nación con una dotación que señalará la ley. (66)	Los jueces de la Corte Suprema y de los tribunales inferiores recibirán por sus servicios una compensación que determinará la ley, y que no podrá ser disminuída en manera alguna, mientras permaneciesen en sus funciones. (96)
CREACION, FORMACION, VETO, SANCION, PROMULGACION, REGLAMENTACION Y CONTROL DE LAS LEYES	<p>Expide instrucciones y reglamentos que sean necesarios para la ejecución de las leyes de la Nación, cuidando no alterar su espíritu con excepciones reglamentarias. (86.2)</p> <p>Puede presentar proyectos de ley excepto las relativas a contribuciones y reclutamiento de tropas. (68 y 44)</p> <p>Participa de la formación de las leyes, con arreglo a la Constitución, las sanciona y promulga. (86.4)</p>	<p>Las leyes pueden tener principio en cualquiera de las Cámaras del Congreso, por proyectos presentados por sus miembros (68), con la salvedad del art. 44.</p>	
		<p>Aprobado el proyecto de ley por la Cámara de su origen pasa para su discusión a la otra Cámara. Aprobada por ambas</p> <p>pasa al Poder Ejecutivo de la Nación para su examen; y si también obtiene su aprobación la promulga como ley. (69)</p>	
		Se reputa aprobado todo proyecto no devuelto en el término de diez días. (70)	

EL CONTROL RECIPROCO DE LOS PODERES . .

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
CREACION, FORMACION, VETO, SANCION, PROMULGACION, REGLAMENTACION Y CONTROL DE LAS LEYES	<p>Desechado en el todo o en parte un proyecto, por el Poder Ejecutivo, vuelve con sus objeciones a la Cámara de su origen:</p>	<p>ésta lo discute de nuevo, y si lo confirma por mayoría de dos tercios de votos, pasa otra vez a la Cámara de revisión. Si ambas Cámaras lo sancionan por igual mayoría, el proyecto es ley</p>	<p>Corresponde a la Corte Suprema y a los tribunales inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de todas las causas que versen sobre puntos regidos por la Constitución y por las leyes de la Nación, con la reserva hecha en el art. 67.2 y por los tratados con las naciones extranjeras. (100)</p>
	<p>y pasa al Poder Ejecutivo para su promulgación..</p> <p>como las objeciones del Poder Ejecutivo se publicarán inmediatamente por la prensa.</p>	<p>Las votaciones de ambas Cámaras serán en este caso nominales, por sí o por no; y tanto los nombres y fundamentos de los sufragantes,</p> <p>Si las Cámaras difieren sobre las objeciones, el proyecto no podrá ser repetido en las sesiones de aquel año. (72)</p>	
			<p>En estos casos la Corte Suprema ejercerá su jurisdicción por apelación</p> <p>según las reglas y excepciones que prescribe el Congreso. (101)</p>
ESTADO DE SITIO	<p>Declara en estado de sitio uno o varios puntos de la Nación, en caso de ataque exterior y por un término limitado</p>	<p>con acuerdo del Senado: (86.19 y 53)</p>	
	<p>En caso de conmoción interior, sólo tiene esta facultad cuando el</p>	<p>Congreso está en receso, atribución que corresponde a este cuerpo. (86.19 y 53)</p>	

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
ESTADO DE SITIO	Aprueba o suspende el estado de sitio declarado durante su receso por el Poder Ejecutivo. (67.26)		
	Durante la vigencia del estado de sitio se suspenden las garantías constitucionales pero el Presidente no podrá condenar por sí ni aplicar penas. Su poder se limitará, en tal caso, respecto de las personas, a arrestarlas o trasladarlas de un punto a otro de la Nación, si ellos no prefiriesen salir fuera del territorio argentino. (23)		
JUSTICIA	Declara en estado de sitio uno o varios puntos de la Nación en caso de conmoción interior. (67.26)		
	En ningún caso el Presidente de la Nación	puede ejercer funciones judiciales, arrogarse al conocimiento de causas pendientes o restablecer las fenecidas. (95)	
	Puede indultar o conmutar penas por delitos sujetos a la jurisdicción federal,		previo informe del tribunal correspondiente.
	excepto en los casos de acusación por la Cámara de Diputados. (86.6),		
	Puede conceder amnistías generales. (67.17)		Cuando un delito se cometa fuera de los límites de la Nación, contra el derecho de gentes,
	el Congreso determinará por una ley especial el lugar en que haya de seguirse el juicio. (102)		

EL CONTROL RECIPROCO PE LOS PODERES .

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
RELACIONES INTERNACIONALES Y DEFENSA	<p>Concluye y firma tratados de paz, de comercio, de navegación, de alianza, de límites y de neutralidad, concordatos y otras negociaciones requeridas para el mantenimiento de buenas relaciones con las potencias extranjeras, recibe sus ministros y admite sus cónsules. (86.14)</p>	<p>CAMARA DE DIPUTADOS: Le corresponde exclusivamente la iniciativa de las leyes sobre reclutamiento de tropas. (44)</p> <p>Aprueba o desecha los tratados concluidos con las demás naciones. (67.19)</p> <p>Arregla el comercio marítimo y terrestre con las naciones extranjeras. (67.12)</p> <p>Arregla definitivamente los límites del territorio de la Nación. (67.14)</p> <p>Reglamenta la libre navegación de los ríos interiores, habilita los puertos que considere conveniente. (67.9)</p>	
	<p>Ejerce los derechos del patronato nacional en la presentación de obispos para las iglesias catedrales</p>	<p>a propuesta en terna del Senado. (86.8)</p>	
	<p>Concede el pase o retiene los decretos de los Concilios, las bulas, breves y rescriptos del Sumo Pontífice de Roma</p>	<p>requiriéndose una ley cuando contienen disposiciones generales y permanentes. (86.9)</p>	<p>con acuerdo de la Suprema Corte</p>
	<p>Es comandante en jefe de todas las fuerzas de mar y de tierra de la Nación. (86.15)</p>	<p>Aprueba o desecha los concordatos con la silla apostólica y arregla el ejercicio del patronato en toda la Nación. (67.19)</p> <p>Debe proveer a la seguridad de las fronteras. (67.15)</p>	
	<p>Provee los empleos militares de la Nación:</p> <p>en la concesión de los empleos o grados de oficiales superiores del Ejército y Armada y por sí solo en el campo de batalla. (86.16)</p>	<p>con acuerdo del Senado</p>	

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
RELACIONES INTERNACIONALES Y DEFENSA	<p>Dispone de las fuerzas militares marítimas y terrestres, y corre con su organización y distribución según las necesidades de la Nación. (86.17)</p>	<p>Fija la fuerza de línea de tierra y de mar en tiempo de paz y de guerra, y forma reglamentos y ordenanzas para el gobierno de dichos ejércitos. (67.23)</p> <p>Ejerce una jurisdicción exclusiva en todo el territorio de la Nación y sobre los demás lugares adquiridos por compra o cesión en cualquiera de las provincias, para establecer fortalezas, arsenales, almacenes u otros establecimientos de utilidad nacional. (67.27)</p>	
	<p>Declara la guerra y concede patentes de corso y cartas de represalia</p> <p style="text-align: right;">con autorización y aprobación del Congreso. (86.18 y 67.22)</p> <p>Establece reglamentos para las presas. (67.22)</p> <p>Autoriza al Poder Ejecutivo para declarar la guerra o hacer la paz. (67.21)</p>		
		<p>Autoriza la reunión de las milicias de todas las provincias o parte de ellas, cuando lo exija la ejecución de las leyes de la Nación y sea necesario contener las insurrecciones o repeler las invasiones.</p> <p>Dispone la organización, armamento y disciplina de dichas milicias y la administración y gobierno de la parte de ellas que estuviere empleada en servicio de la Nación. (67.24)</p> <p>Permite la entrada de tropas extranjeras en el territorio de la Nación y la salida de las fuerzas nacionales fuera de él. (67.25)</p>	

EL CONTROL RECIPROCO DE LOS PODERES...

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
JUICIO POLITICO	<p>Al Senado corresponde juzgar en juicio público a los acusados por la Cámara de Diputados, debiendo sus miembros prestar juramento para este acto.</p> <p>Cuando el acusado sea el Presidente de la Nación, el Senado será presidido por el Presidente de la Corte Suprema.</p> <p>Ninguno será declarado culpable sino a mayoría de los dos tercios de los miembros presentes. (51)</p>		
	<p>Su fallo no tendrá más efecto que destituir al acusado, y aún declararle incapaz de ocupar ningún empleo de honor de confianza o a sueldo de la Nación.</p> <p>Pero la parte condenada quedará no obstante, sujeta a acusación, juicio y castigo, conforme a las leyes, ante los Tribunales ordinarios. (52)</p>		
	<p>Sólo la Cámara de Diputados ejerce el derecho de acusar ante el Senado</p> <p>al Presidente, vicepresidente, sus ministros, y a los miembros de la Corte Suprema y demás tribunales inferiores de la Nación</p> <p>en las causas de responsabilidad que se intenten contra ellos por mal desempeño o por delito en el ejercicio de sus funciones; o por crímenes comunes</p> <p>después de haber conocido de ellos y declarado haber lugar a la formación de causa por mayorías de dos terceras partes de sus miembros presentes. (45)</p>		

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
JUICIO POLITICO		Ningún senador o diputado, desde el día de su elección hasta el de su cese puede ser arrestado, excepto el caso de ser sorprendido infraganti en la ejecución de algún crimen que merezca pena de muerte infamante u otra aflictiva, de lo que se dará cuenta a la Cámara respectiva con la información sumaria del hecho. (61)	
		contra cualquier senador o diputado	<p>Cuando se forme querella por escrito ante las justicias ordinarias</p> <p>examinado el mérito del sumario en juicio público,</p> <p>podrá cada Cámara, con dos tercios de votos suspender en sus funciones al acusado y</p> <p>ponerlo a disposición del juez competente para su juzgamiento. (62)</p>
DE LOS EMPLEOS DEL PODER EJECUTIVO	Los ministros no pueden ser senadores ni diputados sin dimitir de sus empleos. (91)		
	Pueden los ministros concurrir a las sesiones del Congreso y tomar parte en sus debates, pero no votar. (92)		
	Cada una de las Cámaras puede hacer venir a su sala a los miembros del Poder Ejecutivo para recibir las explicaciones e informes que estime convenientes. (63)		

EL CONTROL RECIPROCO DE LOS PODERES.

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
DE LOS EMPLEOS DEL PODER EJECUTIVO	Poder Ejecutivo,	Ningún miembro del Congreso podrá recibir empleo o comisión del sin previo consentimiento de la Cámara respectiva, excepto los empleos de escala. (64)	
		Luego que el Congreso abra sus sesiones deberán los ministros del despacho presentarle una memoria detallada del estado de la Nación, en lo relativo a los negocios de sus respectivos departamentos. (90)	
		Ocho ministros secretarios tendrán a su cargo el despacho de los negocios de la Nación y refrendarán y legalizarán los actos del Presidente por medio de su firma sin cuyo requisito carecen de eficacia. Una ley especial deslindará los ramos del respectivo despacho de los ministros. (87)	
		Tendrá facultad para llenar las vacantes de empleos que requieran el acuerdo del Senado y que ocurran durante su receso, por medio de nombramientos en comisión que explicarán al fin de la próxima legislatura. (86.23)	

	PODER EJECUTIVO	PODER LEGISLATIVO	PODER JUDICIAL
DE LOS EMPLEOS DEL PODER EJECUTIVO	<p>Nombra y remueve a los ministros plenipotenciarios y encargados de negocios con acuerdo del Senado y por sí solo nombra y remueve a los ministros del despacho, los oficiales de las secretarías, los agentes consulares, y demás empleados de la administración cuyo nombramiento no está reglado de otra manera por esta Constitución. (86.10)</p>		
	<p>No puede ausentarse del territorio de la Capital sino con permiso del Congreso. Sólo podrá hacerlo sin licencia por graves objetos de servicio público. (86.21)</p>		

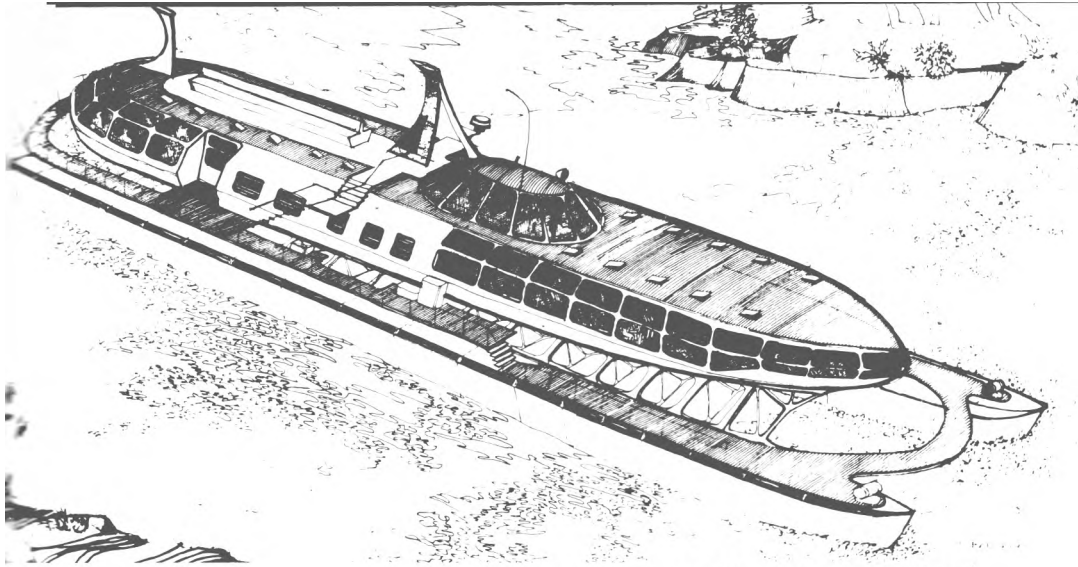
ESTUDIO JURIDICO

Dres.

**CESAR AUGUSTO CERNELLO
 JORGE HORACIO OSTIGLIA
 ABOGADOS**

“NUEVO DOMICILIO”

**Sarmiento 1469 Piso 3ro. T.E. 49-1186/0773/0956/1220/1212
 Capital Federal**



Victoria Andina y tres gemelos

**A.C. NOEL Y ASOCIADOS
CATAMARANES DE TURISMO
INGENIERIA NAVAL Y MECANICA**

San Martín 981 - 4° P "14"
Tel.: 311-7782/7468 Bs. As.

PROYECTOS REALIZADOS

I CATAMARAN I	INTERISLEÑA S.A.
II CATAMARAN II	INTERISLEÑA S.A.
III CATAMARAN III	INTERISLEÑA S.A.
IV RIO JET I	RIO JET S.A.
V CONATUR	EXP. A ISRAEL
VI CURRU LEUVU	PCIA. RIO NEGRO
VII RIO JET II	RIO JET S.A.
VIII VICTORIA ANDINA	TURISUR S.R.L.
IX VICTORIA ARGENTINA	TURISUR S.R.L.
X OBRA TURISUR III	TURISUR S.R.L.
XI OBRA TURISUR IV	TURISUR S.R.L.

PROYECTOS ORIGINALES Y EXCLUSIVOS DE
A.C. NOEL Y ASOCIADOS S.R.L.
UN DISEÑO QUE HA HECHO ESCUELA



ASERENISIMA
ASERENISIMA
ASERENISIMA
ASERENISIMA
ASERENISIMA
ASERENISIMA
ASERENISIMA

LA CALIDAD
DE LA MATERIA
PRIMA,
DESDE SU
ORIGEN,
ESTABLECE LA
GRAN DIFERENCIA.

SOCIEDAD MILITAR "SEGURO DE VIDA"

**Institución Mutualista
Avda. Córdoba 1674 - Capital Federal
CC 1967**

• FILIALES:

- LIBERTADOR:** Cdo. Gral. del Ejército - Azopardo 250
Capital Federal.
- CONDOR:** Cdo. Fuerza Aérea - Maipú 2 - Capital Federal.
- CAMPO DE MAYO:** Ruta 8 Puerta 4
Campo de Mayo - Bs. As.
- BAHIA BLANCA:** Chiclana 344 - Bahía Blanca - Bs. As.
- CORDOBA:** Deán Funes 68 - Piso 1º - Of. 35 - Córdoba.
- MENDOZA:** Avda. Sarmiento 630/32 - Mendoza.
- PUNTA ALTA:** Rivadavia 110 - Punta Alta.
- MAR DEL PLATA:** Moreno 2859 - Mar del Plata - Bs. As.
- LIBERTAD:** Cdo. en Jefe de la Armada - Rastreador Py
y Corbeta Uruguay - Of. 026 - Capital Federal.

• Horario de atención: Lunes a viernes de 8 a 12.



**Porque
nos importa
el futuro.**

Su hijo crece creyendo en usted. Y en su ejemplo. De su hacer de hoy depende, entonces, el día de mañana. Para nuestro Banco, impulsado por una vital vocación de servicio, la meta es igualmente trascendente: mantener un rumbo irreprochable. Que nos lleve a ser también el Banco de su hijo. Y el de los hijos de su hijo. Porque, en definitiva, nos importa el futuro. Igual que a usted.



banco de ultramar

Buen puerto para sus negocios

Casa Central: Suipacha 121 - Capital - Tel. 45-2403/1399/4820/4801
Sucursal Centro: San Martín 596 - Capital - Tel. 394-6844/6906/6837

Entidad adherida al Régimen de Garantía de los depósitos - Ley 21.526. Autorizado por el Banco Central de la Rep. Arg.

**TRAFUEM COMPAÑIA
ARMADORA S.A.C.I.I.A. y F.**

**TRANSPORTES FLUVIALES POR EMPUJE
DE CARGAS LIQUIDAS Y SECAS
POR TODA LA CUENCA DEL PLATA**

Tel. 34-4315/4170 y 33-7884

SAN MARTIN 50, 7º Piso

BUENOS AIRES — REPUBLICA ARGENTINA

BASES

Para el Desarrollo

de un Estudio Sobre la

ESTRATEGIA MARITIMA

y la

CONDUCCION DE

OPERACIONES NAVALES

**Por el Contraalmirante
EDMUNDO J. SCHAER**

La estrategia y la conducción de operaciones están íntimamente ligadas, casi confundidas; generalmente se habla hoy de conducción de operaciones. Esos dos conceptos imponen, en este momento, un examen actualizado y previo a la reorganización de nuestras Fuerzas Armadas.

Proponiendo una apertura de los espíritus a los problemas de la defensa, admitamos en primer lugar que en esos problemas están conjugadas la evolución profunda del mundo con los nuevos armamentos, nacidos precisamente de esa evolución; en segundo lugar se advierte, en muchos ambientes, un creciente interés sobre el análisis de los factores que afectan la decisión estratégica.

Este trabajo, obligadamente, lleva al método histórico. Pero dentro del mismo, para que sea completo y coherente, debe existir una expresión franca, no solo en la apreciación sino también en las conclusiones derivadas de la misma.

Creo, sí, que es necesario cierto cuidado en el análisis del pasado, procurando desembarazarlo de la influencia de la realidad de este momento. Si así se logra, podremos emprender con mayor seguridad el camino hacia una reflexión imparcial que enriquezca, al decir de Corbett, nuestra experiencia. Del mismo modo, los intercambios de pensamientos no pueden producir frutos, en la medida que no sean suprimidas todas las barreras que impidan la expresión de las opiniones. Porque facilitar el conocimiento de todas las opiniones debe ser la constante inquietud de las jerarquías. No siendo así se producirá un rápido retorno a la esclerosis similar a la que envolvió a los oficiales militares después de la Segunda Guerra Mundial.

Si bien ciertos principios que gobiernan la estrategia conservan aún todo su valor, la profunda revelación de la naturaleza del lugar, del mo-

mentó y del centro de gravedad de la guerra se agregan ahora como nuevos elementos en la consideración del estratega.

No pretendo haber logrado tal título, pero yo también he reflexionado sobre dos aspectos que en mi opinión han modificado el análisis, la decisión y la acción estratégica:

El primero es el fenómeno nuclear y su consecuente poder de disuasión.

El segundo es la bipolaridad que ha llevado, en escala mundial, a un sistema de equilibrio más o menos estable.

Sobre estos dos aspectos flota la opinión mundial con su sensibilidad al empleo de armas atómicas y con la que se han visto florecer abundantes reflexiones en los campos político y militar, condicionando la actitud de los gobiernos frente a sus conflictos permanentes.

La palabra disuasión, presente en todos los espíritus, ha tomado una significación más general y acentuada. La guerra ha sido siempre la puesta en juego de medios disuasivos.

La posesión de armas nucleares puede ser suficiente argumento para afirmar que esa disponibilidad nos ayuda a impedir el ataque enemigo. Pero seamos realistas; en el nivel de la estrategia actual, la disuasión existe en todos los niveles, inclusive en el de armas clásicas (cada vez más desarrolladas) siendo empleada en acciones relevantes de estrategia directa e indirecta.

En la gran generalidad, esto y no otra cosa constituye la pieza maestra de la estrategia actual. De ahí que cada situación se deba analizar desde estos puntos de vista y considerando todas las implicancias que esos problemas llevan consigo.

La constitución de bloques, la tendencia hacia la organización de grandes conjuntos, la existencia de dos superpotencias asegurando desde hace años un cierto equilibrio, la aspiración de grupos de naciones a compartir esa hegemonía, la presencia de potencias intermedias con o sin armamento atómico, son causa y motivo de emergencia y crisis a partir de la mitad de este siglo.

Para nosotros, los argentinos, una cuestión es primordial en el momento en que Latinoamérica política se busca y se descubre frente a una amenaza latente: es la de pensar hacia dónde deben ser orientados nuestros esfuerzos para una defensa latinoamericana común contraponiéndolos a otros: el deseo de no aceptar ni compartir riesgos nucleares, la imposibilidad de disponer, por la mayoría de los países latinoamericanos, de medios nucleares y el deseo de muchos de estos de conservar la protección de los Estados Unidos de Norteamérica.

Por lo tanto si Latinoamérica se llegara a constituir como bloque, no podría actuar en el campo de las responsabilidades mundiales si no se decide a asegurar su autodefensa y si no lo hace disponiendo de un potencial militar compatible con la riqueza económica que ella representa.

A esta pretensión no puedo aquí aportar una respuesta, ya que ella solo puede partir de una voluntad política de hacerlo. Pero sí creo que

las generaciones futuras deben hacer todos los esfuerzos para llegar a concretar tal defensa.

Sobre el tema de la estrategia marítima creo que los principios que han constituido la esencia de todas las teorías estratégicas permanecen inmutables. Admito que esta creencia no sea compartida por muchas personalidades militares o civiles, en su postura de ignorar sistemáticamente la existencia de esos principios. Surge, pues, una primera pregunta: ¿es que esos principios realmente ya no tienen valor alguno?

Ciertas clásicas expresiones como “dominio del mar, concentración, dispersión, economía de fuerzas, libertad de acción, maniobra, ofensiva, defensiva, etc.”, no parecen adecuarse a los modernos conceptos y a las formas de defensa, que tienden más a evitar las guerras que a entablarlas. ¿Se puede hoy hablar de “ofensiva”?

El “dominio del mar”, invocado y buscado aunque sea local y temporario, ¿no es discutido como consecuencia de la facilidad con que los submarinos nucleares surcan el mar?

El principio de “economía de fuerzas” determina que una cuidadosa distribución de ellas sólo sea establecida en función de objetivos señalados según su importancia. En caso de hostilidades que se aprecien como de corta duración, ¿será preferible buscar ventajas inmediatas empleando el máximo de fuerzas disponibles?

No creo que sea necesario extender más esta discusión para comprender que los puntos de aplicación de los principios han evolucionado, así como también que el lenguaje utilizado en nuestros días tenga significación diferente al del pasado. La conducción de la guerra, la reflexión y la concepción de un plan aplicable a la estrategia militar y general son cada vez más complejas. No se puede trabajar hoy con formalismos ni con falta de flexibilidad, debiéndose apelar imperiosamente a otros métodos de análisis. Pero creo que para las operaciones y la batalla, los principios a los que se pretende cuestionar aún siguen siendo inmutables.

Hablando con realismo y honestidad, diría que los principios de la guerra son evidentes por sí mismos, que constituyen verdades simples y perdurables, que no son más que medios para el análisis, que ayudan al buen sentido (virtud imposible de enseñar y generalmente difícil de encontrar), así como también diría que si para todo principio o regla existen excepciones, en los casos que nos interese, esas excepciones tendrán la marca de los jefes que en el gobierno de la acción habrán llegado al éxito violando reglas habituales.

Es casi trivial hacer notar la importancia que en todo el mundo se ha dado hasta época reciente a la estrategia continental. Esta ocupaba la imaginación de la casi totalidad de escritores y estrategas militares; por ello es justo admitir que después de haber subestimado la importancia histórica del mar, al empezar la era nuclear y la explosión tecnológica han tenido que considerarlo como base de ataque al territorio continental y como objetivo de obtención de riquezas.

En particular para los americanos, la potencia naval soviética en to-

dos los mares y en todas las formas ha hecho abrir los ojos y prestar atención a las advertencias del almirante GORSCHOV:

“La potencia naval ha sido uno de los factores que ha permitido a los Estados acceder al rango de grandes potencias. Por otra parte, la historia muestra que los Estados que no disponen de fuerzas navales no están en capacidad de mantener durante largo tiempo ese rol.”

Como argentino y como profesional del mar sólo tengo como amarga respuesta a la reflexión del almirante ruso la comprobación (la vieja comprobación) de que en mi país no existe una toma de conciencia sobre el significado del medio marino.

Argumentando en términos geográficos, muchos opinan sobre aspectos nuevos de la geografía marítima. Esto hace que las miradas se extiendan más allá de los límites de los teatros de operaciones que interesen y a deducir en razón de las interacciones inevitables provenientes de múltiples direcciones, de la facilidad de los medios de comunicación, del aumento de la velocidad y del alcance de las armas modernas.

En su invariable estructura, el espacio terrestre se ha transformado haciendo intervenir nociones de tiempo y de duración, de travesía así como por la intervención constante del poder político en el desarrollo de una supuesta crisis. En estas condiciones, la noción sobre teatro de operaciones ha perdido su substancia. Es necesario meditar sobre esta conclusión, a la que agregó mi opinión sobre la conducción de operaciones en una marina como la nuestra.

Soy partidario de una organización para el comando donde se concentre en una sola autoridad marítima, la más alta, el comando operacional permanente de todas las fuerzas.

Las otras autoridades (Comandante de Flota y Comandantes de Areas), que no dispongan más que del control operacional de fuerzas que actúen en su teatro de operaciones o en su área.

Es esta una concepción sobre la que nuestro modo de pensar no está habituado; porque en estados “normales”, las misiones y los medios escapan a los grandes comandos. Una sola autoridad daría mayor flexibilidad, permitiendo mantener un ágil despliegue a través de las distintas zonas de responsabilidad.

Entre las características geoestratégicas derivadas de la invariable estructura de la tierra, son destacables:

- Aquellas que impone el determinante geográfico: istmos o estrechos, con interés político, económico y estratégico considerable; islas, constituyendo excelentes bases de partida y control.
- Aquellas que tengan relación con la extensión de los mares.

A las restricciones que imponen las primeras al despliegue de las fuerzas navales, se agrega el aspecto taxativo de los espacios marítimos. Esa extensión constituye un obstáculo casi insuperable si se desea efectuar un control estricto, debido al número de medios navales necesarios. Un ejemplo lo constituye la URSS que, pese a esto y sin bases navales, ha proyectado su poder a todos los mares del mundo. ¿Podrá sostenerlo por

un largo período? Hasta ahora, pareciera ser que sí; pero a un costo que difícilmente algún otro país podría sostener.

Considerando la geografía, se puede reflexionar sobre dos aspectos muy particulares: la insularidad y los mares estrechos. Con la evolución de los armamentos, ¿la República Argentina puede considerarse una "isla", tal como la definió el almirante Storni? ¿El Mediterráneo no adquirió un nuevo valor estratégico al convertirse en vía de acceso de la URSS hacia el Índico a través del Canal de Suez? En cuanto a aspectos novedosos, ¿el Océano Ártico no ha logrado reducir significativamente las distancias a las fuerzas submarinas que operen tanto en contra de la URSS, como en contra de los EE.UU.?

Por otra parte, la elaboración de un nuevo Derecho del Mar evidencia que el antiguo (fundado en la libertad de los mares y en la no apropiación del medio marino) es fuertemente resistido por la opinión del Tercer Mundo al sostener éste una libertad más restrictiva por lo que provocará, al existir intereses considerables, "protecciones considerables" e intervenciones militares cada vez más frecuentes.

Consecuentemente aprecio que no es atribuible a la geografía una gran influencia política; pues si bien subsisten (y subsistirán) importantes complicaciones, otras ya han desaparecido o al menos han sido marcadamente atenuadas por los nuevos medios. Aún hoy, sólo los agrupamientos humanos no pueden franquear el planeta donde viven.

En todas las épocas, la estrategia marítima ha tenido como objetivo el dominio de los espacios marítimos a fin de impedir que el adversario utilice a los mismos como medio de comunicación. Ahora, un nuevo incentivo se ha agregado a ese objetivo: la utilización de esos espacios marítimos como medio de ejercer la capacidad de disuasión nuclear.

Beaufre ha dicho que "la evolución abre a la marina posibilidades capitales en el marco de la disuasión e impone a las fuerzas navales clásicas un rol activo en un conflicto limitado, así como también en la estrategia política mundial".

La Armada Argentina debe tener en cuenta para el futuro que su papel no estará limitado a asegurar la defensa del litoral y de las líneas de comunicaciones (tal como fue su tarea en el pasado) sino que la defensa actual, en su sentido más amplio y en el de ser sostén de una política no circunscripta al territorio nacional no puede concebirse sin desarrollar un poder naval adecuado.

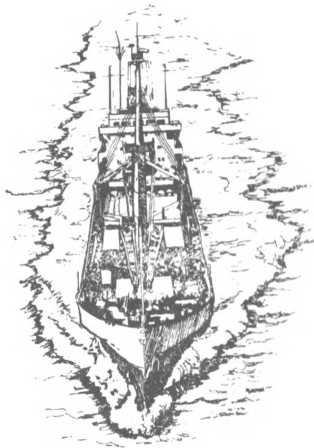
A este aspecto se agrega otro que refuerza la necesidad de ese poder. Las actividades actuales en el mar se hallan en plena expansión; ya sea en mantener abiertas las vías marítimas a los recursos naturales que el mismo mar alberga.

En tal sentido se hace difícil imaginar cómo un país pudiera desarrollar esas actividades sin tener asegurado el abrigo protector del instrumento militar.

Tal reclamado desarrollo del poder naval no modificará radicalmente la estrategia naval de nuestro país, pero, sin duda, influirá para su evolución. Y preveo en tal evolución los siguientes signos:

- Se deberá dar absoluta prioridad a una fuerza oceánica estratégica con capacidad de respuesta, retorsión o represalia según lo determine la conducción política.
Esta deberá penetrar en el marco nuclear así como comprender la propia importancia en la previsión de cambios necesarios en el orden estratégico.
- Se deberá razonadamente balancear el volumen de fuerzas clásicas, teniendo en cuenta que el postulado del punto anterior crea obligaciones en el campo económico-financiero.
- La expresión "dominio del mar", la que involucraba una cierta noción de permanencia, ha perdido su sentido formal siendo reemplazada por la mayor flexibilidad y mejor adaptación que encierra la expresión "control del mar". En efecto, por las múltiples formas que pueden tener las manifestaciones o acciones del adversario no se puede asegurar el dominio sobre una vasta zona como tampoco la cómoda búsqueda de puntos de apoyo o la libre elección de formas de aplicación adecuadas para contrarrestar sus amenazas.
- En dos formas de lucha esta actitud ha evolucionado notablemente: la antisubmarina y la de protección a la navegación comercial, que siendo en particular sumamente débiles para encarar esas dos formas acumuladas, deberán contar con el apoyo de las fuerzas navales propias las que deberán concentrarse sobre objetivos prioritarios y sobre todo mejorar las tácticas de ataque y de defensa al contribuir numéricamente al cumplimiento eficaz de la tarea. Este razonamiento es, a su vez, el que me obliga a llamar la atención sobre las ventajas de disponer de buques de capacidad múltiple.
- Lo dicho hasta aquí se puede complementar con el supuesto del rol a desempeñar por la Armada Argentina en el caso de una alianza donde ella sería de suma utilidad a la potencia rectora, asistiéndola en el esfuerzo de mantener el control del mar.
Serán las nuevas generaciones las que deberán debatir esta cuestión; para nosotros sólo cabe la certeza de que esto sólo será factible cuando la Argentina disponga de un poder naval suficiente y en esto incluyo la capacidad nuclear propia.
- Otra manifestación de los signos de evolución de la estrategia marítima es un convencimiento absoluto y personal de que debe tenerse muy en cuenta la preponderancia de participación de la autoridad política en todas las etapas y en todos los niveles del conflicto. Esta intervención deberá ser significativamente evidente en la decisión del empleo de las armas, en especial las nucleares, así sea un conflicto limitado o puntual.
Esto tiende a evitar contratiempos no militares que provocan serias limitaciones, en la zona de conflicto, al empleo de fuerzas y armas así como a la selección de objetivos y de blancos. Tales contratiempos serán menores y menos sensibles si las acciones se producen en el medio marino; por lo tanto, las acciones que se planeen exigen de los hombres que tienen la responsabilidad de concebirlas y ejecutarlas, un dominio completo de los aspectos presentes y futuros, con una preparación cuidadosa y la seguridad de que ellas no llevarán a un fracaso que, si es más político que militar, estará más cargado de consecuencias.

hacia un nuevo rumbo



WORLD WIDE TRADING HOUSE
Con una empresa de prestigio y experiencia



ESTABLECIDA EN 1873
OKURA & CO., LTD.

Marine Dept. Tokyo - Japan

EQUIPAMIENTO NAVAL

Werner A.P. Gebhardt

REPRESENTACIONES

Av. Pte. Roque Sáenz Peña 868, 4° Piso "G"
(1035) Buenos Aires
Tel.: 45-3189 - Télex: 17441 OKURA AR



SU NUEVA TARJETA DE COMPRA.

- Es una tarjeta exclusiva para oficiales de Ejército, Marina, Aeronáutica y Gendarmería (en actividad o retiro), sus cónyuges, familiares directos y las pensionistas militares.
- 7.000 comercios adheridos en la Capital, Gran Buenos Aires y Mar del Plata, alcanzando muy pronto la totalidad del país.
- Retiro de dinero en efectivo.
- Préstamos personales automáticos, con tasas preferenciales.
- Seguro de Vida Gratuito.
- Pasajes aéreos y planes de turismo financiado.



**COOPERATIVA DE
VIVIENDA, CONSUMO
Y CREDITO LTDA.**

Informes en: Blanco Encalada 1401 (1428) Capital Federal
Tel. 785-6475 y 7270

BASES PARA EL DESARROLLO DE UN ESTUDIO.

- Otro aspecto que deseo mencionar es el de la noción capital de movilidad estratégica que ofrecen los espacios marítimos a los Comandantes. Los planes más prometedores de éxito sólo alcanzan tal condición cuando han hecho un llamado a la imaginación mediante la cual el mar permite a los estrategas jugar con las posibilidades de desplazamientos de los centros de gravedad de la guerra.
- La estrategia marítima, tal cual se concibe actualmente, obliga al cumplimiento de las siguientes tareas por parte de la Armada:
 - Asegurar y mantener una capacidad efectiva de respuesta.
 - Disponer de capacidad suficiente para permitir al Gobierno jugar un rol activo en la estrategia política mundial. Esto va desde la presencia hasta la protección de nuestros intereses, en especial en lo que concierne a la seguridad de las vías marítimas, del control y la prevención de crisis y de la participación en un conflicto limitado.
- Existen otras formas en la determinación de las misiones, por ejemplo:
 - disuasión estratégica,
 - proyección del poder naval sobre tierra,
 - presencia naval, etc.Fuera de la disuasión estratégica, que aporta una innovación radical, las otras formas las vienen observando las Armadas, desde la aparición de las mismas en el mundo.

En cuanto a las operaciones navales y su conducción, al tener en cuenta algunas posibilidades de acción de las fuerzas navales apartemos, por ahora, la disuasión representada por los submarinos nucleares en patrulla y armados de misiles estratégicos ya que ella responde a una simple operación en el plano estratégico. Motivo de mi preocupación es el conjunto de operaciones que afectan a la conducción (despliegue, seguridad, flexibilidad de empleo) que sí son las que diariamente nos afligen.

Y ya que estamos en el campo de las preocupaciones, mencionemos la correspondiente a la participación de las fuerzas navales en la defensa inmediata del territorio y en el supuesto de haber fracasado la disuasión. Por la situación crítica que se plantearía, dentro de la acción conjugada de todas las fuerzas armadas, aprecio que no tendrían otro recurso que el de ganar tiempo en espera de una posibilidad de cambio en la situación internacional. Si se trata de defender el mayor tiempo posible la soberanía nacional son motivo de preocupación imaginar qué formas tomarán las operaciones navales considerando aquellas que tienen que ver con ataques a objetivos precisos y limitados, apoyo, evacuación, etc., derivadas de planes de emergencia y en los que las fuerzas navales deberán conservar el espíritu de reacción y de defensa así como apoyar totalmente a las operaciones en tierra. Todo esto en un marco de movilidad eludiendo las constantes presiones del agresor.

Es preocupación, consecuente de lo anterior, el determinar como esencial que la Armada no sea “tomada” por el inmovilismo, privándose

de ejecutar muchas otras tareas que solamente ella puede cumplir, como ser disponer de fuerzas listas a intervenir en los espacios aeromárítimos con capacidad de operar fuera de aguas territoriales, cuya primera manifestación puede ser la de presencia, llamada “diplomacia del pabellón”; acción esencialmente marítima que permite materializar la voluntad política y enervar al adversario. El peso de tal presencia no se puede determinar fácilmente, pero a la inversa, la carencia de ella puede indicar: la no consideración o el franco abandono de los intereses propios.

¿Cuáles son las ventajas y cuáles son las desventajas de esta estrategia de presencia? Su virtud preventiva, disuasiva, persuasiva; que permite encarar un conflicto desde sus orígenes con carácter activo lo que a su vez permitirá evidenciar sus móviles y sus prolongaciones. Esto implica que los medios deben disponer de una buena capacidad de información.

En sentido inverso, la presencia necesita de gran cantidad de medios pudiendo aparecer, en algunos casos, más complicante que útil. Por otra parte, la falta de bases hace difícil mantenerla, pudiendo alguna de esas complicaciones surgir al utilizar puertos extranjeros.

La “diplomacia de cañoneras” toma una amplitud cada vez más grande en todos los mares, incluso el nuestro. Las dos grandes potencias navales la emplean para manifestar su voluntad de defender sus intereses o extender su influencia en las zonas “permeables”. En lo que a nosotros concierne, la aparición de nuestras fuerzas en Latinoamérica ha sido casi nula fuera de sectores muy particulares. Por lo tanto, debe ser puesto en marcha un cambio total de esa política. Esto, más lo expresado precedentemente, podrá servir de base para la adopción de medidas que darán significación y nivel a nuestras actitudes políticas.

Si los medios en presencia no sirven para enervar al adversario, será necesario considerar medidas de retorsión siempre mejores que la simple defensa, porque la retorsión abre la vía del diálogo y será, en la mayor parte de las circunstancias, el único modo de encarar la discusión diplomática. Objetivos precisos, acción breve y brutal, si es posible con sorpresa táctica, son las medidas que presentan el mayor grado de eficacia.

Otra forma de las operaciones navales es la nueva concepción de bloque limitado. Los ejemplos recientes así como los de Cuba y Vietnam abren otras perspectivas mostrando que la decisión de establecer el bloqueo guarda todavía su eficacia si es circunscripto a una zona bien delimitada lo que producirá efectos directos y conservará el valor intimidatorio frente a terceras potencias.

Pasando a un estadio superior, el de la defensa directa de nuestros intereses, debemos considerar la intervención de terceras potencias que puede tomar las formas de un refuerzo, de una interdicción, de una presencia, de una demostración o de un ataque directo. Hemos comprobado que alguna de esas formas se ha concretado alrededor de un portaaviones y complementada por una fuerza anfibia capaz de operar en todo lugar y circunstancia. Esta conjunción pareciera ser la única conveniente para acciones graduadas y prolongadas.

Hemos visto que la crisis otorga un relativo tiempo a favor de las fuerzas para disponer de los medios necesarios. Pero, en el futuro, ¿tendrá lugar tal contingencia si la potencia agredida no dispone de medios de respuesta en cantidad suficiente y además no esté ligada a sistemas locales de autodefensa?

Otro tema enfocado al futuro es el de preguntarnos si es razonable empezar desde ya la preparación de nuestras fuerzas para el empleo de armas tácticas nucleares. En tal sentido, creo que tal consideración es inevitable por ser ese medio el que realmente aportará un efecto apropiado de disuasión multiplicando en el adversario la incertidumbre sobre los efectos de una eventual utilización.

Finalmente deseo mencionar la crisis. Sin duda, cada crisis tiene características muy particulares y en las que el empleo de fuerzas tiene modalidades que no se volverán a repetir. Por lo tanto, la organización de los altos mandos debe actualizarse sin pausa para adaptarlos a los aspectos particulares del control de una crisis en los diferentes niveles. Esto se debe a que las acciones, en todos los casos, se salen del campo militar para penetrar cada vez más profundamente en el campo político en sus versiones de diplomático, sociológico y económico, quienes a su vez luchan por adjudicarse el control de la crisis. Esto lleva a diferencias por la determinación de responsabilidades y a dificultades permanentes en la adopción de contramedidas eficaces. Si el campo político no puede dominar el control de la crisis, las medidas militares, que siempre deben ser subordinadas y flexibles, dejan de ser instrumentos para transformarse en sistemas, contingencia que puede llegar a convertir en inoperables a los otros campos.

Propongo ahora reflexionar sobre la conducción de operaciones en tiempo de crisis.

Es evidente que se necesita información precisa y completa sobre el adversario. Esto, sin duda, se obtendrá con medios e imaginación para montar dispositivos sencillos, económicos y eficaces. Es necesario una evaluación permanente sobre las intenciones del adversario así como una adaptación a las posibles formas de acción del mismo, para poder contrarrestarlas. Esto lleva, indudablemente, a la constitución de fuerzas de respuesta, que estén listas en forma permanente, considerando las dificultades existentes, no sólo para mantener el proceso de desarrollo de la acción, sino también para ajustar las medidas y los medios propios a fin de hacer frente a esas dificultades.

* * *

Estas son las bases sobre las que invito a los Oficiales de Marina futuros a considerar, cuando afronten la responsabilidad de elaborar un estudio sobre los temas aquí expuestos.

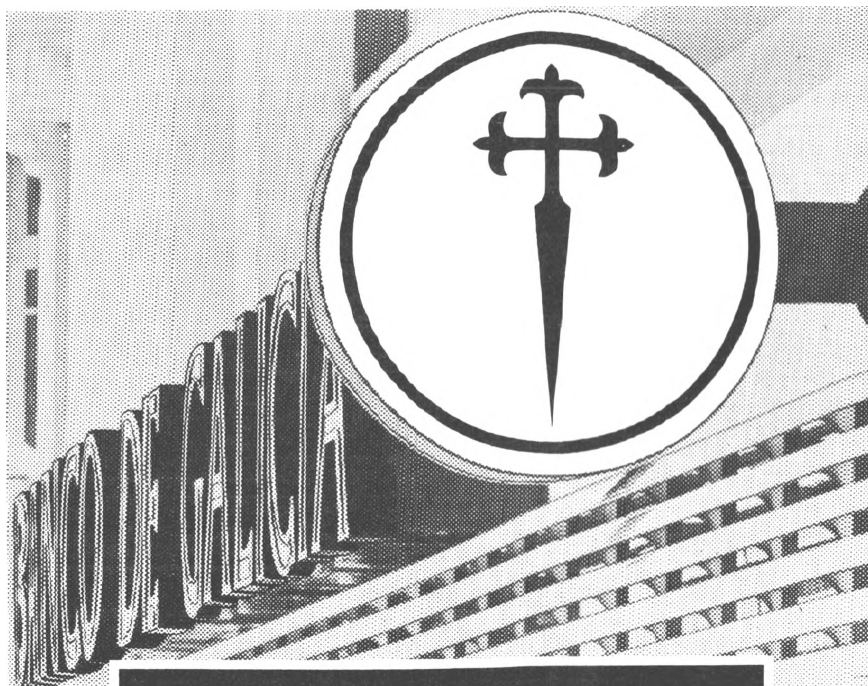
Este trabajo no aspira a ser más que un catálogo de ideas que deseo permanezca en el espíritu de los dirigentes navales del futuro para que ellos las profundicen y reajusten, puesto que estas ideas de ninguna manera tienen carácter definitivo.

Deseo, simplemente, que solo sirvan para incitar a las propias reflexiones de los destinatarios, los que en su momento deberán aplicarse a actividades reales y concretas.

Hoy, las Fuerzas Navales deben, inexorablemente, situarse en un contexto de acción militar conjunta y deben formar, naturalmente, parte del medio político como instrumento esencial de la defensa del país. El paso hacia ese contexto será difícil, delicado e inestable. En ese trance, surgirá la necesidad de renovar la estrategia marítima y encarar una evolución donde, sin duda, las tareas de la Marina se diversificarán y amplificarán. Para bien de nuestra institución y nuestra Patria.

Buenos Aires, 20 de setiembre de 1982



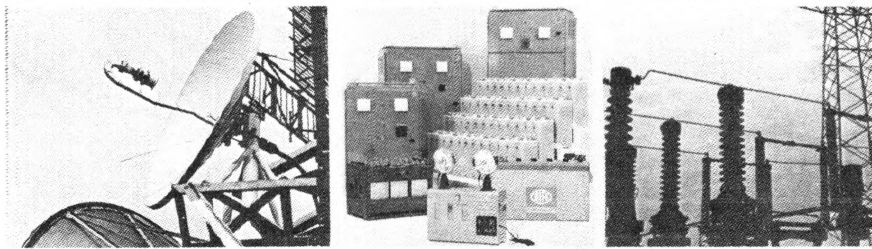
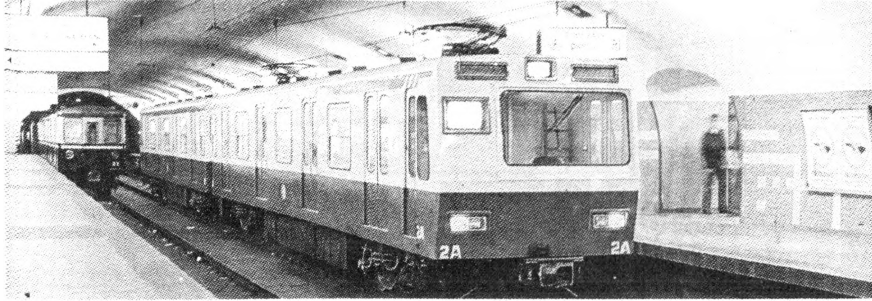


**El beneficio:
La experiencia.**



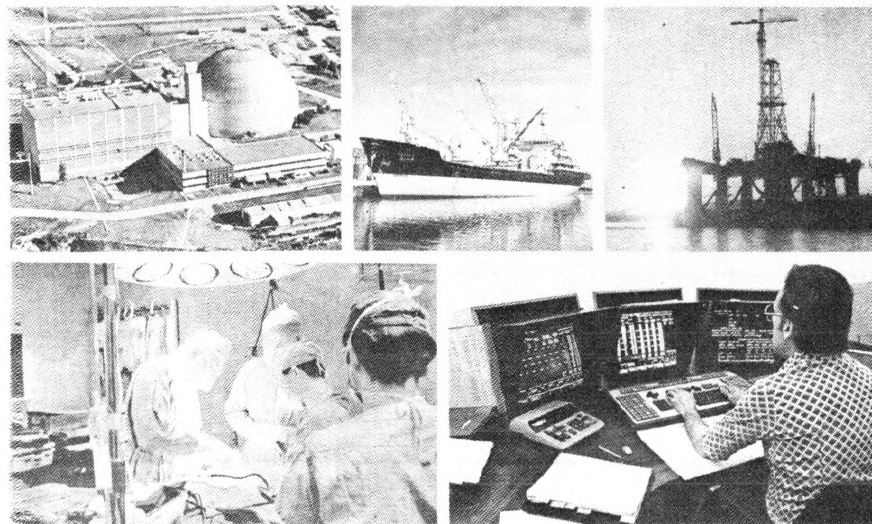
BANCO DE GALICIA
Y BUENOS AIRES

No dude que a usted lo beneficia



**LA ENERGIA
DE EMERGENCIA
SE LLAMA
NIFE**

SAB NIFE 
NIFE Argentina S.A.
José León Suárez 2744 - 1440 Capital
Tel: 68 6031-3 - Telefax 02-2729 - NIFE AR
Dir. TelegRafica NIFECAD



OBJETIVO:

Recuperación de las

ISLAS MALVINAS

e

ISLAS DEL ATLANTICO SUR

**Por el Contraalmirante
EDUARDO P. ARATTI**

“ a través del dolor,
a la alegría.” L. van Beethoven.

Toda finalidad que se pretenda alcanzar debe ser buscada sin pausa y por todos los caminos y medios retenidos después de su análisis. Conviene imitar en su tozuda persistencia a los ratones de laboratorio que no cejan en sus intentos de encontrar el trayecto que en el laberinto los conduce a la salida, al cebo o al resultado deseado, sin que parezca importarles los fracasos parciales y repetidos y su costo. Estas reflexiones conciben a los planificadores.

Desde luego, los grupos planificadores no son ajenos al medio y son influidos por él tanto en su actividad como en su creatividad. Sin embargo, deberían esforzarse por exceder la calidad de ese medio, aun si ésta es excelente. Con ello estarán siempre en capacidad para ofrecer el recurso que se reclame, sin improvisar, sugiriendo soluciones integrales y coherentes.

Todo plan debe corresponderse con una situación futura, extrapolada premonitoriamente de una presunta ley derivada de hechos anteriores. La solución acertada de la situación futura, que se actualiza, es el motor de una planificación eficiente.

En ocasiones la situación por venir estará configurada por las previsiones previas propias, que han provocado los cambios necesarios o bien se han preadaptado a los ocurridos.

La repetición de estas verdades nunca es superflua.

Su incumplimiento hace cierta la afirmación que son las crisis las que ponen en movimiento a los planificadores, tal como ocurrió cuando la “crisis de los misiles” de Cuba que en 1962 abrió los ojos de la conducción soviética y dio paso a una nueva concepción del rol y de las misiones de sus fuerzas navales.

La “crisis de las Malvinas” tendrá sin duda el mismo efecto en diversos ámbitos, tanto en Occidente como en el mundo comunista.

Actuará no sólo en las relaciones político-culturales, modificando en profundidad las vinculaciones actuales. También estará presente —en realidad ya debe estarlo— con presión de urgente revisión en todos los almirantazgos y en sus Estados Mayores.

Numerosos preconceptos, frases hechas y muletillas de los tecnócratas y fabricantes de armas deben ser repensados o descartados. Esto es válido para las grandes potencias que se dicen rectoras y hasta protectoras, y también para los países medianos y pequeños que se han considerado como participantes y a veces han creído ser tenidos en cuenta como miembros de un grupo político internacional, “racional” y “estable”.

Los hechos hacen dudar de ambos supuestos. La estabilidad se ha comprobado como muy comprometida en su vinculación con intereses económicos, y la racionalidad, caballito de batalla con el que nos han deslumbrado durante décadas, se ha convertido en una falacia. Tanto es así que “racionalmente” se debe dudar del “racionalismo” de los que tienen la posibilidad de accionar los disparadores del armamento nuclear. No parecen confiables y la “paz del terror” tiene fusibles muy precarios.

Se ha hecho notoria la vulnerabilidad a los ataques aéreos de los buques de superficie, aun de los más avanzados y tecnificados. Las defensas antiaéreas son insuficientes en sus diferentes concepciones y la capacidad para soportar castigo y sobrevivir no es la deseable.

La actividad de los submarinos nucleares rápidos de ataque es capaz de negar el uso del mar a una fuerza limitada o sin la protección antisubmarina apropiada.

El tamaño de la flota y su composición equilibrada aparecen como conceptos a comprobar una y otra vez en relación con los objetivos y las fuerzas en oposición.

Este mismo asunto de las fuerzas en oposición ha resultado muy difícil de aprehender, comenzando por la exigencia de una acertada individualización del enemigo, una correcta evaluación de todas sus capacidades y una minuciosa apreciación de los conflictos probables o pendientes juntamente con su posible evolución.

Otra consecuencia del mismo tema es resolver acertadamente sobre la potencia de fuego necesaria y la posibilidad o acierto de “resucitar” a los cañones o una variante de ellos, arma cuya reducción actual es visible, pero que debe ser otra vez motivo de discusión y profundo análisis.

Todas las cuestiones que van desde el tipo de armamento, las características de sus portadores, su cantidad y distribución equilibrada, la correcta prefiguración de conflictos, enemigos y probables teatros de operaciones hasta la necesidad de un refinado análisis de las relaciones internacionales se presentan como una exigencia perentoria que deben afrontar sin demora los responsables de la planificación naval y del traslado de ésta a la acción.

En lo que a nosotros nos interesa, se hace absoluta prioridad y de suma utilidad enunciar como objetivo de la Armada la “Recuperación irreversible de las Islas Malvinas e islas del Atlántico Sur”, a cuyo servicio estará el Plan, con la totalidad de sus planes de apoyo, algunos en vigilante reserva y otros en ejecución.

Es casi obvio, pero debo señalarlo, que entiendo que el objetivo debe ser de la Nación Argentina.

OBJETIVO: RECUPERACION DE LAS MALVINAS

Es posible que la diplomacia, actuando con sagacidad y sin desmayos, pueda obtener el efecto deseado. Sin embargo, y a pesar de que ya resulte una muletilla, los 149 años que lleva despojada la República y los últimos diecisiete de lentas y a veces absurdas negociaciones, con muestras crecientes de nuestra generosa colaboración y del mismo modo de la astuta felonía de la otra parte, son transparente evidencia de su lejana posibilidad de ocurrencia.

Si a ello se agrega la constante vinculación entre Inglaterra y los Estados Unidos, que en nuestro intento de recuperación alcanzó el escalón de la alianza militar en acción de guerra, que abarcó desde la información estratégica hasta la participación operativa, reabasteciendo aviones, aprovisionando pertrechos y es probable que mucho más, queda con mucho confirmada la complicidad desde aquel episodio nunca reparado, ni explicado, de la prepotente destrucción del establecimiento del gobernador militar y director don Luis Vernet, por un simple comandante de un buque de guerra norteamericano, aquel Silas Duncan, que preluvió, mostró cómo hacerlo y proveyó el andar connivente para la acción invasora de enero de 1833.

No dudo del peso que los modos y usos diplomáticos tienen en todo conflicto. Pero en el estado actual del que nos interesa, el rol diplomático debe adecuarse a la finalidad y mantenerse dentro de la dirección general de *hostigamiento* que ha impuesto Inglaterra, evidenciando ante todos los organismos internacionales que integramos, en toda oportunidad que contemos con la posibilidad de decirlo, la invariable agresión de que somos objeto, sin la menor muestra de respeto por nuestra dignidad nacional. Pero si bien ámbito y dichos son muy importantes, esta necesaria conducta de nuestros representantes, aunque necesaria, es también periférica a la cuestión que desarrollo.

Reconocido como inevitable, y asumido como objetivo nacional, en el ámbito institucional se convertirá en un verdadero impulsor y se complementará como el guante y la mano con la resolución de alcanzar, defender y mantener nuestra soberanía al oriente del meridiano del Cabo de Hornos.

Para continuar y apoyar el esfuerzo diplomático, tanto en esta paz que nos hace “soportar” Inglaterra con la “zona de exclusión”, la presión económica, la complaciente actitud de la NATO y países del Mercado Común Europeo, las agresiones a nuestros pesqueros, en aguas territoriales propias, repito, tanto en esta “paz” como en la implementación de una lucha de mayor envergadura, la Armada debe conservar, actualizar y vigorizar sus capacidades profesionales en función del fin que se persigue.

Han transcurrido tres meses desde la reusurpación inglesa de las islas.

En la victoria suelen disimularse los errores o las deficiencias y en ocasiones se esfuman las causas. En el otro lado del resultado la iluminación es intensa y la crítica es dura. Esta es una compensación que no tiene el vencedor.

Estamos comprendiendo y encontrando respuestas razonables a preguntas que nos parecían insólitas.

Nos damos cuenta del valor que para ellos tenían las islas; aprendimos que nunca habían pensado restituirlas; supimos que todo lo negociado era falso, tanto como el buque hospital "Uganda", como el pabellón francés bajo el que se amparó la "Lexington" en 1832 para entrar a puerto Soledad y luego destruirlo; comprendimos el uso ilimitado de recursos calificados como bárbaros y a veces abominables como ametrallar náufragos o molestar a sobrevivientes.

También hemos evaluado a quienes detentan a Occidente.

Resultó que Occidente, sus valores, sus principios rectores y todos los sentimientos que los amalgaman, ese tejido medular fabricante de la vida, esencia política a la que nos asimilamos; todo eso no contaba en las lejanas metrópolis y respetados centros de la cultura. Los convencidos cultores y custodios éramos nosotros.

Occidente éramos nosotros.

Valor en la defensa de las creencias. Lealtad a ellas, pese a las desviadoras tentaciones. Respeto por el enemigo y por el derecho de guerra. Dignidad en la lucha.

Defensa de la soberanía nacional sin renunciar a nuestra ideología de la persona en libertad.

A la esencia de Occidente la representamos y la defendimos nosotros.

Los componentes del Poder Naval, sus medios y configuración, la organización, doctrina y métodos, se adecuarán al logro de esos objetivos, y sin duda alcanzarán todos los demás objetivos que se indiquen o puedan presentarse, ya que ninguna de las exigencias que de ellos se desprendan podrán superar las derivadas de la preparación para sostener nuestra soberanía.

Los beneficios en la planificación y el adiestramiento serán aún mayores. Llegarán a la concepción del desarrollo integral de las operaciones. Contribuirán a tonificar la mentalidad de la ofensiva-ofensiva tanto en la idea como en el desarrollo de la estrategia en todos sus alcances.

La razón hurgará y redescubrirá las viejas verdades y también las realidades de hoy en la conjunción de nuestra geografía, estrategia y política combinadas, de modo tal que reaparecerán en todo su esplendor el valor de la ofensiva ininterrumpida, las ventajas de no dejar recuperar al enemigo, la importancia de la concentración cuando ésta se apoya en la movilidad y en la proximidad relativa de los puntos de apoyo y su facilidad para interrelacionarlos, la unidad de mando y así siguiendo hasta agotar el estudio de todos los factores.

El objetivo Malvinas alcanza la perfección como tal.

Incluye un correcto objetivo material, la efectiva ampliación de nuestro dominio territorial marítimo y terrestre con la incorporación a nuestro patrimonio de grandes riquezas, la incitación a plasmar en ese

OBJETIVO: RECUPERACION DE LAS MALVINAS

nuevo ámbito la personalidad argentina y la efectivización de un profundo y duradero sentimiento de identidad nacional.

El objetivo Atlántico Sur incluye, además de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, todo el teatro de Beagle hasta el Cabo de Hornos y la Antártida Argentina.

¡Qué riqueza y variedad de objetos!

Hemos sido favorecidos por la divina providencia que nos enfrenta con tal variada enumeración de intereses nacionales, obligándonos a capacitarnos para estar en todo momento al servicio de una política exterior digna y con sentido de grandeza.

El objetivo genérico Atlántico Sur obliga a prepararnos para el desarrollo de cualquier operación imaginable, desde la específica de defender el tráfico marítimo, hasta el más complejo y complicado requerimiento de conquista o defensa anfibia, combinada o conjunta, con el invaluable agregado de exigir el adiestramiento de hombres y medios en ese teatro, cuyas características exigen respuestas aptas para operar en cualquier otro que se presente.

Las promesas de consolidación y superación del profesionalismo que se desprenden de los objetivos planteados son tan deseables, si bien arduas, que merecen desarrollarse en toda su amplitud, sin descuidar las motivaciones intelectuales y emocionales que a no dudar incluirán los planes de formación en todos los escalones de la carrera naval. Esta ventaja adicional, aunque la cito en último término, no la considero inferior a ninguna de las dichas. Todo lo contrario. Nada será de mayor beneficio que la compenetración inteligente del valor del propósito final, de los modos profesionales y contribuyentes para lograrlo, de la identificación con cada proyecto, con cada planificación y con toda acción, cuya última consecuencia será lograr que nuestra Patria ejerza la soberanía en el justo ámbito y jurisdicción nacional.

Desde 1887...
todo lo que Usted
espera de un Banco.

BANCO DE CREDITO ARGENTINO

ANTES



NUEVO BANCO ITALIANO



FUNDADO EN 1887

Rivadavia y Reconquista, Plaza de Mayo y 60 sucursales

Entidad adherida al Régimen de los depósitos Ley 21.526

Peugeot 504 GR



La llave para entrar al mundo Peugeot.

El Peugeot 504 GR suma a toda su tradición de prestigio importantes mejoras técnicas y nuevos detalles de confort que lo convierten en el vehículo ideal para abrirle las puertas del incomparable mundo Peugeot.

Nuevo tren delantero.

Su diseño de moderna geometría y estructura más liviana, se complementa con los SILENT BLOCKS, de alta resistencia brindando mayor agilidad, menor nivel de ruidos, y mínimo mantenimiento.

Nuevos frenos.

Su nuevo sistema de frenos a disco mejora la capacidad de frenado en situaciones de exigencia.

Nuevas ruedas.

De 14", con neumáticos radiales sin cámara, super anchos, para alta velocidad.

Nuevo motor XN 1E de 1971 cm³, con nuevo sistema de encendido.

Carburador, bujía y distribuidor nuevos, que brindan mayor economía de combustible y una sencilla y perfecta puesta a punto.

Nuevos detalles de confort.

Radío AM-FM, pasacassette estéreo con autoreverse, tapizado en pana gamuza armonizado con paneles de puertas y tablero, reloj de cuarzo y tacómetro, cinturon de seguridad delanteros inerciales con enrollador automático y luneta trasera térmica.

Techo corredizo, aire acondicionado, vidrios tonalizados, levanta vidrios eléctricos delanteros, son opcionales que complementan el refinado confort del nuevo 504 GR.

PEUGEOT 504 GR
La llave para entrar al mundo Peugeot

SEVEL Produce calidad



En Molinos, el cambio es tradición.

Porque desde principio de siglo, somos un factor trascendente en la vida de millares de argentinos.

Los que trabajan con nosotros.

Los que viven en las zonas del país con cuyo desarrollo Molinos tiene mucho que ver.

Los destinatarios de los productos y servicios que Molinos crea y renueva constantemente.

Eso es, para nosotros, tradición.

Y esa tradición implica la diaria búsqueda de un perfeccionamiento, de un

cambio para mejor.

Ese cambio es parte de nuestra responsabilidad de empresa tradicional.

Y ya es parte de nuestra tradición.



EN TORNO A LA ESTRATEGIA PESQUERA

**Por el Teniente de Fragata
JORGE F. TAPPER**

I - Objetivo

Nuestra extensa plataforma continental nos invita a pensar en una gran riqueza pesquera. Por otro lado, la necesidad de proteínas para alimentar un mundo cada vez más necesitado genera la creencia de avidez por los productos del mar.

El establecimiento de la Zona Económica Exclusiva de las 200 millas, que significa una extensión de soberanía, crea la necesidad de ejercer esa soberanía. Si la soberanía no se ejerce, se pierde. Una gran y activa flota pesquera es el medio adecuado.

Nuestro extenso litoral patagónico, con poquísima densidad de población, lleva a pensar que la actividad pesquera puede generar puntos de apoyo en ese litoral y radicar poblaciones.

El primer párrafo nos habla de creación de riqueza que además genera divisas. El segundo de política y soberanía. El tercero de descentralización y desarrollo patagónico. Y podemos agregar un cuarto, que se refiere al desarrollo de la industria naval constructora y reparadora de barcos pesqueros.

Todo esto nos dice que la pesca es una actividad importante, no sólo de orden económico. Por ello debe merecer inteligente atención en toda estrategia nacional.

Debemos desde ya comenzar acotando las posibilidades económicas de la pesca, porque como veremos más adelante, las limitaciones que tiene son importantes. Por la información de que hoy disponemos, el límite de crecimiento máximo se puede alcanzar rápidamente. Claro está que hay mucho que investigar y hacer todavía, en cuanto a las posibilidades de captura, productos y mercado. Si tomamos el objetivo que en 1976 se fijó la autoridad pesquera, que era alcanzar 1 millón de toneladas de captura, esto nos podría dar del orden de 500 millones de dólares de exportaciones en el mejor de los casos (si producimos mercadería con alto valor agregado). No es mucho considerando el total de exportaciones argentinas, pero el resultado de la actividad frente a otras actividades exportadoras, salvo la agropecuaria, es muy importante.

Esta cifra nos pondría en el mercado mundial en el décimo lugar como país exportador de pescado. Entre nuestras exportaciones, tendría un

tercer lugar después de granos y carne, superando las lanas, azúcar y frutas.

En base a estas consideraciones preliminares, podemos fijar como objetivo desarrollar la actividad pesquera argentina generando riqueza a través de lograr la mayor explotación racional del recurso, creando a su vez riqueza en tierra en virtud de ser base de las flotas y en el proceso de transformación, al poner valor agregado al producto cuyo objetivo final es la exportación.

II - Síntesis histórica

Es pretensioso hablar de síntesis histórica en una actividad de desarrollo tan reciente, pero la historia empieza alguna vez y veremos su desarrollo en las dos últimas décadas.

En el gráfico que sigue podemos ver el desenvolvimiento de las capturas y las exportaciones tanto en dólares como en toneladas, basado en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

En la década del '60 hay un incremento importante de las capturas, producto de la transformación y tecnificación de la flota pesquera. En la década del 70 el crecimiento se acelera pero la crisis del 75 vuelve a llevarla a niveles anteriores. En el 76 se produce el gran lanzamiento en pos del objetivo del millón de toneladas de captura.

La reacción es notable, se incorporan barcos pesqueros, se abren plantas procesadoras, un gran y desordenado desarrollo se produce. En 1979 los efectos de la situación macroeconómica frenan el crecimiento y producen el descenso brusco de la actividad hasta llegar a la casi paralización total en marzo de 1981. En abril se cambian los datos macroeconómicos y la actividad renace, hasta que en julio y agosto una huelga del personal embarcado de 45 días de duración la vuelve a paralizar. Solucionado este conflicto, en el cuarto trimestre del '81 la actividad se afirma en volúmenes de captura y exportación.

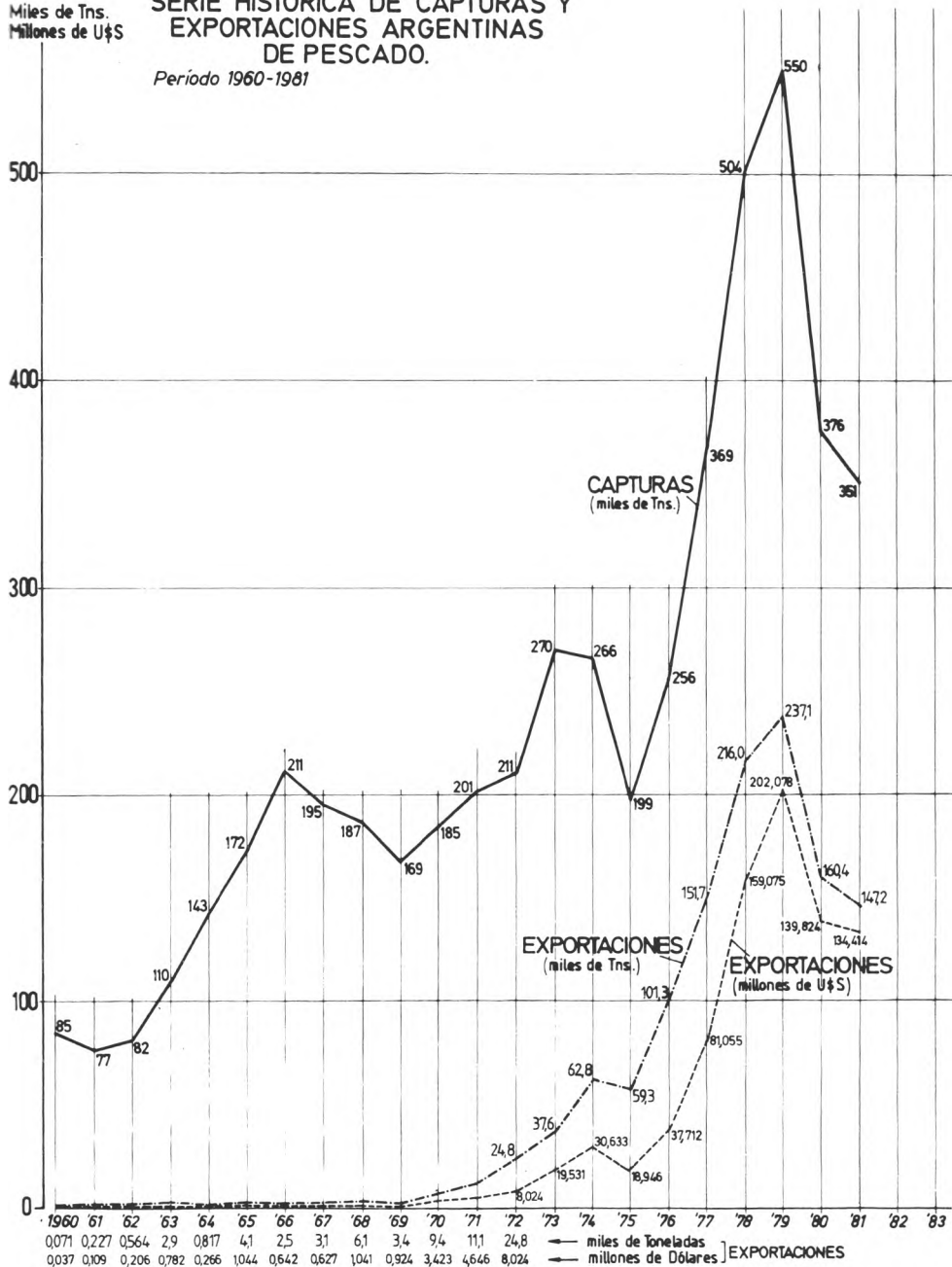
Pero la actividad salió de la crisis muy mal herida. En tres factores el daño es profundo.

En lo financiero, la mayoría de las empresas perdieron su capital. Salvo algunas que recibieron genuinos aportes de capital nuevo, la mayoría fue refinanciada con dos años de gracia pero altísimos intereses. Nadie puede seriamente pensar que esa deuda más sus intereses podrá ser pagada. En febrero de 1981, cuando se negociaba con participación del Gobierno esa refinanciación, la Subsecretaría de Pesca anunció oficialmente que los pasivos de las empresas pesqueras alcanzaban a 500 millones de dólares. Si en el mejor año de exportaciones, 1979, el volumen exportado fue de 202 millones de dólares, esto quiere decir que se necesitan dos años y medio de ventas para cubrir el pasivo. Si pensamos en la realidad económica, suponiendo una rentabilidad extraordinaria del 20 por ciento, podríamos disponer de 40 millones de dólares por año para aplicar al pago de la deuda, aplicando a ella toda la ganancia. Tardaríamos

Miles de Tns.
Millones de U\$S

SERIE HISTORICA DE CAPTURAS Y EXPORTACIONES ARGENTINAS DE PESCADO.

Período 1960-1981



doce años y medio para pagar el capital. Parte de la deuda está en dólares, pero la gran mayoría en pesos, indexada por la Circular 1050. Las sumas exorbitantes de intereses que genera esa deuda con tal alto nivel de interés hacen imposible su pago en término.

En lo que hace a medios disponibles, los barcos, la situación es igualmente mala. Como fruto de la gran crisis, la mayoría de los barcos no fueron bien mantenidos. Muchos estuvieron largo tiempo parados y sabemos lo que eso significa para un barco. Los barcos que se incorporaron a la flota pesquera argentina fueron en su inmensa mayoría barcos viejos, ya obsoletos en su país de origen. La edad promedio de la flota de Mar del Plata, la más importante, está en alrededor de los 20 años. Mal mantenidos, es un gran conjunto de chatarra. Da pena recorrer los muelles de Mar del Plata y ver el estado de los barcos. Muchos de ellos llevan largo tiempo amarrados. Cada tanto alguno de ellos se hunde solo.

En lo que se refiere al tercer factor, los mercados, a situación tampoco es brillante. Se penetró en muchos mercados, pero en todos ellos fuimos catalogados como proveedores no confiables, por incumplimiento de calidad o compromiso de entregas. En esto la situación macroeconómica jugó un papel principal, pero las huelgas y el negocio de oportunidad contribuyeron también.

Este panorama trágico tiene por cierto excepciones. Pero es la realidad a la cual no podemos cerrar los ojos.

Nuestro propósito es estudiar aspectos estratégicos de la pesca. En consecuencia, el valor de esta síntesis histórica es solamente el de señalar el punto de partida, la ceniza sobre la que habrá de construirse el futuro.

No estudiaremos la solución a la coyuntura. Asumimos que ésta será superada y entraremos en el análisis de la estrategia, que no debe permitir la repetición de lo que hoy vemos.

III - La pesca en el mundo

La pesca en el mundo ha tenido un gran desarrollo desde 1950. En ese año se capturaron 21 millones de toneladas, volumen que se había multiplicado por tres en 1970. A partir de allí el crecimiento fue menor, pasando de 65.6 millones en ese año a 72.2 millones en 1980. En el último quinquenio el aumento fue sólo del 10%. Este frenaje en el crecimiento se explica por las medidas de limitación de pesca debido a la necesidad de evitar la extinción de especies y, por otro lado, a la generalización de la Zona Económica Exclusiva de 200 millas que impide el acceso de grandes flotas en muchas de esas áreas, mientras el desarrollo de la pesca nacional no alcanza los límites superiores de capacidad de captura admisible.

Dentro de ese panorama, la Argentina realizó su desarrollo como se señala en el párrafo anterior. Con nuestra captura de 1980 ocupamos el lugar 33 entre los países pesqueros. En 1976 ocupábamos el puesto 36, En el mejor año, 1979, ocupamos el puesto 28.

Los diez primeros países pesqueros a 1980 son:

Japón	10.4 millones de toneladas
URSS	9.4
China	4.2
USA	3.6
Chile	2.8
Perú	2.7
India	2.4
Noruega	2.3
Corea	2.0
Dinamarca	2.0

Cabe señalar el crecimiento notable de Chile, que pasó de 1.379 millones de toneladas capturadas en 1976 a más del doble, 2.817 millones de toneladas en 1980. También México tiene un crecimiento notable. De 526 mil toneladas en 1976, pasó a 1.240 millones en 1980. Brasil pasó de 650 mil toneladas a 850 mil toneladas en el mismo período. Nosotros de 266 mil a 384 mil, después de pasar por 566 mil en 1979.

IV - El recurso

El ciclo pesquero comienza con la disponibilidad del recurso. Sobre el volumen de ese recurso apto para ser capturado hay las versiones más diversas. Dado que tenemos un organismo oficial, el INIDEP, Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero, su palabra debe ser nuestro punto de vista.

Hasta ahora no se tienen datos confiables ni de la biomasa ni de la captura máxima sostenida por año. Tenemos sólo los mejores datos que ha podido ofrecer el INIDEP. En 1982 el Instituto informó que para la especie más pescada, la merluza, el máximo permisible anual es un treinta por ciento menor que lo tenido como cifra oficial hasta el año anterior. Una diferencia tan grande descoloca toda estrategia pesquera que se hubiera trazado.

En base a los datos disponibles podemos estimar que el recurso es escaso, lo cual no parece coincidir con la enorme plataforma continental que tenemos y las esperanzas que siempre se tuvieron de nuestro recurso marítimo.

Para no entrar en el detalle y las cifras por especies, podemos resumir la situación global así:

a - Merluza, principal especie y con mercados, al límite de su capacidad de captura (440.000 tn).

b - Especies costeras como corvina, mero, pescadilla, besugo, pargo, etc., con capturas próximas o superiores al rendimiento máximo anual permisible.

c - Especies de los mares del sur como brótola, polaca, granadero, sin mercado, pueden llegar a las 200.000 toneladas frente a una captura casi nula, a excepción de barcos polacos pescando sin autorización en nuestras aguas.

- d - Langostinos y camarones pescados al máximo o casi sobrepesca.
- e - Anchoita, pescando sólo 10.000 tn frente a 440.000 de RMS.
- f - Krill, desconocido.
- g - Calamar. Su ciclo y migraciones no son bien conocidos y su pesca muy variable de año en año.

Si bien las capturas argentinas de merluza los últimos años no han llegado al máximo posible por la situación de crisis de la industria, las capturas efectuadas por Uruguay en el frente marítimo común han crecido substancialmente, superando las cifras previstas por el espíritu del Tratado del Río de la Plata. Esto ha dado origen a un serio problema y una amenaza a nuestras posibilidades de pesca y conservación del recurso.

Llama la atención que las cifras capturadas de anchoita sean tan pequeñas. Ocurre que hasta ahora se utilizan solamente para conservas. El pez está en condiciones de ser usado a estos fines, envasándolo como sardinas argentinas, durante su acercamiento al litoral bonaerense generalmente en la primavera. El resto del año sólo sería apto para harina de pescado, cuyo precio internacional no resulta rentable con los medios actuales.

En síntesis, las cifras oficiales que hoy tenemos no permiten vislumbrar capturas del millón de toneladas en la situación de recurso y mercado. Es difícil aceptar esto, pero es lo que sostienen nuestros científicos en base a la información disponible.

Además de lo que tenemos en nuestra plataforma y dentro de las 200 millas, podemos considerar potencialmente la captura de atún fuera del talud, que actualmente pescan taiwaneses con base en Montevideo. Casi nada sabemos de estas posibilidades y no hay flota argentina operando allí.

V - Los mercados

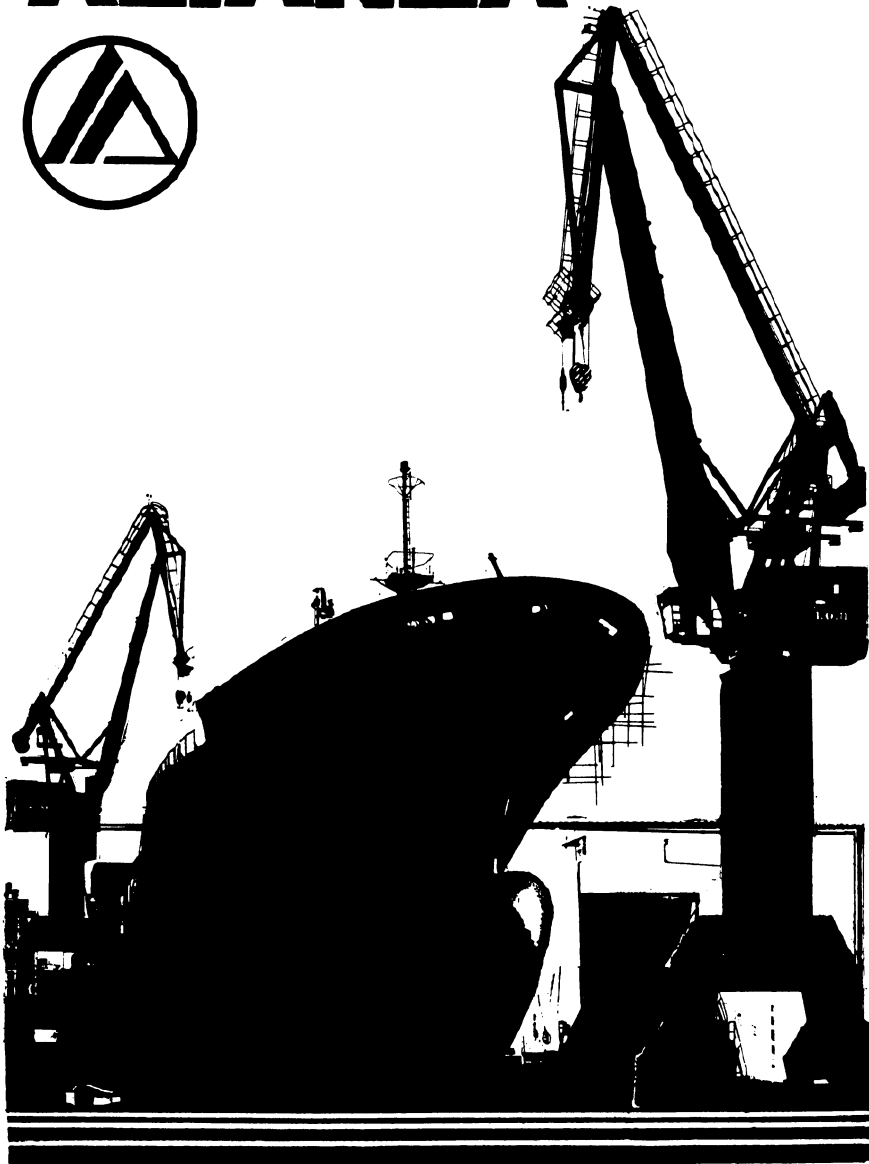
El mercado mundial de pescado en todas sus formas de preparación, fresco, enfriado, congelado, seco, salado, ahumado, enlatado, harina o aceite de pescado, es complejo, inestable, altamente dependiente de los volúmenes de captura de cada especie de por sí muy variable y de los precios de otros productos alimenticios sustitutivos.

Nuestra producción es en su gran mayoría para la exportación, ya que el consumo nacional anual "per cápita" en todas sus formas es de sólo 4.5 kg. Nuestra participación actual en el comercio internacional de pescado es de sólo el 0.1 % o sea despreciable en el contexto mundial.

Nuestro principal producto es la merluza congelada en sus diversas preparaciones, entera, sin cabeza y sin vísceras, filetes y bloques compactos de filetes (materia prima para los productos "empanados"). Es un producto de segunda categoría en el mercado del mundo posindustrial, donde el bacalao es el producto principal.

Alternándose año a año, el calamar, el besugo, la corvina y otras especies costeras siguen en importancia a la merluza. Pero a excepción del calamar, que en parte se procesa en tierra haciendo tubos limpios, la

ASTILLEROS ALIANZA



**... Piense
su fuente
de Energía
más confiable
para el futuro
es:
NO DERROCHAR HOY
... nuestra solución es
VIDROTEL®**

FIBRAS DE VIDRIO PARA AISLACION TERMICA EN
CONSTRUCCION E INDUSTRIA PERMITEN AHORRAR
HASTA UN 30 % DE LA ENERGIA CONSUMIDA EN
CALEFACCION, REFRIGERACION, GENERACION DE
VAPOR, AGUA CALIENTE...



VASA Vidriería Argentina S.A.

Corrientes 1386 - Tel. 40-3481/86 - Cap. Fed.
Código Postal 1361 - Télex 18966 VASA Ar

mayor parte de estos productos simplemente se congelan y se exportan enteros, sin mayor valor agregado.

Las exportaciones argentinas muestran grandes variaciones en su destino, lo cual habla de una falta de consolidación de nuestras operaciones. Es cierto que como antes señaláramos el mercado mundial de pescado es muy variable, pero no es tanto como para que nuestros compradores varíen tanto. Nuestro volumen es tan pequeño que resultamos marginales, pero también indica una falla en la comercialización.

Nosotros hemos sido erráticos en nuestra producción, en gran medida por las variaciones de la política económica pero también por las prolongadas huelgas, por la forma de comercializar y por las angustias financieras de las empresas, provocadas por la política económica.

Los principales importadores de pescado del mundo son Japón, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña y Alemania Federal (1980). En todos esos países estamos con nuestros productos. En Japón significamos ese año el 0.2% de sus importaciones en dólares, en los EE.UU. el 1% . Está clara nuestra marginalidad. El origen de esto está dado por los tipos de producto que ofrecemos, que no son los que esos países demandan en mayor volumen.

La Comunidad Económica Europea tiene un alto porcentaje de comercio de pescado entre ellos, de allí las altas cifras de intercambio. Toda vez que nuestras exportaciones comienzan a crecer en la CEE, hay medidas proteccionistas para su propia industria pesquera. Así en 1980 se elevó el arancel al 15% y se subieron los precios de referencia. Después de la Guerra de las Malvinas debemos pensar en este mercado como poco potable para nuestros productos, con pocas posibilidades de crecimiento. Sale del contexto Italia, cuya actitud junto a la Argentina nos permite permanecer en este mercado al cual atendíamos bien. Pero es un mercado limitado casi saturado con nuestros productos, aunque es el sexto importador de pescado del mundo.

El séptimo importador es España, donde nosotros en 1980 enviamos el 5% de sus entradas de pescado en dólares. Ese año fue el menor de los años en nuestros envíos a España. Generalmente España recibe entre el 20 y 25 por ciento de nuestras exportaciones. Este resultado es debido a la existencia de empresas conjuntas argentino-españolas que pueden ingresar sin pago de aranceles su producción. Es un mercado prácticamente saturado con nuestros envíos.

Podemos señalar genéricamente otros mercados donde nuestra participación existe aunque es también muy escasa, pero son los únicos que presentan perspectivas de crecimiento amplio por la necesidad de alimentar mejor a sus pueblos y porque nuestros productos son de menor precio que los que consume el mundo desarrollado.

Tales son el Medio Oriente, los países socialistas, Africa y posiblemente Asia.

En Africa occidental nuestro desarrollo fue explosivo, multiplicando en 1981 por cinco lo exportado en 1979. Nigeria fue el principal destinatario. El problema es que el producto que se envía es el de menor valor agregado, pescado congelado entero. Después de aquel desarrollo, al te-

ner Nigeria problemas en su balance comercial, las ventas declinaron.

La mayor dificultad en estos mercados es el sistema económico. Compras por el Estado o empresas privilegiadas. Inevitable y costosa intermediación casi siempre efectuada por europeos.

En síntesis, podemos decir:

- 1 - Nuestros productos actuales tienen aceptación marginal en los países posindustriales. Pueden aumentar nuestros volúmenes con estabilidad y persistencia.
- 2 - Para esos países posindustriales, son necesarios nuevos productos.
- 3 - Es necesario buscar mercado para otras especies desconocidas comercialmente.
- 4 - Son mercados posibles para nuestros productos, Africa, el Medio Oriente y los países socialistas.

VI - Los medios

Los medios disponibles son los barcos, puertos y plantas procesadoras. Los barcos a su vez pueden ser factorías, congeladores, pesqueros de altura, de media altura y las lanchas amarillas. A su vez estos barcos pueden estar preparados para distintos tipos de pesca y para procesar en diferente forma la captura.

La flota actual se computa así (datos extraoficiales):

Buques factorías	17
Congeladores	21
Pesqueros de altura	130
Costeros	340

Los buques factorías y congeladores son los que en mejores condiciones están y su edad promedio puede estar en los 10 años.

Los pesqueros de altura y media altura en cambio tienen una edad promedio de 20 años aproximadamente. Buques mal conservados, además de viejos, ineficientes, construidos en la época del petróleo barato. Se estima que un 25% de ellos están inactivos, prácticamente irrecuperables.

La flota amarilla es de pesca artesanal y si bien es vieja cumple su misión y son difíciles de reemplazar por otros barcos en cierto tipo de pesca.

En síntesis, nuestra flota dista de ser lo necesario para una operación eficiente, para pescar a bajos costos.

En materia puertos, tenemos en el litoral bonaerense Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca. El primero está saturado, el segundo es precario y el tercero no es específicamente puerto pesquero (Ingeniero White).

En la Patagonia se trabaja con base en San Antonio Oeste, Rawson, Comodoro, Deseado y Ushuaia. Ninguno de ellos es puerto pesquero. Puerto Madryn está siendo utilizado como puerto pesquero, pero no es tal. En 1976 se anunció que en Golfo Nuevo se construiría el gran puerto pesquero que el país necesita.

La elección del Golfo Nuevo para ubicar allí el gran puerto pesquero argentino es correcta, por su situación frente a los campos de pesca además de sus características meteorológicas. Lamentablemente, pese a existir proyectos concretos para la construcción del puerto, nada se ha hecho.

En síntesis, nuestra infraestructura portuaria es insuficiente y mala. Un verdadero puerto pesquero exige, en él mismo, lugar para los servicios que requiere y que las plantas procesadoras estén, si no en él, muy cerca.

En materia plantas el panorama es muy variable. Desde 1976 se han construido algunas buenas plantas en Mar del Plata y Quequén. Pero salvo esas, que se pueden contar con los dedos de una mano, la estructura de la industria en tierra es mala. Se compone de muchas plantas realmente pequeñas, donde en muchos casos el pescado se filetea en una, se empaca en otra y se congela en una tercera.

Muchas plantas trabajan el pescado que reciben de terceros, de empresas importantes, sea para realizar una parte del proceso o el total. El pescado pasa de un sitio a otro, lo cual atenta contra la calidad del producto.

No hay equilibrio entre la capacidad de captura de las empresas integradas y su capacidad de procesamiento.

Las plantas de conservería son de pequeño volumen de producción, con instalaciones antiguas salvo excepción.

En síntesis, las plantas en tierra de nuestra industria pesquera están muy lejos del perfil de una industria seria, aunque está en camino de serlo, merced a las nuevas plantas.

VII - Los operadores

Las empresas pesqueras son de muy diverso tipo. Podemos agruparlas en:

- Conjuntas
- Integradas
- Procesadoras
- Armadoras

Esta clasificación mezcla aspectos jurídicos y operativos y ni es exhaustiva ni exacta, ya que en los tipos existentes son muchos, pero en general es válida.

Las conjuntas son en su mayoría argentino-españolas, pero hay argentino-alemana y una japonesa, que la asociaremos a las conjuntas por ser una empresa jurídicamente establecida en la Argentina pero de capital japonés. Estas empresas explotan buques factorías que operan en Bahía Blanca, Puerto Madryn, Puerto Deseado y Ushuaia. No tienen procesamiento en tierra, aunque en algún caso tienen cámara frigorífica. Estas empresas fueron artífices del gran crecimiento de las capturas a partir del '76. Pero mientras en 1978 capturaron 107 mil toneladas, la crisis diezmó sus barcos y en 1981 sólo capturaron 68 mil toneladas. Son empresas de muy pequeña estructura en tierra, que pueden

entrar y salir rápidamente del negocio simplemente operando o parando los barcos.

Llamamos empresas integradas a aquellas que tienen captura con sus barcos propios, procesamiento en tierra y operación comercial propia. Están la mayoría ubicadas en Mar del Plata y Quequén y constituyen la parte más importante de la industria pesquera argentina. La mayor parte son empresas familiares que crecieron desde una muy pequeña operación pesquera, que sufren todos los dolores de la transformación de ese nivel al nivel de empresa mediana y sobre las que cayeron todos los efectos de las crisis económicas.

Los procesadores son pequeñas empresas familiares y muchas veces unipersonales, que se dedican al procesamiento en tierra sin tener barcos propios, debiendo abastecerse del Mercado de Concentración en Mar del Plata o de armadores pequeños bajo convenio.

Armadores son finalmente los dueños de uno o más barcos pesqueros que venden su producción en el mercado o directamente a procesadores o a cooperativas. Desde luego armadores son todos los que arman buques y por consiguiente lo son las empresas integradas y las conjuntas, pero queremos referirnos a los armadores puros.

Todos estos grupos empresarios acceden a poder pescar a través de un permiso de pesca que otorga la Subsecretaría de Pesca, sea para un buque sólo o para un proyecto integral. Hoy están suspendidas las autorizaciones de pesca por temor a la sobrepesca.

El personal que integra estas empresas pesqueras es abundante en la zona de Mar del Plata, aunque durante la temporada estival el personal femenino de las plantas disminuye para dedicarse a otras tareas más agradables.

El personal de abordaje se forma en una Escuela de Pesca muy precaria. Pero hay en cantidad suficiente, por la tradición pesquera de la zona. Sindicalmente hay un gran caos, pues tres sindicatos distintos trabajan a bordo y otro distinto en tierra.

En el sur, en cambio, el problema de la falta de personal es muy grave y la necesidad de desarrollo pesquero exigirá una clara política de personal para radicar en la zona, formar, capacitar, y adiestrar el personal de abordaje necesario. Este es un grave problema, resuelto ahora con los barcos factoría que realizan mareas de un mes o más de duración, trasladando el personal a sus lugares habituales de vivienda en el norte cada vez que entra el buque a puerto, lo cual es una mala solución y nada hace para la ocupación de la Patagonia, que queremos como objetivo secundario o resultado de la actividad pesquera en el sur.

El personal de abordaje tiene excelentes remuneraciones, lo cual muchas veces conspira contra su continuidad, porque su ganancia en una marea le permite vivir bien sin trabajar un tiempo prolongado. Pensamos que es correcto que sean bien remunerados, siempre que ello no afecte la competitividad del producto final. Pero hay que buscar la forma de que esto se compatibilice con la radicación de familias en los puertos desde donde operan los barcos.

En el sur muchos casos se resuelven con dotaciones parcialmente

extranjeras, dentro de los límites permitidos por la ley. Esto sería excelente si se lograra su radicación, pero por ahora no se da.

VIII - Análisis de la situación

Tras este somero planteo de la situación de la pesca, que en muchos aspectos peca de ser general, para no extender más este trabajo ensayaremos una síntesis analítica de ella.

1 - Fortaleza

— Posibilidad de importantes capturas en una amplia plataforma continental.

2 - Debilidades

- Falta de información completa para determinar qué y dónde se puede capturar.
- Mal estado de la mayoría de la flota pesquera.
- Falta de puertos adecuados.
- Falta de personal para operar en el sur (en tierra y a bordo).
- Necesidad de desarrollar mercados para otras especies diferentes de la merluza.
- Gran distancia a los mercados consumidores (flete alto).
- Pocas empresas pesqueras sólidas.

3 - Oportunidades

- Desarrollar mercados para las especies existentes, en un mundo necesitado de alimentos.
- Corregir las deficiencias actuales en medios y operadores, en base a la experiencia ganada.

4 - Amenazas

- Acción de pescadores clandestinos en nuestras aguas.
- Depredación del recurso.
- Si hay déficit de pesca, presión de organismos internacionales para dejar entrar pesqueros de otros países.
- Que la burocracia del Estado ahogue al sector.

Hay problemas, entonces. Las debilidades son muy grandes y la fortaleza, una promesa puesta en duda por los estudios científicos.

Las oportunidades son claras, aprovechables si se superan las debili-

dades, lo cual es en sí una oportunidad, como está dicho, un desafío. Las amenazas pueden controlarse.

Cabe Verificar otro factor del problema, el económico. Ya hemos mencionado que hoy la situación financiera es desastrosa. Es preciso saber si económicamente la operación es rentable o no, La posibilidad de que sea rentable o no depende de la paridad cambiaria, los precios internacionales, el sistema de reembolso existente y las tasas de interés en el mercado interno de capitales. Estos son los factores macroeconómicos.

Los factores endógenos de cada empresa pesquera afectan desde luego el resultado. Asumamos que se trata de empresas eficientes, con buenos medios (barcos-plantas) y un endeudamiento razonable (relación patrimonio-deuda 50-50, o mejor). Si los factores macroeconómicos están correctos, la operación es rentable.

Por factores macroeconómicos correctos queremos significar lo siguiente: que la relación peso-dólar sea la adecuada a la economía nacional; que los precios internacionales no se encuentren anormalmente deprimidos al cabo de un ciclo económico; que el reembolso cubra la incidencia fiscal efectiva, o sea que no se exporten impuestos; que las tasas de interés activas tengan un nivel lógico, o sea levemente positivas.

Cuando nos referimos a operaciones con base en la Patagonia, habrá que agregar por muchos años, hasta lograr el desarrollo, una compensación derivada de los mayores costos que implica operar allí donde todos los insumos son más caros. Pero esto no hay que imputarlo a la pesca, sino a otro objetivo nacional cual es el desarrollo de esa zona despoblada de nuestro país.

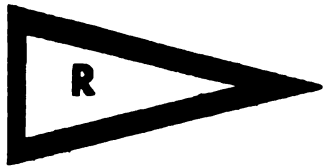
Si no fuera una actividad rentable, no deberíamos pensar en ella desde el punto de vista económico o sea de creación de riqueza. Podría pensarse en ella por razones políticas, pero no es el caso. Es una genuina generación de riqueza y en consecuencia es necesario impulsarla.

Para corregir las debilidades y aprovechar las oportunidades, es necesario invertir. Esa inversión debe ser privada, pero como hoy las empresas pesqueras están tremendamente endeudadas fundamentalmente por los problemas macroeconómicos comentados, que escaparon el poder de decisión empresario, necesitarán de un apoyo especial pero esencialmente temporario.

Hemos señalado, y queremos enfatizarlo, que la inversión debe ser privada. El Estado es dueño del recurso, le pertenece a todos los argentinos, y él lo administra, es decir lo cuida y establece las reglas del juego, pero nada más. El riesgo de la inversión y la operación deben ser privados. La experiencia argentina del Estado empresario es más que suficiente para agotar toda especulación sobre el tema.

IX - La decisión sobre objetivos

El objetivo principal será desarrollar la pesca. Es conveniente para el país, desde el punto de vista económico y político. Confirmamos la necesidad de sostener el objetivo expuesto en el punto primero (I).



R.U.A.

REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS S.A.

**R.U.A. EL MEJOR SERVICIO
DE REMOLQUES EN EL
PUERTO DE BS.AS. Y LA PLATA
ATENCION LAS 24.00 HORAS
INCLUIDO SABADOS Y DOMINGOS**

**MINISTRO BRIN 1369
1158 - CAPITAL**

**Tel.: 21-6784/7167/4333
28-4850**



**PORCELANA
AMERICANA S.A.**

UNITAN S.A.I.C.A.

*Productores y Exportadores
de Extracto de Quebracho*

Tel.: 33-5541

**Paseo Colón 221
Buenos Aires**

Los objetivos parciales que debemos lograr para obtener el principal son:

- 1 — Aumentar sostenidamente la captura sin superar el rendimiento máximo anual de cada especie.
- 2 — Acelerar la investigación sobre el recurso.
- 3 — Renovar y ampliar la flota pesquera con buques modernos y eficientes.
- 4 — Construir la infraestructura portuaria necesaria.
- 5 — Lograr el perfeccionamiento y la consolidación de empresas pesqueras.
- 6 — Formar y asentar en las cercanías de los puertos el personal necesario.
- 7 — Consolidar los mercados en los que la Argentina ya esté presente y obtener mercados para especies no explotadas o insuficientemente explotadas hoy.

X - Ideas sobre la estrategia

La estrategia a establecer nos tiene que ir señalando cómo triunfar en cada uno de los combates (objetivos parciales) para lograr la victoria en la batalla final (objetivo principal).

Daremos por sentado que la política económica que se establezca en el país será eficaz para su progreso. Esto implica que los datos macroeconómicos internos serán correctos.

Aceptamos que, dada la situación actual, la pesca necesita un apoyo especial, de orientación y económico, que de ninguna manera será gravoso para el país. Este apoyo deberá ser por tiempo limitado. Su duración dependerá, supuesta la política económica argentina correcta, de los niveles de precios internacionales y del costo real definitivo de anular debilidades.

1 - La captura

Para aumentar las capturas debemos lograr todos los otros objetivos parciales, tanto en medios como en los operadores, como en mercados, pues si no los encontramos es inútil la captura.

El ciclo comienza con el permiso de pesca. Este se da a la combinación armador-barco. Cuando el barco cambia de dueño, se altera esa relación al variar uno de sus elementos. Un simple trámite de registro ordena la situación nuevamente. Cuando el barco se pierde, si no se re-nueva en un plazo dado, debe caducar el permiso.

La Subsecretaría de Pesca debe actuar rápidamente en materia de permisos y con gran dinámica. Si la merluza o cualquier otra especie lle-

ga a su captura máxima permitida, hay que cuotificar el permiso. Hay que establecer plazos para hacer uso del permiso y cuotas. Si en ese plazo no se opera, el permiso debe caducar.

El riesgo empresario debe ser tal, y la Subsecretaría de Pesca nada tiene que hacer con la ecuación económico-financiera del emprendimiento. Ante un pedido de permiso de pesca debe autorizarlo o no, en función de la especie que se solicite pescar. Si hay posibilidad en función de la captura máxima permisible, autorizar especie y cantidad. Si no, rechazar o dar cupo para la especie cercana al límite. También debe autorizar o no el puerto base en función de la capacidad de la infraestructura existente. Y esto es todo lo que tiene que hacer en este aspecto. La reglamentación existente de aprobación de proyectos tiene que eliminarse. Simplemente asignación de permiso de pesca.

Hoy hay un bloqueo de permisos de captura por proyectos autorizados que no se cumplen y/o barcos que no operan. Es preciso terminar urgentemente con este problema.

Debe hacerse borrón y cuenta nueva con los permisos de pesca. Reactualizar todo en función de la realidad e invitar a ampliar la capacidad de captura en las especies aún sin explotar adecuadamente.

Para expandir la captura es necesario traer capitales a la pesca. Mientras éstos llegan, hay que permitir operaciones de arrendamiento de barcos, porque es la forma en que sin inversión inmediata de capital se pueden aumentar las capturas. La reinversión de las ganancias por la pesca producida, permitirá obtener el capital para inversiones futuras.

2 - El recurso

La responsabilidad por la determinación de recursos es del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero, INIDEP. Hay que continuar la tarea de transformación que hoy se está verificando, de un centro científico puro a uno aplicado. Para los próximos 10 años debemos centrar su actividad en la identificación y cuantificación del recurso para asegurar su mejor captura.

Durante este lapso habría que privatizarlo en forma gradual. Primero con un Consejo de Dirección, en el que participen los representantes de los operadores y que debe ser quien apruebe el presupuesto anual y planes de trabajo a corto, mediano y largo plazo. Organizar después una Fundación Pesquera para sostenerlo con la participación de las empresas y con subsidio del Estado, reemplazando su asignación presupuestaria. La participación de ese subsidio en el total de gastos del Instituto ya privatizado, señalará la del número de representantes del Estado en su Consejo de Fideicomisarios y en la administración del mismo.

El Estado deberá tener siempre la última palabra en materia de captura máxima permisible anual, a través de la Subsecretaría de Pesca en base a las recomendaciones del INIDEP, convertido en persona jurídica privada.

3 - La flota pesquera

Es imprescindible renovar la flota de buques pesqueros en el menor plazo posible. Y dentro del marco de los Intereses Marítimos, esa renovación debe hacerse con barcos construidos en el país.

Dado el elevado endeudamiento de las empresas pesqueras, que llevará varios años llevarlos a mejores niveles, es preciso aquí una acción efectiva del Estado. Recordemos que su endeudamiento es básicamente producto de una equivocada política económica, o sea responsabilidad del Estado. Una fuerte línea de crédito, ágil, a largo plazo (10 años) y con período de gracia, garantizada con hipoteca naval únicamente, y con intereses levemente negativos (aquí está el subsidio) es imprescindible. El objetivo debe ser permitir la renovación de la flota en un período de cinco años.

Pero no es posible hacer cualquier tipo de barco. Hay que establecer, de común acuerdo entre astilleros y armadores, pocos prototipos, dos o tres a lo sumo, de buques modernos y eficientes, y sobre ellos construir en serie. Única forma de obtener bajos costos. Una oportunidad brillante para el ingenio creativo de los empresarios de ambas industrias.

La ampliación de la flota debe también realizarse en el país, obligando a quienes entraron barcos sin pagar aranceles a la luz del Decreto 440, a cumplir su compromiso.

Para lograr un aumento de capturas al sur del paralelo 40 será necesario en los próximos cinco años autorizar la importación de buques factorías sin aranceles, con compromiso de construir fresqueros o factorías, o buques frigoríficos en el país, por el 50 por ciento del tonelaje entrado dentro de los cinco años del ingreso de la factoría. Tras ese lapso la pesca debe ser ya autosuficiente para poder ampliarse construyendo en el país. Siempre que la política económica nacional sea la adecuada.

4 - Puertos

Esta obra de infraestructura le corresponde al Estado. Puerto Madryn es primera prioridad. Pero hay que hacer un puerto pesquero en serio, como el conocido como "proyecto alemán", no un simple muelle tipo jack-up como se ha proyectado también. En el mismo puerto deben instalarse las plantas procesadoras y de servicios, incluso dique seco y taller de reparaciones. Es probable que si las condiciones para invertir en la Argentina mejoren, puede hacerse por concesión de obra pública. En tal caso, hay que promover muy bien la licitación internacional que se haga.

Después vendrán Puerto Deseado y Ushuaia, que son también necesarios. Aunque tal vez Puerto Argentino, cuando las Malvinas sean nuestras, o algún otro puerto en las islas, sea lo más adecuado. Todo esto es prioridad dos.

La construcción del puerto de aguas profundas, que contempla

puerto pesquero, habrá que preverlo como ampliación de Mar del Plata, hoy saturado. Para esa época es de esperar que ya existan flotas atuneras argentinas y podrán allí operar.

5 - Las empresas

La consolidación de empresas pesqueras sólidas, eficaces y eficientes es tarea difícil, ya que son los hombres que las integran quienes las hacen de una u otra forma.

El Estado debe crear incentivos para ordenarlo y normas que obliguen a marchar por ese camino.

Para ordenar industrialmente la actividad, hay que poner un plazo límite para terminar con el esquema de procesamiento parcial en varias plantas. Por una puerta de la planta procesadora debe entrar la captura y salir por la otra el producto final.

La multiplicidad de empresas pequeñas hay que eliminarla mediante incentivos fiscales y crediticios para fusión y adquisición de empresas. Hay que lograr empresas integradas bien equilibradas, utilizando los permisos de pesca e incentivos. En el caso de Mar del Plata una empresa integrada no debe pasar su captura por el Mercado de Concentración, evitando el costo que esto significa.

Hay que establecer mecanismos especiales, para que las empresas pesqueras coticen con facilidad sus acciones en la Bolsa y así obtener capitales argentinos genuinos. Reducir los costos para quien cotee y para quien compre. Establecer desgravaciones impositivas para el comprador. Si tuviéramos algún día el deseado Banco Marítimo, éste debería ser el único agente de bolsa posible para reducir los costos y evitar la especulación. Se necesita mucho capital para desarrollar la pesca. Esta es una forma importantísima para atender el gran desafío que la pesca implica. Hay que lograr que el pueblo se entusiasme y que el pequeño y el gran ahorrista se vuelquen a la pesca. Esto sólo se logrará tras sanear las empresas. Hay que facilitar y promover que se logren aportes de capitales externos en las empresas ya existentes y con volúmenes operativos y trayectoria impecable.

Será necesario establecer sistemas eficaces de prefinanciación de las exportaciones que doten de capital operativo a las empresas, pero sólo a aquellas que cumplan sus obligaciones para con el Estado en todo aspecto y en función de sus volúmenes de exportación y sus tendencias. Así se podrán consolidar financieramente y podrán invertir al generar el capital necesario.

Habrà que favorecer la asociación de empresas productoras únicamente para la comercialización conjunta mediante medidas fiscales, cuando esa asociación cubra por lo menos un tercio del total de las exportaciones pesqueras, consolidando un poder de negociación que permita asegurar buenos precios y economía de costos.

Será preciso establecer reembolsos que cubran la incidencia fiscal efectiva, para evitar condenar la actividad con la obligación de exportar

impuestos. Durante un período no mayor de cinco años habrá que asignar un reembolso adicional para promoción de la actividad, a fin de mejorar la rentabilidad para reducir el endeudamiento y dejar libre capacidad de crédito para las inversiones necesarias.

Todas las medidas promocionales significan un subsidio del Estado, o sea que otros sectores del país pagan esta ayuda impulsadora. Pero la justicia exige que de aquí nazcan obligaciones para las empresas. Un sistema de pérdidas de derechos e incluso de permiso de pesca debe sancionar la ineficacia o la ineficiencia.

Dentro de las obligaciones debe figurar el establecimiento de precios mínimos de exportación concertados a través del Consejo Asesor Pesquero, para evitar que productores marginales aprovechen de las ventajas acordadas no para obtener una mayor rentabilidad que le permitirá invertir, sino una venta fácil que reduce el nivel de precios obtenible por el resto de los productores.

6 - El personal

Es preciso promover el aumento de personal embarcado argentino dedicado a la pesca.

El empleo de personal extranjero es una mala y engañosa solución, salvo que el mismo se radique en el país con su familia.

Una estrategia inteligente y agresiva debe desarrollarse en esta área para lograr formación rápida y eficaz, sin trabas burocráticas y concebida con sensatez en función del objetivo perseguido. Políticas que favorezcan la radicación de familias extranjeras o argentinas en los puertos pesqueros. Construcción de viviendas dignas, escuelas, asistencia médica, elementos para la formación cultural y el entretenimiento.

Las buenas remuneraciones que perciben los pescadores deben ser usadas como aliciente para obtener más personal, lo cual exige facilitar la formación de que antes hablábamos.

La Fundación Pesquera debe ser responsable de la formación y de las escuelas de pesca.

La estructura sindical hay que reformarla teniendo como objetivo que exista un solo sindicato, cuya base debería estar en Mar del Plata, principal centro pesquero.

Es preciso unificar la legislación en materia laboral y tener un Estatuto del Personal Embarcado de la Pesca, único regulador de las actividades a bordo y relaciones entre empresarios y trabajadores, facilitando y promoviendo la participación de todos.

7 - Comercialización

Debemos dividir los mercados entre los que llamaremos tradicionales y no tradicionales. Los primeros son los países más desarrollados o en

quienes nuestra operación está más afianzada. Los segundos son aquellos que hay que desarrollar, lo cual implica utilizar estrategias diferentes a las actuales.

Entre los tradicionales incluimos: Estados Unidos, Europa Occidental, Brasil e Israel.

Entre los no tradicionales señalamos a Africa, Países Arabes, países detrás de la cortina de hierro y Asia.

En los tradicionales las posibilidades de ampliación de volúmenes y especies hay que dejarlas en manos del sector privado. De su habilidad e imaginación depende el mejoramiento que pueda lograrse. Allí hay libre empresa y esas son las reglas del juego. Nadie mejor que ellos para intentarlo.

Para los no tradicionales la participación del Estado como negociador es necesaria, Esto debe entroncarse en una inteligente estrategia comercial argentina en el exterior para lograr el desarrollo de sus intereses.

Hemos incluido a Japón entre los no tradicionales, puesto que nuestra participación en su comercio de pescado ha sido muy pequeña y es preciso aumentarla sustancialmente.

Al propiciar la participación del Estado en esta operación no proponemos que se convierta en vendedora. Lo que pensamos es que a través de una coordinación y acción conjunta con el aparato estatal en el exterior, y usando las armas de negociación que el Estado tiene, se puede presionar para impulsar las ventas en esos mercados, que son difíciles por sus modos operativos. Debería formarse un Grupo de Trabajo con funcionarios de Pesca, Comercio Exterior, Cancillería y representantes del sector privado, para así, todos juntos, encontrar los mejores caminos para lograr el objetivo.

XI - Epílogo

Perdónesenos llamar epílogo a la última parte de un breve trabajo. No porque etimológicamente no corresponda, sino porque quienes lo usan coronan una obra más voluminosa. Lo que ocurre es que esto no será ni un resumen, ni conclusiones.

Simplemente queremos cerrar estas páginas con algunas ideas que nos parecen importantes.

En nuestra Patria hemos fracasado en mil intentos. Si uno analiza lo que ocurrió con la pesca, objetivamente, queda el sabor amargo de otro fracaso, de otra derrota. Y no puede ser.

Tenemos que triunfar. Lo que los argentinos hemos hecho de la Argentina nos trae el recuerdo evangélico de San Mateo (25) en la parábola de los talentos. Nos parece que somos el que “se fue, hizo un hoyo en la tierra y escondió el dinero de su amo”. Dios nos dio los cinco talentos, en las personas y en los recursos naturales, no uno. Y en lugar de devolverle diez al rendir cuentas, sólo le damos uno. Nos llamará “siervo malo y ha-

EN TORNO A LA ESTRATEGIA PESQUERA

ragán”, y después dirá “a ese siervo inútil echadle a las tinieblas exteriores, allí habrá llanto y crujir de dientes”. No puede ser ése nuestro destino.

La pesca es uno de los grandes desafíos nacionales. No sólo por los 500 millones de dólares o tal vez más que puede aportar a nuestra balanza comercial, sino por lo que implica una soberanía en el mar y en la Patagonia, por la generación de fuentes de trabajo sólidas y el profundo significado para el hombre que esto tiene. Como el hombre es el objetivo de toda la acción, deberíamos haberlo mencionado primero, pero el orden secuencial nos lleva a él.

Debemos entender claramente a la pesca como un gran desafío. Debemos aceptarlo como tal, enfrentarlo y triunfar, que la Patria necesita de estos triunfos.

Atlas Copco

Una tradición de servicio al país, con sus equipos neumáticos e hidráulicos para minería y construcción, saluda al Centro Naval con motivo de su Centenario

Dirección Postal	Dirección	Teléfonos	Taller y Depósito: Qcampo 3250
Casilla Correo N° 98	Tacuari 147	37-9031/5	(1425) Capital
Sucursal N° 1	(1071) Buenos Aires	37-8006/8174	Tel.: 802-2930
(1401) Buenos Aires			802-4192
			801-1971

Sucursales: Av. Esquiú 763
(5000) Córdoba
Tel.: 24-076

Belgrano 864 - 1° Piso - Dpto. 3
(4600) S. S. de Jujuy
Tel.: 27227

Barrio Cano H-6-2
(5500) Mendoza
Tel.: 251-994

**Potencia y fortaleza
en los mares.**



Motores Marinos Diesel

SULZER

Belgrano 865 - Capital Federal
(1381) - 30-1530/8/9 - 34-4729

Representaciones y Sucursales en todo el país.



E.L.M.A.

EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS S.A.

Av. Corrientes 389 C. P. 1043 Tel 32-4861/8111

Republica Argentina

PROXIMAS SALIDAS DE NUESTRA FLOTA

	LINEA NORTE DE EUROPA
LAGO LACAR 11-11-82	CARGA: General - Frigorífica - Líquida - Granel ROTTERDAM - HAMBURGO
RIO CALCHAQUI 27-11-82	CARGA: General - Frigorífica - Líquida - Granel PTO. MADRYN 30/11 al 3/12/82 - FLUSHING - ROTTERDAM - HAMBURGO - LENINGRADO
	SERVICIO EXCLUSIVO PORTACONTENEDORES
TIERRA DEL FUEGO II 4/12/82	BILBAO 21/12/82 - DUBLIN (EV.) - LE HAVRE 23/12/82 - ROTTERDAM 28 al 29/12/82 - HAMBURGO 3/1/83 - BREMEN 4/1/83
	LINEA MEDITERRANEO
RIO PARANA 5/11/82	CARGA: General - Frigorífica - Líquida - Granel VALENCIA - MARSELLA - RAVENNA - CHIoggIA - TRIESTE - GENOVA
ALTE. STEWART 18/11/82	CARGA: General - Frigorífica - Líquida - Granel DAKAR (EV.) — BARCELONA - SETE - MARSELLA - GENOVA - LIVORNO - NAPOLES - RAVENNA - MONFALCONE - TRIESTE (EV.) - VENEZIA (EV.) - ASHDOD
	LINEA PACIFICO
SALTA 27/11/82	CARGA: General - Líquida - Frigorífica - Granel - Contenedores PTO. MADRYN 29/11 al 1/12/82 - VALPARAISO - CALLAO - GUAYAQUIL (EV.) - LOS ANGELES - SAN FRANCISCO - SEATTLE - VANCOUVER
	LINEA COSTA ESTE DE EE. UU.
RIO CINCEL 16/11/82	CARGA: General - Líquida - Granel - Frigorífica - Contenedores JACKSONVILLE (EV.) - FILADELFIA - NEW YORK - NEW BEDFORD - ST. JOHN - BALTIMORE
ELMA CINCO 27/11/82	PORTACONTENEDOR: PTO. MADRYN 29 al 30/11/82 - JACKSONVILLE (EV.) - BOSTON - ST. JOHN - NEW YORK - FILADELFIA - NORFOLK - CHARLESTON - SAVANNAH
	LINEA GOLFO CARIBE
RIO ABAUCAN 5/11/82	CARGA: General - Líquida - Granel - Frigorífica Contenedores CRISTOBAL - SAN JUAN DE PUERTO RICO - TAMPA- MOBILE - NEW ORLEANS - VERACRUZ - TAMPICO - HOUSTON
	LINEA ORIENTE
CATAMARCA II 18/11/82	- CARGA: General - Frigorífica - Líquida - Granel Contenedores SINGAPORE — SURABAYA - KOBE - NAGOYA - YOKOHAMA

Tokam



12 de Setiembre

DIA DE LA INDUSTRIA NAVAL

- Astilleros • Talleres de reparación
- Proyecto de buques

Leandro N. Alem 424 (1003) Buenos Aires



COMPAÑIA ARGENTINA DE VIAJES INTERNACIONALES S.A.

Av. Pte. ROQUE SAENZ PEÑA 1122
Buenos Aires - Argentina
Tel.: 35-8888/8900

Direc.: Teleg. CAVITUR

Información General

DOCUMENTOS INTERNACIONALES

TRATADO INTERAMERICANO DE ASISTENCIA RECÍPROCA

Suscrito en la Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad del Continente; Río de Janeiro, 15 de agosto a 2 de septiembre de 1947.

En nombre de sus Pueblos, los Gobiernos representados en la Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad del Continente, animados por el deseo de consolidar y fortalecer sus relaciones de amistad y buena vecindad y,

CONSIDERANDO: Que la Resolución VIII de la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y de la Paz, reunida en la ciudad de México, recomendó la celebración de un tratado destinado a prevenir y reprimir las amenazas y los actos de agresión contra cualquiera de los países de América;

Que las Altas Partes Contratantes reiteran su voluntad de permanecer unidas dentro de un sistema interamericano compatible con los propósitos y principios de las Naciones Unidas y reafirman la existencia del acuerdo que tienen celebrado sobre los asuntos relativos al mantenimiento de la paz y la seguridad internacional que sean susceptibles de acción regional;

Que las Altas Partes Contratantes renuevan su adhesión a los principios de solidaridad y cooperación interamericanas y especialmente a los principios enunciados en los considerandos y declaraciones del Acta de Chapultepec, todos los cuales deben tenerse por aceptados como normas de sus relaciones mutuas y como base jurídica del Sistema Interamericano;

Que, a fin de perfeccionar los procedimientos de solución pacífica de sus controversias, se proponen celebrar el Tratado sobre "Sistema Interamericano de Paz", previsto en las Resoluciones IX y XXXIX de la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y de la Paz;

Que la obligación de mutua ayuda y de común defensa de las Repúblicas Americanas se halla esencialmente ligada a sus ideales democráticos y a su voluntad de permanente cooperación para realizar los principios y propósitos de una política de paz;

Que la comunidad regional americana afirma como verdad manifiesta que la organización jurídica es una condición necesaria para la seguridad y la paz y que la paz se funda en la justicia y en el orden moral y, por tanto, en el reconocimiento y la protección internacionales de los derechos y libertades de la persona humana, en el bienestar indispensable de los pueblos y en la efectividad de la democracia, para la realización internacional de la justicia y de la seguridad,

Han resuelto —de acuerdo con los objetivos enunciados— celebrar el siguiente Tratado a fin de asegurar la paz por todos los medios posibles, proveer ayuda recíproca efectiva para hacer frente a los ataques Amados contra cualquier Estado Americano y conjurar las amenazas de agresión contra cualquiera de ellos:

ARTICULO 1º

Las Altas Partes Contratantes condenan formalmente la guerra y se obligan en sus relaciones internacionales a no recurrir a la amenaza ni al uso de la fuerza en cualquier forma incompatible con las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas o del presente Tratado.

ARTICULO 2º

Como consecuencia del principio formulado en el Artículo anterior, las Altas Partes Contratantes se comprometen a someter toda controversia que surja entre ellas a los métodos de solución pacífica y a tratar de resolverla entre sí, mediante los procedimientos vigentes en el Sistema Interamericano, antes de referirla a la Asamblea General o al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

ARTICULO 3º

1. Las Altas Partes Contratantes convienen en que un ataque armado por parte de cualquier Estado contra un Estado Americano, será considerado como un ataque contra todos los Estados Americanos, y en consecuencia, cada una de dichas Partes Contratantes se compromete a ayudar a hacer frente al ataque, en ejercicio del derecho inmanente de legítima defensa individual o colectiva que reconoce el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas.

2. A solicitud del Estado o Estados directamente atacados, y hasta la decisión del Organo de Consulta del Sistema Interamericano, cada una de las Partes Contratantes podrá determinar las medidas inmediatas que adopte individualmente, en cumplimiento de la obligación de que trata el párrafo precedente y de acuerdo con el principio de la solidaridad continental. El Organo de Consulta se reunirá sin demora con el fin de examinar esas medidas y acordar las de carácter colectivo que convenga adoptar.

3. Lo estipulado en este Artículo se aplicará en todos los casos de ataque armado que se efectúe dentro de la región descrita en el Artículo 4º o dentro del territorio de un Estado Americano. Cuando el ataque se efectúe fuera de dichas áreas se aplicará lo estipulado en el Artículo 6º.

4. Podrán aplicarse las medidas de legítima defensa de que trata este Artículo en tanto el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas no haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales.

ARTICULO 4º

La región a qué se refiere este Tratado es la comprendida dentro de

INFORMACION GENERAL

los siguientes límites: comenzando en el Polo Norte; desde allí directamente hacia el sur hasta un punto a 74 grados latitud norte, 10 grados longitud oeste; desde allí por una línea loxodrómica hasta un punto a 47 grados 30 minutos latitud norte, 50 grados longitud oeste; desde allí por una línea loxodrómica hasta un punto a 35 grados latitud norte, 60 grados longitud oeste; desde allí directamente al sur hasta un punto a 20 grados latitud norte; desde allí por una línea loxodrómica hasta un punto a 5 grados latitud norte, 24 grados longitud oeste; desde allí directamente al sur hasta el Polo Sur; desde allí directamente hacia el norte hasta un punto a 30 grados latitud sur, 90 grados longitud oeste; desde allí por una línea loxodrómica hasta un punto en el Ecuador a 97 grados longitud oeste; desde allí por una línea loxodrómica hasta un punto a 15 grados latitud norte, 120 grados longitud oeste; desde allí por una línea loxodrómica hasta un punto a 50 grados latitud norte, 170 grados longitud este; desde allí directamente hacia el norte hasta un punto a 54 grados latitud norte; desde allí por una línea loxodrómica hasta un punto a 65 grados 30 minutos latitud norte, 168 grados 58 minutos 5 segundos longitud oeste; desde allí directamente hacia el norte hasta el Polo Norte.

ARTICULO 5°

Las Altas Partes Contratantes enviarán inmediatamente al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, de conformidad con los Artículos 51 y 54 de la Carta de San Francisco, información completa sobre las actividades desarrolladas o proyectadas en ejercicio del derecho de legítima defensa o con el propósito de mantener la paz y la seguridad interamericanas.

ARTICULO 6°

Si la inviolabilidad o la integridad del territorio o la soberanía o la independencia política de cualquier Estado Americano fueren afectadas por una agresión que no sea ataque armado, o por un conflicto extracontinental o intracontinental, o por cualquier otro hecho o situación que pueda poner en peligro la paz de América, el Organo de Consulta se reunirá inmediatamente, a fin de acordar las medidas que en caso de agresión se deben tomar en ayuda del agredido o en todo caso las que convenga tomar para la defensa común y para el mantenimiento de la paz y la seguridad del Continente.

ARTICULO 7°

En caso de conflicto entre dos o más Estados Americanos, sin perjuicio del derecho de legítima defensa, de conformidad con el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, las Altas Partes Contratantes reunidas en consulta instarán a los Estados contendientes a suspender las hostilidades y a restablecer las cosas al statu quo ante bellum y tomarán, además, todas las otras medidas necesarias para restablecer o mantener la paz y la seguridad interamericanas, y para la solución del conflicto por medios pacíficos. El rechazo de la acción pacificadora será conside-

rado para la determinación del agresor y la aplicación inmediata de las medidas que se acuerden en la reunión de consulta.

ARTICULO 8°

Para los efectos de este Tratado, las medidas que el Organismo de Consulta acuerde comprenderán una o más de las siguientes: el retiro de los jefes de misión; la ruptura de las relaciones diplomáticas; la ruptura de las relaciones consulares; la interrupción parcial o total de las relaciones económicas, o de las comunicaciones ferroviarias, marítimas, aéreas, postales, telegráficas, telefónicas, radiotelefónicas o radiotelegráficas, y el empleo de la fuerza armada.

ARTICULO 9°

Además de otros actos que en reunión de consulta puedan caracterizarse como de agresión, serán considerados como tales:

- a) El ataque armado, no provocado, por un Estado, contra el territorio, la población o las fuerzas terrestres, navales o aéreas de otro Estado;
- b) La invasión, por la fuerza armada de un Estado, del territorio de un Estado Americano, mediante el traspaso de las fronteras demarcadas de conformidad con un tratado, sentencia judicial, o laudo arbitral, o, a falta de fronteras así demarcadas, la invasión que afecte una región que esté bajo la jurisdicción efectiva de otro Estado.

ARTICULO 10

Ninguna de las estipulaciones de este Tratado se interpretará en el sentido de menoscabar los derechos y obligaciones de las Altas Partes Contratantes de acuerdo con la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO 11

Las consultas a que se refiere el presente Tratado se realizarán por medio de la Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas que lo hayan ratificado, o en la forma o por el órgano que en lo futuro se acordare.

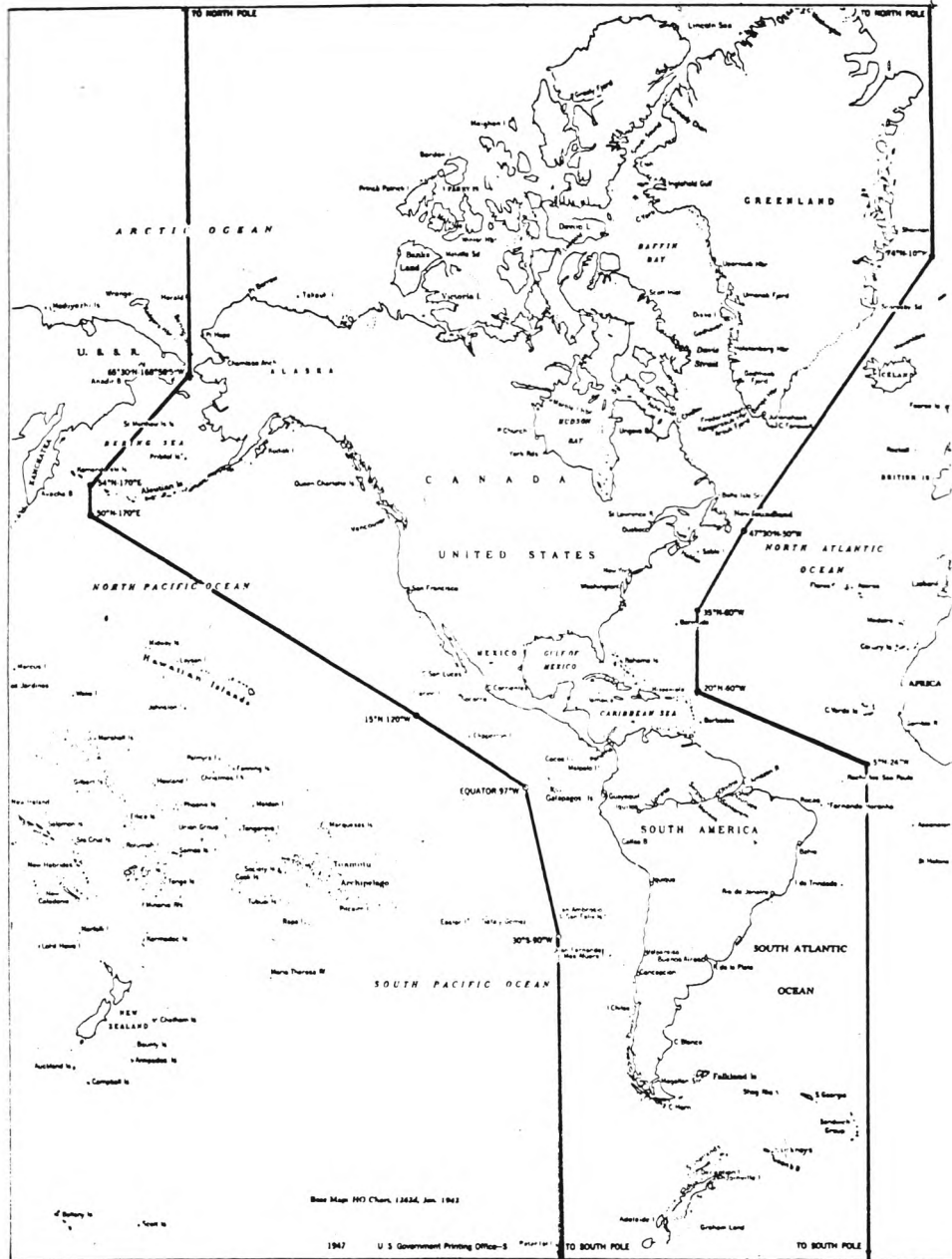
ARTICULO 12

El Consejo Directivo de la Unión Panamericana podrá actuar provisionalmente como órgano de consulta, en tanto no se reúna el Organismo de Consulta a que se refiere el Artículo anterior.

ARTICULO 13

Las consultas serán promovidas mediante solicitud dirigida al consejo Directivo de la Unión Panamericana por cualquiera de los Estados signatarios que haya ratificado el Tratado.

ZONA GEOGRAFICA DE SEGURIDAD DEFINIDA POR EL ARTICULO 4º



ARTICULO 14

En las votaciones a que se refiere el presente Tratado sólo podrán tomar parte los representantes de los Estados signatarios que lo hayan ratificado.

ARTICULO 15

El Consejo Directivo de la Unión Panamericana actuará en todo lo concerniente al presente Tratado como órgano de enlace entre los Estados signatarios que lo hayan ratificado y entre éstos y las Naciones Unidas.

ARTICULO 16

Los acuerdos del Consejo Directivo de la Unión Panamericana a que se refieren los Artículos 13 y 15 se adoptarán por mayoría absoluta de los Miembros con derecho a voto.

ARTICULO 17

El Organó de Consulta adoptará sus decisiones por el voto de los dos tercios de los Estados signatarios que hayan ratificado el Tratado.

ARTICULO 18

Cuando se trate de una situación o disputa entre Estados Americanos serán excluidas de las votaciones a que se refieren los dos Artículos anteriores las partes directamente interesadas.

ARTICULO 19

Para constituir quorum en todas las reuniones a que se refieren los Artículos anteriores se exigirá que el número de los Estados representados sea por lo menos igual al número de votos necesarios para adoptar la respectiva decisión.

ARTICULO 20

Las decisiones que exijan la aplicación de las medidas mencionadas en el Artículo 8° serán obligatorias para todos los Estados signatarios del presente Tratado que lo hayan ratificado, con la sola excepción de que ningún Estado estará obligado a emplear la fuerza armada sin su consentimiento.

ARTICULO 21

Las medidas que acuerde el Organó de Consulta se ejecutarán mediante los procedimientos y órganos existentes en la actualidad o que en adelante se establecieren.

INFORMACION GENERAL

ARTICULO 22

Este Tratado entrará en vigor entre los Estados que lo ratifiquen tan pronto como hayan sido depositadas las ratificaciones de las dos terceras partes de los Estados signatarios.

ARTICULO 23

Este Tratado queda abierto a la firma de los Estados Americanos, en la ciudad de Río de Janeiro y será ratificado por los Estados signatarios a la mayor brevedad, de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales. Las ratificaciones serán entregadas para su depósito a la Unión Panamericana, la cual notificará cada depósito a todos los Estados signatarios. Dicha notificación se considerará como un canje de ratificaciones.

ARTICULO 24

El presente Tratado será registrado en la Secretaría General de las Naciones Unidas por medio de la Unión Panamericana, al ser depositadas las ratificaciones de las dos terceras partes de los Estados signatarios.

ARTICULO 25

Este Tratado regirá indefinidamente, pero podrá ser denunciado por cualquiera de las Altas Partes Contratantes mediante la notificación escrita a la Unión Panamericana, la cual comunicará a todas las otras Altas Partes Contratantes cada una de las notificaciones de denuncia que reciba. Transcurridos dos años a partir de la fecha en que la Unión Panamericana reciba una notificación de denuncia de cualquiera de las Altas Partes Contratantes, el presente Tratado cesará en sus efectos respecto a dicho Estado, quedando subsistente para todas las demás Altas Partes Contratantes;

ARTICULO 26

Los principios y las disposiciones fundamentales de este Tratado serán incorporados en el Pacto Constitutivo del Sistema Interamericano.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, habiendo depositado sus plenos poderes, que fueron hallados en buena y debida forma, firman este Tratado, en nombre de sus respectivos Gobiernos, en las fechas que aparecen al pie de sus firmas.

Hecho en la ciudad de Río de Janeiro, en cuatro textos, respectivamente, en las lenguas española, francesa, inglesa y portuguesa, a los dos días del mes de setiembre de mil novecientos cuarenta y siete.

RESERVAS HECHAS AL FIRMAR EL TRATADO

Honduras:

La Delegación de Honduras, al suscribir el presente Tratado y en

relación con el Artículo 9º, inciso b), lo hace con la reserva de que la frontera establecida entre Honduras y Nicaragua está demarcada definitivamente por la Comisión Mixta de Límites de los años de mil novecientos y mil novecientos uno, partiendo de un punto en el Golfo de Fonseca, en el Océano Pacífico, al Portillo de Teotecacinte, y, de este punto al Atlántico, por la línea que establece el fallo arbitral de Su Majestad el Rey de España, de fecha veintitrés de diciembre de mil novecientos seis.

Nicaragua:

El Delegado de Nicaragua, al suscribir el presente Tratado y en relación con la reserva hecha por la Delegación de Honduras al firmarlo y a lo dispuesto en el Art. 9º, inciso b), lo hace con la reserva de que la frontera entre Nicaragua y Honduras no está demarcada definitivamente, desde el punto conocido con el nombre de Portillo de Teotecacinte hasta el Océano Atlántico, en razón de haber sido redargüido y protestado por Nicaragua, como inexistente, nulo y sin valor el Laudo regio pronunciado por Su Majestad el Rey de España de fecha veintitrés de diciembre de mil novecientos seis. En consecuencia, la firma de este Tratado por Nicaragua no podrá alegarse como aceptación de fallos arbitrales que Nicaragua haya impugnado o cuya validez no esté definida.

DECLARACION HECHA AL FIRMAR EL TRATADO

Ecuador:

La República del Ecuador suscribe sin reservas el presente Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, porque entiende que otros instrumentos y los principios del Derecho Internacional no obstan a la revisión de los tratados, sea por acuerdo entre las Partes, sea por los demás medios pacíficos consagrados por el propio Derecho Internacional.

RESERVAS HECHAS AL RATIFICAR EL TRATADO

Guatemala:

El presente Tratado no constituye impedimento alguno para que Guatemala pueda hacer valer sus derechos sobre el territorio guatemalteco de Belice, por los medios que estime más convenientes; Tratado que, en cualquier tiempo, podrá ser invocado por la República con respecto al mencionado territorio.⁽¹⁾

(1) En relación con esta reserva, al consultar la Unión Panamericana a los Estados Signatarios si la encontraban o no aceptable, en cumplimiento del procedimiento establecido en el párrafo 2º de la Resolución XXIX de la Octava Conferencia Internacional Americana, celebrada en Lima en 1938, les comunicó, a solicitud del Gobierno de Guatemala, la declaración formal de este Gobierno de que tal reserva no pretende, constituir alteración alguna al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca y de que Guatemala está dispuesta a actuar siempre dentro de los límites de los acuerdos internacionales que haya aceptado. A la luz de esta declaración, los Estados que al principio no encontraron aceptable la reserva, expresaron su aceptación.

INFORMACION GENERAL

Honduras:

Con la reserva formulada al firmar el Tratado.

Nicaragua:

Con la reserva formulada al firmar el Tratado.

Ecuador:

Con la Declaración hecha al firmar el Tratado.

PAISES SIGNATARIOS	FECHA DEL INSTRUMENTO DE RATIFICACION	FECHA DE DEPOSITO DEL INSTRUMENTO DE RATIFICACION
Argentina	Julio 19, 1950	Agosto 21, 1950
Bolivia	Setiembre 18, 1950	Setiembre 26, 1950
Brasil	Marzo 5, 1948	Marzo 25, 1948
Colombia	Enero 10, 1948	Febrero 3, 1948
Costa Rica	Noviembre 20, 1948	Diciembre 3, 1948
Cuba	Diciembre 4, 1948	Diciembre 9, 1948
Chile	Enero 28, 1949	Febrero 9, 1949
Ecuador	Octubre 30, 1950	Noviembre 7, 1950
El Salvador	Febrero 19, 1948	Marzo 15, 1948
Estados Unidos	Diciembre 12, 1947	Diciembre 30, 1947
Guatemala	Marzo 18, 1955	Abril 6, 1955
Haití	Octubre 30, 1947	Marzo 25, 1948
Honduras	Enero 15, 1948	Febrero 5, 1948
México	Noviembre 23, 1948	Noviembre 23, 1948
Nicaragua	Noviembre 1, 1948	Noviembre 12, 1948
Panamá	Diciembre 31, 1947	Enero 12, 1948
Paraguay	Julio 7, 1948	Julio 28, 1948
Perú	Octubre 9, 1950	Octubre 25, 1950
Rep. Dominicana	Noviembre 7, 1947	Noviembre 21, 1947
Uruguay	Setiembre 7, 1948	Setiembre 28, 1948
Venezuela	Setiembre 9, 1948	Octubre 4, 1948
Trinidad y Tobago	Abril 6, 1967	Junio 12, 1967

**ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS
DECIMA CONFERENCIA INTERAMERICANA**

Caracas - VENEZUELA
Desde el 1° al 28 de
marzo de 1954

ACTA FINAL

Resolución XCVI

COLONIAS Y TERRITORIOS OCUPADOS EN AMERICA

La Décima Conferencia Interamericana,

CONSIDERANDO:

Que la común vocación por la libertad de los pueblos de América tiene sus raíces en la gesta de la emancipación y que la solidaridad interamericana no alcanzará su verdadera extensión y profundidad mientras subsistan en el continente territorios ocupados por países extracontinentales y pueblos privados del derecho de gobernarse a sí mismos;

Que el estado actual de la evolución de los pueblos, que ha dado a éstos la conciencia de su derecho a la libre determinación, hace más urgente que nunca la desaparición para siempre del coloniaje en cualquiera de sus formas; y

Que consecuentes con su devoción por la solución pacífica de los conflictos internacionales, el uso de la fuerza para mantener el coloniaje y la ocupación de territorios en América afecta a las repúblicas americanas,

RESUELVE:

1.— Declarar que es voluntad de los pueblos de América que sea eliminado definitivamente el coloniaje mantenido contra el sentir de los pueblos e igualmente la ocupación de territorios.

2.— Expresar la simpatía de las repúblicas americanas por la legítima aspiración de los pueblos actualmente sometidos, de alcanzar su soberanía.

3.— Proclamar la solidaridad de las repúblicas americanas con las justas reclamaciones de los pueblos de América en relación con los territorios ocupados por países extracontinentales.

4.— Reiterar la fe de las repúblicas americanas en los métodos de solución pacífica previstos en los tratados vigentes, y repudiar el uso de la fuerza para mantener los sistemas coloniales y la ocupación de territorios en América.

**NACIONES UNIDAS
ASAMBLEA GENERAL**

Resoluciones aprobadas por la Asamblea General durante su décimoquinto período de sesiones.

Volumen I

20 de setiembre - 20 de diciembre de 1960
Suplemento N° 16 (A/4684), págs. 70/71

Resolución 1514 (XV)

**DECLARACION SOBRE LA CONCESION DE LA
INDEPENDENCIA A LOS PAISES Y PUEBLOS COLONIALES**

La Asamblea General

Teniendo presente que los pueblos del mundo han proclamado en la Carta de las Naciones Unidas que están resueltos a reafirmar la fe en los derechos fundamentales del hombre, en la dignidad y el valor de la persona humana, en la igualdad de los derechos de hombres y mujeres y de las naciones grandes y pequeñas y a promover el progreso social y a elevar el nivel de vida dentro de un concepto más amplio de la libertad,

Consciente de la necesidad de crear condiciones de estabilidad y bienestar y relaciones pacíficas y amistosas basadas en el respeto de los principios de la igualdad de derechos y de la libre determinación de todos los pueblos, y de asegurar el respeto universal de los derechos humanos y las libertades fundamentales para todos sin hacer distinción por motivos de raza, sexo, idioma o religión, y la efectividad de tales derechos y libertades,

Reconociendo el apasionado deseo de libertad que abrigan todos los pueblos dependientes y el papel decisivo de dichos pueblos en el logro de su independencia,

Consciente de los crecientes conflictos que origina el hecho de negar la libertad a esos pueblos o de impedirla, lo cual constituye una grave amenaza a la paz mundial,

Considerando el importante papel que corresponde a las Naciones Unidas como medio de favorecer el movimiento en pro de la independencia en los territorios en fideicomiso y en los territorios no autónomos,

Reconociendo que los pueblos del mundo desean ardientemente el fin del colonialismo en todas sus manifestaciones,

Convencida de que la continuación del colonialismo impide el desarrollo de la cooperación económica internacional, entorpece el desarrollo social, cultural y económico de los pueblos dependientes y milita en contra del ideal de paz universal de las Naciones Unidas,

Afirmando que los pueblos pueden, para sus propios fines, disponer libremente de sus riquezas y recursos naturales sin perjuicio de las obli-

gaciones resultantes de la cooperación económica internacional, basada en el principio del provecho mutuo, y del derecho internacional,

Creyendo que el proceso de liberación es irresistible e irreversible y que, a fin de evitar crisis graves, es preciso poner fin al colonialismo y a todas las prácticas de segregación y discriminación que lo acompañan,

Celebrando que en los últimos años muchos territorios dependientes hayan alcanzado la libertad y la independencia, y reconociendo las tendencias cada vez más poderosas hacia la libertad que se manifiestan en los territorios que no han obtenido aún la independencia,

Convencida de que todos los pueblos tienen un derecho inalienable a la libertad absoluta, al ejercicio de su soberanía y a la integridad de su territorio nacional,

Proclama solemnemente la necesidad de poner fin rápida e incondicionalmente al colonialismo en todas sus formas y manifestaciones;

Y a dicho efecto

Declara que:

1. La sujeción de pueblos a una subyugación, dominación y explotación extranjeras constituye una denegación de los derechos humanos fundamentales, es contraria a la Carta de las Naciones Unidas y compromete la causa de la paz y de la cooperación mundiales.

2. Todos los pueblos tienen el derecho de libre determinación; en virtud de este derecho, determinan libremente su condición política y persiguen libremente su desarrollo económico, social y cultural.

3. La falta de preparación en el orden político, económico, social o educativo no deberá servir nunca de pretexto para retrasar la independencia.

4. A fin de que los pueblos dependientes puedan ejercer pacíficamente y libremente su derecho a la independencia completa, deberá cesar toda acción armada o toda clase de medidas represivas de cualquier índole dirigidas contra ellos, y deberá respetarse la integridad de su territorio nacional.

5. En los territorios en fideicomiso y no autónomos y en todos los demás territorios que no han logrado aún su independencia deberán tomarse inmediatamente medidas para traspasar todos los poderes a los pueblos de esos territorios, sin condiciones ni reservas, en conformidad con su voluntad y sus deseos libremente expresados, y sin distinción de razas, credos ni color, para permitirles gozar de una libertad y una independencia absolutas.

6. Todo intento encaminado a quebrantar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas.

7. Todos los Estados deberán observar fiel y estrictamente las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas, de la Declaración Universal de Derechos Humanos y de la presente Declaración sobre la base de la igualdad, de la no intervención en los asuntos internos de los demás Estados y del respeto de los derechos soberanos de todos los pueblos y de su integridad territorial.

**NACIONES UNIDAS
ASAMBLEA GENERAL**

Vigésimo período de sesiones
Tema 23 del programa

**A/RES/2065 (XX)
4 enero 1966**

RESOLUCION APROBADA POR LA ASAMBLEA GENERAL

Sobre la base del informe de la Cuarta Comisión (A/6160)/2065 (XX). Cuestión de las Islas Malvinas (Falkland Islands)

La Asamblea General,

Habiendo examinado la cuestión de las Islas Malvinas (Falkland Islands),

Teniendo en cuenta los capítulos de los informes del Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales concernientes a las Islas Malvinas (Falkland Islands) y en particular las conclusiones y recomendaciones aprobadas por el mismo relativas a dicho territorio,

Considerando que su resolución 1514 (XV) del 14 de diciembre de 1960 se inspiró en el anhelado propósito de poner fin al colonialismo en todas partes y en todas sus formas, en una de las cuales se encuadra el caso de las Islas Malvinas (Falkland Islands),

Tomando nota de la existencia de una disputa entre los gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acerca de la soberanía sobre dichas islas,

1.— Invita a los gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales, a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la resolución 1514 (XV), así como los intereses de la población de las Islas Malvinas (Falkland Islands);

2.— Pide a ambos gobiernos que informen al Comité Especial y a la Asamblea General, en el vigésimoprimer período de sesiones, sobre el resultado de las negociaciones.

1398a. sesión
PLENARIA
16 diciembre 1965
265

**Estamos
donde
la Industria
nos
necesita**



LA OXIGENA

SAIC

Boulogne Sur Mer 345 - (1213) Bs. Aires - T. 87-6616
Telex "LAOXI" 22764 y Sucursales en todo el País



Calle Florida hacia 1900 - Archivo Gral. de la Nación

Desde hace más de un siglo
ubicado en tradicionales
calles de la ciudad.

Desde el 23 de mayo de 1878 en la esquina de
Perú y Belgrano, hasta la actual sede
de Florida y Sarmiento, sigue brindando
con el mismo espíritu, confianza y solidez,
los mejores servicios a
los habitantes de la gran ciudad.



Banco de la Ciudad de Buenos Aires
en la gran ciudad, su banco desde 1878



**MERCURIO NAVAL
S.A.I.C.F.I.A.M.**

**reparaciones y
construcciones
navales**

**departamento
técnico**

OFICINAS
DANIEL CERRI 664 Capital
TALLERES
PEDRO DE MENDOZA 2661/2683 Capital
Teléfonos: 21-0104 y 28-4054
Sucursal en PUNTA ALTA
RIVADAVIA 627
Teléfono: 81103

GASA

GUASCOR ARGENTINA, S.A.

Brasil 171/177
Teléfono 361-1968/2210/4687
(1063) Buenos Aires — Télex 22465

Distribuidor exclusivo para la República Argentina de:

Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.

Edificio GUASCOR / P.O. Box 30 / Zumaya / Spain
Tel. (34) 43-86 19 40 / Telex 36310-GUAZU-E



Motores Diesel

Crónica Nacional

ARMADA ARGENTINA

ENTREGA DE DISTINCIONES AL PERSONAL MILITAR Y CIVIL QUE SE DESTACÓ EN LAS ACCIONES BELICAS LIBRADAS EN EL TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR

El 10 de setiembre se realizó en la Plaza de Armas de la Escuela de Mecánica de la Armada una formación presidida por el Comandante en Jefe de la Armada almirante Jorge Isaac Anaya, con el fin de otorgar las condecoraciones concedidas al que se distinguió en acciones de guerra, de la Armada, de la Prefectura Naval y de la Marina Mercante.

El cuadro de efectivos fue integrado por Secciones con Bandera de la Escuela Naval Militar de Río Santiago; del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”, que asumió la representación de los restantes Liceos Navales; de la Escuela de Suboficiales de Infantería de Marina; de la Escuela de Mecánica de la Armada, integrando también la formación delegaciones de cadetes de la Escuela Nacional de Náutica “Manuel Belgrano” y de la Escuela de Oficiales de la Prefectura Naval “General Matías de Irigoyen”.

El almirante Anaya estuvo acompañado por todos los oficiales almirantes en actividad, por los comandantes de unidades navales, de Infantería de Marina y Aeronavales, por los jefes y los directores de bases, organismos y dependencias y delegaciones de oficiales superiores, jefes, oficiales y suboficiales de distintos destinos y por una delegación integrada de igual forma, de la Prefectura Naval Argentina.

A la ceremonia asistió el Presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, doctor Adolfo Gabrielli, el ministro de Defensa, doctor Julio Martínez Vivot; el comandante del Primer Cuerpo de Ejército, general de división Juan Carlos Trimarco y el jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, brigadier José María Insúa, quienes encabezaron las respectivas representaciones de esas Fuerzas, formadas por Oficiales Superiores, Jefes, Oficiales y Suboficiales de cada una de ellas.

Asimismo estuvieron presentes el intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, doctor Guillermo del Cioppo, el vicario castrense, monseñor José M. Medina, los capellanes mayores de la Armada, Ejército y la Fuerza Aérea; el vicealmirante (RE) José H. Barbuzzzi, el general de división (R) Carlos A. Caro y el brigadier mayor (R) Alberto Baños, presidentes respectivamente del Centro Naval y de los Círculos Militar y de Aeronáutica; integrantes de Asociaciones relacionadas con el quehacer naval y con el de las Fuerzas Armadas y familiares directos del personal distinguido.

Después de entonarse las estrofas del Himno Nacional, el almirante Anaya pronunció la siguiente alocución:

“La Armada Argentina entregó 400 de sus mejores hombres en la Guerra del Atlántico Sur.

Muchos más, que afortunadamente viven, arriesgaron todo, en el sublime instante del combate.

Si hoy me encuentro frente a ustedes, es:

—Porque estoy orgulloso del comportamiento de los hombres de la Armada.

—Porque sé que si el clarín llamara hoy, como el 2 de abril, a responder con la fuerza al insulto, la amenaza y la soberbia, la Armada estaría dispuesta al mismo sacrificio militar.

—Porque en la batalla perdida, la disciplina y la dignidad fueron los pilares que sustentaron la Institución, y le permite hoy, volviéndose sobre sí misma, intensificar su adiestramiento y extraer todas las enseñanzas para un nuevo toque de clarín.

—Porque muchas voces, desde el fondo del mar, me gritan día y noche que ningún argentino se arrepienta de nada; que quienes hoy fácilmente olvidan la respuesta de nuestro pueblo, son los mismos que siempre olvidan todo, en su afán de adaptar su accionar a la “efímera” conveniencia del momento.

Por eso, sí, y por muchas razones más de conciencia, estoy hoy frente a ustedes, orgulloso de nuestra Nación, de nuestra Armada, de nuestros muertos, heridos y combatientes, asumiendo plenamente la total responsabilidad ante la historia, de todo lo actuado como Comandante en Jefe de la Armada.

Conociendo el ánimo que os embarga, impondré distinciones y condecoraciones a los elegidos por la Patria.

Hombres de la Armada, de la Prefectura Naval Argentina, de la Marina Mercante:

Sé del orgullo con que luciréis sobre vuestros pechos el homenaje que la Armada rinde al coraje y a la entrega sin límites.

En cada condecoración habita el sentimiento nacional que se manifestó contundente, solidario y valiente aquel glorioso 2 de abril en que la República Argentina amaneció de pie, junto alas naciones hermanas de América latina.

El empleo del poder militar sólo tiene sentido en apoyo de objetivos políticos, los que fueron, son y serán indiscutibles.

El traspí militar siempre es un devenir de la guerra que no modifica la causa que le dio origen.

Cuando se defienden ideales, valores y principios, el accionar de una Nación no queda supeditado a la magnitud del enemigo.

Así lucharon nuestros antepasados en las Guerras de la Independencia superando dificultades, soportando reveses y “agrandándose” ante la adversidad y el dolor. Siempre, al final, vencieron.

Si así no fuera, nuestra historia no tendría héroes.

Por esta razón vivirá siempre en nosotros la lista de prohombres contemporáneos que se inicia con el señor capitán de fragata Giachino y continúa con todos aquellos que dejaron su sangre en nuestras Malvinas y Georgias del Sur, como testimonio inagotable de nuestros derechos.

Algunos equivocados pensarán, quizá, que sólo cumplieron con su deber. No es así. Cumplieron más allá de su deber. Habían nacido con la aptitud ilimitada para el sacrificio que distingue a los buenos de los diferentes. Y sólo es héroe un diferente. Por eso la historia de sus hechos no se mide por obediencias, se mide por aquella capacidad de entrega, por aquella facultad de inmolación que constituía su costado oculto. Esa generosidad gloriosa que, al fin y al cabo, terminó por separarlos de todos los valientes, de todos los que respondieron cabalmente a su deber para hacer de ellos hombres memorables, hombres tocados por una gracia excepcional.

Ellos fueron algo más. Ellos fueron ese espacio de insensatez milagrosa que nos deja abortos y admirados. Ellos fueron la fisura del alma por la que secuela Dios.

Esta inconclusa Guerra de las Malvinas —que algunos inmediatistas computan negativamente— le ha dejado al país la posibilidad de luchar por sus derechos en otros teatros de operaciones y le ha dejado a los argentinos la indeleble seguridad de que no hemos cambiado, de que seguimos siendo los nietos de los que, en el siglo pasado, jugaban al valor con la serena constancia de los que juegan a su sangre, persuadidos de que no hay en el mundo moneda más valiosa.

CRONICA NACIONAL

Con hombres como ustedes, la Nación vencerá. Estoy convencido de que, retemplados los ánimos y decantadas las pasiones, recuperaremos lo que nos pertenece por derecho.

Si así no fuera, no tiene razón alguna nuestra existencia de marinos y soldados, representantes de un pueblo que como tales nos quiere acérrimos defensores de todos sus derechos.

Dios Nuestro Señor, que impone la cruz como camino hacia la verdadera paz, sabe de nuestro dolor. El nos dará la fortaleza para superarlo y lograr esa paz del espíritu, imposible fuera de la justicia permanente y reconocida de nuestra causa”.

Finalizadas las palabras del Comandante en Jefe, el capellán mayor de la Armada capitán de navío Domingo Genise, ofició una oración por los muertos y heridos en la Campaña de Malvinas, procediendo luego a bendecir las distinciones.

El señor almirante Anaya entregó personalmente las mismas al siguiente personal de la Armada, de la Prefectura Naval y de la Marina Mercante:

CONDECORACION “HONOR AL VALOR EN COMBATE”

Capitanes de Corbeta

Carlos Alberto Molteni
Rodolfo Alberto Castro Fox
Alberto Jorge Philippi
de I.M. Dante J. M. Camiletti

Tenientes de Navío

Rafael Gustavo Molini
Jorge A. Gopceovich Canevari
Remo Ornar Busson
José César Arca

Tenientes de Fragata

Carlos María Robbio
de I.M. Mario Rubén Abadal
de I. M. Julio César Binotti
de I. M. Carlos Alberto Calmels
de I. M. Sergio Andrés Dachary

Tenientes de corbeta

Guillermo Daniel Guerra
de I.M. Waldemar R. Aquino
de I.M. Oscar Patricio González
de I.M. Rubén Eduardo Galliussi
de I.M. Carlos Daniel Vázquez

Guardiamarinas

de I. M. Marcelo Daniel Demarco
de I. M. Alejandro Koch
de I. M. Miguel Angel Mascolo

Suboficiales Segundos

de I. M. Eduardo Fochesatto
de I. M. Miguel Angel Vaca
de I. M. Lucio Monzón
de I. M. Roberto Tejerina
Aeronáutico Julio César Gatti
de I. M. Elvio Cuñe

de I. M. Miguel Basualdo
de I. M. Ramón López

Cabos Principales

de I. M. Juan Márquez
de I. M. Osvaldo Ozan
de I. M. Juan Carrasco
de I. M. Pedro Baccili
de I. M. Pablo Alvarado
de I. M. Domingo Lamas
Enfermero Jesús Pereyra

Cabo Primero de Infantería de Marina

Jorge Luis Sistema (muerto en combate)

Cabos Segundos de Infantería de Marina

Víctor Olavarría (muerto en combate)
Ramón Ordóñez (muerto en combate)
Pedro Verón
Ornar López
Néstor Agüero
Carlos Sini
Carlos Benítez
Carlos Rafael Colemil

Conscriptos de Infantería de Marina

Fortunato Acevedo
José Fació
Nolberto Toffoli
José Cabrera
Jorge Barrera
Angel Barrera
Antonio López
Tito Ponce
Walter Torrente
David Sambrino
Osvaldo Colombo
Alicio Aguirre
Vivoda Estecher

CONDECORACION “RECONOCIMIENTO AL MERITO”

Capitán de Corbeta

Juan Carlos Ianuzzo

Primer Oficial (Buque Mercante (“Río Carcarañá”))

Francisco Elizalde

CONDECORACION “HERIDOS EN COMBATE”

Capitán de Ultramar

Oswaldo Marcelino Niella

Teniente de Navío

Sergio Bazán

Oficial Principal (Prefectura)

Gabino Oscar González

Teniente de Corbeta Contador

Roberto Oscar López

Teniente de Corbeta de I.M.

Héctor Oscar Miño

Primer Oficial (Marina Mercante)

Atilio López

Suboficial Primero Maquinista

Mario Avila

Suboficial Segundo Comunicaciones

Raúl Vaca

Suboficial Segundo Camarero

Carlos Arrúa

Suboficial Segundo de Mar

José Rojas

Suboficial Segundo Electricista

Carmelo Lezcano

Cabo Principal Buzo

Miguel Ledesma

Cabo Principal Artillero

Francisco Páez

Cabo Principal Artillero

Daniel Furon

Cabo Principal Artillero

Juan Carlos Martín

Cabo Principal Enfermero

Jesús Pereyra

Cabo Primero Radiotelegrafista

Horacio Enrique

Cabo Primero de I.M.

Roberto Almada

Maquinista (Mercante)

Lucio Bussetti

Mecánico (Mercante)

Oswaldo Ferrero

Cabo Segundo Camarero

Daniel Cobos

Cabo Segundo Camarero

Oswaldo Fernández

Cabo Segundo Maquinista

José Vallejo

Cabo Segundo de I.M.

Omar López

Cabo Segundo Enfermero

Néstor Urbina

Cabo Segundo de I.M.

Juan Carlos Agüero

Cabos Segundos de I.M.

Angel Yacco

Víctor Ibáñez

Carlos Colemil

Marinero Primero Camarero

Oswaldo Benecia

Marinero (Mercante)

Julio César Rodríguez

Marinero (Mercante)

Luis Zaragosa

Conscriptos Clase 1962

Ricardo Celaye

Ramón Iturria

CRONICA NACIONAL

Julio Cepeda
Marcelo Pozzo
Juan Galvez
Manuel Borquez
Miguel Guerreño
Daniel Ferrandis
Francisco Núñez
Emeterio Saucedo
Mario Roberto Torres
Roberto Plinio Barboza
Osvaldo Colombo
Diego Ernesto Iriarte
Miguel Darío Sánchez
Alfredo Crisanto Cardozo
Jorge González

Conscriptos Clase 1963

Zacaría Franco
Luis Molina
Francisco González
Luis Adrián Ortiz
Martín Giles
Bonifacio Sosa
Ernesto Ovando
Raúl Figueroa

Néstor Vidaurre
Ramón Costilla

Ex conscriptos Clase 1962

Rubén Rodríguez
Fernando Claudio Martín
Vicente Zurzolo
Osvaldo Sandoval
Severino Robledo
Justo Bartolomé Valle
Adalberto L. Benítez
Pedro Pérez
Pablo Cauto
Fabián Sánchez
Jorge Urrutia
Alcides Fernández
Carlos Parra
Cleto Marcelino González
Alejandro Yovino
Jorge Faustino Benítez
Marcelo F. Rodríguez
Juan Pérez
Juan Ricardo Salazar
Jorge Andrés Kihn

CONDECORACION “AL ESFUERZO Y LA ABNEGACION”

Capitán de Fragata (Capellán)

Pablo Cantalicio Sosa

Capitán de Fragata

Julio Marcelo Pérez

Capitán de Corbeta de I.M.

Roberto N. Donadio

Suboficial Segundo de I.M.

Genaro Pérez

Cabo Primero de I.M.

Horacio Lazo

Capitán de Corbeta de I.M.

Luis A. Menghini

Capitán de Corbeta

Juan Carlos González Llanos

Capitán de Corbeta

Alberto Valerlo Pico

Teniente de Fragata

Fernando Pedro Amorena

Prefecto (Aviador)

Pedro Gómez

Capitán de Ultramar (Buque Mercante “Formosa”)

Juan Gregorio

Capitán de Ultramar (Transporte ARA “Isla de los Estados”)

Tulio Panigadi (Muerto en combate)

Capitán de Ultramar (Transporte ARA “Bahía Buen Suceso”)

Osvaldo Niella

Capitán de Ultramar (Buque Mercante “Río de la Plata”)

Carlos Benchetrit

Capitán de Ultramar (Pesquero “Narwal”)

Néstor Fabiano

Primer Oficial Maquinista (Pesquero “Narwal”)

Oscar López

Segundo Oficial (Pesquero “Narwal”)

Asterio Wagata

Oficial Radio (Pesquero “Narwal”)

Arturo Reynoso

Segundo Maquinista (Pesquero “Narwal”)
Feliciano Miño

Electricista (Pesquero “Narwal”)
Octavio Esquivel

Enfermero (Pesquero “Narwal”)
Juan Angel Gómez

Teniente de Navío
Horacio González Llanos

Teniente de Fragata de I.M.
Miguel Angel Campos

Guardiamarina de I.M.
Alfredo Eugenio Enjuto

Suboficial Segundo Enfermero
Raúl Eduardo Barrionuevo

Teniente de Fragata de I.M.
Edgardo A. Rodríguez

Teniente de Corbeta de I.M. (RE)
Carlos Fernando Ries Centeno

Guardiamarina Contador
Juan Salvador Pellegrino

Suboficial Mayor de I.M.
Jorge Hernández

Suboficial Primero de I.M.
Humberto Henriquez

Suboficial Primero de I.M.
José Agustín Pires

Suboficial Primero Aeronáutico
Rubén Laureiro

Suboficiales Segundos Aeronáuticos
Federico Leu

Paulo Chiodini

Cabo Segundo Aeronáutico
Marcelo Iturbe

Suboficiales Segundos de I.M.
Roberto Lyardet
René Cimino
Ramón Barros
Raúl Guzmán

Cabo Primero de I.M.
Carlos Fernández

Cabos Segundos de I.M.
Luis Piovacari
Aldo Cena

Cabo Primero Cocinero
Bruno Delgado

Conscripto de I.M.
Daniel Acevedo

Cabos Segundos de I.M.
Reynaldo Rolón
Daniel Carrasco
Juan Ravinale

Cabo Primero Enfermero
Juan Francisco Soberdn

Cabo Primero Buzo Táctico
Juan Chervo

Cabo Segundo Buzo Táctico
Luis Antúnez

Cabo Segundo Enfermero
Adolfo Oscar Anselozzi

Marinero Civil
Alfonso López
Señor Oscar García Latuada

NOTA: Las condecoraciones mencionadas precedentemente fueron instituidas por Resolución N° 736/78 “C”/bis del Comandante en Jefe de la Armada, de fecha 12 de setiembre de 1978.

Los motivos de las mismas son los siguientes:

Medalla “HONOR AL VALOR EN COMBATE”

Motivo o concepto por el cual se otorga.

Será concedida a las Fuerzas, Unidades, Organismos y Personal Militar, personal de las fuerzas de seguridad, fuerzas policiales y/o civiles, que se distinguieron por su destacada participación en el cumplimiento de misiones de combate, motivadas por acontecimientos extraordinarios que revistan carácter de función de guerra.

Medalla “RECONOCIMIENTO AL MERITO”

Motivo o concepto por el cual se otorga.

Será concedida al personal militar y al personal de seguridad que como consecuencia de acontecimientos extraordinarios que revistan carácter de función de guerra, resultare herido o realizare un acto heroico ante situaciones abiertas o encubiertas que no sean de combate, llevadas a cabo por el oponente subversivo.

Será concedida al personal civil cuando el hecho se produjera en recinto militar o durante un acto del servicio.

Medalla “HERIDO EN COMBATE”

Motivo o concepto por el cual se otorga.

Será concedida al personal militar, personal de las fuerzas de seguridad, fuerzas policiales y/o civiles que, en el desempeño de una misión de Combate motivada por acontecimientos extraordinarios que revistan carácter de función de guerra, resultare herido.

Medalla “AL ESFUERZO Y LA ABNEGACION”

Motivo o concepto por el cual se otorga.

Será concedida al personal Militar y Civil de la Armada Argentina, Prefectura Naval Argentina, fuerzas de seguridad y fuerzas policiales, que como consecuencia de acontecimientos extraordinarios en el cumplimiento de misiones de apoyo de combate se destaque por su dedicación y espíritu de sacrificio. Se establece como tiempo mínimo para su otorgamiento un plazo de 24 meses.

EL LIBRO DE BITACORA DE BOUGAINVILLE EN EL COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA

El conde François de Bougainville, descendiente del navegante y explorador francés Louis Antoine de Bougainville, que comandó la primera expedición colonizadora francesa de 1764 a las islas Malvinas, fue recibido en el edificio Libertad el 23 de abril por el Comandante en Jefe de la Armada.

El visitante, que es un estudioso de ese hecho y posee amplia documentación histórica del mismo, expuso al almirante Anaya el Libro de Bitácora de aquella expedición, valioso testimonio original de esa empresa que finalizó con la retirada de los franceses ante las reclamaciones de la Corona española, constituyendo este hecho una clara aceptación por Francia de la soberanía hispánica sobre el Archipiélago, de la cual es heredera la República Argentina.

FACTIBILIDAD DE CONSTRUIR EN EL PAIS UN SUBMARINO NUCLEAR

El uso de submarinos con propulsión nuclear por parte de Gran

Bretaña en el conflicto del Atlántico Sur anuló la capacidad operativa de nuestra flota de mar, al carecer la misma de adecuados medios de respuesta.

A raíz de esta circunstancia, el presidente de la Comisión Nacional de Energía Atómica, vicealmirante (RE) Carlos Castro Madero, ha señalado que la Argentina se verá obligada a estudiar la factibilidad de construir una nave de ese tipo en el país, estableciendo cuidadosamente si estamos o no en condiciones de construir los elementos críticos, es decir aquellos que eventualmente no pueden ser obtenidos en el extranjero.

Asimismo destacó que la Argentina tuvo una gran sorpresa al comprobar que ningún país condenó al agresor británico por la utilización de dichos submarinos contra una nación que tenía todo su programa nuclear comprometido con fines pacíficos, lo que llevó a nuestro país a realizar el correspondiente reclamo en la Organización Internacional de Energía Atómica, el cual no originó reacción alguna en dicho organismo.

EL VICEALMIRANTE RUBEN OSCAR FRANCO FUE DESIGNADO COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

El 8 de setiembre el actual Comandante en Jefe de la Armada, almirante Jorge Isaac Anaya, anunció que ha designado para reemplazarlo en sus funciones al señor vicealmirante Rubén Oscar Franco quien asumirá el cargo el 1º de octubre en una ceremonia a realizarse en la Base Naval de Puerto Belgrano.

El vicealmirante Rubén Oscar Franco, nació el 8 de agosto de 1927, en Adrogué, Buenos Aires.

Ingresó como cadete del cuerpo general el 19 de enero de 1945, siendo promovido a guardiamarina el 23 de noviembre de 1949, desempeñándose en el acorazado Rivadavia y en el rastreador Robinson. Como teniente de corbeta prestó servicios en la Agrupación Anfibia de la Zona Naval del Plata.

Con el grado de teniente de navío al que ascendió el 31 de diciembre de 1955, tuvo entre otros destinos el cargo de ayudante de órdenes del ministro de Marina e integró la Comisión Argentina en los Estados Unidos.

Ascendido el 31 de diciembre de 1961 a capitán de corbeta, tras desempeñarse en la Escuela Naval Militar y el destructor Espora, pasó a la Dirección de Armamento del Personal Naval. Fue, con la jerarquía de capitán de fragata, lograda el 31 de diciembre de 1967, segundo comandante del buque escuela Fragata Libertad y, posteriormente, comandante de esa unidad, para pasar luego a desempeñarse en el Estado Mayor Naval.

Con la jerarquía de capitán de navío, que obtuvo el 31 de diciembre de 1973, actuó en la Tunta Interamericana de Defensa, en los Estados Unidos, como asesor de la delegación militar y agregado naval adjunto, y más tarde comandante de la segunda división de destructores y jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones Navales.

Como contralmirante, fue secretario de Información Pública de la Presidencia de la Nación y, posteriormente, subjefe de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada y director general de Personal Naval.

Ascendido a vicealmirante el 31 de diciembre de 1980, se desempeñó como agregado naval de nuestro país en los Estados Unidos y en el Canadá y luego como jefe de la delegación argentina ante la Junta Interamericana de Defensa.

Asimismo, en 1973, el vicealmirante Franco fue designado representante argentino para la 28ª Reunión del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, realizada en Londres, y dos años después observador del IV Juego de Guerra Interamericana en la Junta Interamericana de Defensa.

CARTA DEL COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA AL AS DE LA AVIACION FRANCESA SEÑOR PIERRE CLOSTERMANN

El Comandante en Jefe de la Armada cursó la siguiente nota al Sr. Pierre Clostermann, célebre por su actuación en los combates aéreos realizados en Europa durante la Segunda Guerra Mundial, en relación con su conceptuoso mensaje a los pilotos argentinos que combatieron en las Malvinas, enviado a través de la Embajada Argentina en Francia:

“De mi mayor consideración: La Armada Argentina, a través de su Aviación Naval, es una permanente admiradora de las hazañas que usted grabó a fuego en ese cielo infinito, donde los hombres subliman su capacidad profesional, coraje y sentido del honor.

Herederos del noble sentido del combate, nuestros aviadores navales le están profundamente agradecidos.

Al igual que el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, que tan bien expresara el reconocimiento de sus valientes pilotos, he dado el orden de difundir su carta en las Unidades de la Aviación Naval.

A la par de nuestros camaradas aviadores del Ejército y Fuerza Aérea, los aviadores navales de ataque y los de las aeronaves de exploración, transporte y helicópteros, escribieron una página de gloria para el país y sellaron con su sangre el compromiso argentino de integrar nuestras Malvinas al territorio nacional.

Cuando los medios materiales con que tuvieron que volar, resultaban técnicamente antiguos frente a los que disponía el adversario, nuestros pilotos y tripulantes de vuelo manifestaron al mundo el coraje de un pueblo que valientemente se dispuso al sacrificio para luchar por la causa más justa de su historia reciente.

Cuando tuvieron en sus manos elementos de combate de similar aptitud que los británicos, como es el caso de los Súper Etendard, supieron utilizarlos con tal nivel de profesionalismo, que vulneraron sin ser detectados todos los sistemas defensivos de la flota enemiga y obtuvieron el 100 % de impactos de sus armas.

Señor Clostermann: el reconocimiento de una autoridad como usted, quedará por siempre inserta en el alma de la Aviación Naval Argentina.

Lo saludo con toda distinción”.

INTERESES MARITIMOS

MARINA MERCANTE

INCORPORACION DE BUQUES MERCANTES A LA MATRICULA NACIONAL

En el período comprendido entre el 1º de enero y el 30 de setiembre del corriente año se han registrado las siguientes incorporaciones:

NOMBRE DEL BUQUE	TIPO	AÑO DE CONST.	TPB	TRB	ARMADOR
Cabo Guardián	tanque	1964	46.713	26.263	BOTTACHI
Astra Sol	tanque	1960	26.272	15.403	ASTRA
Gas Fueguino	gasero	1971	5.300	4.278	NAVIGAS
Ingeniero Ondarts	tanque	1982	28.750	20.690	YPF
Petromar Río Grande	tanque	1982	15.500	9.100	ESSO
Rey Fruela	carguero	1972	3.857	2.526	CORMORAN
Toba Pegaso	tanque	1981	8.300	3.834	TOBA
Glaciar Viedma	frigorífico	1981	10.272	9.850	ELMA
Astra Valentina	granelero	1982	23.700	16.690	ASTRAMAR
José Fuchs	tanque	1982	58.000	32.100	YPF

Bajas de buques mercantes de la matrícula, en el mismo período:

NOMBRE DEL BUQUE	TIPO	AÑO DE CONST.	TPB	TRB	ARMADOR
Mar Caribe	carguero	1944	6.010	3.997	NAVIERA ANTARES
Luján de Cuyo	tanque	1962	45.923	26.635	YPF
Mar Dulce	tanque	1941	3.600	1.553	LUNMAR NAVIERA
Río Carcarañá (*)	carguero	1962	10.430	8.242	ELMA
Gaicho Moreira	granelero	1966	47.561	27.074	ALIANZA

(*) Hundido en acción de guerra en las Islas Malvinas.

SECTOR PESCA

EVALUACION DE LA ACTIVIDAD EN EL PRIMER SEMESTRE DE 1982

En el primer semestre del corriente año el sector experimentó un

proceso de reactivación muy pronunciado, que se refleja en el hecho de haber incrementado en un 60 % los desembarques respecto de igual período del año pasado. A su vez, el nivel alcanzado representa el 88% del máximo histórico, correspondiente al 1er. semestre de 1979. Se indica el cuadro comparativo de desembarques en miles de toneladas de pesca marítima:

SEMESTRE I	VOLUMEN	INDICE
1982	223	100
1981	140	63
1979	255	114

Los desembarques de merluza, principal especie de interés comercial del Mar Argentino representan el 70% del total, con algo más de 157.000 t; es decir que su participación se mantiene estable. El calamar (9% del total), segunda especie en términos de volúmenes desembarcados, ha incrementado su participación respecto de los años 1981, en que sólo significó el 5 % y de 1979, en que fue el 8% del total. Este molusco se destina fundamentalmente al Lejano Oriente.

Las especies de costa, particularmente el mero, la pescadilla y la corvina, han seguido incrementando su participación sobre el total, como consecuencia de la demanda proveniente de los países africanos, cuya atención por parte de la oferta local sólo tiene dos años de vigencia.

Otro aspecto importante de la composición de los desembarques lo constituye el langostino con 3.250 t, con respecto a las 1.261 t capturadas en igual período del año pasado y a las 3 t del primer semestre de 1979. Ello se debe a la explotación de caladeros no tradicionales que han extendido el período de su captura en el Mar Argentino.

También se han incrementado las capturas de abadejo (4.470 t), bonito (1.775 t) y anchoíta (891 t); habiendo disminuido sensiblemente las de mejillones como consecuencia de la marea roja que afecta su consumo.

La reactivación alcanzada se realiza al tener en cuenta las dificultades operativas que sufrió el sector como consecuencia del conflicto en el Atlántico Sur, que abarcó casi 2 meses de los 6 considerados, y que aún mantiene ciertas derivaciones sobre los flujos comerciales. A continuación se agrega un cuadro comparativo de las exportaciones en miles de dólares, los porcentajes de cada rubro y las variaciones anuales:

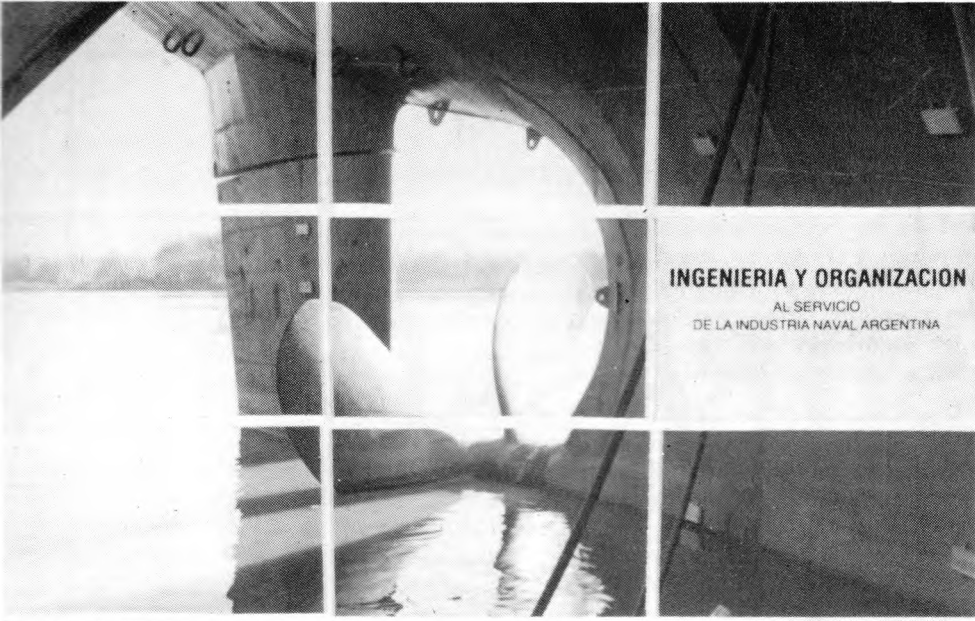
Exportaciones	1er. Sem. 1982		1er. Sem. 1981		1er. Sem. 1979		1982 1981	1982 1979
Congelados	86.201	93%	45.407	89%	83.737	91%	90%	3%
Vía aérea	1.105	1%	1.276	2%	1.156	1%	13%	4%
Salados								
Secos, etc.	2.012	2%	1.683	3%	1.210	1,4%	20%	66%
Conservas	716	1%	659	1%	1.250	1,4%	9%	43%
Algas	271	0,4%	104	0,2%	89		161%	204%
Agar-Agar	264	0,4%	113	0,2%	602	0,7%	134%	56%
Plan Barrido	1.660	2%	2.471	4,6%	3.566	3,8%	33%	53%
Harinas y otros	129	0,2%	—	—	581	0,7%	0	78%
TOTAL	92.358	100%	51.713	100%	92.191	100%	79%	0,2%

El cuadro siguiente indica la comparación en toneladas de las exportaciones, el porcentaje de cada rubro y las variaciones anuales.

Exportaciones	1er. Sem. 1982		1er. Sem. 1981		1er. Sem. 1979		1982	1982
							1981	1979
Congelados	101.377	92%	46.842	80,7%	100.397	85,8%	116	1
Vía aérea	597	0,5%	751	1,3%	1.067	1%	- 21	- 44
Salados								
Secos, etc.	1.341	1,2%	1.133	2%	861	0,8%	18	56
Conservas	171	0,2%	171	0,3%	325	0,4%	0	- 47
Algas	269	0,2%	80	—	165	—	236	63
Agar-Agar	22	—	8	—	75	—	175	- 71
Plan Barrido	6.179	5,3%	9.065	15,7%	12.404	10,2%	- 32	- 50
Harinas y otros	519	0,5%	—	—	1.744	1,8%	0	- 70
TOTAL	110.235	100%	58.050	100%	117.039	100%	90	- 6

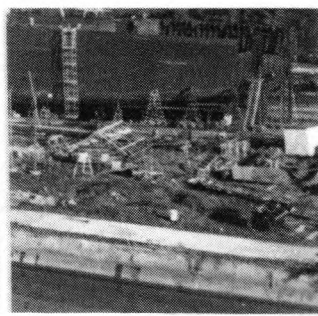
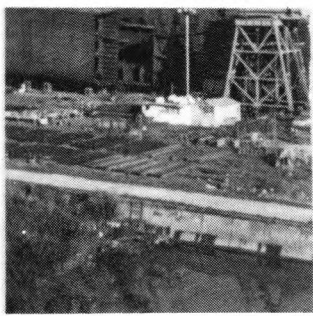
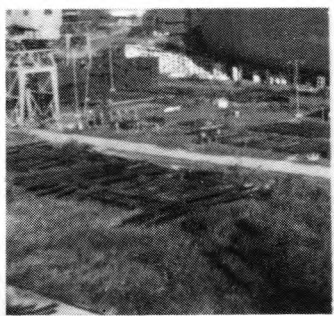
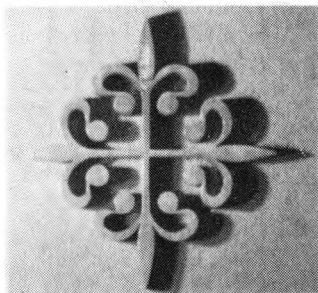
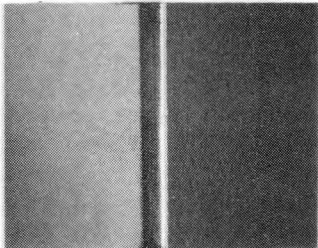
Tal como surge del cuadro precedente el volumen exportado durante el 1er. semestre del año alcanzó a superar el máximo histórico de 1979 y significa un incremento del 116% respecto de igual período del año anterior. Lo expuesto no se refleja proporcionalmente en los valores obtenidos, en virtud de la brusca caída en el precio ocurrida en los mercados internacionales como consecuencia de la vigencia de altas tasas de interés que comprimen la demanda y el nivel de stocks. En el nivel general de productos congelados lo expuesto no se refleja en su verdadera dimensión, en virtud de la participación creciente de las exportaciones de langostinos, de alto precio unitario, pero que no alcanza al conjunto del sector, sino a un número escaso de empresas intervinientes en su producción.

DESTINO PORCENTUAL DE LAS EXPORTACIONES DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 1982			
España	19%	Italia	6%
Irán	11%	Portugal	5%
EE.UU.	10%	Francia	5%
Camerún	9%	Egipto	3%
Brasil	8%	Alemania Federal	3%
Nigeria	7%	Arabia Saudita	2%
Japón	6%	Otros	5%



INGENIERIA Y ORGANIZACION
AL SERVICIO
DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA

DEL RETIRO
CONSULTORA S.A.



SITRA S.A.I.C.F.I. y C.

EMPRESA |
CONSTRUCTORA |

Sarmiento 552 - Piso 17
Tel.: 394-8388 y 8287 Buenos Aires

Crónica Internacional

SITUACION CONFLICTIVA INCIERTA EN EL ATLANTICO SUR

Gran Bretaña anunció que ha levantado su zona de exclusión marítima alrededor de las Malvinas, pero pidió al gobierno argentino que mantenga sus barcos y aviones de guerra fuera de las islas en un radio de 150 millas náuticas para evitar “choques imprevistos”, a lo cual la Argentina respondió que no acepta zonas de exclusión ni límites de ninguna naturaleza en mares de su jurisdicción.

La respuesta oficial de nuestro país a la comunicación de las medidas británicas agrega que éstas demuestran que no existe en la zona una “cesación definitiva de hostilidades, sino una suspensión de hecho de las mismas”, “precaria situación”, que sólo podrá derivar en “paz efectiva” si Gran Bretaña pone fin a sus medidas militares y se aviene a negociar con la Argentina, en la UN, la solución definitiva a la disputa por el archipiélago,

Al respecto, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto distribuyó el 22 de julio el siguiente comunicado:

“1.— El gobierno británico, por intermedio de la embajada suiza en Buenos Aires, ha hecho llegar una comunicación al gobierno argentino conteniendo apreciaciones y definiciones unilaterales relativas a la situación planteada en el Atlántico Sur en esta etapa del conflicto.

“2.— En dicha comunicación se afirma que las hostilidades han terminado, pero al mismo tiempo se dan a conocer medidas de claro carácter belicista que importan el mantenimiento —con algunas modificaciones— de las zonas de exclusión o bloqueo establecidas anteriormente por Gran Bretaña el 30 de abril. En efecto: todo buque o aeronave que incursione dentro de lo que se denomina “zona de protección”, limitada por un círculo de 150 millas, náuticas de radio alrededor de las islas, será considerado hostil y tratado en consecuencia. Más aún: el gobierno británico se reserva el derecho de llevar a cabo acciones militares en cualquier parte del Atlántico Sur en el caso en que las juzgue necesarias para la protección de sus fuerzas.

“3.— Se procura así, mediante actos y declaraciones unilaterales, crear una situación que permita consolidar y hacer aceptable la ocupación militar británica y la presencia colonialista del Reino Unido en la zona. Frente a ello, la Cancillería argentina hace saber que no acepta, como no ha aceptado en el pasado, la existencia de zonas de exclusión, ni de límites de ninguna naturaleza en mares que pertenecen a la jurisdicción argentina, y que cualquier incidente que se produzca con motivo de su establecimiento será de la exclusiva responsabilidad del Reino Unido. Al mismo tiempo, reafirma que, como queda demostrado por la actitud asumida por Gran Bretaña, no existe en la zona una cesación definitiva de hostilidades sino una suspensión de hecho de las mismas. La precaria

situación resultante, únicamente podrá derivar en una paz efectiva, si Gran Bretaña deja sin efecto las medidas militares y económicas que ha tomado y se aviene a negociar con la República Argentina, en el marco de las Naciones Unidas y conforme con las resoluciones pertinentes, la solución definitiva de la disputa.”

COMISION MALVINAS DE LA INTERNACIONAL SOCIALISTA

La Comisión Malvinas de la Internacional Socialista, al concluir el 22 de julio sus deliberaciones en Caracas, decidió recomendar al buró de esa Internacional, la reanudación lo antes posible de las negociaciones entre la República Argentina y Gran Bretaña, por una solución pacífica de ese conflicto de soberanía en el Atlántico Sur, y que en el ínterin las islas sean administradas por las Naciones Unidas.

Así lo dio a conocer el presidente de la reunión, y alto dirigente del partido socialdemócrata noruego, Reuelf Steen, quien aclaró no obstante que no podía revelar en detalle el Contenido del informe producido por el encuentro, el que deberá ser elevado al buró de esa corriente internacional.

Steen subrayó no obstante su convicción de que la Internacional Socialista ha de apoyar la tesis en pro de rápidas negociaciones por las Malvinas paramuna solución pacífica del litigio “a través de la resolución de la propia UN del 16 de diciembre de 1965, reconfirmada por la asamblea general de la organización mundial en fecha posterior”, relativa a la descolonización.

El Partido Laborista británico, que no concurrió a este cónclave por impedimentos de orden práctico, tiene un pensamiento “en línea” con los acuerdos adoptados el 22 de julio en Caracas. Así lo hizo saber el propio Steen.

SISTEMA ECONOMICO LATINOAMERICANO (SELA)

El 25 de agosto finalizó en Caracas la VIII reunión del Consejo del SELA con la aprobación de un documento considerado como uno de los principales en más de 20 años de esfuerzos por integrar las economías de la región a fin de garantizarles un desarrollo más acelerado y armónico.

El Consejo aprobó las bases para una “estrategia de seguridad e independencia económica de América latina” destinada a reducir la vulnerabilidad externa de la región que, según el SELA, quedó evidenciada con las sanciones que países europeos y los Estados Unidos aplicaron contra la Argentina a raíz de la guerra de las Malvinas.

“La región ha dado una respuesta contundente, hacia afuera y hacia adentro, al reto que le planteó una crisis determinante para su futuro”, declaró el secretario permanente de la organización, el peruano Carlos Alzamora, en la breve ceremonia de clausura de las deliberaciones.

El boicot comercial que los países de la Comunidad Económica

Europea impusieron a las exportaciones argentinas a causa de aquel conflicto fue suspendido hace algunas semanas, al igual que otras sanciones que los Estados Unidos aplicaron también contra esa nación sudamericana. El “efecto político” de esas sanciones, sin embargo, fue un punto fundamental en las deliberaciones del consejo del SELA.

La reunión se inició hace 10 días en el nivel de expertos y desde el lunes asumió carácter ministerial, con representantes de los 26 países que integran la organización, creada hace siete años para interpretar las aspiraciones económicas de toda la región.

La “estrategia de seguridad económica”, considerada por funcionarios del SELA como “un TIAR (Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca) en el nivel económico y constituido sin los Estados Unidos”, postula básicamente dos líneas de acción regional: una más intensa cooperación e intercambio entre sus miembros y un mayor impulso a los planes de integración económica.

“En la medida en que nos hagamos más fuertes internamente mediante la complementación económica y la reorientación del comercio, consiguientemente mediante la conquista de una capacidad de desarrollo independiente y autónomo, estaremos en mejores condiciones de rechazar la coerción externa”, manifestó Alzamora.

“Preservaremos así a América latina de las amenazas y agresiones como las que sufrió la Argentina en el conflicto del Atlántico Sur”.

De acuerdo con estudios conocidos durante la reunión, el intercambio y la cooperación dentro de la región podría experimentar “saltos cualitativos y cuantitativos” capaces de mitigar la crisis que, en mayor o menor grado, afecta a todos sus miembros. Sólo un 15 por ciento de todo el comercio regional se realiza dentro de sus fronteras, según un informe, pero ese porcentaje podría duplicarse para fines de esta década con “estímulos apropiados”.

La aprobación de la “estrategia de seguridad económica regional” puso fin, según funcionarios del SELA, a años de debates estériles que sobre el mismo tema se habían realizado en el marco de la Organización de los Estados Americanos (OEA), donde la presencia de los Estados Unidos era fundamental.

El paso también marcó el interés de los integrantes del SELA de hacer de ese organismo el principal foro de la región y mantener a la OEA como centro donde aquella debata sus puntos de vista con los de los Estados Unidos.

Como acción inmediata, la reunión aprobó un programa bienal de cooperación regional, cuyos objetivos principales serán: intensificar la cooperación latinoamericana, “con un enfoque de seguridad económica regional”, con medidas que reduzcan la dependencia y vulnerabilidad externa de las economías latinoamericanas; promover la cooperación en los sectores agrícola y alimentario, comercio exterior, ciencia y tecnología, finanzas y pagos e información, transporte y comunicaciones.

FIRME APOYO A LA ARGENTINA EN LA UNESCO

La República Argentina presentó en la Segunda Conferencia Mundial de Políticas Culturales de la UNESCO sendos documentos sobre el desalojo de la estación científica “Corbeta Uruguay” en las Islas Sandwich del Sur perpetrado por Gran Bretaña y denunciando la práctica del colonialismo.

La estación científica

El proyecto de recomendación se relaciona con “la grave situación planteada por el gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, al desalojar la estación científica Corbeta Uruguay establecida por la República Argentina en 1976 en la isla Morrell, del archipiélago Sandwich del Sur.

Señaló la iniciativa que se trata “de una estación que constituirá una avanzada científica para la realización de prospección geológica, petrográfica y estudios de deriva del hielo continental, además sobre radiación solar, glaciología, oceanografía y meteorología, biología marina y geofísica, actuando en participación con programas internacionales.

A esta estación científica le correspondió el número 88946 y que en junio de 1978 fue incluida en la publicación de la Organización Meteorológica Mundial, siendo reconocida mundialmente como estación argentina, lo que no fue controvertido ni motivó reclamo alguno por parte de Gran Bretaña.

El colonialismo

El otro proyecto solicitó que la reunión oriente sus esfuerzos para eliminar ese flagelo del mundo e inste a los países que aún lo ejercen en contra del espíritu de la Carta de las Naciones Unidas y para que cesen esa práctica anacrónica e injusta y restituyan los territorios bajo usurpación.

Pese a las maniobras dilatorias de Gran Bretaña, la ponencia argentina triunfó por 41 votos contra 14.

Día de la Cultura Nacional

También hubo un proyecto que significó “la adhesión por unanimidad a que haya un Día de la Cultura Nacional”, pero “es de significativa importancia, el apoyo que recibió la Argentina y particularmente —muy particularmente, claro, de los países latinoamericanos— el referente a sus reivindicaciones con respecto a territorios que le son propios, contra toda potencia colonialista”.

En ese proyecto “habría una referencia fundamental a las Islas Malvinas, y una protesta y denuncia argentina contra el desmantelamiento que efectuó el Reino Unido de la base científica “Corbeta Uruguay”, en las Islas Sandwich del Sur”.

LA ARGENTINA DENUNCIO A GRAN BRETAÑA EN LA ONU

La Argentina denunció ante el Consejo de Seguridad de la UN la acción británica contra tres pesqueros argentinos en aguas de las Islas Malvinas, diciendo que Londres “reincide en la agresión” y en las provocaciones.

La Argentina solicitó también a Gran Bretaña que “emprenda una negociación de buena fe”, para “alcanzar una solución definitiva en el conflicto de las Malvinas.”

La nota se refiere a incidentes de los últimos siete días en los cuales helicópteros artillados y naves de guerra británicos interceptaron a tres pesqueros argentinos, forzándolos a alejarse de la llamada “zona de protección”, establecida por Gran Bretaña en un radio de 150 millas náuticas en torno de las Malvinas.

La nota, presentada el 13 de agosto por el nuevo embajador argentino, Carlos Muñiz, dice que “con estos actos de provocación el Reino Unido reincide en la agresión que mi país viene siendo objeto, a fin de mantener por la fuerza una situación colonial inadmisibles, que se extiende ahora a la violación de la integridad territorial argentina en el mar bajo su jurisdicción, impidiendo incluso la aprobación de actividades lícitas y pacíficas”.

El embajador de Ecuador, Miguel Albornoz, que estaba en el Consejo cuando se presentó la nota argentina, expresó: “mi país rechaza esta apropiación arbitraria de extensiones oceánicas” que pretende realizar Gran Bretaña.

Albornoz indicó que “ésta es una acción que va contra toda la América hispana”.

La nota argentina señala que la acción británica viola el derecho a la libre navegación y también “el aprovechamiento de los recursos marítimos por la Argentina”, lo que constituye una violación “al derecho de soberanía permanente del Estado sobre sus recursos naturales”, lo que ha sido reiteradamente consagrado por la UN y también por el derecho internacional.

Agrega que es inaceptable la “pretensión” británica de que un Estado deba pedir autorización a otro para que sus nacionales realicen actos pacíficos “en zonas sometidas a su propia jurisdicción y aun más, que se recurra a la amenaza o al uso de la fuerza para imponer tal arbitrariedad”.

La Argentina destaca que “ante esta nueva escalada de la agresión británica, responsabiliza al Reino Unido por cualquier incidente que pueda producirse en el futuro”.

También señala que la paz “efectiva y justa” sólo se podrá lograr cuando el Reino Unido elimine la “zona de protección”, las sanciones económicas y retire a sus “fuerzas militares de ocupación de las islas y sus fuerzas navales incluidos los submarinos nucleares”.

**EL PARLAMENTO LATINOAMERICANO CONDENO
A LOS ESTADOS UNIDOS POR LA VIOLACION
DE LAS DISPOSICIONES DEL TIAR**

El Parlamento Latinoamericano cuya décima asamblea concluyó el 25 de agosto en Bogotá, acusó a los Estados Unidos de violar disposiciones del TIAR a la vez que integró una nueva junta directiva para el período 1982-1983.

El organismo en su último plenario aprobó una resolución de censura contra los Estados Unidos por su posición en el conflicto entre la Argentina y Gran Bretaña y señaló que violó normas de la OEA y del TIAR.

Estados Unidos, Colombia, Chile y Trinidad-Tobago, se abstuvieron de apoyar el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, que fue invocado por el gobierno de Buenos Aires en el conflicto de las Malvinas.

El documento sostiene además la necesidad de fundar la Comunidad Latinoamericana de Naciones, mediante un tratado continental que deberá surgir de una conferencia de presidentes de la región.

Esta reunión, propuesta por el presidente de Colombia, Belisario Betancur, al parecer se realizará en diciembre próximo en Cartagena de Indias.

La conferencia deberá definir áreas en las cuales América latina pueda asumir políticas comunes y establecer a estos efectos mecanismos de concertación y coordinación tales como el Comité de Ministros de Relaciones Exteriores.

Igualmente, planteará la reforma estructural de la Organización de los Estados Americanos (OEA) con el propósito de facilitar la actuación coordinada y efectiva de los países latinoamericanos y de su comunidad.

La reunión de presidentes americanos, según el Parlamento latinoamericano, deberá reconsiderar el actual sistema de seguridad continental e iniciar el estudio de nuevos acuerdos de asistencia recíproca de los países miembros.

**LEVANTAMIENTO DE SANCIONES FINANCIERAS RECÍPROCAS
ENTRE ARGENTINA Y GRAN BRETAÑA**

El 14 de setiembre, de acuerdo con una propuesta de Gran Bretaña, ambos países procedieron a levantar las restricciones financieras recíprocas que fueron aplicadas con motivo del conflicto de Malvinas.

ACUERDO ARGENTINO-CHILENO ANTE LA SANTA SEDE

El 15 de setiembre Argentina y Chile intercambiaron documentos en una ceremonia realizada en la Ciudad del Vaticano presidida por el cardenal Antonio Samoré, por los cuales se comprometen a resolver el diferendo sobre el Canal de Beagle dentro del marco de la mediación papal.

El acuerdo propuesto por la mediación vaticana, con el propósito de eliminar el apremio temporal que hubiera podido perturbar el ambiente de las negociaciones, ha sido instrumentado a través de cuatro documentos.

Estos son **la** invitación de Su Santidad a ambos gobiernos para la prórroga del Tratado General sobre Solución Judicial de Controversias y una invitación al gobierno de Chile para que no haga uso de los derechos que la prórroga le ofrece, sino en el caso de la finalización de la mediación y siempre con relación al diferendo austral.

Otro documento lo constituye el intercambio de notas entre los gobiernos de las partes en los que aceptan la iniciativa de la mediación.

El tercer documento es el compromiso de Chile de no hacer uso de los derechos señalados y el cuarto documento está dado por la oficina mediadora que comunica a la delegación de nuestro país el compromiso asumido por Chile y adjuntando copia de la nota por la que el gobierno de Chile formalizó el compromiso.

Los efectos del acuerdo son:

1) Se prorroga el Tratado solamente para el disenso por los límites australes, que es lo sometido a la mediación.

2) El Tratado General sobre Solución Judicial de Controversias de 1972 queda sin efecto a partir del 27 de diciembre de 1982 con respecto a toda otra controversia entre la Argentina y Chile.

3) Esta prórroga durará tan sólo hasta que se celebre un tratado final aceptable para las partes o hasta seis meses después de la fecha en que el Papa entendiese conveniente haber finalizado su gestión, lo que se supone que no podrá producirse sobre la base de la trayectoria de la Iglesia Católica.

4) La prórroga de ninguna manera afecta **la** posición de las partes sobre la aplicación o inaplicación del Tratado al diferendo austral. La Argentina mantiene sin renuncias el derecho que pudiera corresponderle conforme con los términos del tratado y los principios generales del derecho internacional a cuestionar, si estimare, la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia.

5) Las diferencias que pudieren existir con Chile tendrán que superarse por los medios pacíficos que en cada caso y según las circunstancias resulten más adecuados para alcanzar una solución mutuamente aceptable.

LA XII ASAMBLEA GENERAL DE LA OEA TRATARÁ EL TEMA DE LAS ISLAS MALVINAS

El 17 de setiembre la Organización de Estados Americanos decidió por consenso incluir en el temario de la XII Asamblea General, que comenzará a sesionar en Washington el día 15 del próximo mes de noviembre, la cuestión de las Islas Malvinas, a fin de que se registren los hechos ocurridos, se exprese opinión sobre los mismos y se acuerde el apoyo a una solución pacífica y negociada de la disputa de la soberanía.

RESOLUCION FAVORABLE A LA ARGENTINA EN LA 69 ASAMBLEA DE LA UNION INTERPARLAMENTARIA MUNDIAL, REFERENTE A LAS ISLAS MALVINAS

El 20 de setiembre, la República Argentina, país que no fue admitido como participante de la 69 Asamblea de la Unión Parlamentaria Mundial que se realizó en Roma, obtuvo un notable éxito diplomático al ser incluidas en una Resolución sobre la lucha contra el neocolonialismo, que fue aprobada por gran mayoría, dos enmiendas presentadas por Cuba, por las cuales “se condena la agresión británica contra las Malvinas, y se afirma la solidaridad (de la 69 Asamblea Interparlamentaria) con la Argentina”.

Por su parte, Corea del Norte logró la inclusión de una enmienda en el texto de la Resolución, por la cual se condena a los Estados Unidos de América como activos sostenedores de Gran Bretaña.

Este último país intentó vanamente incluir una enmienda, que fue rechazada, por la cual se hubiese condenado a la Argentina por “agresión a las Malvinas” y “afirmando el derecho de autodeterminación de los habitantes”.

TRATAMIENTO DE LA CUESTION DE LAS ISLAS MALVINAS EN LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS

El día 21 de setiembre el Comité General de la Asamblea General de las Naciones Unidas, resolvió, sin oposición, incluir en su agenda la cuestión de las Islas Malvinas, éxito que coronó el esfuerzo mancomunado de los cancilleres de veinte países latinoamericanos ante dicho organismo, que acordaron que este asunto no sería planteado como un problema argentino, sino como un problema de toda América latina.

El día 23 de setiembre el caso Malvinas quedó definitivamente inscripto en la agenda de la Asamblea. El día 28 se conoció en forma extraoficial en la ONU el texto del proyecto de Resolución que la Argentina piensa presentar en el organismo y que es el siguiente: “Habiendo examinado la cuestión de las Islas Malvinas, consciente que el mantenimiento de situaciones coloniales es incompatible con el ideal de paz universal de las Naciones Unidas, considerando que la resolución 1514, del 14 de diciembre de 1960, se inspiró en el anhelado propósito de poner fin al colonialismo en otras partes y en todas formas, en una de las cuales se encuentra la cuestión de las islas Malvinas.

”Recordando sus resoluciones 2065 del 16 de diciembre de 1965; 3160, del 14 de diciembre de 1973, y 31/49, del 1 de diciembre de 1976, recordando, asimismo, las resoluciones 502 (1982), del 3 de abril de 1982, y 505 (1982), del 26 de mayo de 1982 del Consejo de Seguridad.

”Tomando notas de las declaraciones del Movimiento de Países No Alineados sobre la cuestión de las Islas Malvinas en sus conferencias, celebradas en Lima, en 1975; Colombo, en 1976; Nueva Delhi, en 1977; La Habana y Belgrado, en 1978; Colombo y La Habana, en 1979; Nueva Delhi y Nueva York, en 1981, y en la última reunión del Bureau de Coor-

dinación, celebrada en La Habana, entre el 31 de mayo y el 4 de junio de 1982.

”1. Pide a los gobiernos de la República Argentina y del Reino Unido que inicien negociaciones, a fin de encontrar a la mayor brevedad una solución pacífica a la disputa de soberanía, que tenga en cuenta las resoluciones pertinentes de la Asamblea General y del Consejo de Seguridad.

”2. Pide al secretario general que, sobre la base de la presente resolución, emprenda una misión renovada de buenos oficios, a fin de asistir a las partes en el cumplimiento de lo solicitado en el párrafo dispositivo número 1.

”3. Pide al secretario general que presente un informe a la Asamblea General, en su 38° período de sesiones, acerca de los progresos realizados en el cumplimiento de la presente resolución.”

ESTADOS UNIDOS HABRIA DESCIFRADO LAS CLAVES ARGENTINAS DURANTE EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR

La Agencia de Seguridad Nacional (ASN) norteamericana logró descifrar las claves de guerra argentinas en el conflicto del Atlántico Sur, proveyendo la inteligencia resultante a Gran Bretaña.

Dicha información fue publicada por la revista yanqui “Newsweek” al comentar el libro “El Palacio de los Rompecabezas”, en el cual su autor James Bamford, detalla la organización y procedimientos de la ASN que opera gran parte de los sistemas de recepción de inteligencia de los Estados Unidos.

El mencionado autor fue entrevistado por el periodista inglés Tom Mangold en el programa “*Falkland Special*” del canal de TV de la British Broadcasting Corporation transmitido el 15 de junio último, del cual se transcriben las siguientes partes:

“El cohete gigante Titán 30 lanzó un satélite espía desde California. Es el 11 de mayo, y los británicos necesitan todas las fotografías espaciales que puedan obtener para contribuir a su inminente desembarco en las islas Falkland (Malvinas).”

“Bajo un acuerdo secreto con los Estados Unidos, los británicos comparten; casi toda la inteligencia electrónica. Eso significa que Londres permaneció enchufada a la red de inteligencia supersecreta dirigida desde aquí por la Agencia Nacional de Seguridad, que tiene su base en Washington.”

“Uno de los principales beneficios es la interceptación de comunicaciones diplomáticas de Buenos Aires a la misión diplomática en las Naciones Unidas y a la embajada de Washington, esa información es interceptada por la Agencia Nacional de Seguridad. Es interpretada por la Agencia Nacional de Seguridad la que descifró el código argentino en la década de 1920, y no hay motivos para creer que no lo haya estado descifrando desde entonces. Una vez que la comunicación es interpretada y descifrada, la inteligencia se pasa a los británicos, lo que obviamente es muy útil.”

“Los satélites espías de Norteamérica trataron de ayudar en la protección de la fuerza de tareas, dando detalles sobre fotografías costeras mostrando a la Armada Argentina, generalmente en puerto, cuadros climáticos e intercepciones de tráfico militar cifrados”.

“El proceso de enviar la inteligencia al Comandante de la Fuerza de tareas es muy complicado. Cuando el satélite describe su ruta alrededor de la Tierra, pasa sobre la Argentina y las Islas Falkland (Malvinas). Capta sus señales de inteligencia y sus fotografías y las almacena en un 'tape'. Luego realiza un viaje alrededor de cuarenta y cinco minutos hacia el norte, sobre la misma trayectoria, y pasa sobre Inglaterra, el primer país amigo que cruza. En ese punto, las señales son enviadas a la estación terrestre en Menwith Hill, estación de la Agencia Nacional de Seguridad, dirigida por los norteamericanos con algunos cooperadores británicos en Yorkshire, cerca de Harrowgate.”

“En esta estación, los analistas revisan la información y producen inteligencia, la traducen en imágenes, sonidos y palabras, y luego transmiten esa información a Chaltenham, la sede de Comunicaciones del gobierno británico. Allí los analistas escogen lo que quieren enviar a la fuerza de tarea y toman la información para enviarla a lo que se llama un satélite DSSCS, satélite de defensa del servicio de comunicaciones. Este se ubica sobre el Atlántico a 22.300 millas de distancia y a su vez envía la información para ser recibida por la fuerza de tarea.”

Asuntos Internos

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Vicealmirante HUMBERTO J. BARBUZZI
Vicepresidente 1º: Contraalmirante I.M. GUILLERMO J. DICKSON
Vicepresidente 2º: Capitán de Navío ENRIQUE C. MARTINEZ
Secretario: Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Tesorero: Capitán de Navío Contador ROBERTO J. BELELLI
Protesorero: Capitán de Navío Contador EDUARDO A. FERRO

Vocales titulares:

Contraalmirante SALVIO O. MENENDEZ
Capitán de Navío JOSE J. SARCONA
Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de Navío Odontólogo OSVALDO R. ALTIERI
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Capitán de Navío ADOLFO M. ARDUINO
Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de Navío OSCAR A. BOUZA
Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA
Teniente de Navío ENRIQUE J. LANGE
Capitán de Navío EDGARDO N. ACUÑA
Capitán de Navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de Navío JUAN CARLOS MARENGO
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de Fragata JUAN C. SILVA
Capitán de Corbeta NESTOR A. BERTONI
Capitán de Corbeta RAUL C. PAGANO
Capitán de Corbeta HECTOR A. TEBALDI/
Capitán de Corbeta JUAN A. IBAÑEZ

Vocales suplentes:

Capitán de Corbeta RICARDO E. GUERELLO
Capitán de Corbeta Auditor JUAN E. QUICK
Capitán de Fragata Médico HORACIO C. CORRADI
Capitán de Fragata I.M. CARLOS S. CIUDAD
Capitán de Navío I.M. JORGE R. SANTO
Capitán de Fragata ALBERTO NUÑEZ

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Contador OSCAR O. MOREYRA
Capitán de Fragata EDUARDO J. PELAYO
Capitán de Navío JORGE M. PEREZ PERRI
Capitán de Fragata Contador JUAN C. VARESI NI

Revisores de Cuentas Suplentes:

Capitán de Corbeta ORLANDO GUTIERREZ DEL BARRIO
Capitán de Corbeta Contador LUIS A. IZAGUIRRE

RECONOCIMIENTO DE SOCIO HONORARIO

General de División Emiliano A. Flouret, presidente del Círculo Militar.

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Capitán de fragata médico Alfredo Buscarini, capitán de fragata contador Amílcar Dorado, capitán de navío ingeniero Rodolfo Alberto Montes de Oca, capitán de navío médico Aureliano Rey Merodio y capitán de fragata contador Osvaldo A. Garibaldi.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Guardiamarina Luis Esteban Casado Sampaño, guardiamarina de I.M. Armando Eugenio Vittorángeli, tenientes de corbeta médicos Juan Manuel Telayna y Carlos Alberto Padín, teniente de fragata Norberto Raúl Reyes, teniente de fragata médico Roberto Luis María Godoy, guardiamarina Gabriel Oscar Catolino, teniente de fragata odontólogo Santiago Domingo Palaia y teniente de fragata médico Marco Antonio Guarda.

Por resolución de la Asamblea Extraordinaria del 27 de abril de 1982: Teniente de navío de I.M. Esteban Roberto Reguera, teniente de fragata José María Lastiri, teniente de fragata médico Carlos Alberto Bertini, capitán de navío Ingeniero Luis S. Diéguez, contraalmirante Horacio A. Mayorga, capitán de corbeta odontólogo Alfonso Castro, teniente de corbeta contador Eduardo P. S. Ortiz, teniente de fragata ingeniero Eduardo Florentino Armella, capitán de fragata Marcial Cañellas, capitán de navío de I.M. Eduardo Daniel Leiva, teniente de corbeta de I.M. Jorge Arturo Di Masi Sturla, capitán de fragata médico Norberto José Céspedes, tenientes de fragata ingenieros Daniel Jesús Ruffino y Eduardo Bonifacio Placeta, teniente de fragata odontólogo Ricardo Alejandro Herrera, teniente de corbeta Cécil Raimondi, capitán de corbeta médico Oscar Osvaldo Mario Lupi, capitán de fragata Raúl Oscar Pirra, teniente de navío TE Walter Alemán, capitán de navío Antonio Varela, capitán de navío de I.M. Rubén Carlos Sanssotti, teniente de navío de I.M. Roberto Angel Isnardi, teniente de navío ingeniero Rubén Ricardo Liljeström, teniente de fragata ingeniero Néstor Mario Hansen, capitán de corbeta médico Mario Chronopoulos, tenientes de navío médicos Roberto Jorge Barbanente y Mario Enrique del Castillo, tenientes de navío ingenieros Ernesto Emilio Faccini y Héctor Enrique Vila, teniente de navío odontólogo Norberto José Gamba, teniente de fragata médico Carlos Alberto Pulido, teniente de fragata contador Horacio Jorge Calafell y capitán de navío médico Luis Angel Guerra.

REINGRESOS

(Por Resolución de la Asamblea Extraordinaria del 27/4/82)

Teniente de fragata ingeniero Luis Francisco Fernández, teniente

ASUNTOS INTERNOS

de corbeta César Juan Zago, capitán de corbeta contador Julio Aníbal León, teniente de fragata Pablo Alejandro Suárez, capitán de corbeta Eduardo Raúl Massocco, capitán de fragata odontólogo José Alberto Federico, capitán de navío odontólogo Luis Santiago Borzone, teniente de navío Víctor Francisco Lombardo Salaber, teniente de fragata de I.M. Francisco Esteban Martín, teniente de navío ingeniero Eduardo María Larrinaga, y capitanes de corbeta Oscar Adolfo González y Osvaldo Néstor Pedroni.

BAJA DE SOCIO HONORARIO

Por fallecimiento: vicealmirante Adolfo B. Estévez, ex presidente del Centro Naval.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Eduardo M. Cornú y capitán de navío Manuel A. Moranchel.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Teniente de navío de I.M. Aníbal E. Rey Méndez, teniente de navío Carlos E. Duro Guaita, capitán de navío contador Orestes F. Franzoni, capitán de navío de I.M. César Aldo Beltrami, teniente de fragata médico Virgilio E. C. Marqués, capitán de fragata Víctor Roberto Igounet, capitán de corbeta Roald E. Chaneton, guardiamarinas Emilio Carlos Torlaschi y Juan José Aguirre, capitán de corbeta Tulio Néstor Panigadi, teniente de fragata Marcelo G. Márquez, teniente de corbeta Daniel Enrique Miguel, capitán de navío de I.M. Oscar Guillermo Van Thienen y capitán de fragata médico Julio Angel Osvaldo Gardella.

Por renuncia: Teniente de fragata de I.M. Gustavo Alberto Richard, capitán de corbeta Julio Hugo Pérez Roca, capitán de corbeta contador Juan S. Palavecino, capitán de corbeta TE Héctor José Iacovodonato, teniente de corbeta de I.M. Miguel Angel González de Galdeano y teniente de navío ingeniero Jorge Alberto Collazo.

Por aplicación del artículo 17, inciso 5º, del Estatuto: Ex teniente de navío médico Oscar Alberto Martínez.

SEPARACION DE SOCIOS ACTIVOS

Por aplicación del artículo 31, inciso 3º, 4º y 5º del Estatuto: Ex teniente de fragata de I.M. Oscar Rubén Alarcón.

Por aplicación del artículo 31, inciso 1º del Estatuto: Teniente de fragata de I. M. Marcelo Cordero Rojas.

BAJAS DE SOCIOS ADHERENTES

Por renuncia: Señor Oscar Benjamín Vieyra y doctor Roberto Iglesia.

SALON DE FIESTAS

A partir del mes de agosto, han sido levantadas las restricciones impuestas al uso del Salón de Fiestas desde el 10 de mayo pasado, motivadas por los acontecimientos que se desarrollaron en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

132° ANIVERSARIO DE LA MUERTE DEL GENERAL SAN MARTIN

El día 17 de agosto a las 10.30, el presidente de nuestro Centro vicealmirante Barbuzzi, por invitación formulada por el Círculo Militar, concurrió juntamente con su presidente y el del Círculo de la Fuerza Aérea, al acto de colocación de una ofrenda floral en nombre de las tres instituciones, al pie del mausoleo del Libertador en la Catedral Metropolitana.

ACEPTACION DE UN BUSTO DEL GENERAL BELGRANO

La Comisión Directiva ha aceptado el ofrecimiento efectuado por el Instituto Belgraniano, por el cual pone a disposición de nuestro Centro un busto del General Manuel Belgrano, obra del prestigioso escultor luán Carlos Ferraro.

ADQUISICION DE UNA PROPIEDAD PARA EL CENTRO NAVAL

Visto lo informado por la comisión designada para estudiar la compra de un piso en la calle Florida 826 de esta Capital, destinado a ampliar los servicios que presta nuestro Centro, la Comisión Directiva aprobó el llamado a Asamblea Extraordinaria, a realizarse el viernes 1° de octubre a las 18 horas para considerar la adquisición del inmueble de referencia.

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

Ha sido incorporado como vocal de la Junta Directiva del Instituto Naval de Conferencias, el vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, en sustitución del vicealmirante Antonio Vañek.

MODIFICACIONES EN LAS SUBCOMISIONES DEL CENTRO NAVAL

Subcomisión Deportes - Pelota a Paleta

El capitán de navío José A. Aguila (adscripto) ha reemplazado al capitán de fragata Luis M. Reggiardo (adscripto).

Subcomisión Centro Naval Olivos - Yacht Club Centro Naval

El capitán de fragata I.M. Ricardo M. Araujo ha reemplazado al capitán de corbeta Néstor G. Castagnino, en el cargo de secretario del Yacht Club mencionado.

YACHT CLUB CENTRO NAVAL

Entrega de premios de las regatas "Trofeo Centenario del Centro Naval" y "Trofeo Malvinas Argentinas"

El 13 de agosto se llevó a cabo la entrega de premios de las regatas "Trofeo Centenario del Centro Naval" y "Trofeo Malvinas Argentinas", en la sede de esta Institución. Dichas regatas se disputaron durante el mes de abril próximo pasado y compitieron las clases internacionales "Optimist", "Cadet", "Olímpica Star", "Olímpica Finn" y "Lightning".

Estuvieron presentes el presidente del Centro Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, el vicecomodoro del Yacht Club Centro Naval, capitán de navío I.M. Jorge R. Santo y miembros de la Comisión Directiva de la Institución.

Durante el transcurso de la ceremonia hizo uso de la palabra el vicecomodoro del Yacht Club Centro Naval y a continuación se hizo entrega de los premios, siendo obsequiado al Yacht Club un presente en nombre de la clase "Star".

Al término de la entrega de premios se sirvió un vino de honor a los ganadores y familiares e invitados.

Los resultados obtenidos en las regatas por el "Trofeo Centenario del Centro Naval" fueron los siguientes:

Clase Internacional Optimist

1º "TWEETY"	Guido M. Tavelli
2º "MATON"	Miguel Saubidet
3º "QUE PATITO IV"	Adrián Marcatelli
4º "N.N."	Gonzalo Sanjurjo
5º "KIA"	Juan Arrondo
6º "TAMA"	Rufino Hernández

Clase Internacional Cadet

"FREEWAY"	Gonzalo Martínez	— C.U.B.A.
2º "EXCELSO"	Augusto Arlaghi	— C .U.B A.
3º "SAPUCAI"	Victoria Lanne	—C .U.B A.

Clase Internacional Olímpica Star

1º "TXISTU"	Justo Pavía Frazer	—C.N.O.
2º "SHANDRY"	Guillermo Callegari	—C.N.O.
3º "DUQUESA"	Ovidio Lagos	—C.N.O.

En el campeonato por el trofeo "Malvinas Argentinas", fueron:

Clase Internacional Olímpica Finn

1º “GUARNES”	Juan A. Carosella	— Y.C.C.N.
2º “DUENDE”	Ricardo Reyes	—Y.C.C.N.
3º “MITIARO”	Hugo Marty	— Y.C.O.

Clase Internacional Lightning

1º “PINGO”	Angel Vila	— C.N.O.
------------	------------	----------

CONCURSO DE MODELISMO NAVAL

El 10 de setiembre se clausuró el Concurso de Modelismo Naval correspondiente al corriente año, procediéndose a la entrega de los premios designados por el Jurado, que estuvo constituido por los señores capitanes de navío Enrique González Lomzieme, Jorge Pérez Perri, Juan Carlos Sidders, capitanes de fragata Pedro C. Florido, Isaac Wolberg, Miguel Angel Schulze y Néstor Canceco.

En la oportunidad pronunció palabras alusivas el señor capitán de fragata Pedro C. Florido, en presencia del presidente y miembros de la Comisión Directiva del Centro Naval, miembros del Jurado y participantes del concurso y familiares de los mismos.

Los premios concedidos fueron los siguientes:

Categoría PROFESIONALES

Especialidad 2: **Primer Premio**
“Buque Multipropósito Patricio Murphy” del señor Federico Escusol Galeana.

Especialidad 3: **Primer Premio**
“Corbeta Tipo Meka 140”, del señor Federico Escusol Galeana.

Categoría AFICIONADOS

Especialidad 1: **Primer Premio**
(Veleros)
Fragata “La Flore”, del señor Hugues Stier de Saint Jean.

Segundo Premio
“Navío Francés de mediados del siglo XVIII”, del señor Patricio Sánchez Viamonte.

Especialidad 1: **Primer Premio**
(Naves Egipcias)
“Nave Egipcia de la XVIII Dinastía”, del señor Carlos Aris A. Baratta.

Segundo Premio
“Nave Egipcia de la V Dinastía”, del señor Rogelio Enrique Venturini.

Tercer Premio

ASUNTOS INTERNOS

“Nave Egipcia de la VI Dinastía”, del señor Rogelio Enrique Venturini.

Especialidad 2:

Primer Premio

“Pesquero de Arrastre”, del señor Gerardo A. Ghirighelli.

Segundo Premio

“Chata Fluvial”, del señor Roberto J. Rosenstein.

Tercer Premio

“Vapor Iberia”, del señor Leonardo Strack.

Especialidad 3:

Premio Estímulo

“A.R.A. Independencia - 1892” y “A.R.A. Toba - 1928”, del señor Leopoldo E. Acevedo.

Especialidad 5:

Primer Premio

“Archibald Russell”, del señor Gonzalo E. Rodríguez.

Segundo Premio

Fragata “Hércules”, del señor Gonzalo E. Rodríguez.

Tercer Premio

“Roxana”, del señor Carlos E. Piedrabuena.

Mención Especial

“Stadt Von Rremen”, del señor Daniel Santos Saez.

Especialidad 6:

Primer Premio

“Flipper”, del señor Alberto A. Reghitto.

Especialidad 7:

Primer Premio

“Ballenera y Pescante”, del señor Mario A. Bonvicini.

Especialidad 8:

Primer Premio

“Buque de desembarco de tanques”, del señor Luis Alberto Caragliano.

Segundo Premio

“Grumman F6F-3 Hellcat”, del señor Diego P. del Hoyo.

Premio Estímulo

“Mayflower”, del señor Luis Alberto Caragliano.

Especialidad 9:

Premio Estímulo

“Infantería de Marina” (Alegoría), del señor Alejandro Amendolara Bourdette.

Categoría PRINCIPIANTES

Especialidad 2: **Premio Estímulo**
B/M "Yapeyú" (en construcción), del señor
Guillermo Berger.

**RECONOCIMIENTO A LA CONTRIBUCION DE LA
CELEBRACION DEL CENTENARIO DEL CENTRO NAVAL**

Los días 20 y 21 de setiembre se efectuaron en la sede de la presidencia de la institución sendas ceremonias de reconocimiento a socios que contribuyeron con marcado esfuerzo y entusiasmo a la realización de los actos y obras relacionados con la celebración del Centenario del Centro Naval.

Recibidos por el presidente y por miembros de la Comisión Directiva del Centro Naval, concurrieron invitados los contraalmirantes Pablo Arguindeguy y Manuel García Tallada, los capitanes de navío Carlos Mayer, Enrique G. Martínez, Lorenzo de Montmollín y Jorge R. Ranni; los capitanes de fragata Vicente Ferrer, Carlos Massera y Juan Carlos Varesini.

**CONMEMORACION DE LA REVOLUCION
LIBERTADORA**

El día 16 de setiembre a las 11.00 se ofició una misa en la Iglesia de San Ignacio, en memoria de los caídos en las acciones de la Revolución Libertadora de junio y setiembre de 1955. Concurrieron al acto el presidente, miembros de la Comisión Directiva y socios del Centro Naval.

SALONES DEL 2º Piso

Se hace saber a los señores que por resolución de la Comisión Directiva, se facilitarán sin cargo los salones del 2º piso de la Institución cuando sean requeridos por los asociados para celebrar Las Bodas de Oro de su casamiento.

**PABLO FRANCISCO
BELAUSTEGUI**
Contraalmirante



El contraalmirante Pablo Francisco Belaustegui nació el 6 de agosto de 1920. Ingresó en la Armada el 20 de marzo de 1937, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 17 de diciembre de 1941 (Promoción 68) y, a contraalmirante el 31 de diciembre de 1966. El 1° de octubre de 1969 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: "La Argentina", "Pueyrredón", "Rivadavia", "Corrientes", "Chaco", "Alte. Brown", "Garay", "Chiriguano", "Punta Loyola", "Misiones", "Independencia", "General

Belgrano", "Espora", "9 de Julio". Subsecretaría de Marina, Estado Mayor General Naval, Escuela de Guerra Naval, Escuela Militar Naval, Secretaría de Marina (EMC), 2ª División de Destrucción, Estado Mayor de la Flota de Mar, Dirección de Instrucción Naval y Secretaría General Naval. Como Retirado en Servicio se desempeñó como Juez de Instrucción Especial de la Dirección de Justicia Naval. Falleció el 23 de agosto de 1981.

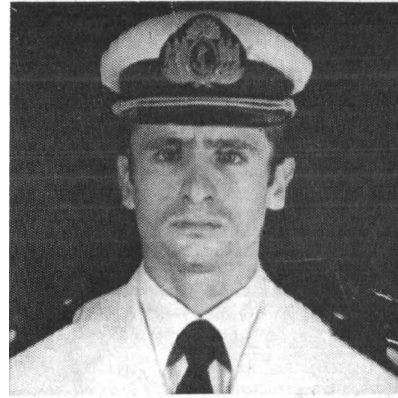


**ARSEMIO JUAN
MASTRONARDI**
Teniente de Navío Médico

El teniente de navío médico Arsemio Juan Mastronardi nació el 24 de octubre de 1949. Ingresó en la Armada el 1° de enero de 1977. Ascendió a teniente de fragata el 1° de enero de 1977 y a teniente de navío el 31 de diciembre de 1981.

Sus principales destinos fueron: Dirección de Armamento del Personal Naval, 2ª División Aerotransporte, Hospital Naval Puerto Belgrano y Escuela de Suboficiales de Infantería de Marina. Falleció el 13 de marzo de 1982.

**MARCELO JUAN
MARQUEZ**
Teniente de Fragata



El teniente de fragata Marcelo Gustavo Márquez nació el 18 de abril de 1954. Ingresó en la Armada el 1º de marzo de 1971, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 30 de diciembre de 1974 y a teniente de fragata el 31 de diciembre de 1979.

Sus principales destinos fueron: “25 de

Mayo”, Escuela de Aviación Naval, Segunda Escuadrilla Aeronaval de Ataque, Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque, Escuela de Oficiales de la Armada y Tercera Escuadrilla de Caza y Ataque. Falleció el 25 de mayo de 1982 en Operaciones de Guerra en el TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR.



DANIEL ENRIQUE MIGUEL
Teniente de Corbeta

El teniente de corbeta Daniel Enrique Miguel nació el 19 de noviembre de 1957. Ingresó en la Armada el 29 de enero de 1975, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 30 de diciembre de 1979 y a teniente de corbeta el 31 de diciembre de 1981.

Sus principales destinos fueron: Escuela de Aviación Naval y Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque. Falleció el 27 de mayo de 1982 en Operaciones de Guerra en el TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR.

ADOLFO B. ESTEVEZ
Vicealmirante

El vicealmirante Adolfo B. Estévez nació el 8 de enero de 1908. Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1925, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 27 de noviembre de 1930 (Promoción 56) y a vicealmirante el 31 de diciembre de 1958. El 22 de setiembre de 1959 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: “Presidente Sarmiento”, “Rivadavia”, “San Luis”, “Chaco”, “America”, Taller de Marina Dársena Norte, “25 de Mayo”, Escuela de Aplicación para Oficiales, “Libertad”, “Buenos Aires”, Estado Mayor General de la Armada, Escuela de Guerra Naval, Dirección de Cruceros, “Muratore”, “La



El capitán de navío César Aldo Beltrami nació el 20 de noviembre de 1922. Ingresó en la Armada el 17 de enero de 1941, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina I.M. el 1° de julio de 1945 (Promoción 7) y a capitán de navío I. M., en situación de retiro activo, el 26 de julio de 1976. En 1967 pasó a retiro efectivo y en 1968 fue nombrado para prestar servicios como retirado.



Rioja”, Fuerza Naval del Plata, Dirección General del Personal Naval, Flota de Mar, Ministerio de Marina (ministro). Luego de pasar a retiro fue designado embajador extraordinario y ministro plenipotenciario ante el gobierno de Austria y delegado en la Comisión Internacional de Energía Atómica. Actuó en Viena hasta el año 1962.

Fue presidente del Centro Naval en los periodos 21/11/55 al 3/5/57 y del 4/5/57 al 21/5/58. Falleció el 2 de julio de 1982.

CESAR ALDO BELTRAMI
Capitán de Navío de I.M.

Sus principales destinos fueron: “Pueyrredón”, Batallón de I.M. N° 2, Batallón de Seguridad Base Naval Puerto Belgrano, Centro de Instrucción de Oficiales de Reserva de I.M., Batallón de Vigilancia y Seguridad Base Naval de Submarinos Mar del Plata, Escuela de Aplicación para Oficiales, Gobernación Naval de Tierra del Fuego, Dirección General del Personal Naval, Escuela de Mecánica de la Armada, Comando General de I.M. Regimiento de I.M. N° 1, Escuela Naval Militar, Escuela de Guerra de I.M., Secretaría de Marina, Batallón de I.M. N° 6, Fuerza de I.M. N° 2, Escuela de Suboficiales de I.M., Base de I.M. “Baterías”. Como retirado en servicio: Dirección de Armamento del Personal Naval y Secretaría General Naval (Capitanía del Puerto de Rosario). Falleció el 19 de julio de 1982.

EDUARDO M. CORNU
Capitán de Fragata



El capitán de fragata Eduardo M. Cornú nació el 20 de octubre de 1906. Ingresó en la Armada el 18 de febrero de 1922, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 56) el 1º de enero de 1929 y a capitán de fragata en retiro activo el 31 de diciembre de 1956. En 1946 pasó a situación de retiro voluntario y en 1948 fue nombrado en el cuerpo de Retiro Activo, en el que permaneció hasta 1965.

Sus principales destinos fueron: "Presidente Sarmiento", "Garibaldi", "A-5", "Alférez Mackinlay", "M-8", 3ª Región Naval, "25 de Mayo", "Murature", "Tucumán", "San Luis", "La Rioja", Servicio de Comunicaciones Navales, Dirección General del Personal Naval y Secretaría de Marina (Museo Naval). Falleció el 29 de julio de 1982.



ROALD E. CHANETON
Capitán de Corbeta

El capitán de corbeta Roald E. Chaneton nació el 24 de octubre de 1928. Ingresó en la Armada el 17 de enero de 1947, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 78) el 1º de diciembre de 1951 y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1964. En 1968 pasó a situación de retiro voluntario.

Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", Escuela de Aviación Naval, Escuadra Aeronaval N° 3, Escuadra Aeronaval N° 1, Fuerza Aeronaval Zona de Plata, 1ª Escuadra Flotilla de Combate, "Independencia", 1ª Escuadra de Ataque, Escuela de Guerra Naval, Escuela Naval Militar, Base Aeronaval Ezeiza y Escuadra Aeronaval N° 5. Falleció el 1º de agosto de 1982.

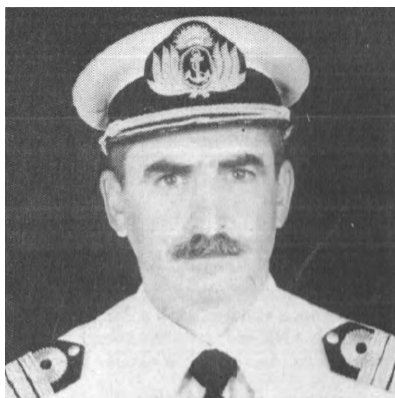
**OSCAR GUILLERMO
VAN THIENEN**
Capitán de Navío de I.M.

El capitán de navío de I.M. Oscar Guillermo Van Thienen nació el 3 de noviembre de 1930. Ingresó en la Armada el 20 de enero de 1947, como cadete del Escalafón de Infantería de Marina. Ascendió a guardiamarina de I.M. el 5 de diciembre de 1952 y a capitán de navío de I.M. el 31 de diciembre de 1976. El 1º de marzo de 1981 pasó a situación de retiro voluntario.

Sus principales destinos fueron: Regimiento de Artillería Antiaérea N° 1, Escuela de Suboficiales de I.M., Escuela Naval Militar, Escuela de Guerra de I.M., "La Argentina", Batallón de Artillería de



El capitán de navío Manuel A. Moranchel nació el 15 de noviembre de 1891. Ingresó en la Armada el 15 de marzo de 1907, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 36), el 17 de marzo de 1911 y a capitán de navío el 5 de julio de 1935. En 1942 pasó a retiro voluntario. En 1956 fue nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo y en 1965 pasó a retiro efectivo, siendo nombrado en el mismo año para prestar



Campaña N° 1, Base de Infantería de Marina "Baterías", Brigada de Infantería de Marina N° 1, Comando de Infantería de Marina, Batallón Comando de la Brigada de Infantería de Marina, Fuerza de Infantería de Marina N° 1, Agregaduría Naval Argentina en los EE. UU. de América, Area Naval Austral y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 15 de agosto de 1982.

MANUEL A. MORANCHEL
Capitán de Navío

servicios como retirado, cesando en sus funciones en 1969.

Sus principales destinos fueron: "Presidente Sarmiento", "Cervantes", "Independencia", "25 de Mayo", "Garibaldi", "Belgrano", "1º de Mayo", "San Martín", "Buenos Aires", "Patria", "Libertad", "Maipú", "Moreno", "Ministro Ezcurra", "Guardia Nacional", "Catamarca", "A.5", "A.1", "A.7", Grupo de Avisos, "Ingeniero Iribas", "A.4", "Rivadavia", Escuadra de Mar, Escuela de Torpederos, Isla Martín García, Arsenal Río de la Plata, División Hidrografía, Faros y Balizas, Escuela de Aplicación, Escuela Naval Militar, Estado Mayor General Naval, Arsenal Naval Buenos Aires, Servicio de Hidrografía Naval, Dirección General Administrativa, Taller de Marina Dársena Norte, Dirección General de Defensa de Costas y Subsecretaría de Marina. Falleció el 30 de agosto de 1982.

HORARIOS Y SERVICIOS DEL CENTRO NAVAL

ANEXO CENTRO NAVAL: Córdoba 622. T.E. 392-5731/5311/5393/5143 y 393-5966/5977/5371.

BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.50; sábados, de 9 a 12.30.

BAR: Lunes a viernes, de 9 a 22; sábados, de 9 a 20.

BAR DEL ANEXO: Lunes a sábados, de 18 a 24; domingos y feriados, de 10 a 13.

BIBLIOTECA DEL SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL: Lunes a viernes, de 8 a 14.

BIBLIOTECA DEL CENTRO NAVAL: Lunes a viernes, de 14.30 a 19.

BOLETIN: Lunes a viernes, de 15 a 20. T.E. 311-0041.

BRIDGE: Martes y jueves, de 16 en adelante.

AJEDREZ: Martes y jueves, de 18 a 20.

COMEDOR: Lunes a viernes, de 12 a 15 y de 20 a 23.30; viernes y sábados, de 12 a 15 y de 10 a 0.30.

CONMUTADOR CENTRO NAVAL: T.E. 311-1011 y 32-5975/5439/5443.

CONSULTORIO MEDICO: Lunes, miércoles y viernes, de 17 a 20.

CONSULTORIO ODONTOLÓGICO: Lunes a viernes, de 8.30 a 17.30.

ENFERMERIA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

ESGRIMA: Martes, jueves y sábados, de 19 a 21; miércoles y viernes, de 18 a 20

INST. DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a viernes de 14 a 20. T.E. 311-0042/43.

JAULA DE GOLF: Lunes a viernes, de 18 a 20.

KARATE: Martes y jueves, de 18 a 19.

KINESIOLOGIA: Martes y jueves, de 16 a 19.

MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 19.45 (pedir hora).

PANTEON: Horario de visitas: Lunes a sábados, de 7.30 a 12 y de 14.30 a 17; domingos y feriados, de 8 a 12.

PEDICURO: 1º y 2º miércoles de cada mes, de 18 a 20.

PELUQUERIA: Lunes a viernes, de 8 a 20.15; sábados, de 9 a 13.

SASTRERIA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 14 y de 14.30 a 20.30; sábados de 8 a 12.

SECRETARIA: Lunes a viernes, de 8.30 a 20; sábados, de 8.30 a 13.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 16 a 20.

TESORERIA: Lunes a jueves, de 14.30 a 18.30; viernes, de 14.30 a 20.30.

MUSEO NAVAL TIGRE: T.E. 749-0608.

CAMPO DE DEPORTES OLIVOS: T.E. 795-5518.

DELEGACION TIGRE: T.E. 749-0210.

GOLF CLUB VILLA ADELINA: T.E. 766-6371.

Y.C.C.N.:

CAPITANIA OLIVOS: T.E. 797-8953

CAPITANIA DARSENA NORTE: T.E. 32-0341.

CAPITANIA TIGRE: T.E. 749-0210.

GIMNASIA: Lunes y miércoles, de 18 a 19 (Profesor P. Russo; T.E. 743-5148).

FUNDADO EN MAYO DE 1882
Octubre-Diciembre 1982
N° 733
VOL C
AÑO CI

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

Credo del Oficial de Marina. (Cuadro donado al Centro Naval por Astilleros y Fabricas Navales del Estado)	303
Reflexiones sobre el oficial de Marina de ayer, de hoy y de mañana por el Almirante ALBERTO P. VAGO.....	305
Operaciones de aviones navales Super Etendard en la guerra de las Malvinas, por el Capitán de Fragata JORGE LUIS COLOMBO	319
Nuestros problemas en cuanto a la contaminación del Río de la Plata, por el Capitán de Navío JORGE F. SCHWARZ	331
Enlace marítimo de la Argentina continental con la Isla Grande de Tierra del Fuego, por el Capitán de Ultramar VICTORIO R. GOMEZ	343
Crónica Nacional	367
Crónica Internacional.....	373
Asuntos Internos	381

Director:
Capitán de Fragata
OSVALDO AGUSTIN GARUTI

Secretario Editorial:
Sr. JESUS MARTINEZ

Diagramación:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

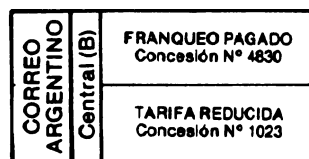
Publicidad:
Sr. REINALDO J. ELISEI

Dirección y administración:
CORDOBA 354

(1054) BUENOS AIRES
Teléfonos 311-0041/43

Los autores son responsables del contenido de sus artículos, los cuales no necesariamente representan el pensamiento del Centro Naval respecto de los temas tratados.

Registro de la Propiedad Intelectual N° 181.472



Clasificación Internacional
del Boletín:
AG ISSN
0009-0123

CENTRO NAVAL

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Vicealmirante HUMBERTO J. BARBUZZI
Vicepresidente 1º: Contraalmirante I.M. GUILLERMO J. DICKSON
Vicepresidentes 2º: Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTINEZ
Secretario: Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS
Tesorero: Capitán de Navío Contador ROBERTO J. BELELLI
Protesorero: Capitán de Navío Contador EDUARDO A. FERRO

Vocales titulares:

Contraalmirante SALVIO O. MENENDEZ
Capitán de Navío JOSE J. SARCONA
Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de Navío Odontólogo OSVALDO R. ALTIERI
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Capitán de Navío ADOLFO M. ARDUINO
Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de Navío OSCAR A. BOUZA
Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA
Teniente de Navío ENRIQUE J. LANGE
Capitán de Navío EDGARDO N. ACUÑA
Capitán de Navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de Navío JUAN CARLOS MARENGO
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de Fragata JUAN C. SILVA
Capitán de Corbeta NESTOR A. BERTONI
Capitán de Corbeta RAUL C. PAGANO
Capitán de Corbeta HECTOR A. TEBALDI
Capitán de Corbeta JUAN A. IBAÑEZ

Vocales suplentes:

Capitán de Corbeta RICARDO E. GUERELLO
Capitán de Corbeta Auditor JUAN E. QUICK
Capitán de Fragata Médico HORACIO C. CORRADI
Capitán de Fragata I.M. CARLOS S. CIUDAD
Capitán de Navío I.M. JORGE R. SANTO
Capitán de Fragata ALBERTO NUÑEZ

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Contador OSCAR O. MOREYRA
Capitán de Fragata EDUARDO J. PELAYO
Capitán de Navío JORGE M. PEREZ PERRI
Capitán de Fragata Contador JUAN C. VARESINI

Revisores de Cuentas Suplentes:

Capitán de Corbeta ORLANDO GUTIERREZ DEL BARRIO
Capitán de Corbeta Contador LUIS A. IZAGUIRRE

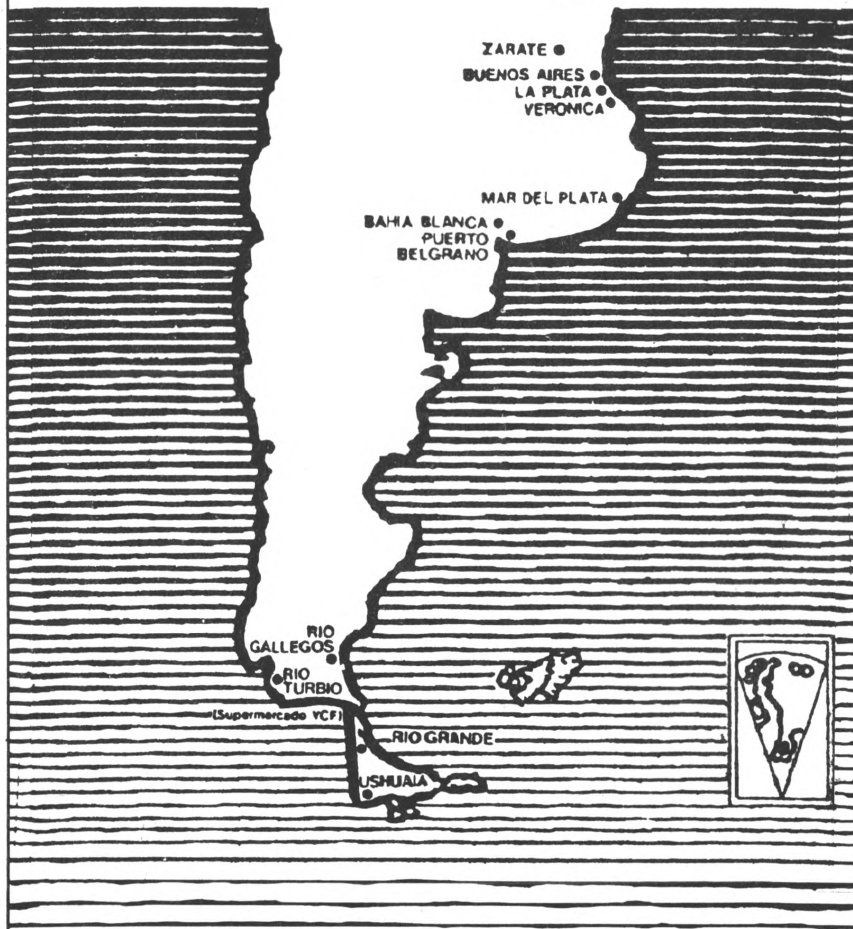
**LA
BUENA
MANERA DE
COMPRAR
ESTA
EN**

Una organización
con criterio de servicio

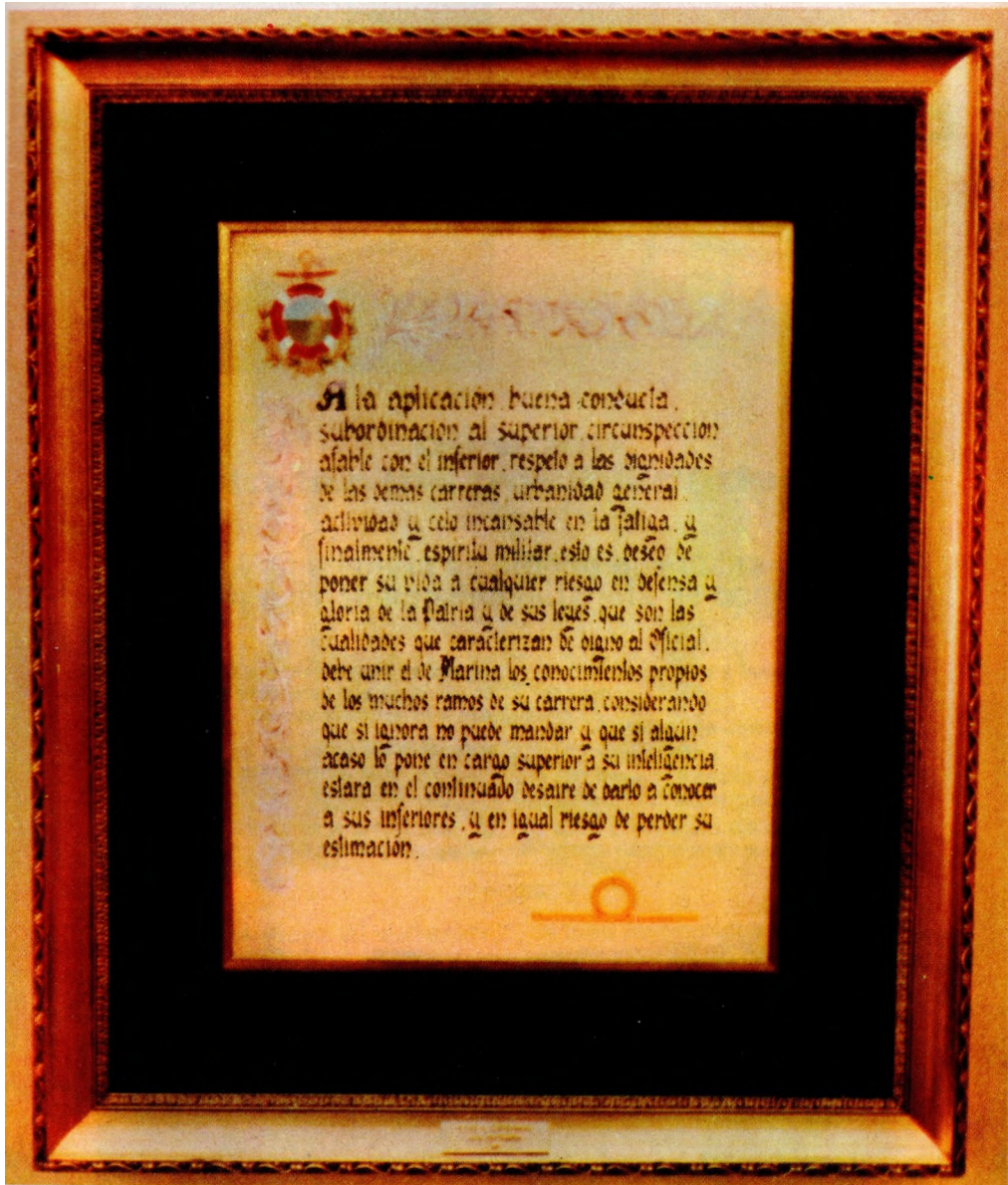


Dirección de Bienestar
de la Armada.

Antártida Argentina 1160
Buenos Aires



CREDO DEL OFICIAL DE MARINA



Cuadro clonado al Centro Naval por Astilleros y Fábricas Navales del Estado



SADELA y ARGENCARD



ofrecen todas las posibilidades

porque una tarjeta de crédito que cubre SADELA,
es más que una mera tarjeta de compras:

- | | |
|--|--|
| <p>Con la sola presentación de la tarjeta puede comprar en más de 30.000 comercios adheridos en el país.</p> <p>Una vez por mes recibe el detalle exacto de sus compras, en la liquidación que le envía SADELA.</p> <p>La liquidación le sirve además, de control de sus gastos.</p> | <p>La decisión de como y cuando pagar es suya:</p> <ul style="list-style-type: none">- Al contado o a crédito (de SADELA)- Sin ningún trámite previo (crédito preotorgado)- Con un crédito de renovación automático mensual. |
|--|--|

y si viaja al exterior,
nada mejor que
MasterCard

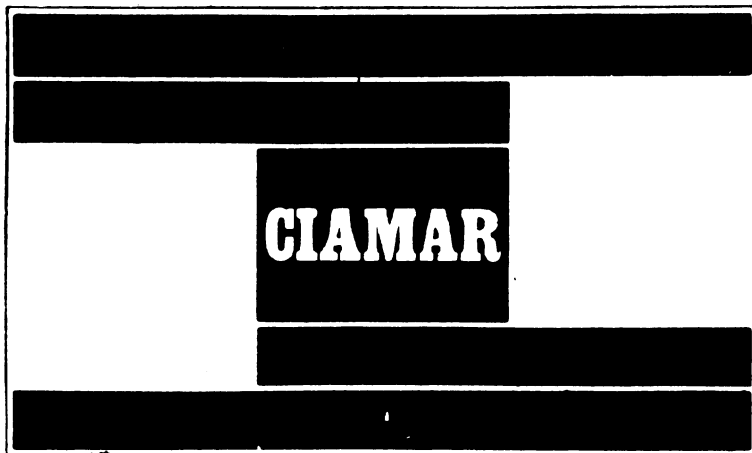
la tarjeta internacional que cubre más
de 150 países y 3.600.000 comercios.

**Viaje sin dinero
y con seguridad**

SADELA CENTRAL:
RECONQUISTA 555
BUENOS AIRES
Tel: 393-5500/5650
5700/5800/5928



SADELA MENDOZA:
SARMIENTO 242
MENDOZA
Tel: 24-7348
24-7105/4038



Compañía Argentina de Transportes Marítimos S.A.

b.m. Marbella
b.m. Marlinda
b.m. Marbonita
b.t. Atlas
b.m. Marfrío
b.m. Patricio Murphy

- Transporte de carga general, líquidos y refrigerados en línea regular con puertos de: España, Portugal, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Polonia, Suecia, Finlandia, URSS, Reino Unido e Irlanda.
- Miembro de las Conferencias:

Argentina - Europa - Argentina
Brasil - Europa - Brasil
Argentina - URSS - Argentina
Argentina - Escandinavia - Argentina
Argentina - Portugal - Argentina

CORRIENTES 327, piso 3°
Buenos Aires

Tel. 311-6300/8/9
Tlx FLETA 9151 y 18906

Reflexiones sobre

EL OFICIAL DE MARINA

DE AYER, DE HOY Y DE MAÑANA

Por el Almirante
ALBERTO P. VAGO

Elegí este tema pues deseo rendir un sincero homenaje a los primeros hombres que ejercieron esta profesión en nuestra patria, a todos los que con su esfuerzo contribuyeron a crear una Institución de tan noble trayectoria, a los que, formando parte de las sucesivas promociones, consolidaron las distintas estructuraciones y modernizaciones de la Armada y a los que hoy la componen y afrontan la responsabilidad de ejercer una profesión que cada día se torna más tecnificada.

* * *

Ratto, en su documentado libro “Hombres de mar en la historia argentina”, nos dice que: clausurada la Escuela de Náutica del Consulado, se mantuvieron abiertas para “los hijos de América” las escuelas similares españolas y las compañías de guardiamarinas de la península.

De ellas salieron los marinos criollos que, con diversos cargos, actuaron valientemente en la batalla de Trafalgar. Ellos fueron: Martín Irigoyen, Benito Lynch, Francisco de Gurruchaga, Martín Warnes, Eusebio Medrano, Antonio de Merlo, Santiago y Francisco Aldao y Luis Flores, todos ellos de brillante trayectoria en nuestra historia posterior.

Producida la Revolución de Mayo, la escuadrilla realista de Montevideo bloqueó a Buenos Aires y la entrada a los ríos Paraná y Uruguay, entorpeciendo el comercio marítimo y de cabotaje. Para combatirla y asegurar las comunicaciones con Belgrano, la Junta, por mérito de Gurruchaga, habilitó tres pequeñas naves que fueron puestas a las órdenes del maltés Azopardo, quien tuvo la colaboración de los franceses Bouchard y Hubac.

Con el alistamiento de esta primera escuadrilla (set. 1810-mayo 1811) la patria naciente salió a combatir, inició la vida naval y proclamó por vez primera la legitimidad de nuestros intereses marítimos.

Como en el país no existían tripulaciones criollas, ni hubo tiempo para adiestrar nativos —nos dice Ratto— “echóse mano, mediante contratos ventajosos, de los servicios de un gran número de marinos de los buques mercantes extranjeros retenidos en Buenos Aires por el bloqueo”.

Los componentes de la fuerza naval naciente tenían mucho de corsarios, que salían a hacer la guerra con espíritu de aventura patriótica, pero también con el deseo o la esperanza del lucro que les representaba el buque tomado y considerado buena presa.

Estos oficiales extranjeros o nativos fueron comisionados o dados de alta directamente por la Junta, pero nada se dispuso sobre su estabilidad, carrera o escalafón, ya que la premura por armar los buques y salir a combatir no daba tiempo para fijar normas.

El fracaso en aguas del Paraná, en 1811, lleva a una etapa de calma naval, y sólo a partir de fines de 1813, cuando comienza a formarse la Escuadrilla que comandaría el entonces coronel de marina Guillermo Brown, se estructura un escalafón, con grados y categorías, integrado en su mayoría por marinos de apellido sajón (irlandeses, escoceses, ingleses, norteamericanos), pero entre los que también hay griegos, genoveses y algunos apellidos castizos.

En este grupo heterogéneo no existía un verdadero espíritu de cuerpo, por las diferencias de formación profesional, nacionalidad, idioma, costumbres, cultura y religión.

De ahí que la gran hazaña de Brown haya sido más que el triunfo sobre las fuerzas navales españolas, el haberlo logrado con los medios humanos con que lo hiciera, subordinándolos con férrea y severa disciplina, para llevarlos al combate y la victoria, y podemos decir de esos oficiales que lo que pudo faltarles de preparación profesional fue superado y compensado con el valor y la audacia.

Levantado el estado de guerra contra Montevideo, rematados los buques mayores, la Escuadra quedó reducida a unas pocas embarcaciones para las Capitanías de los puertos de Buenos Aires, Las Conchas y el Salado, donde prestaron servicios algunos de los oficiales de la fuerza disuelta.

Entre 1814 y 1825, en algunas acciones navales que emprendió el gobierno de Buenos Aires sobre el litoral en apoyo de los ejércitos en operaciones, figuraron nombres ya conocidos en 1811 y 1814.

La guerra con el Brasil —1826/28— inició una nueva fase de la profesión naval con la reaparición de viejos comandantes y la incorporación de nueva sangre nativa. El comando de la Escuadra creada recae nuevamente en el almirante Brown; a su lado figuran dos oficiales, caracterizados por su valentía: Rosales y Espora.

La heterogeneidad de las planas mayores es casi similar a la de 1814, pero ahora ya existe una tradición de triunfo, y muchos oficiales habían adquirido experiencia en las guerras de corso contra España. Predominan aún los apellidos sajones, pero ahora ya figuran apellidos nativos en mayor número. Brown incorporó a la Escuadra, con el título de

Aspirantes, a jóvenes que por su edad y preparación pudieran seguir la carrera de oficial.

Durante las campañas de los años 1826-27 y 1828, a bordo de los buques, se les impartió instrucción práctica marinera a estos jóvenes criollos, como lo afirma en su diario el entonces guardiamarina Antonio Somellera que —ya veterano de la guerra con el Brasil— fuera luego uno de los directores de la Escuela Naval, creada por Sarmiento.

Es indudable que en la formación de esos jóvenes oficiales criollos tuvo una marcada influencia la personalidad de Brown: austero, sufrido, profundamente religioso, aferrado a las tradiciones, tenaz, imaginativo, sensible, turbulento y enamorado del riesgo, supo con su conducta inculcar en ellos muchas de las virtudes que lo adornaban.

Finalizada esta guerra y pese al nuevo triunfo, la Escuadra se desbanda y vuelven a rematarse varios buques. Algunos oficiales extranjeros emigran del país, pero también son muchos los que se afincan definitivamente en Buenos Aires. Pocos oficiales criollos permanecen en servicio activo en la Comandancia de Marina y las Capitanías de Puerto, y éstos, junto con los licenciados, son los que mantienen viva la incipiente pero ya firme tradición naval.

Entre 1845 y 1850 hay poca actividad naval, aunque se produce un hecho nuevo en lo que hace a la tecnología: se incorpora el primer buque de guerra a vapor “La Merced”, comandado por Alzogaray y al que se le asigna el primer oficial maquinista, el británico John Wilkes.

Después de Caseros el país tuvo, aunque por corto tiempo, dos escalafones: uno destinado a cubrir las necesidades de la Confederación y el otro respondía al gobierno de la provincia de Buenos Aires, segregada de aquella. El primero, presidido por el coronel de marina José M. Cordero, estaba constituido por 5 oficiales superiores, 12 jefes y 50 oficiales subalternos, y el segundo, a cargo del coronel de marina José Murature, compuesto por 5 oficiales superiores, 6 jefes y 70 oficiales subalternos. Ambos escalafones quedaron fusionados después de Pavón.

En 1865, la guerra de la Triple Alianza, con una escasa participación naval argentina en lo que hace a acciones puramente guerreras, pero activa en todo lo que es transportes y logística, encuentra a una Armada empobrecida de medios materiales, pero no de elemento humano. En su escalafón cuenta con oficiales superiores de valor, tales como José María Cordero, José Murature, Antonio Seguí, y a jefes como Py, Somellera, Alzogaray, Carreras, Lawrence, Manzano, Neves y Soler y subtenientes como Guerrico, Urtubey y Brown, nieto del Almirante, que fueron enviados a Europa en 1858/59 para completar sus estudios.

Esta guerra, larga y sangrienta, demostró lo precario del material flotante y la necesidad urgente de poseer una marina moderna y combativa.

En 1870 figuran en el escalafón, además de los ya nombrados, otros jefes, tales como: Laserre, Solier, Victorica, Howard, Hasting, Goldry, Lowry, Cabassa, Jorge, junto con oficiales jóvenes, tales como Cabral, Feilberg, M. Rivadavia, Atilio Barilari, Moyano, Juan Cánepa, Lira, Cándido de Eyroa, Basualdo, Correa y otros, todos ellos destinados a

ocupar un lugar merecido en la futura Armada, que debía ser capaz de custodiar nuestro extenso litoral marítimo y fluvial.

En 1872 se produce un hecho histórico naval trascendente: la creación de la Escuela Naval, el 5 de octubre. Si bien es cierto que la idea de su creación pertenece a los Urtubey, Guerrico y otros jóvenes, no es menor el mérito de los que llevaron adelante esta acción desde sus altas jerarquías, como son los Seguí, Cordero, Alzogaray, Somellera, Py y Lasserre.

Con la Escuela Naval se echaron las bases de la marina profesional. Los hombres egresados de ella nunca discutieron y siempre han reconocido los méritos de los marinos que participaron en las guerras de la Independencia, en las de corso, en la guerra con el Brasil, el valor de Piedra Buena y otros, sino que en ellos vieron siempre valiosos ejemplos que contribuyeron a forjar nuestra tradición naval, ya que no habría palabras lo suficientemente elocuentes para expresar todo lo que hicieron y cómo pudieron hacerlo.

A Sarmiento se debe también la creación de la primera Armada moderna y acorazada. Durante su presidencia es artillada la isla Martín García, se adquieren las primeras minas, se crea el Arsenal de Zárate para atender las necesidades de la nueva escuadra, se comienza a hacer hidrografía con oficiales argentinos y se inician tareas de balizamiento; a los faros flotantes de banco Chico y Punta Indio se agregan los fijos de Punta Piedras y San Antonio. En todas estas tareas intervienen los jefes y oficiales ya mencionados, y muchas de ellas tuvieron que ser realizadas con los medios precarios que tenían a su alcance,

1879 es el año de la expedición de Py a Santa Cruz para tomar posesión militar y definitiva de la Patagonia, como lo hiciera más tarde Lasserre en Ushuaia. En la expedición de Py participó la "Uruguay", comandada por Guerrico, donde estaban embarcados los aspirantes de la primera promoción de la Escuela Naval que habrían de graduarse ese año.

La fundación del Centro Naval, el 4 de mayo de 1882, es una consecuencia lógica de la creación de la Escuela Naval. Los egresados de ésta, junto con otros oficiales con formación naval adquirida en el exterior, o con una cultura superior, producto de estudios similares (Rivadavia, Howard, Cabral, Guerrico, Solier, Urtubey, García Mansilla, Albarracin y otros), consideran la necesidad de unirse para analizar, discutir, estudiar y contribuir a resolver los nuevos problemas que afrontan en la profesión debido a la tecnología cambiante en las armas y al modo de conducir la guerra en el mar, que exigía una revisión de las formas de reclutamiento, formación y adiestramiento.

De allí surgió la idea de formar un centro de estudios, bajo el lema UNION Y TRABAJO, y crear un medio para divulgar las conferencias y los trabajos: el Boletín.

En el discurso que pronunció el presidente del Centro Naval, el entonces teniente García Mansilla, al cumplirse el primer aniversario de su creación, manifestó: "Hemos conseguido una gran victoria moral: afirmar que el espíritu de cuerpo es un hecho entre la mayoría de los

REFLEXIONES SOBRE EL OFICIAL DE MARINA

oficiales subalternos de la Armada. Hemos cumplido la primera de nuestras divisas: Unión. Sepamos cumplir con la segunda: Trabajo”. En verdad que se intensificó el trabajo y se fueron superando las dificultades y la falta de comprensión de los primeros años de existencia del Centro y su Boletín.

No cabe duda de que muchos oficiales jóvenes desconocen la trascendencia que tuvo el Boletín, cuya publicación nunca fue interrumpida desde su creación. Quienes lean los primeros tomos y analicen los artículos y los trabajos publicados podrán comprender la influencia que el Centro Naval, a través del Boletín, tuvo en la reorganización y la modernización de la Armada durante el período anterior e inmediatamente posterior a la creación del Ministerio de Marina.

A través de los trabajos y comentarios sobre acaecimientos navales se hacían conocer a la Superioridad las inquietudes de la oficialidad y se proponían soluciones a muchos de los problemas existentes.

Ya en abril de 1883 la Comisión Directiva publica una circular donde solicita el concurso de jefes y oficiales para redactar el Manual del Oficial, para empleo en la Armada, a semejanza de los que existían en otras marinas extranjeras, tales como el “Sailor’s Pocket Book” o “Le carnet de l’Officier de Marine”. Numerosos fueron los artículos relacionados con la Escuela Naval, su organización, sus planes de estudios, ingreso, ubicación, etc. Con respecto a este último tema es interesante el trabajo del entonces teniente Betheder, quien con sólidos argumentos se opone a la instalación de la escuela en Arroyo Pareja, como parece era la idea o intención de algunos círculos en aquella época.

En los primeros números del Boletín hay trabajos o comentarios tales como: Ideas sobre la Escuadra argentina, estaciones de torpedos, supresión de pilotos en los buques de la Armada, proyecto sobre servicio militar obligatorio, proyecto de ley de ascensos, maquinistas, pasaje más apropiado para la instalación de un puerto militar, etc.

Para dar una idea del tipo y forma de presentar ciertas inquietudes, interesa mencionar un “Permanente” —que así se lo llamaba— publicado en números sucesivos del Boletín, entre 1887 y 1888, que decía: “La Comisión Directiva del Centro Naval, en sesión de fecha 4 de noviembre del corriente año, aprobó y acordó por unanimidad y hasta nueva resolución:

1ro. Publicar un permanente en la primera página del Boletín, invitando al Gobierno, a la prensa, al Cuerpo General de la Armada y a cuantos se interesen por el porvenir de la marina militar, a emplear su autoridad, su influencia y su propaganda en el sentido de que la Escuela Naval quede como única puerta para el ingreso como Oficial en la Armada.

2do. Invitar en los mismos términos para que se destine un buque de la Armada o se adquiera uno especial para que cada año verifique un crucero de 8 ó 10 meses como viaje de aplicación para los alumnos que hubiesen egresado de la Escuela.

3ro. Invitar o peticionar al Exmo. Gobierno de la Nación a producir medidas oficiales que aseguren los objetivos mencionados.”

A veces me pregunto si algunos de nosotros no debiéramos sentirnos un tanto avergonzados al no haber sido capaces o no haber tenido la valentía de dar a conocer a través del Boletín nuestras inquietudes y preocupaciones o el resultado de nuestros trabajos, tal como lo hiciera aquel puñado de jóvenes y entusiastas oficiales en los inicios de nuestra Marina moderna. Ahora este desafío queda planteado para la generación actual y las generaciones futuras.

Hacia fines del siglo pasado y principios de éste, el Boletín del Centro Naval fue el único medio de capacitación del oficial de marina, a través de los artículos profesionales y las traducciones de artículos de ese tipo publicados en revistas extranjeras. Creados el Ministerio de Marina, el Estado Mayor General, la Escuela de Aplicación y más tarde la Escuela de Guerra Naval, y fijada una orgánica estable, la Armada ha ido asumiendo paulatinamente la tarea que otrora cumplía el Boletín. Hoy esta tarea se complementa con numerosas publicaciones.

Después de este breve paréntesis, dedicado al Boletín, retomemos nuestra tarea de mostrar la evolución de la profesión del oficial de marina, que dejamos interrumpida con la creación de la Escuela Naval.

No hay duda de que las fallas orgánicas que experimentó nuestra Armada desde sus comienzos y la ausencia de una verdadera conciencia naval en muchos de nuestros gobernantes dificultaron la formación profesional de los oficiales. Desde que la Junta en enero de 1811 creara la Mesa de Cuenta y Razón de Marina, presidida por el egresado de la Escuela de Náutica del Consulado, don Benito Goyena, hasta el nombramiento del primer ministro de marina, comodoro Martín Rivadavia, muchas fueron las vicisitudes que experimentó la orgánica naval.

Aunque escape al alcance de este trabajo explayarse sobre el tema, señalaré un aspecto que tuvo decidida influencia en la formación y las características generales de nuestros oficiales.

El Estatuto Provisional, del 5 de mayo de 1815, dividió los negocios de Estado en tres secretarías: Gobierno, Hacienda y Guerra. La incipiente Armada dependía de esta última, como dependió más tarde del Ministerio de Guerra, cuando éste se creara. Se estableció entonces (1815) que para su disciplina, su economía y su arreglo debían cumplirse las disposiciones de las Ordenanzas Generales de la Armada Nacional (recopiladas y editadas en Madrid en 1793, bajo el reinado de Carlos IV) y la Real Ordenanza Naval para el Servicio de Baxeles de su Majestad (Madrid, 1802) en todo lo adaptable y compatible con las leyes de la República.

Numerosos reglamentos se dictaron desde esa fecha para regular los distintos aspectos del quehacer naval, pero cabe afirmar que en lo referente a personal, hasta el año 1905, las leyes y reglamentos que regían sus derechos y obligaciones fueron comunes con los del Ejército; tal es así que, hasta la promulgación de la ley 4856, las promociones del personal superior de la Armada se regían por la ley 1254 de 1882, dictada para el Ejército.

La incorporación de buques a vapor había tenido como consecuencia la necesidad de embarcar personal técnico. En sus comienzos predo-



Calle Florida hacia 1900 - Archivo Gral. de la Nación

Desde hace más de un siglo
ubicado en tradicionales
calles de la ciudad.

Desde el 23 de mayo de 1878 en la esquina de
Perú y Belgrano, hasta la actual sede
de Florida y Sarmiento, sigue brindando
con el mismo espíritu, confianza y solidez,
los mejores servicios a
los habitantes de la gran ciudad.



Banco de la Ciudad de Buenos Aires
en la gran ciudad, su banco desde 1878



ACETOGEN

S.A.

Creada para el servicio del tratamiento de metales, ACETOGEN S.A. es proveedor líder de gases para corte, calentamiento y soldadura de metales no ferrosos. Realiza todo tipo de instalaciones para consumo en tubos y/o a granel y ofrece equipos y accesorios para el oxi-corte y calentamiento de metales.

Asesoramiento técnico permanente, para lograr el más alto rendimiento industrial al más bajo costo.

Consúltenos y haga un beneficioso descubrimiento.

ACETOGEN S.A.

LA LLAMA QUE IMPULSA LA INDUSTRIA

C. PELLEGRINI 675 - 9° P. (1009) Bs. As.

TEL. 36-3081/89-2096/99-9926/29

TEL. DIRECTO: 36-4629

TELEX 17140 - PUMA AR



LINK

minaban los extranjeros, como había sido antaño, pero en 1871 ya se permitía la incorporación y embarco de "jóvenes del país" que desearan adquirir el oficio de Oficial Maquinista; para su ingreso, los aspirantes debían acreditar dos años de trabajo en talleres.

En 1878 se creó el Cuerpo de Maquinistas y se tomó un examen a todos los ya activos como requisito para incorporarlos al nuevo Cuerpo.

Como los buques que se fueron incorporando exigían cada vez mayor cantidad de oficiales para el manejo y conservación de las máquinas, que el país no estaba en condiciones de preparar, se resolvió en 1880 enviar a Europa a 30 aprendices para que adquirieran los conocimientos necesarios en talleres y astilleros.

Esta Escuela de Aspirantes a Ingeniero Maquinista funcionó durante seis años bajo dependencia de la Comisión Naval. Por fin, en 1908, se crearon en la Escuela Naval los cursos de Ingeniero Maquinista y Electricista, que continuaron hasta las reestructuraciones introducidas en los últimos años.

En la década del 1890 se incorporaron numerosas unidades —cruceiro "25 de Mayo", acorazados de barbata "Libertad" e "Independencia", cuceros acorazados "San Martín", "Belgrano", "Pueyrredón" y "Garibaldi", cuceros "9 de Julio" y "Buenos Aires", 6 torpederos de río tipo "Thorne", 8 torpederos de mar tipo "Santa Fe", "Murature" y "Espora", 10 torpederas de río (números 1 al 10), transportes "Pampa", "Chaco", "Guardia Nacional" y "Santa Cruz", etc. Estas incorporaciones transformaron radicalmente nuestro poder naval en el momento en que se agudizaba la vieja cuestión de límites con Chile.

En Bahía Blanca se construye el puerto militar como base de operaciones de una escuadra llamada a actuar en el Atlántico Sur. En Río Santiago se estacionan definitivamente las torpederas y unidades menores. En Ushuaia se estableció una estación carbonera, y los canales fueguinos comenzaron a ser frecuentados por buques de la Escuadra.

Todas estas adquisiciones de nuevas unidades y la construcción de nuevas instalaciones obligaron a los oficiales de esa época a mantenerse al día en los nuevos conocimientos que exigía esa Marina que había salido definitivamente al mar.

La Escuela Naval había comenzado a dar sus frutos. Hacia fines del siglo pasado y a principios del presente las actividades navales, con buques nuevos y planas mayores más homogéneas, fueron excepcionales; maniobras de conjunto, ejercicios de tiro, campañas operativas al sur, revistas navales, visitas de cortesía a países extranjeros, etc., llenan las crónicas de la época.

Los Pactos de Mayo, suscriptos en Santiago de Chile en 1902, comprendían una convención sobre armamentos navales, lo que dio origen al desarme de cuatro cuceros acorazados, y por tal motivo hubo durante algunos años una menor actividad de las fuerzas navales propiamente dichas. No obstante, se intensificaron otras tareas, tales como trabajos hidrográficos y de balizamiento y la colonización de la Patagonia, en la que la Marina, después de haber contribuido a explorarla, es-

tabicció un servicio de transportes para abastecimiento y comunicaciones, afianzando así la soberanía.

Este servicio constituyó al mismo tiempo y durante muchos años una verdadera escuela de mar para oficiales y comandantes, que les permitió conocer y frecuentar nuestra dilatada costa hasta los últimos rincones. Y pensar que no hace muchos años ese servicio fue suprimido casi totalmente, pues, según opinaban a la sazón las autoridades navales, esas eran tareas que no correspondía fueran cumplidas por oficiales de una marina de guerra.

El continuo avance técnico de los medios aplicados a la guerra naval obligó a crear nuevas especialidades y a destacar oficiales a institutos de Europa y los Estados Unidos, para seguir cursos en materias tales como artillería, ingeniería naval, explosivos, máquinas, torpedos, comunicaciones, etc., práctica esta que ha venido repitiéndose a través del tiempo cada vez que nuevas exigencias técnicas lo hicieron necesario.

Es de destacar que ya en 1910, con motivo de la construcción de los acorazados "Moreno" y "Rivadavia", veinte oficiales argentinos se embarcaron en las flotas norteamericanas del Atlántico y del Pacífico.

Con la creación en 1916 del Parque y Escuela de Aerostación y Aviación de la Armada en Fuerte Barragán-Ensenada y el entusiasmo de un oficial naval, el teniente Melchor Escola, se iniciaron en forma precaria las actividades de la aviación en nuestra Marina; pero, sólo en 1922, al regresar de los Estados Unidos y Europa los tenientes Fitz Simón, Poucham y Zar, comienzan cursos regulares en la escuela que a la sazón funcionaba en Puerto Belgrano,

Los aviadores navales siguen la evolución de la Marina, intervienen en los tiros y lanzamientos de torpedos, en las exploraciones y maniobras de la Escuadra y, como compañeros de a bordo, contribuyen con sus vuelos a mantener unida nuestra Patagonia con el resto del país.

Con la aviación embarcada, los helicópteros, la incorporación del portaaviones y la intervención activa en la guerra antisubmarina, los aviadores se han integrado totalmente con el resto, y hoy son verdaderos y auténticos oficiales navales.

En la primera mitad de este siglo las distintas promociones de oficiales hubieron de afrontar: la renovación de los restos de la Escuadra de Sarmiento, la incorporación de los cruceros acorazados tipo "Pueyrredón", la construcción de los acorazados "Moreno" y "Rivadavia", la adquisición de los torpederos tipo "Catamarca", el reemplazo paulatino de las máquinas alternativas por turbinas, la transformación de los buques de carbón a petróleo, luego la modernización de los acorazados, con sus, para esa época, nuevos y modernos equipos de control de tiro, la incorporación de los torpederos tipo "Cervantes" y "Mendoza", los avisos adquiridos después de la Primera Guerra Mundial y los construidos luego en el país, que cumplieron las más diversas tareas y que también sirvieron durante muchos años como escuela de comando de numerosos oficiales. La incorporación posterior de los cruceros "25 de Mayo", "Almirante Brown" y "La Argentina" y los torpederos tipo "Buenos Aires" significó encarar el manejo y mantenimiento de sistemas de propulsión,

control de tiro y comunicaciones novedosos y complejos. La adquisición de los submarinos trajo aparejada, además de nuevas técnicas, la incorporación de nuevos problemas tácticos y operativos.

Durante todo ese período fueron intensos y continuos los trabajos hidrográficos, que permitieron reemplazar la casi totalidad de las cartas náuticas británicas por cartas argentinas, levantadas por oficiales argentinos. Estas tareas se intensificaron con la incorporación de los buques hidrográficos “Bahía Blanca” y “Madryn”, con los cuales culminó el levantamiento total de la Isla de los Estados y sus adyacencias, que demandó más de dos años de trabajo.

En esa época hubo agrupaciones navales constituidas por buques que poseían elementos técnicos nuevos y eficientes y comodidades adecuadas para el bienestar, junto con otros buques que carecían total o parcialmente de esos avances técnicos y sólo poseían comodidades mínimas, lo cual obligaba a los oficiales de estos últimos a esforzarse para poder actuar en un mismo nivel de eficiencia. Señalo este aspecto, pues hoy, salvando las distancias técnico-científicas existentes, podrían llegar a darse situaciones similares, y no por ello los oficiales de los buques “menos afortunados” —por llamarlos de algún modo— habrán de desalentarse y sentirse frustrados, pues siempre ha sido así, y además, llegado el momento decisivo de la acción, habrá que estar preparados para combatir con los elementos disponibles.

La Segunda Guerra Mundial desencadena en nuestra Marina un nuevo proceso tecnológico; los avances electrónicos, el radar y el sonar, la automatización de las armas, etc., obligaron a los oficiales a capacitarse en nuevas técnicas operativas, tales como la guerra antisubmarina, el manejo del CIC, la organización del control de averías, el reaprovisionamiento de combustible, víveres y otros materiales en plena navegación, etc., lo cual obligó a organizar en tierra diversos centros de instrucción y adiestramiento y a cambiar la orgánica terrestre para el mantenimiento y reparación de los nuevos equipos.

La incorporación de los cruceros “Belgrano” y “9 de Julio”, del portaaviones “Independencia” y de los destructores tipo “Fletcher” fue un nuevo desafío, que la oficialidad de los años 1950/65 aceptó y del que, sin duda alguna, salió airoso.

En todos esos años y los siguientes los oficiales actuaron en la Antártida y desarrollaron importantes e intensas campañas oceanográficas; para poder cumplir esas tareas en que la Marina se hallaba empeñada tuvieron que adquirir o ampliar sus conocimientos en esos campos.

No puedo dejar de mencionar que a esa generación y a la actual les ha tocado intervenir en dos oportunidades para devolver al país la libertad perdida, restablecer el imperio de la Constitución y —últimamente— luchar contra la subversión apátrida, que contribuyó a abatir.

Así llegamos a 1982. La Escuela Naval nutre a la Institución con la savia generosa de nuevas promociones, formadas con los mismos principios fundamentales acerca del honor y la lealtad, como lo hiciera desde su creación.

La Marina incorporó recientemente, y seguirá haciéndolo en breve plazo, nuevas unidades de superficie, submarinas y aéreas, dotadas de armas modernas y de avanzada tecnología, que significan una verdadera revolución científica. Dentro de pocos años todo o casi todo el material obsoleto habrá sido reemplazado por otro altamente tecnificado.

El oficial de marina de nuestros días se encuentra ante un nuevo y gran desafío para manejar eficientemente, mantener y reparar todo ese material complejo, pero además ha de afrontar las graves responsabilidades que el país y su Marina de Guerra tienen en la defensa y custodia de nuestro extenso litoral y de las grandes riquezas que encierra el espacio marítimo adyacente.

Los hechos recientes nos están indicando que la oficialidad de hoy ya está respondiendo a ese desafío con gran coraje y valentía.

Algunos repararán que omití referirme en forma concreta a la actuación de los oficiales de IM. No es un olvido, sino que honestamente creo no estarcen condiciones de evaluar exactamente la evolución técnica de las componentes de esa Fuerza, y por eso espero que el tema sea tratado oportunamente por algún oficial superior de ese histórico Cuerpo.

Hicimos esta sucinta reseña histórica sobre la actuación de nuestros oficiales de marina y de su capacidad para adaptarse a los cambios que se han ido produciendo en todas las épocas, y lo hicimos con la intención de despertar en los jóvenes la inquietud de estudiar el pasado, para poder así interpretar y comprender muchos hechos. Comprender que la Marina actual, con sus realidades y sus falencias, con una orgánica estable, con adecuados sistemas de reclutamiento y formación, con los medios terrestres y a flote con que hoy cuenta, con las facilidades y el bienestar del personal de los que hoy disfrutan y que fueron prácticamente desconocidos en otros tiempos, es el resultado de la acción de sucesivas generaciones. Es el resultado de la acción no sólo de jefes y oficiales “brillantes”, que siempre Los hubo y los habrá, sino que también lo es de la acción de muchos jefes y oficiales “normales”, que con su trabajo diario y silencioso, a menudo realizado a fuerza de sacrificios y privaciones, han creado, construido y organizado todo lo que hoy existe y conservaron lo ya hecho. Es a partir de allí que la generación actual y las generaciones venideras deberán mejorar, consolidar y engrandecer a esta noble institución que es la Marina de Guerra.

Recordemos a Churchill cuando dijo: “No se puede vislumbrar el futuro si no se conoce el pasado”.

Pero, así como no hemos de olvidar el pasado y sus enseñanzas, pues ello sería ingratitud y nos llevaría a repetir errores, tampoco podemos vivir de ese pasado y de su recuerdo.

Por todo eso cabe ahora preguntar:

¿Qué conocimientos, habilidad, destreza, pericia ha de poseer el oficial de marina del futuro?

A lo largo de la historia esta pregunta permanece inalterable, mientras que la respuesta cambia continuamente.

Una marina moderna, para alcanzar su desarrollo integral, ha de

sustentarse en los avances de la técnica, sin descuidar al hombre. Las operaciones navales son día a día más complejas y dependen cada vez más de medios igualmente complejos. La introducción de computadoras y de sistemas automáticos de datos, los modernos sistemas de navegación, es decir, la irrupción de la informática en el arte de navegar y combatir, el advenimiento de misiles, de turbinas a gas, de propulsión atómica, etc., son sólo algunos ejemplos obvios de esa complejidad.

El oficial de marina del futuro tendrá que ser, sin duda alguna, técnica y científicamente más preparado que sus antecesores.

Para eso deberán efectuarse los cambios necesarios en su formación intelectual y en su mentalidad, y habrá de estar preparado para trabajar en equipo, pues todas las especialidades técnicas de la actualidad están íntimamente correlacionadas.

Cómo hacerlo y cuándo, escapa a los alcances de este trabajo; sin embargo, tengo la seguridad de que se habrán de ajustar los planes de estudio de los distintos institutos y que se efectuarán las modificaciones orgánico-administrativas necesarias, tanto a bordo como en tierra. Cabe señalar que el punto de partida de la formación del futuro oficial es algo distinto del que tuvieron sus antecesores ante los cambios acaecidos en otras épocas. La tecnología en el país ha cambiado y sigue cambiando, y ya no es la Marina, como lo fuera hasta hace algunos años, una de las pocas organizaciones que tenía personal altamente calificado; hoy el medio técnico-científico que nos rodea es distinto.

La contestación aislada a la pregunta formulada perdería su valor verdadero si no hiciéramos esta otra:

¿Qué tipo de oficial de marina se necesitará en el futuro?

Quizá podríamos dar esta respuesta breve y concisa:

“Se necesitarán jóvenes dotados de una gran vitalidad física y capacidad intelectual, caracterizados por su firmeza, su nobleza y su idealismo y formados espiritualmente para ser combatientes”.

Dado que el servicio naval depende cada vez más de la tecnología, en muchos jefes y oficiales superiores se está desarrollando la tendencia de juzgar los resultados sólo en términos de eficiencia, más que de valores morales y personales; por eso la pregunta formulada tan importante, merece un análisis algo más profundo.

La revolución moral producida en el mundo en los últimos 30 años desafía algunos de los dogmas básicos de la ética castrense.

El oficial naval habrá de ser capaz de crear a su alrededor un ambiente de salud moral en el cual sus subordinados puedan desarrollar su carácter. Habrá de inspirar respeto, no tanto por su competencia personal como por su integridad moral y su buen ejemplo. Como siempre tendrá que ser un conductor, pero su responsabilidad es quizá mayor hoy que en el pasado, pues tendrá que estar preparado para tratar con subordinados más educados, mejor informados, con mayores conocimientos y

que a menudo se muestran algo escépticos con respecto al sentido de autoridad y a todos los valores tradicionales.

No es necesario que sea un experto en psicología, pero tendrá que estar preparado para ser el consejero de sus hombres, porque sin alguna experiencia en el campo de las relaciones humanas, sin el sentido claro de la estima propia y sin alguna habilidad para comunicarse con gente de los más variados estratos, no acertará a ganarse su confianza.

El papel del oficial es hoy de gran importancia si consideramos que la lucha entre comunismo y anticomunismo no es solamente la lucha entre dos sistemas políticos y económicos, sino un conflicto entre dos concepciones diametralmente opuestas de considerar la naturaleza y el valor del espíritu.

Si en esa lucha habremos de vencer, ello será posible más que por la potencia de las armas, por la fuerza de nuestro espíritu.

Resulta interesante comprobar que, por el valor inmutable de muchas de sus prescripciones, en la Escuela Naval se enseña, todavía hoy, como Credo del oficial de marina, nada menos que el Punto 2 del Tratado 3 del Título 3 de las Ordenanzas Generales, editadas por el rey Carlos IV de España, que tantas veces leímos:

“A la aplicación, buena conducta, subordinación al superior, circunspección afable con el subalterno, respecto a las dignidades de las demás carreras, urbanidad general, actividad y celo incansable en la fatiga, y finalmente, el ideal de exponer la vida a cualquier precio en defensa y gloria de la Patria, que son las cualidades que caracterizan de digno a un oficial, debe unir el oficial de Marina, conocimientos propios de los muchos ramos de su carrera, considerando que si ignora, no puede mandar y que si algún acaso le pone en cargo superior a su inteligencia, estará en el continuado desaire de darlo a conocer a sus subordinados y en igual riesgo de perder su estimación”.

Después de dos siglos de su promulgación, no es posible negar su vigencia actual.

El oficial de marina del futuro habrá de tener una auténtica y verdadera vocación y un entrañable cariño por todas las cosas del mar, pues, como dijera el almirante Castex: “Mientras el mar exista, siempre deberá haber hombres de mar”.

Deberá tener siempre presente que esta profesión exige de sus hombres una dedicación plena y una entrega total y que su conducta deberá regirse permanentemente por los principios rectores del honor, la lealtad y la responsabilidad y que en el futuro, como lo es hoy y lo fuera ayer, deberá recordar, como lo señalara John Paul Jones, que “el cuerpo de oficiales está compuesto por caballeros que viven como tales”.

Hemos dicho “auténtica vocación”, pues si no es auténtica y verdadera, esta vocación con frecuencia disminuye o se pierde totalmente por causas muy diversas. Los problemas económicos, familiares y emocionales de la sociedad actual van en aumento, y la Marina no puede escapar a ellos.

Salvo contadas excepciones, esa pérdida o falta de vocación se debe en medida decisiva a fallas en la educación y formación y fundamentalmente a la carencia de un acendrado espíritu militar y un profundo amor a las tradiciones navales. Este serio problema de la falta de vocación puede verse agravado, en algunos casos, por los oficiales que, en razón de las mayores exigencias de especialización, se incorporan directamente a la Institución, cada vez en mayor número, sin cursar la Escuela Naval, y preparados en laboratorios, muy distintos al medio donde más tarde habrán de actuar y ejercer sus responsabilidades.

Por eso es absolutamente necesario comprobar mediante sistemas que ofrezcan las mayores garantías la vocación de quienes se incorporen al servicio naval, así como determinar el mantenimiento de esa vocación en los que permanecen en servicio.

No tienen vocación auténtica quienes ven en la profesión sólo un medio transitorio de subsistencia y que están prontos a dejarla apenas se presente una oportunidad que les reporte mayores beneficios. Sabemos muy bien que, en épocas normales, cuanto mayor es la capacidad técnica del oficial, adquirida generalmente a expensas de la Marina, mayores son las atracciones económicas que lo tientan a dejar el servicio.

Carecen de verdadera vocación los oficiales jóvenes que prefieren los destinos cómodos en lugar de aquellos que pueden proporcionarles la posibilidad de algún tipo de intensa actividad marinera y aventura náutica.

Carecen de vocación, como me ha tocado comprobarlo personalmente, aquellos comandantes que están deseando terminar de cumplir con su comando, pues su ejercicio les significa un riesgo permanente que puede hacer peligrar su ascenso futuro.

Carecen de verdadera vocación aquellos jefes que consideran que por su grado y su edad ya han navegado demasiado y prefieren cambiar su puesto de a bordo por otro más cómodo y tranquilo detrás de un escritorio.

Han perdido su auténtica vocación quienes, habiendo alcanzado altas jerarquías, utilizan la Institución sólo para frecuentar círculos y hacerse de relaciones que luego habrán de redituales beneficios políticos o económicos y les permitirán ocupar cargos, casi siempre bien remunerados, pero de poca responsabilidad y escaso poder de decisión.

Los eternamente quejosos y los que no poseen o han perdido su vocación deben dejar libre el camino a quienes la posean, pues el ejemplo de la falta de vocación naval, así como la falta de espíritu militar, trascienden inexorablemente a los escalones inferiores y deterioran la moral colectiva de la Institución.

Podría achacárseme que con esta propuesta de eliminación o de autoeliminación se contribuiría a aumentar el éxodo de oficiales. El problema del éxodo no es nuevo, y hubo épocas en que ha sido verdaderamente grave, pero el problema no ha sido sólo nuestro.

Recuerdo que en 1964 un almirante de la Marina de los Estados Unidos me manifestó: “Un gran problema que enfrentamos es el reemplazo anual de miles de oficiales que dejan la Institución”, y pregun-

tó: “¿Qué podemos hacer para que la carrera naval resulte lo suficientemente atractiva a la juventud calificada para que continúe en ella?”. Y más tarde afirmó: “Busquemos jóvenes con vocación y cariño por las cosas del mar e ingeniémonos para acrecentar y consolidar esta vocación, pero no pretendamos aumentar las incorporaciones con propagandas que nada dicen sobre el trabajo duro y las severas exigencias de la vida naval y que parecen vender una profesión digna como la nuestra como si fuera una mercadería de consumo”.

Palabras justas sobre un problema grave.

Insistí quizá hasta el cansancio sobre el tema de la vocación, pues creo que nuestra profesión tiene mucho de sacerdocio, e insistí, pues personalmente he estado siempre prevenido contra los hombres uniformados faltos de espíritu militar y sin vocación marinera.

Insistí porque soy de los que todavía piensan que “el hombre será siempre el primer instrumento de combate mientras haya guerras y cualesquiera sean el perfeccionamiento de los materiales y los avances de la técnica”.

No aliento la pretensión de haber dicho algo nuevo, sino que traté de asignar el valor adecuado a las experiencias ajenas, confrontándolas con las propias, adquiridas a bordo y en tierra, en la vida cotidiana del trabajo y la responsabilidad, y lo hice por el cariño que sustento por la Institución en la que me he formado y a la que le debo lo que soy.

ATORRASAGASTI

BARGUES PIAZZA Y CIA SRL

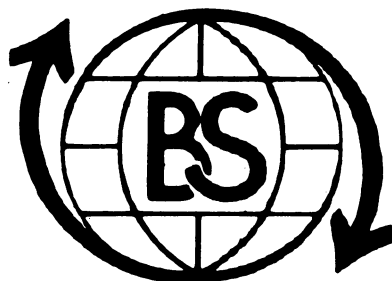
LA CASA DE LOS 10.000 ARTICULOS

**Paños - Fieltros - Tapicería - Artículos
para calzados - Cueros - Manualidades
y Arte Decorativo - Artículos para viajes
IMPORTACION Y EXPORTACION**

BARTOLOME MITRE 1339/53 - Tel. 45-5841/44 - Capital

ASTILLEROS ALIANZA





Para tener en cuenta
BANCO SHAW
Sarmiento 355 - Buenos Aires y sucursales.

Agencia Marítima

Italmar

S.R.L.

CARGA GENERAL Y FRIGORIFICA

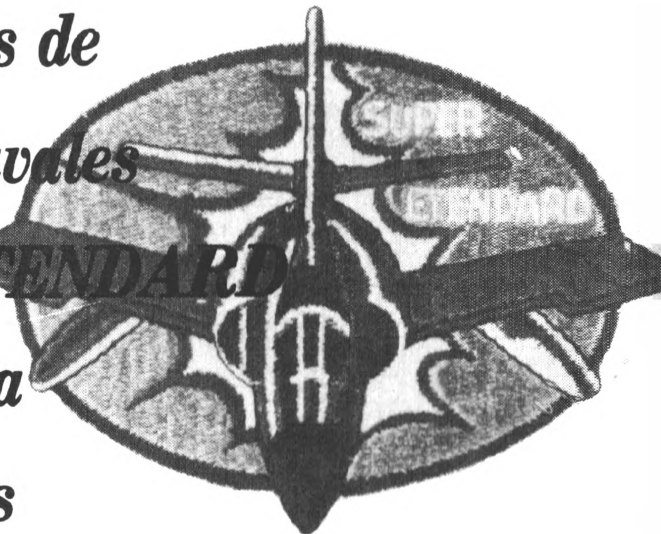
Agentes Generales de
ITALIA di NAVIGAZIONE S.P.A.

MEDITERRANEO Y AFRICA OCCIDENTAL

Córdoba 629 - Piso 10
BUENOS AIRES

Tel.: 392-5325/5425/5525/5465

Operaciones de Aviones Navales SUPER ETENDARD en la Guerra de Malvinas



Por el Capitán de Fragata
JORGE LUIS COLOMBO

1. LA PREPARACION DE LA MISION

La escuadrilla se incorpora a la Armada en los últimos meses de 1981, luego de recibir aviones y pilotos de Francia. La experiencia de vuelo en el avión en ese momento era muy reducida (45 horas de vuelo por piloto), habiéndose concretado en el exterior únicamente el adiestramiento básico para aprender a volar el Super Etendard. No se había volado nocturno, ni se había practicado ninguna táctica de vuelo en particular, ni se había recibido por parte de la Armada francesa información alguna de doctrina de ataque para las capacidades del avión. Únicamente se aprendió la técnica de vuelo del nuevo avión.

Durante los meses de diciembre de 1981 y enero, febrero y marzo de 1982, se estaba en proceso de evaluación de la Central Inercial del SUE y de su radar en el modo aire-superficie. Hacia fines del mes de marzo cada piloto había acumulado un total de 80 horas de vuelo aproximadamente y la experiencia individual en el momento de iniciarse las hostilidades era de 100 horas.

El miércoles 31 de marzo se recibe la orden de capacitar la escuadrilla en el menor tiempo posible para utilizar el sistema aire-superficie de ataque, o sea el misil Exocet. En una primera evaluación, se solicitó un mes para la puesta a punto del sistema y para lograr el adiestramiento de los pilotos en una técnica casi nueva, y sin tácticas a la vista.

El día 1º de abril se comenzó la tarea logística de preparar los aviones, probando los sistemas de la UAT (Unidad de Ataque), que comprende el Sistema de Navegación Inercial y el Calculador Digital, además del Sistema Radar AGAVE, Central Aerodinámica, Unidad de

Intercambio de Información y Acople, etcétera. Fue necesario además instalar y probar el lanzador del misil en el avión y, lo más importante de todo, colocar la maqueta del misil y asegurarse de que todo funcionara correctamente. En esos momentos se confiaba todavía —principios del mes de abril— en la llegada hacia mediados de mes de la asistencia técnica francesa de la firma Aérospatiale, que por contrato debía venir a la Argentina para asegurar el correcto funcionamiento del sistema Super Etendard-misil Exocet. A los pocos días, con el pesimismo que es de imaginar, se recibió la información de que los franceses no vendrían. Eso significaba que una valiosa información que hacía directamente a la puesta a punto de todo el sistema, no sería recibida. Como consecuencia secundaria y no menos importante, se nos negaba la posibilidad de contar con la inapreciable experiencia y conocimiento del sistema por parte de quienes eran sus diseñadores y fabricantes. De presentarse algún problema que excediera nuestros conocimientos básicos, quedaría librado a nuestra propia capacidad el superarlos.

Es así que el personal de oficiales, suboficiales y cabos de la escuadrilla, junto con ingenieros y técnicos del Arsenal Aeronaval N° 2 de la Base Aeronaval Comandante Espora, enfrentaba un verdadero desafío: asegurar el funcionamiento del avión Super Etendard y del misil Exocet por su cuenta, sin ayuda exterior. Por si fuera poco, debía lograrse esto en treinta días. Trabajando día y noche, sin descanso, se logró en tan sólo quince días. La capacidad del personal de la escuadrilla, sumada a la de los ingenieros y técnicos, permitió que una tarea que al principio parecía imposible y fuera de nuestras posibilidades se hiciera realidad: se logró el “Top de Tiro” del misil Exocet. En otras palabras, el misil saldría y haría impacto si era lanzado en buenas condiciones.

Si la preparación del misil desde el punto de vista técnico requirió esfuerzo e imaginación, el adiestramiento de los pilotos y la planificación operativa de las misiones a cumplir no fue menor.

La técnica de lanzamiento del misil, si bien complicada, era más o menos conocida. Requería intensificar el adiestramiento en el uso del radar del avión y las técnicas propiamente dichas: el vuelo a más de 500 nudos (cerca de 1.000 km por hora) rozando el agua, el trabajo de a dos sin hablar en absoluto entre los aviones para no delatar la posición y muchas cosas más. Trabajando en la zona de Puerto Belgrano y con todo tipo de buques, mercantes y de guerra, se repitieron estas técnicas de lanzamiento del misil cientos de veces, hasta asegurar un grado mínimo de adiestramiento en una tarea tan compleja.

Pero este era, sin duda, el aspecto menos difícil del adiestramiento. No lo era tanto la determinación de las tácticas a seguir, del estudio de los radios de acción en el límite del alcance del Super Etendard o el perfil de vuelo más adecuado para asegurar la penetración dentro del sistema defensivo inglés sin ser detectados por sus radares o sistemas de contramedidas electrónicas. Debíamos determinar, además, la factibilidad de operar desde Puerto Argentino, efectuando vuelos con pista seca y húmeda simulando la longitud de pista correspondiente a las islas Malvinas en la configuración real de operación, es decir con el misil y los tanques suplementarios de combustible.

Se efectuaron las pruebas de despegue y frenado del avión en la configuración de ataque con misil.

Con pista seca se cumplieron los valores de las curvas de frenado, esto es, se podría operar desde Puerto Argentino para aterrizar. Con muy poco margen de seguridad, pero se podía. Con pista húmeda, no.

El despegue ocurría en el límite, sin márgenes, con la configuración prevista. Conclusión final: no se operaría desde Puerto Argentino, salvo como aeródromo de emergencia por una avería durante el combate. Se imponía, pues, el reabastecimiento en vuelo.

Se necesitaba imperiosamente un perfil de vuelo que asegurara varias cosas: operar a más de 400 millas náuticas de la costa (probablemente cerca de 500, unos 920 kilómetros de distancia) para poder atacar buques ingleses que con toda seguridad no se iban a aproximar en sus operaciones a menos de esa distancia del continente; el perfil debía incluir reabastecimiento en vuelo y, basándose en la premisa fundamental de evadir la detección enemiga, debería incluir la pierna final del ataque, lanzamiento y evasión posteriormente planificadas, de manera tal que volásemos siempre debajo del máximo alcance de detección radar y a la máxima velocidad posible.

Un aspecto que no se pudo evaluar fue la capacidad real de contramedidas electrónicas con que contaban los ingleses, que habían actualizado especialmente a sus buques de primera línea (caso destructor "Sheffield", el primer buque construido de la serie Tipo 42, que para ser modernizado insumió dos años de trabajos intensivos con un presupuesto del orden de los *setenta millones de dólares*). Esta incertidumbre obligaba a no efectuar emisiones electrónicas innecesarias, aceptando solamente la emisión radar con un mínimo número de barridos cuando se estaba dentro del alcance previsto, evitando así la interferencia del radar (bloqueo de pantalla) y con ello el fracaso total de la misión. En concreto, se debía ajustar la planificación y la mecánica de vuelo para poder "entrar" al área de lanzamiento en la forma más discreta posible, permanecer lo mínimo indispensable, lanzar y "salir" aún más rápido que a la ida. Era la única manera de asegurarse una misión profesionalmente ejecutada, preservando los escasos y valiosos medios con que contábamos. Dentro de lo posible, debía contarse además con cierta flexibilidad en la ejecución, para adecuarse a la situación. Así, el éxito estaba asegurado.

Se estudiaron las curvas de los radares de los destructores Tipo 42 de la Armada. Los destructores ARA "Hércules" y "Santísima Trinidad" proporcionaron la información necesaria. Evidentemente, el sistema de defensa antiaérea más efectivo de los ingleses era igual al propio. Se analizaron entonces todas las características del Sea Dart (misil de defensa de área) temible por su alcance, precisión y velocidad.

Una vez determinados los puntos interesantes del perfil de vuelo, se efectuó la práctica con nuestros destructores. Embarcaron pilotos de La escuadrilla a bordo para observar en las mismas pantallas radar y en los sistemas del buque, el resultado de Los ataques. Por supuesto, reunidos con el comandante de los buques y sus oficiales, se dieron los prevuelos

correspondientes y se efectuaron los análisis posteriores.

Faltaba la práctica de los reabastecimientos en vuelo. Se requirió y obtuvo un KC-130 de la Fuerza Aérea para las prácticas. Estas tendrían lugar a muchas millas de la costa en total silencio electrónico y de su correcta ejecución podría depender luego el éxito de la misión.

Finalmente, se practicó la operación completa. Despegue de Espora, reabastecimiento en vuelo a más de 300 millas náuticas mar adentro, comunicación en vuelo con el avión explorador que dio la posición del enemigo, ataque y escape, con regreso a la base de despegue.

Se habían solicitado treinta días para adiestramiento y poner todo a punto. Habían transcurrido sólo quince días. La escuadrilla estaba lista.

2. LA EJECUCION DE LA MISION

Hasta aquí no había quedado un solo detalle librado al azar. Pero había una cosa que era preocupante: repetir este mismo adiestramiento en la zona de operaciones propiamente dicha. Ese teatro era muy distinto del actual. La meteorología, entre otras cosas, hacía a la diferencia.

El lunes 19 de abril despegaron de Espora hacia Río Grande dos aviones. Al día siguiente dos aviones más. Esos cuatro aviones Super Etendard y cinco misiles Exocet, iban a constituirse en el único capital operativo con que contaría la escuadrilla durante toda la campaña.

El mismo día del arribo a la Base Aeronaval de Río Grande comenzaron los vuelos en la zona. El adiestramiento era básicamente el mismo ejecutado hasta el momento. Lo que cambiaba era el área de operaciones. De inmediato quedó demostrada la necesidad y utilidad de esta etapa previa a las operaciones de guerra. El estado del mar, la altura de las olas y el fuerte viento casi constante, plantearon un trabajo con el radar totalmente distinto y nuevos factores a tener en cuenta. Lo mismo sucedía con la operación desde la Base Aeronaval Río Grande.

El viernes 24 de abril tuvo lugar una reunión con los pilotos de la Fuerza Aérea que volaban operando desde esta base de la Armada con sus aviones Mirage-Dagger. Habían solicitado este prevuelo para que se les relatara cómo se iban a realizar nuestros ataques. Estaban interesados en conocer el desarrollo de los vuelos propios y su planificación. Era la primera vez que se le planteaba el requerimiento de atacar unidades de superficie. Querían saber, por lo tanto, sobre las técnicas propias. Se mostraron particularmente interesados en el análisis sobre las capacidades de los radares del enemigo y la forma de evadir su detección.

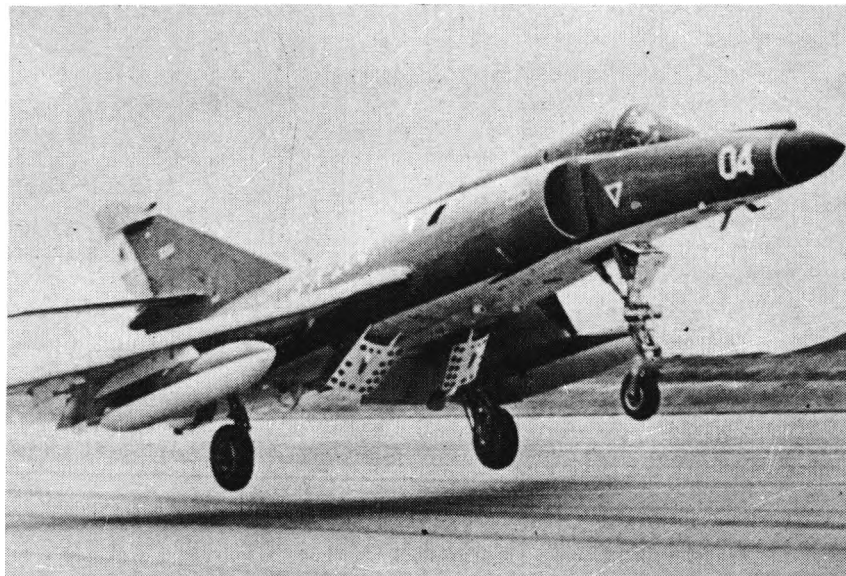
Propusieron la posibilidad de una operación conjunta, teniendo en cuenta la capacidad contraérea de sus aviones utilizados como aviones de escolta de su misil Shafrir aire-aire. Para evaluar tal posibilidad se planificó un vuelo de dos aviones Super Etendard y dos Dagger para el día siguiente. Esta única práctica de una probable escolta aérea nunca llegó a concretarse, porque luego del despegue de los dos aviones Super Etendard, los dos cazas de la Fuerza Aérea que los seguían tuvieron fallas. Uno de ellos no despegó y el otro se volvió a poco de haber despegado por una falla de combustible. A partir de ese momento nunca más se trató la posibilidad de hacer nuestros ataques con escolta proporcionada por aviones de la Fuerza Aérea y de hecho jamás se realizaron. La ra-

OPERACIONES DE LOS AVIONES NAVALES SUPER ETENDARD

zón es bien simple: los aviones Super Etendard fundamentaron siempre el éxito de sus ataques en la discreción. Esa discreción significaba la ausencia total de comunicaciones radioeléctricas entre los aviones que ejecutaban los ataques y, más importante todavía, aproximarse al objetivo a gran velocidad, desde muy lejos y a muy baja altura. Las operaciones incluían, además, reabastecimiento en vuelo para efectuar ataques a 500 millas náuticas del continente. Nada de esto era posible con una escolta de aviones de la Fuerza Aérea. Los perfiles de vuelos propios eran sencillamente incompatibles, lo que redundaba en la pérdida total de nuestras dos características operativas más preciadas: la sorpresa y la discreción. Eran al mismo tiempo nuestra mejor defensa, y nos aseguraban la ejecución del ataque sin que el enemigo pudiera lanzar sus aviones o sus misiles para impedir nuestro ataque, o perseguirnos luego. La única operación conjunta efectuada con aviones A-4 de la Fuerza Aérea, exceptuando los reabastecimientos, fue el último ataque, contra el portaaviones "Invencible". No fue una operación ejecutada con escolta, sino que a solicitud de la Fuerza Aérea se agregó a la sección de ataque de aviones Super Etendard cuatro aviones Skyhawk para aumentar la posibilidad de éxito de la operación desde el punto de vista de la cantidad de armamento lanzado únicamente, puesto que se degradaban la sorpresa y la discreción. Sobre esta operación en particular volveré más adelante en detalle. En honor a la verdad histórica, de todos modos, que quede bien claro: los aviones Super Etendard fueron siempre dos cazadores solitarios.

Se pasarán por alto aquellas misiones que no tuvieron éxito, para relatar únicamente las tres que sí lo tuvieron y que significaron hundimientos o daños comprobados. Los líderes de las misiones y por lo tanto quienes las comandaban fueron siempre jefes de la Aviación Naval, con el grado de capitán de fragata o capitán de corbeta.

Avión Super Etendard



2.1. ATAQUE AL DESTRUCTOR “SHEFFIELD”

Fue concretado el martes 4 de mayo de 1982. Iba a ser el único ataque efectuado de acuerdo con las planificaciones iniciales, considerada desde el punto de vista de la Exploración Anti-superficie previa al ataque, para dar una posición inicial del objetivo y su constitución, y teniendo en cuenta también que era deseable que el mismo explorador se mantuviese en contacto luego para actualizar la posición justo antes del ataque.

Con la posición inicial del enemigo a unas 100 millas al sur de Puerto Argentino y a aproximadamente 380 millas de la Base Aeronaval Río Grande, el Comando de la Aviación Naval ordenó el despegue a las 9.45. Despegaron dos aviones con un misil cada uno, para atacar al enemigo en una posición que había sido actualizada a las 9.15 por un avión Neptune explorador de la Armada. A las 10.04 se efectuó la reunión con el avión tanque, y luego de recibir combustible y estando ahora a unas 250 millas del blanco fue comenzada la fase final del ataque.

A las 10.30 de la mañana, y en medio de condiciones meteorológicas realmente malas debido a los chubascos y bancos de nieblas comunes en esta época del año en esas latitudes, lo que hacía disminuir la visibilidad a 1.000 metros y el techo a 500 pies (150 metros) los aviones recibieron la posición actualizada del blanco a atacar por el Neptune explorador. Los blancos se encontraban a 115 millas náuticas de esa posición de los aviones, y eran dos buques medianos y uno grande.

A las 11.04 lanzaron simultáneamente los dos aviones sus dos misiles Exocet. En sus pantallas radar habían tenido los blancos, y efectuando el procedimiento practicado tantas veces antes, habían llegado a lanzar sin ser detectados por el enemigo, en óptimas condiciones y a una distancia que aseguraba con un amplio margen el impacto en el blanco. No habían registrado ningún tipo de interferencia electrónica, lo que indicaba una sorpresa total.

Luego del lanzamiento invirtieron su rumbo y a máxima velocidad y siempre en vuelo rasante, se alejaron sin ser molestados. Otra prueba concluyente de que la discreción tantas veces analizada y obstinadamente buscada había rendido sus frutos. Aterrizaron sin novedad a las 12.10.

Fue una operación eficiente, ejecutada en forma totalmente profesional por profesionales. El binomio avión explorador-avión de ataque demostraba así su contundencia, empleando un medio totalmente nuevo en la guerra en el mar.

La Aviación Naval de la Armada Argentina se convertía así en pionera de estas nuevas técnicas, nunca antes utilizada por país alguno en el mundo entero. El día martes 4 de mayo de 1982, a las 11.04 de la mañana, luchando por una causa noble y en un rincón perdido del Atlántico Sur, la Aviación Naval Argentina abrió a los ojos del mundo un nuevo capítulo en la doctrina de las operaciones aeronavales de todas las marinas modernas de Occidente. Que nadie lo dude.

Fue mencionado antes que el ataque al HMS “Sheffield” se convertiría en el único buque atacado según las previsiones iniciales. Esto resul-

OPERACIONES DE LOS AVIONES NAVALES SUPER ETENDARD



Aviones Super Etendard volando en formación

De izquierda a derecha capitán de corbeta Augusto César Bedacarratz y teniente de fragata Armando Raúl Mayora, aviadores navales que atacaron y hundieron al H.M.S. "Sheffield" el 4 de mayo del 1982



tó así porque a mediados del mes de mayo, y antes de poder concretar otro ataque, los aviones Neptune exploradores quedaron sin servicio. Habían volado cientos de horas explorando antes del dos de abril, y continuando su trabajo eficiente y silencioso sin pausas a partir de ese momento, habían llegado al límite de resistencia de su material, especialmente de sus radares y equipos contramedidas electrónicas. La vejez de sus equipos no había soportado un uso tan intensivo, pese a los esfuerzos denodados del comandante de la escuadrilla y de su personal.

Dio así comienzo a un trabajo notable por lo paciente y minucioso, uno de los tantos episodios de esta guerra poco conocido como muchos otros, producto del ingenio desplegado por un grupo de jefes y oficiales de la Armada destacado en la Central de Operaciones en Puerto Argentino. Fue también una consecuencia de la necesidad. Con el correr de los días, esa tarea permitiría concretar los dos últimos ataques de los aviones "Super Etendard".

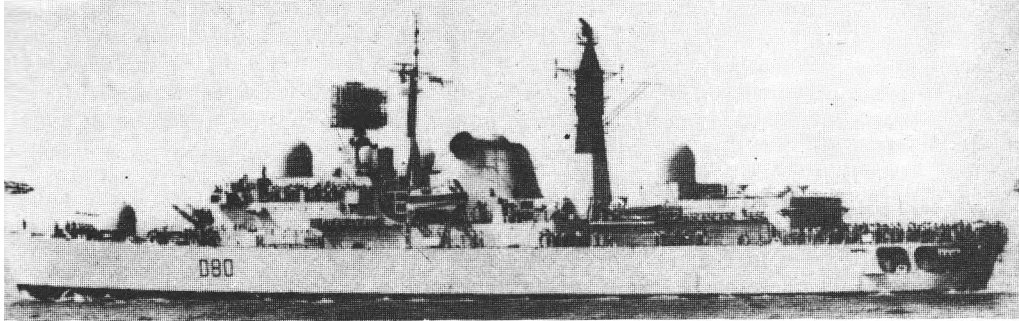
La imperiosa necesidad de obtener las posiciones en el mar del enemigo, y la ausencia de exploración aérea, llevó a que el almirante a cargo de las operaciones de la Armada en las islas Malvinas diera la orden de hacer el análisis de todos los puntos de aparición en las pantallas radar de los raids de aviones "Sea Harrier" enemigos. Esas posiciones, junto con aquellas que daban lugar a la desaparición del eco en algún lugar del mar, y obtenidas a través del radar instalado en Puerto Argentino, fueron ploteadas minuto a minuto, segundo a segundo, día y noche en forma ininterrumpida. Necesariamente el avión que aparecía en las pantallas radar, aproximándose desde el mar, no podía estar muy lejos del buque desde el cual había despegado. Lo mismo sucedía cuando, luego de haber cumplido el avión "Sea Harrier" su misión, regresaba a su portaviones.

De esta manera se obtuvieron las posiciones que permitieron los ataques posteriores. Transmitidas al continente, al Comando de la Aviación Naval, fue este Comando de la Armada quien planificó los ataques de los días 25 y 30 de mayo. Estas dos misiones fueron concebidas y planificadas en forma prácticamente similar, donde tenían vital importancia no sólo la posición del blanco, sino la determinación del sector de aproximación más adecuado que permitiera obviar los inconvenientes de la falta de información de superficie, el cual estaba indudablemente condicionado a los perfiles de aproximación calculados para la utilización óptima del avión y su sistema de navegación y ataque. Así los "Super Etendard", sin exploración de superficie, pudieron hundir el "Atlantic Conveyor" y averiar al "Invencible".

2.2 ATAQUE AL PORTACONTENEDORES "ATLANTIC CONVEYOR"

Fue ejecutado el martes 25 de mayo de 1982, fecha muy particular para los argentinos.

El Comando de la Aviación Naval, por una posición recibida desde Puerto Argentino, según lo explicado antes, impartió la orden de atacar



H.M.S. "Sheffield"

a un blanco que se encontraba al nordeste de Puerto Argentino y a 100 millas aproximadamente. Este vuelo, que tuvo un doble reabastecimiento en vuelo, se convirtió en el más largo de todos los efectuados, con una duración de cuatro horas.

La distancia del objetivo desde la Base Aeronaval Río Grande era cercana a las 500 millas. De acuerdo con lo planificado y teniendo en cuenta los parámetros de sector y perfil ya mencionados, se solicitó que el avión tanque fuera ubicado al este de Puerto Deseado y a unas 160 millas. Si bien el camino a recorrer para este ataque era muy largo, permitía pasar a más de 100 millas al norte de las islas Malvinas en su punto más próximo, lo que aseguraba la no detección de los aviones por parte de decenas de buques ingleses que a esta altura de las operaciones se encontraban en las inmediaciones del extremo oriental de las islas.

Los aviones, luego del despegue, efectuaron su reabastecimiento en vuelo sin dificultades. Los dos Super Etendard iniciaron su pierna final de ataque, a más de 270 millas del blanco.

A las 16.32 fueron lanzados dos misiles, uno por cada avión, a una distancia similar a la utilizada en el lanzamiento al "Sheffield", saliendo los dos misiles de la misma forma en óptimas condiciones, luego de tener en la pantalla radar de los aviones, los ecos.

Como en el caso anterior también, no fueron molestados ni antes, ni durante, ni después del lanzamiento. Luego de efectuado, y siempre en vuelo rasante, se dirigieron al aeródromo de Puerto Deseado para aterrizar, ya que la distancia a Río Grande era excesiva.

Pero un encuentro no previsto con el avión tanque, que había permanecido orbitando luego del reabastecimiento en el mismo sitio, permitió reabastecer nuevamente los aviones. Es así como, ya de noche, regresaron a la Base Aeronaval Río Grande.

Quedaba demostrado en la práctica que este procedimiento era exitoso. La posición del objetivo dada por la Armada al Comando de la Aviación Naval fue precisa y permitió concretar un ataque que, ante la ausencia de exploración efectiva, no hubiese sido posible en otras condiciones o de otra manera.

El "Atlantic Conveyor" se hundió, y con él se perdieron pertrechos

y repuestos muy importantes para la logística de Las operaciones británicas, tal como fuera posteriormente resaltado por un sinnúmero de revistas especializadas inglesas y por el mismo general Jeremy Moore en declaraciones publicadas en diferentes medios de difusión de la Argentina y del exterior.

2.3. ATAQUE AL PORTAAVIONES "INVINCIBLE"

Fue el último ataque, y en su transcurso se lanzó el último misil Exocet que restaba. Se realizó el día domingo 30 de mayo de 1982, y fue conducido por un capitán de corbeta de la Aviación Naval.

De los análisis que efectuaba la Armada en Puerto Argentino surgió una nueva posición para atacar, esta vez al portaaviones "Invincible". Se trataba de atacar un objetivo situado al sudeste de Puerto Argentino, y a unas 100 millas.

El Comando de la Aviación Naval planificó, una vez más, este último ataque, y se dio la orden de atacar ese domingo 30 de mayo.

En esta oportunidad debía tenerse en cuenta la misión realizada sólo cinco días antes, que al penetrar por el NE en forma totalmente imprevista había logrado total sorpresa y que, por sus consecuencias, había evidenciado preocupación de la Fuerza Naval inglesa en los días posteriores, de defenderse de un evidente ataque al "Invincible" desde dicho sector con el único misil que restaba, hecho perfectamente conocido por ellos.

Esto implicaba la planificación de un ataque desde el sector SE, como única posibilidad de lograr la sorpresa que tanto rédito había dado a Las operaciones. Esta aproximación era más comprometida desde el punto de vista del radio de acción, dado que eliminaba la posibilidad de un regreso a un aeródromo más próximo que el de salida, como fue el caso de Puerto Deseado para el ataque al "Atlantic Conveyor". Se planificó entonces con una detallada precisión, la ejecución de un doble reaprovisionamiento en vuelo, siempre en el trayecto de ida, dado que la distancia a recorrer era excepcionalmente larga (aproximadamente 500 millas de alejamiento desde la Base Aeronaval Río Grande).

Cuando el vuelo había sido totalmente planificado, el Comando de la Fuerza Aérea Argentina manifestó su deseo de efectuar la operación en forma conjunta, para lo cual se solicitaba la participación de cuatro aviones A4-C en este ataque. El pedido se fundamentaba en la precisión del sistema de navegación inercial del "Super Etendard" y en su radar, lo que le permitía alcanzar objetivos en aguas abiertas. Esto resultaba imposible para los aviones A4-C de la Fuerza Aérea, y la única forma de alcanzar un blanco en esas condiciones era siguiendo a los aviones "Super Etendard". A todo lo dicho se sumaba, además, la posibilidad de incrementar la cantidad de armamento lanzada. Se corría el riesgo de perder sorpresa y discreción, y por ello al aceptarse se puntualizó la necesidad de que los aviones de la Fuerza Aérea cumplieran el mismo perfil y las mismas restricciones en las emisiones electrónicas que los "Super Etendard" de la Aviación Naval. Así fue cumplido, y los cuatro aviones

de la Fuerza Aérea acompañaron en este ataque a los propios, armados con dos bombas de 500 libras (250 kilos) cada una.

Luego de haber despegado los seis aviones se dirigieron a la posición convenida de reabastecimiento, ubicada al sudeste de Isla de los Estados. El reabastecimiento se efectuó sin dificultades, y volando siempre rumbo al este se hizo un segundo acople para completar los tanques de combustible al máximo antes de iniciar el ataque.

A una distancia cercana a las 300 millas del objetivo se inició el ataque. El rumbo final del mismo fue noroeste, de modo que el portaaviones inglés fue sorprendido por haber recibido un ataque por un sector que se apartaba en más de 100 grados de su eje de defensa antiaérea, que apuntaba hacia el oeste.

Una vez más el misil fue lanzado desde una distancia que aseguró el impacto y en excelentes condiciones, con eco radar en pantalla, confirmado también por el segundo "Super Etendard" que no lanzó.

Dos aviones A-4 fueron derribados por misiles luego de que se les señalara la posición del blanco y el rumbo para el ataque y la distancia. Los otros dos declararon posteriormente haber seguido en su trayectoria al misil, llegando así al objetivo que ya se encontraba envuelto en una espesa humareda como consecuencia del impacto del misil instantes antes. Luego de haber lanzado sus bombas, los dos aviones A-4 regresaron a Río Grande. Los aviones "Super Etendard" después del lanzamiento del misil, efectuaron el escape y regreso a Río Grande sin novedad.

3. CONCLUSIONES FINALES

Más allá de haber sido la primera Armada en la historia de la guerra moderna en utilizar en forma efectiva un misil aire-superficie lanzado desde un avión, la Aviación Naval Argentina y sus aviones SUE pusieron en evidencia las siguientes capacidades, propias de este Sistema de Armas:

- 3.1. Efectuar ataques a fuerzas navales en aguas abiertas, constituidas por unidades vitales fuertemente defendidas con excelentes probabilidades de éxito. En rigor de verdad, los aviones "Super Etendard" de la Armada Argentina son los únicos aviones en América latina que pueden realizar exitosamente este tipo de misiones contra una moderna fuerza naval, como es el caso de la británica.
- 3.2. Los ataques concretados por la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque con aviones "Super Etendard" produjeron, como consecuencia inmediata y a partir de su dramática entrada en escena hundiendo el "Sheffield", una sustancial modificación en el empleo de las fuerzas navales inglesas. Impusieron de allí en más, y por el solo hecho de la simple amenaza, un tremendo esfuerzo adicional para contrarrestarla, evidenciada en los hechos y por su accionar posterior. La Armada Inglesa se vio obligada a cambiar no sólo su dispositivo de defensa, sino también la ubicación de sus bu-

ques en el mar. Con fundamento podemos ahora decir que en lo que hace a la guerra en el mar, el conflicto de Malvinas se dividió en dos etapas: antes y después del primer lanzamiento de un misil Exocet.

Por último, los ingleses sabían perfectamente que restaban sólo tres misiles luego del primer lanzamiento. La inteligente dosificación de esta amenaza latente a lo largo de casi todo el conflicto, y una correcta administración de los medios para emplearlos con profesionalismo únicamente sobre objetivos vitales, permitieron que los resultados obtenidos afectaran significativamente el normal desarrollo de las operaciones británicas en el mar.

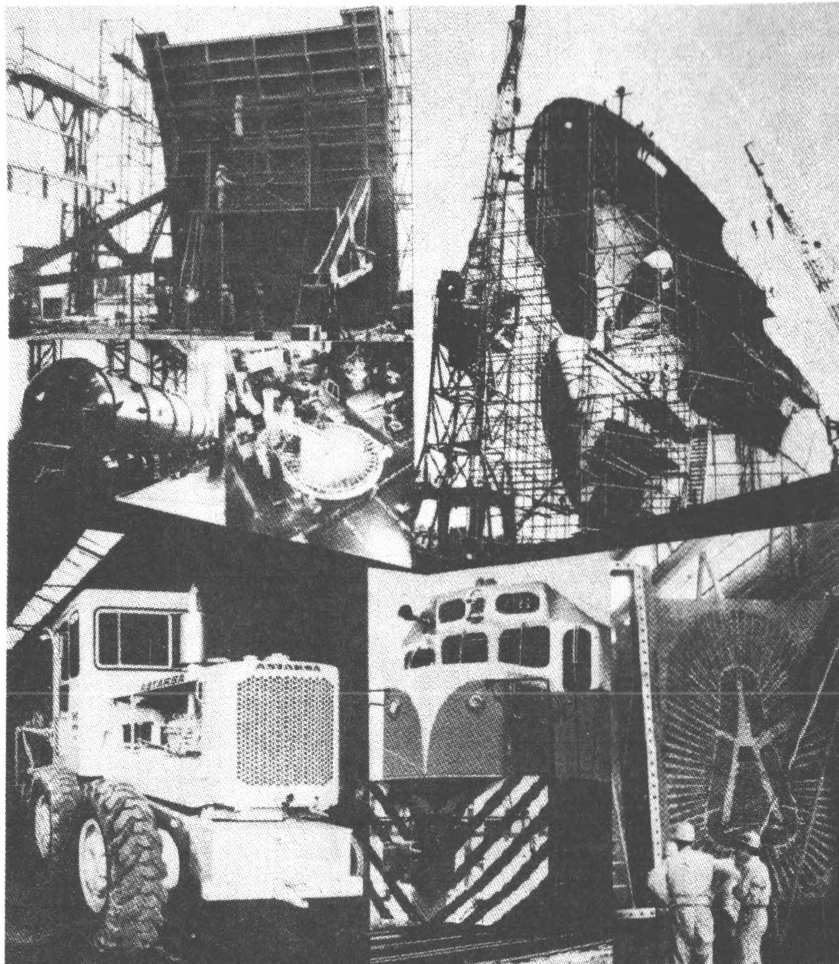
NOTA: El autor de este artículo se desempeña como Comandante de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, a la cual pertenecen los aviones "Super Etendard".

La noticia del hundimiento del HMS "Sheffield" se conoció en el Centro Naval en momentos en que se realizaba la Asamblea Extraordinaria en conmemoración del Centenario (N. de la D.).



ASTARSA

UN COMPLEJO INDUSTRIAL ARGENTINO EN EL EQUIPAMIENTO DEL PAIS



**SANATORIO
"SAN PATRICIO"**

CONDARCO 33 — CAPITAL

SADE

S.A.C.C.I.F.I.M.

Nuestros problemas en cuanto a la contaminación del RIO de la PLATA

Por el Capitán de Navío
JORGE F. SCHWARZ

Desde hace ya mucho tiempo los especialistas en temas relacionados con el mar han reconocido que el Río de la Plata representa un caso muy especial por la cantidad y complejidad de los factores incidentes, todo lo cual da como resultado que su estudio resulte un verdadero problema.

Uno de los grandes interrogantes a resolver está constituido por su posible contaminación. Como podrá imaginarse, un estudio a nivel científico abarcaría el examen del estado de sus aguas a lo largo de un tiempo prudencial, dándose así la oportunidad para que actúen las distintas variables que configuran su caracterología. El factor climático, las mareas y el caudal de sus afluentes constituyen las principales variables naturales básicas. Estos factores incidentes, ya de por sí complejos, se unen a otros, tales como las distintas características del fondo, la navegación, las obras de dragado y refulado, las modificaciones costeras que introduce el hombre, la variación en la actividad industrial, etcétera.

Aun computando todo ello, no estaríamos seguros de que los resultados obtenidos constituyeran el fiel reflejo de la realidad, atento a que el comportamiento del hombre como factor incidente no responde a un patrón determinado.

A nuestro modo de ver, para hablar con seriedad sobre un tema como el expuesto es menester estar en posesión de datos confiables, en tal cúmulo que permitan establecer una interpretación general del comportamiento del río ante las perturbaciones incidentes, unido ello a un panorama de las posibles consecuencias que este estado de las aguas puede ocasionar sobre los intereses afectados. Este estudio estaría incompleto si no se agregara la posible evolución que sufriría el cuadro en lo futuro.

Todo esfuerzo de investigación debe necesariamente tener un objetivo que aporte un beneficio. Para fijarlo claramente sería apropiado establecer los intereses primarios a defender en el Río de la Plata, pudiendo constituir uno de ellos la posibilidad de poder emplear las playas ribereñas para expansión popular.

Otro interés importante sería la factibilidad de utilizar las aguas para su suministro como potables, sin que dicha operación se transforme en

un complejo y costoso proceso, con un pobre resultado en materia de calidad. Podríamos agregar la protección de un grupo de especies ícticas de alto valor, que utilizan a este río como lugar de reproducción y primer crecimiento.

Quizás esta lista aparente estar completa pero en nuestra opinión ello no es así, ya que las aguas del Río de la Plata no desaparecen por arte de magia; por el contrario prosiguen su avance sobre el mar, notándose su influencia en lugares tan distantes como Necochea. Si esto es verdad, sería lógico entonces pensar que el recurso pesquero bajo la esfera de acción del Río de la Plata está expuesto a las alteraciones que sufran las aguas del mismo en materia de calidad.

Disponemos de información teórica sobre las consecuencias que pueden esperarse de la presencia de algunos contaminantes.

Nos faltaría conocer el estado de las aguas en el marco físico del río, precisar las fuentes de ingreso de las perturbaciones y disponer de un buen estudio en materia de catalogación y comportamiento de las especies marinas que en él habitan.

Una vez obtenida toda esta información sería posible armar un esquema de base. De imprescindible necesidad resultaría realizar los estudios posteriores de comprobación, implicando ello la captura y análisis de ejemplares vivos en distintos puntos, así como la prosecución de la tarea de extracción y análisis de muestras en estaciones ya a esta altura catalogadas como determinantes.

Una operación como la expuesta resulta de por sí onerosa. Afortunadamente este trabajo tiene relación directa con el Tratado del Río de la Plata, ya que en sus artículos 48 y 58, por un lado las partes quedan obligadas a proteger el medio y, por otra, a poner en marcha la investigación para lograrlo.

De esta forma, la Argentina y el Uruguay están dando los primeros pasos para concretar este estudio, con intervención de sus respectivos Servicios Hidrográficos.

Nuestro propósito, en este pequeño trabajo, es exponer un panorama general que permita comprender en mejor medida el esfuerzo que implica una investigación de este tipo, así como la manera de complementarlo para obtener del mismo un provecho mayor, en beneficio de nuestro país.

Para comenzar, sería menester familiarizarnos con algunos conceptos básicos en cuanto a contaminación se refiere.

Podríamos decir que existen dos tipos fundamentales de contaminantes: las aguas servidas y los productos químicos. Las aguas servidas producen un decaimiento en el nivel normal de oxígeno disuelto y están unidas a olores desagradables y sólidos flotantes, pero lo más peligroso es su contenido bacterial y su potencial capacidad de transmitir enfermedades de variada importancia.

En cuanto a los productos químicos, los hay muchos en variados estados, consecuencia en general del desecho de industrias, pérdidas en el manipuleo, escurrimiento por efecto eólico y/o pluvial. Podríamos clasi-

CONTAMINACION DEL RIO DE LA PLATA

ficarlos, por ser los más habituales, molestos y/o peligrosos, en hidrocarburos, metales pesados y organoclorados.

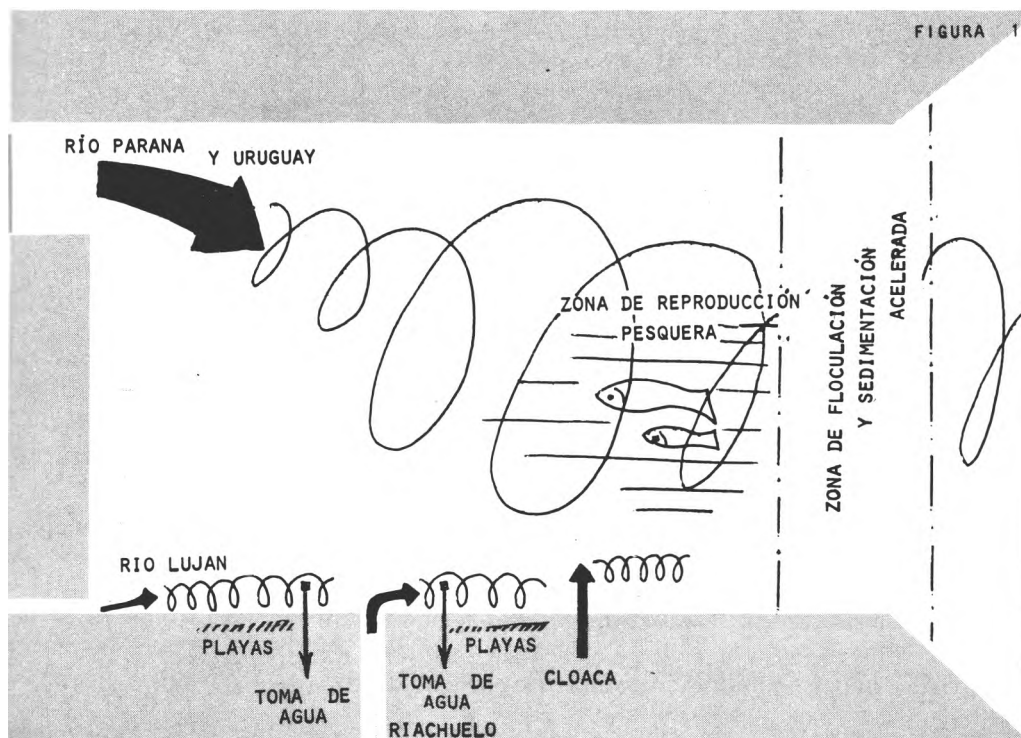
Los hidrocarburos pueden llegar a inutilizar las playas y afectar a la pesca, siendo su remoción costosa. Los metales pesados, a la par que los organoclorados, constituyen productos perjudiciales para la salud. Algunos tienen la característica de acumularse en los seres vivos, provocando diversas perturbaciones nada deseables.

Tratándose de productos de la pesca, pueden variar el sabor y el olor hasta el punto de malograr su comercialización. En algunos casos su consumo puede constituir un peligro para la salud.

Expuesto así en forma genérica el perjuicio potencial cuyos alcances reales desconocemos, creemos oportuno examinar un esquema teórico del Río de la Plata, en su forma más simple. (Fig. 1)

Aquí tenemos las costas paralelas y la profundidad uniforme en todo el río; hacemos caso omiso a los vientos y a la marea marítima; no existe lluvia ni tantos otros factores incidentes en la realidad.

Para comenzar, apreciamos que este río está alimentado en su margen norte por el caudal conjunto del Paraná y del Uruguay. El Paraná atraviesa a partir de Santa Fe una zona industrializada que puede estar constituida en aporte de contaminación; a ello se une el río Uruguay, que como consecuencia de la existencia de Salto Grande está en condiciones potenciales de desarrollar un polo industrial con consecuencias similares. En suma, un ingreso que es necesario investigar y mantener bajo control en lo futuro.



Es probable que el significativo caudal que conforman estos ríos, logre alcanzar un nivel de difusión aceptable de los contaminantes que pudiera arrastrar, cualesquiera que ellos sean.

En este esquema, ex profeso y para mejor comprensión, evitaremos analizar los ingresos de contaminantes que se producen sobre la ribera uruguaya, sin perjuicio de tener presente, al final del cuadro, que su existencia es tan probable como la correspondiente a la orilla argentina.

Sobre la margen sur supongamos la sola presencia de tres ingresos: el río Luján, el Riachuelo y la descarga cloacal de Berazategui.

El Riachuelo tiene un caudal de muy poca significación, el que responde en la realidad al régimen de mareas y a la precipitación local. Para el caso de la Fig. 1, sólo sería producto de los vertimientos que se producen a lo largo de su curso, en su mayoría contaminados.

El río Luján tiene un caudal mucho más pequeño que el correspondiente al Paraná y el Uruguay, pero sostenido por diversas conexiones con el Paraná de las Palmas. Su carga contaminante se origina mayormente en el río Reconquista, cuyo caudal responde al esquema del Riachuelo.

Aguas abajo tenemos un vertimiento cloacal importante, cuya influencia sobre las playas y tomas de agua depende mayormente de la dirección de la corriente, que en este caso sólo corre aguas abajo.

Ya sobre la desembocadura, el mar hace sentir su poderosa presencia. La interacción de sus aguas, con las propias del río, da lugar a un fenómeno físico-químico llamado floculación, el que acarrea la precipitación acelerada de muchos de los sedimentos que el río lleva en suspensión, entre ellos algunos contaminantes.

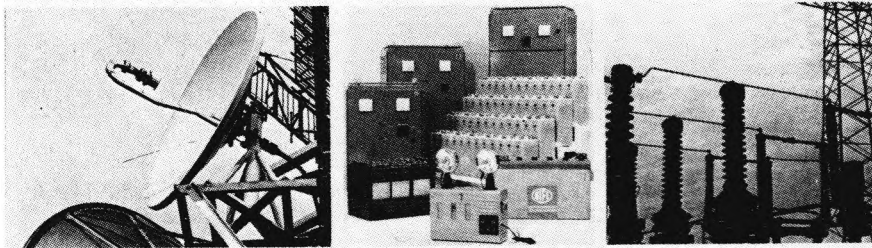
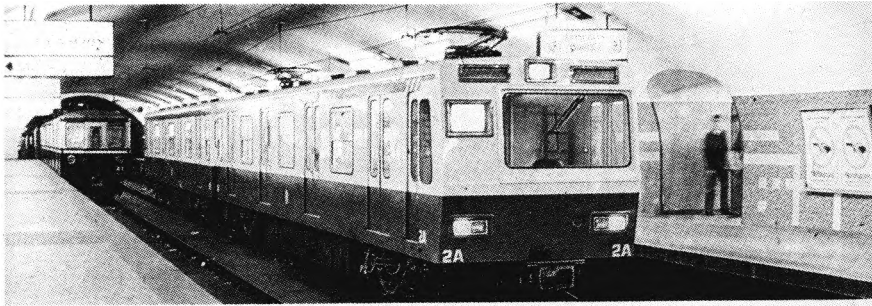
Para completar nuestro cuadro, es preciso señalar la presencia de las tomas para agua potable de Núñez y Bernal, un área de reproducción pesquera imprecisa, y un grupo de playas, que constituyen el conjunto de intereses que deseamos preservar.

En condiciones normales y refiriéndonos a la Fig. 1 el caudal del Paraná y del Uruguay, al ser más importante que el del Luján, invadiría la mayor superficie del Río de la Plata y dependiendo del tipo y cantidad de contaminantes que arrastre en relación con su caudal, adquiriría mayor o menor importancia relativa en este tema, estableciendo una clara diferencia entre ambas márgenes, la argentina y la uruguaya.

Por el contrario, en el río Luján, al ser su caudal menor, será más sensible el ingreso de contaminantes y su influencia será notoria sobre nuestras costas, por la presión del caudal de sus grandes oponentes, los ríos Paraná y Uruguay. En una palabra, es muy probable que se detecte un mayor grado de contaminación en el área costera, ayudado ello por el aporte del Riachuelo y la descarga de Berazategui (y en la realidad, por múltiples otros ingresos escalonados a lo largo de la misma).

Los ingresos considerados afectarán en medida aún no determinada a las tomas de agua y a nuestras playas.

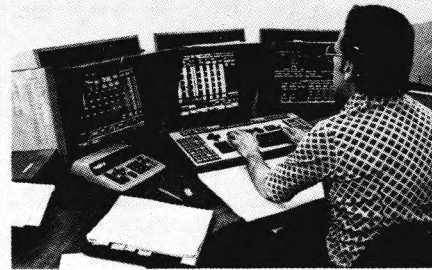
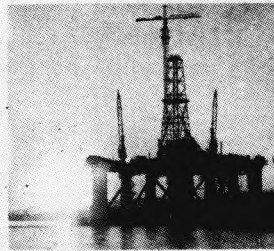
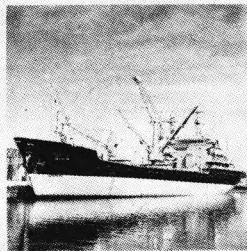
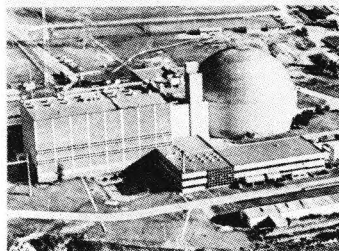
En cuanto a la descarga cloacal de Berazategui, fluirá aguas afuera, al no haberse computado en este caso el efecto de la marea y el viento.



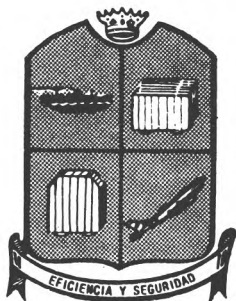
**LA ENERGIA
DE EMERGENCIA
SE LLAMA
NIFE**

SAB NIFE 
NIFE Argentina S.A.

José León Suárez 2244 - 1440 Capital
Tel. 01-8031/3 - Telex 02-2729 - NIFE AR
Dir. Telegráfica: NIFECAD



A todo el país



En realidad, no ponemos límites a su pedido. Porque embalamos y transportamos sus efectos no sólo a todo el país, sino a todas partes del mundo. Por tierra, por mar o por aire. Mudanzas locales, interprovinciales e internacionales. **Columbia Export Packers S.A. Argentina** operando con un criterio diferente, de avanzada, le asegura:

- Embalaje, transporte, desembalaje y ubicación de todos sus efectos en el nuevo domicilio.
- Desembalaje y comprobación del correcto arribo de los efectos transportados.

Antes de mudarse, consúltenos.

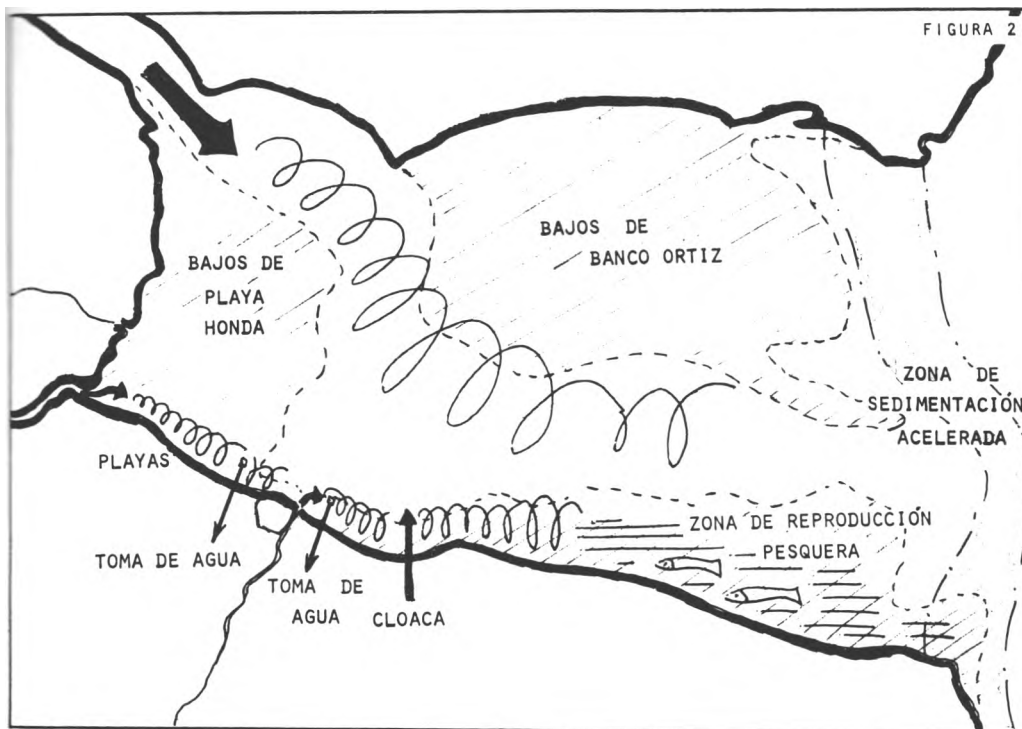
Columbia Export Packers S. A. Argentina

Of. Central: Tucumán 2133 - P. 7°
Teléfonos: 48-1031/7803/2974/3266
CAPITAL FEDERAL

Sucursal: Alsina 155 - L. 2 - Galería Jardín
Teléfono: 34-619
BAHIA BLANCA



astilleros
CORRIENTES
S.A.I.C.



La materia orgánica descargada incrementará el factor nutriente dentro de un área imprecisa, pero que responderá a la resultante del caudal del vertimiento y la velocidad y dirección de la corriente del río. Este efecto, en cierto sentido beneficioso, debe ser considerado en oposición a la contaminación biológica que siempre está presente, en la que habrá que computar tal vez, en niveles de mayor peligrosidad aún, probables renglones virósicos.

Además de todo ello, el agua cloacal siempre lleva contaminantes de origen industrial, cuya presencia debe buscarse en conexiones clandestinas o efluentes sin tratar.

Resumiendo, el vertimiento cloacal contendrá un factor nutriente y un peligro de contaminación biológica, a lo que se agregará un factor de demanda de oxígeno y una contaminación constituida por parámetros de origen industrial.

Ahora veamos teóricamente el mismo cuadro, un poco más ajustado con la incorporación de otras consideraciones. (Fig. 2)

En esta figura, ya el fondo del Río de la Plata no es parejo, lo cual supone que la corriente derivada de sus afluentes no se distribuirá siguiendo una ley que responde únicamente al caudal.

En efecto, debido a la sedimentación que ha actuado hasta el presente, las cartas ya señalan el curso probable que seguirá el Río de la Plata en su futuro a largo plazo.

Ello está marcado en principio por los bajos de Playa Honda y Banco Ortiz.

De esta forma y en nuestro esquema de la Fig. 2, podemos observar que el caudal del Paraná-Uruguay ingresa por el Este, pero luego tiende a recostarse sobre el Oeste, aguas abajo de La Plata.

Los bajos de Playa Honda, de no mediar factores climáticos (sudestada), constituirán una especie de barrera para dicho caudal. En consecuencia, la contaminación del Luján será más acentuada, al no contar con aquel caudal para diluir con rapidez; su velocidad de avance será comparativamente menor y por ende de mayor importancia sobre la costa su permanencia, concentración y consecuencias. Este resultado es destacable desde Tigre hasta Quilmes, incluyendo en ello las consecuencias sobre las playas y las tomas de Obras Sanitarias.

Condiciones similares pueden esperarse por la salida del Riachuelo; su resultado es hoy harto visible y detectable, corriendo lentamente como una vena pegada a la costa, perturbando la extracción de agua potable en Bernal y la libre utilización de las playas aledañas.

¿Qué tipo de consecuencia acarrea este caudal de distinta coloración a la pertinente al Río de la Plata? ¿Será muy importante?

Aquí es donde reside nuestro mayor interés en investigar la composición de la perturbación, para establecer el grado de su peligrosidad y posibles consecuencias. En el momento oportuno, estaremos en condiciones de señalar los probables orígenes de tal estado, a fin de complementar el esfuerzo que está realizando en forma conjunta la provincia y la Intendencia de Buenos Aires en pos del saneamiento del Riachuelo y del Reconquista.

La zona de sedimentación por interacción con el mar, aquella que en la Fig. 1 habíamos supuesto recta, adquirirá un trazado diferente, acorde con la distribución disímil en el caudal por la profundidad del río, el que podría ser el de la Figura 2.

Como ya hemos expuesto, en esta zona la sedimentación es acelerada y por consiguiente llevará consigo una concentración más elevada de contaminantes pudiendo afectar en mayor medida los animales de fondo. Estos a su vez están ligados en alguna forma con la cadena biológica presente en el área y ello, como es dable imaginar, afecta el nivel sanitario y por ende comercial de la pesca.

Por estos motivos es importante conocer el verdadero trazado de esta faja y relacionarla con la información de pesca, referida esta última a especies y su comportamiento; de esta forma conoceríamos en mejor medida una de las consecuencias que la posible contaminación del río ocasiona a este interés.

La diferente conformación del fondo, sus características, las distintas velocidades de vientos y corrientes, las mareas y otros múltiples factores, modificarán nuestro cuadro a tal punto que tal vez no lleguemos a reconocer la imagen inicial de la Fig. 1, aunque en el fondo estemos ahora en mejores condiciones de interpretar la naturaleza de los fenómenos que se producen, así como la absoluta necesidad de emprender la investigación de los mismos.

CONTAMINACION DEL RIO DE LA PLATA

Puede suponerse que la baja profundidad imperante en las costas, su escasa corriente, su vegetación, su temperatura y en suma su protección, sean elegidas por la pesca para procrear y cumplir las primeras etapas de su desarrollo.

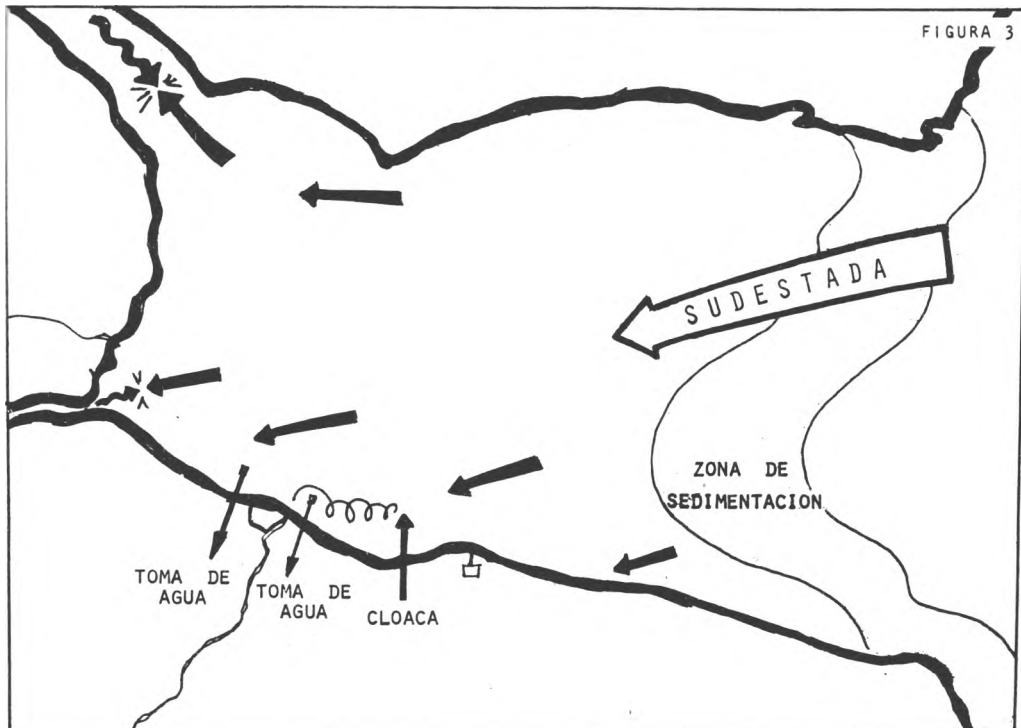
Ante su posible proximidad, sería entonces de preocuparse para saber qué consecuencias acarrea el vertimiento cloacal de Berazategui. En este caso sería aconsejable practicar un poco aquella materia llamada futurología, que en nuestra época se llamó previsión y planeamiento. Esta saludable práctica, tal vez depare a nuestros hijos una buena cuota de seguridad sanitaria y no comprometa los proyectos de desarrollo urbano y turístico que en su momento la provincia formulará para la zona de Punta Indio.

Imaginemos ahora el caso de una sudestada, circunstancia climática de periódica repetición y de variable intensidad (Fig. 3).

Por efecto del viento se produce una mayor agitación de las aguas y el río crece en su nivel, alterándose nuestro esquema de corrientes y ritmos de disolución y sedimentación de contaminantes.

El río, al subir de nivel, retarda el flujo de contaminación por parte de arroyos y canales, llegando ocasionalmente a contener su movimiento. Se invierte el sentido de la pluma de la descarga cloacal de Berazategui, corriendo ahora hacia las playas de Quilmes.

Mientras la sudestada está en desarrollo, la reducida descarga del



Luján se corre hacia Playa Honda, dejando libre la ribera de la Capital y las poblaciones aledañas hacia su norte.

En general, la lluvia abundante y persistente actúa como factor compensador y alimenta las cuencas de los ríos y arroyos, elevándose así también su nivel. Llegamos de esta forma al momento de la inversión de todo el proceso, cuando la sudestada cede en intensidad y todas las aguas acumuladas comienzan a fluir para retornar al esquema anterior. Se da aquí la oportunidad para que nuestros ríos comprometidos se autolimpíen, circunstancia que en su mayor medida se produce sólo dos o tres veces al año, en correlación con el nivel de violencia de la sudestada.

Ahora estamos en condiciones de comprender que estudiar la contaminación en el Río de la Plata no es tarea tan sencilla. No se trata de obtener unas cuantas muestras de agua en el momento que nos ocurra. Si fuéramos tan inocentes como para pensar en algo así de simple, correríamos el riesgo de perder seriedad.

El estudio debe comprender la necesaria observación de una serie de parámetros interrelacionados. No podemos medir, por ejemplo, salinidad sin relacionarla con la corriente y el estado de la marea. Tampoco nos sirve conocer el nivel de oxígeno disuelto sin demarcar el área de ocurrencia.

Así llegamos a la conclusión de que la empresa merece un poco de trabajo y un planeo inteligente, con el fin de no desembocar en un lamentable desperdicio de esfuerzo.

Extraídas las muestras bajo las condiciones climáticas y de marea que señale el plan, en los lugares que el estudio haya señalado como de definición para el objetivo propuesto, será necesario un trabajo de interpretación, etapa que consideramos la más difícil de cumplir con acierto.

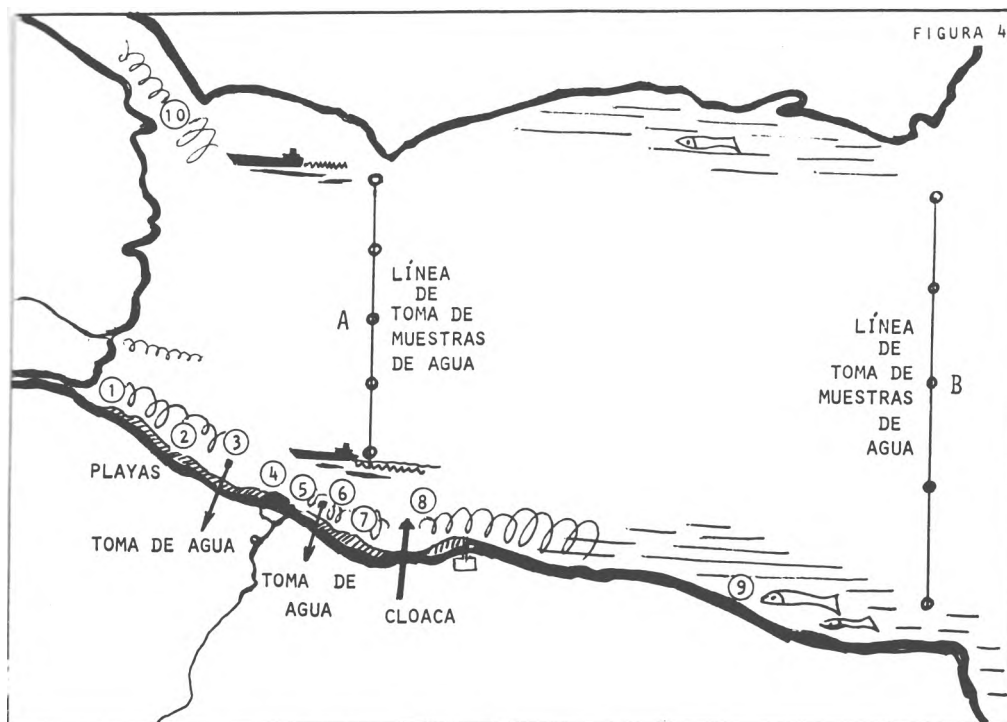
El área de jurisdicción del Tratado del Río de la Plata excluye una franja costera, variable entre las 2 y las 7 millas. Por tal motivo, la investigación conjunta lamentablemente no comprenderá la zona cercana a la costa, importante para ubicar los puntos de ingreso de los factores de perturbación.

En la figura 4, las líneas A y B representan, esquemáticamente, la orientación de la investigación a emprender.

Ahora bien, apartémonos del Tratado. Si es nuestro propósito defender las playas, el nivel sanitario y las tomas de agua, la investigación debería orientarse sobre la costa, en forma tal de permitirnos determinar no sólo el estado del medio sobre las playas y tomas de agua, sino igualmente ubicar los puntos de ingreso culpables del mismo —esquemáticamente puntos 1 a 10. (Fig. 4) —.

En posesión de estos datos, cuya interpretación es menos complicada que la tarea anterior, podríamos estar en condiciones de cooperar con los organismos de gobierno responsables para subsanar tal estado de cosas y, lo que es más, estaríamos aportando información precisa y por consiguiente no discutible.

Puede ser que los resultados de la investigación ¿consejen reexami-



nar la política de eliminar efluentes cloacales sin tratar por la vía del vertimiento directo en los ríos. Este sistema puede ser reemplazado por el manejo de efluentes en estaciones de tratamiento.

En otro orden, también podría surgir la necesidad de proceder al mantenimiento de las redes, a los fines de eliminar periódicamente el sedimento y las obstrucciones. Esto debería ir acompañado por un aumento en la capacidad de las mismas, evitándose así, en conjunto, la existencia de vertimientos por redes de alivio, evento que actualmente se da a lo largo de la ribera capitalina.

En suma, se dispondrá de argumentos precisos que llamen la atención sobre la conveniencia de adecuar las redes sanitarias al tiempo que se vive.

Por otra parte, también habría que pensar en el aceleramiento de las obras de limpieza y corrección que se realizan en el Riachuelo y en el Reconquista, así como generalizar la idea de que si bien el saneamiento de estos ríos es importante, ellos no son los únicos. Existe una veintena de canales y arroyos que, por estar entubados, prosiguen transportando su carga nociva sin que estén cotidianamente presentes en la mente de los que se sienten perjudicados por esta situación.

En paridad de condiciones está el puerto petrolero de La Plata, que por deficiencias en sus instalaciones portuarias y en su destilería ha descargado elevadas cantidades de hidrocarburos.

Ignorar la realidad, ya sea por desconocimiento o por desinterés, constituye la razón fundamental que nos ha llevado a la situación deplorable de estos días, un estado de cosas que podría haberse evitado con medidas oportunas y escalonadas y con menor inversión de la que hoy es necesario efectuar.

Antes de concluir, no podemos dejar de mencionar la responsabilidad con que carga el Servicio de Hidrografía Naval en cuanto al cuidado que insume la extracción de muestras, circunstancia que no nos preocupa mayormente, conociendo su capacidad, el esmero y entusiasmo que conllevan sus tareas.

Dichas muestras permitirán observar temperatura, salinidad, oxígeno disuelto, pH, alcalinidad, fosfatos, nitratos, nitritos, silicatos, hidrocarburos, metales pesados y organoclorados. En una palabra, tendríamos un panorama bastante completo del estado del río. Sería una picardía no complementarlo con el análisis bacteriológico.

Un capítulo especial merece el estudio de la sedimentación. Este fenómeno nos permite reconstruir la historia del río en cuanto a nuestro tema.

El examen del sedimento complementa imprescindiblemente al de muestras de agua, ya que esta última puede circunstancialmente variar sus componentes, con lo que la apreciación y consiguiente evaluación de la información científica pura obtenida podría no ser la real.

En el área de interacción del río y el mar, como ya lo hemos expresado, los sedimentos precipitan rápidamente arrastrando en el proceso otros materiales, entre ellos muchos contaminantes. Por esta razón, esta faja adquiere particular importancia, pero aún lo es más, ya que pueden existir procesos biológicos que transformen los residuos químicos concentrados por esta marcada sedimentación en variantes de peligrosidad imprecisa.

Quizá comprenderíamos mejor estas circunstancias si acaso estuviéramos en conocimiento de un panorama definido en cuanto al comportamiento, retención o eliminación y consecuencias de los diversos contaminantes presentes sobre especies vivas, incluyendo al hombre, materia que nos llevaría más allá de la extensión asignada al propósito del presente comentario.

Como hemos visto, investigar el estado de las aguas no es tan sencillo. La gran variedad de elementos que pueden ejercer efectos perniciosos complica nuestra tarea. A ello deben agregarse las diferencias en cuanto a su comportamiento, una vez ingresados en el medio. Hay algunos que se mantienen en superficie durante períodos más o menos prolongados; otros diluyen, o se precipitan, o se combinan, transformándose. Los hay que se evaporan o emulsionan. En otro orden, agentes patógenos se mantienen vivos acechando en las aguas la presencia del incauto, del inocente o de aquel mal informado.

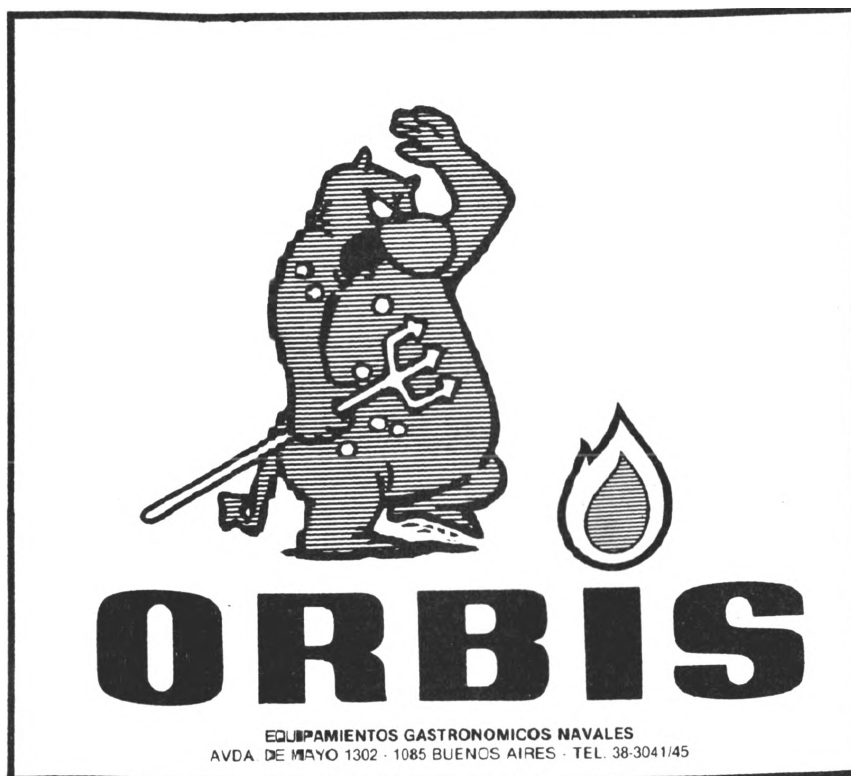
Contra la creencia generalizada, las enfermedades virósicas sí tienen relación con la falta de una red sanitaria bien concebida.

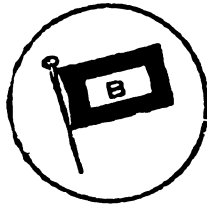
En insospechados lugares, apenas pocos metros debajo de esas hermosas vidrieras comerciales que observamos cotidianamente, se de-

CONTAMINACION DEL RIO DE LA PLATA

sarrolla una historia muy particular, historia que la gran mayoría de los argentinos ignoramos con una inocencia digna de asombro.

Es de esperar que el estudio del Río de la Plata, bajo la faz contaminación, nos provea la información necesaria y precisa para saber a qué atenernos y, de allí en más, encarar las acciones correctivas más apropiadas.





A. BOTTACCHI S.A.

de Navegación C.F.I.I.

**UNA EMPRESA DE SERVICIO
HACIA LA EXPANSION
DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR**

... UNA EMPRESA AL SERVICIO DEL PAIS

Avda. Madero 940 - Piso 17
Tel. : 361-0285/0368/0395
0449/0337/0252

TELEX 9114 ABSA
17269 ABSA
18788 BODEG

BUENOS AIRES



Enlace Marítimo de la Argentina Continental con la Isla Grande de Tierra del Fuego

Por el Capitán de Ultramar
VICTORIO R. GOMEZ

En 1954 fui capitán del transporte de la Armada B.D.T. N° 14; con él hice la entrada al puerto de Río Grande, considerado por el entonces Ministerio de Obras Públicas como de imposible acceso para buques de eslora superior a los 60 metros. Los “Luchos” eran buques de esa medida y menores esloras; el B.D.T. N° 14 tenía 100 metros de eslora.

El señor 2° jefe de la división, o servicio, en aquel entonces capitán de corbeta Carlos N. Coda, me encomendó la misión de estudiar la posibilidad de entrar, con el buque a mi cargo, a ese puerto; las fuerzas vivas del lugar solicitaron a la Marina que hiciera algo en ese sentido.

Durante el viaje de ida al Sur analicé el problema, llegando a la conclusión de que la entrada era factible pese a los dos problemas fundamentales: si su eslora permitía girar para la salida como también para navegar sobre enfilaciones tan cortas como la 4ª. Entramos a la 01.00 de un día y salimos más o menos a la misma hora al día siguiente; eliminando dudas y tabúes quedó abierta una nueva oportunidad para el puerto de Río Grande.

Realizada esa entrada comprendí que no se resolvía el problema de disminuir costos; si bien se mejoraba con el menor uso de mano de obra, estiba, el problema seguía por el flete de los camiones, puesto que el recorrido de los mismos era igual al muelle del frigorífico que a La Misión (ida y vuelta 38 km). Así fue cómo con la colaboración más amplia y entusiasta del capitán de corbeta Ferrer varamos en la playa del pueblo; más no podíamos hacer.

Así lo hice saber a las figuras prominentes y autoridades del pueblo, en el homenaje que nos hicieron, agregando que lamentaba que mi buque no tuviera orugas para salir a tierra a repartir y recibir carga en las puertas de los establecimientos comerciales o ganaderos.

La entrada del B.D.T. N° 14 al puerto de Río Grande abrió a los buques de ese tipo y al puerto una nueva posibilidad, que fue aprovechada por otros buques que antes operaban en La Misión. De ese modo la caleta pasó al olvido, hasta que en 1978-1979 se hizo necesario volver a usarla; Río Grande había sido declarado inútil por la reducción de las profundidades en sus enfilaciones. En realidad no sé hasta que punto pueden estar inutilizados los pasos por las enfilaciones; si se trata de las 5ª y 6ª no tiene importancia, porque el muelle del frigorífico se halla casi deshecho y no es posible operar en él.

Las únicas posibilidades son el muelle fiscal o varar al Este del mismo, como lo hice en el año 1954 con el B. D.T. N° 14; estimo que debiera hacerse un nuevo estudio, sondajes, para volver a utilizarlo en provecho de esa población. Si realmente no es posible entrar a Río Grande queda como reserva, *de uso inmediato*, la caleta La Misión; por ella podrá abastecerse Río Grande y aún Ushuaia. El tiempo de navegación desde Río Gallegos se acorta en una hora para un buque de 10 nudos como el B.D.T. N° 14.

CALETA LA MISION

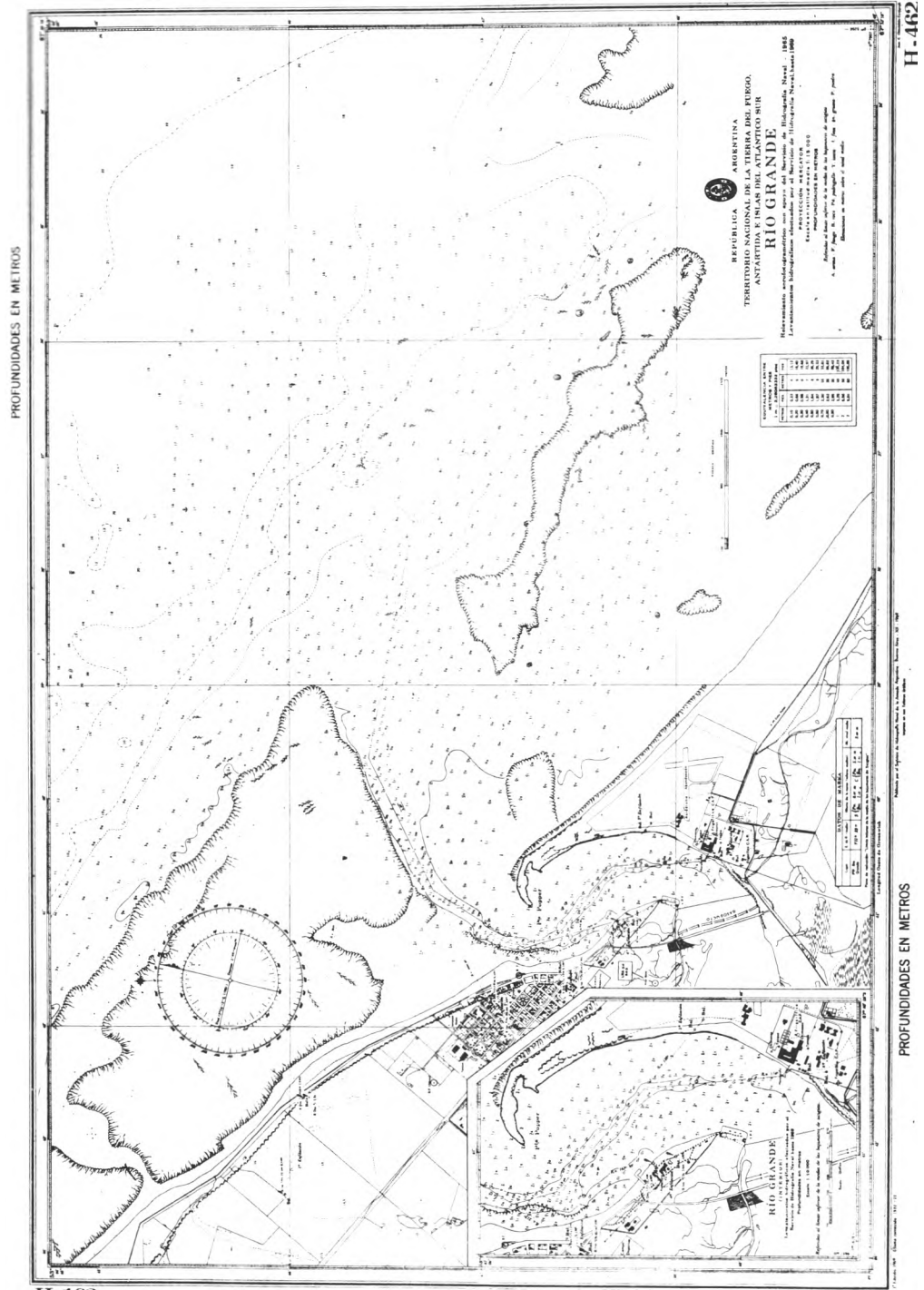
Descartado el puerto de Río Grande, en la zona no existe mejor lugar para operar con carga, varado, que esta caleta La Misión; la única limitación es el calado del buque, que debe estar de acuerdo con la altura de las mareas y la pendiente de la playa que es del 2 %, debiendo además tener en cuenta el *escalón* existente, que debe evitarse montarlo. Las ventajas que ofrece la caleta son:

- a) — Fácil acceso, aún con viento de través.
- b) — Cerca de Río Grande (16 km).
- c) — Cerca del camino hacia Río Grande o hacia el Norte (300 mts).
- d) — Playa sin ondulaciones que hagan peligrar la estructura del buque.
- e) — Suficiente espacio para maniobrar al zarpar.
- f) — Abrigada a los vientos del N al SE pasando por el Sur; del SE son raros.
- g) — El buque queda bien asentado mientras la proa no suba al pedregullo (*escalón*).

No habiendo nada mejor en los alrededores de Río Grande sólo queda la caleta, considerándola como una solución de emergencia; la solución precisa sería *construir un puerto en la bahía San Sebastián, cerrado para evitar el mar de fondo de afuera y la marejada que levantan los ventarrones del N y del NW. Como solución no es barata, pero es indispensable; es la única forma de evitar que los buques vayan a perder tiempo en San Sebastián, y dinero, como ha ocurrido desde que se habilitó el primer cargadero de petróleo.*

Otra posibilidad es construir el puerto en La Misión ; pasada la boca de la caleta hacia afuera las profundidades a menos de una milla de la entrada son grandes, suficientes para la entrada o salida de cualquier

ENLACE MARITIMO CON LA ISLA GRANDE



H-462

345

petrolero; me refiero a esos buques por sus calados cuando están cargados. El ingeniero Villalobos, jefe de Planeamiento de la Secretaría de Intereses Marítimos, pidió mi opinión sobre el proyecto; como se lo manifesté a él, pienso que es una muy buena idea.

CARACTERISTICAS DE LA CALETA

Está situada al S del Cabo Domingo, aproximadamente a 6 millas de Río Grande y al NE de este puerto; si bien no es de gran amplitud, permite hacer algunas maniobras aparentemente imposibles.

Se llega a esa conclusión después de ver al buque varado en bajamar; se obtiene la certeza de poder maniobrar aun con vientos más o menos fuertes, tanto para varar como para salir del varadero.

Observando las horas en que la marea creciente cubre las toscas diseminadas, próximas al buque varado, y la hora en que la marea llega al codaste del buque, se tendrá noción clara de los espacios con que se cuenta para maniobrar en la zarpada si hubiera mucho viento.

Todas las restingas y rocas están balizadas naturalmente por cachiyuyos, de modo que es fácil reconocer sus ubicaciones, todas las que cubrieron antes que el agua llegue al codaste, indudablemente pueden ser pasadas por el buque cuando flote, los cachiyuyos le irán indicando las que pasa sin estar sobre la enfilación a la que lógicamente debe acercarse o caer sobre ella estando próximo a la salida.

Por ejemplo, el día 23 de diciembre de 1978, varados en la caleta La Misión, se hicieron las siguientes observaciones en marea creciendo:

1700 — Bajamar, altura 0.10 m.

1750 — Cubren restos del casco del "Piedrabuena", situados al Norte de la enfilación y próximos a ella.

1815 — Cubren restos del mástil del "Piedrabuena".

1830 — Cubre la restinga y toscas hacia la salida, situadas al S de la enfilación, se ven por la aleta del buque, babor.

1835 — Cubre otra tosca vista por la aleta de babor, un poco más alejada que la anterior.

1900 — Cubre la restinga exterior de entrada situada al Sur de la enfilación, quiere decir bastante alejada del buque.

1945 — El agua llega al codaste del buque; fue una marea grande.

De esas observaciones se deduce que el buque podrá pasar por arriba de las toscas más próximas, cuyas posiciones están dadas por los cachiyuyos agarrados a ellas y que el capitán ya tendrá "in mente". Claro es que no se intentará pasar por encima de ellas habiendo mar de fondo en la caleta, del NE; en un cabeceo o escorada grande podría tocar la popa o uno de sus pantoques. Por otra parte, cuando se vara en la caleta el calado de popa puede ser 6 pies mayor que el de proa.

Existe una separación neta entre la arena de la playa y el pedregullo; a eso se le dio el nombre de *escalón*; lo aclaramos porque esa pa-

labra puede engendrar dudas, dando lugar a pensar en un desnivel de Las características de un peldaño de escalera. En ese punto de separación se produce un cambio de pendiente de la playa; se hace más pronunciada desde ese punto de separación hacia la línea de las más altas mareas.

Cuando el agua llega al *escalón* corresponde a 4.30 m de la altura dada por las Tablas de Mareas; en esa forma se evitan operaciones con los planos de reducción entre el dato dado por las Tablas y el de la carta N° 97 de la caleta.

Es necesario calcular la altura de la marea para el momento de la varada; el fin del cálculo es evitar, sobre todo, que la proa del buque suba al *escalón*; si ocurre, el buque quedará con su fondo en el aire, tanto más cuanto más suba su proa sobre el pedregullo. Hemos visto un caso en que el buque quedó apoyado en sus extremos de popa y proa; próximo a ésta podía pasar un hombre caminando sin encorvarse. En esos casos la estructura del buque sufrirá flexiones deformantes de mamparos o flexiones en los ejes portahélices.

Es aconsejable varar con marea bajando; no quiere decir esto que no se pueda varar con marea creciendo; se puede hacer, pero requiere mayor cuidado y debe tenerse la certeza de poder amarrar la proa antes que el buque vuelva a flotar, después de embestir la playa con la marea creciendo. Además, nada se gana en tiempo de trabajo, hay que esperar a que la marea baje lo suficiente como para que la proa quede casi en seco. Si hubiera un puente móvil que uniera la proa del Duque flotando con la tierra firme, podría ganarse tiempo, casi 2 horas, pero no lo hay.

De acuerdo con la experiencia obtenida, el comando del "Cabo San Antonio" remitió un proyecto de puente al Comando de Operaciones Navales; ese puente evitaría el trabajo del tractor y topadora, haciendo terraplenes cuando el agua de la marea bajando deje libre la proa del buque.

Si tal puente existiera, podrían realizarse operaciones rápidas de embarco o desembarco en esa playa; según las mareas el buque puede flotar entre 2 y 3 horas, tiempo suficiente para embarcar o desembarcar una cantidad considerable de vehículos y volver a salir antes de varar; se entiende que se habla de operación con marea creciendo.

La enfilación de entrada está constituida por dos balizas luminosas, perfectamente visibles de día o de noche; su rumbo es de 210°45' o 030°45'; el varadero se halla sobre ella. Hay dos buenos muertos para los cabos de amarre de la proa y dos buenos alambres que se pasan al buque desde tierra; si no se hallan colocados, tal vez la agencia del buque pueda pedirlos al jefe del Batallón de Infantería de Marina de la localidad de Río Grande; ignoro si los guardan ahí para conservación de los cabos. En caso contrario, tendrá que usar los propios cabos de amarra pensando que deben ser largos.

La caleta es abierta del ENE al N, aunque los vientos del SE al ENE son raros en la zona; son los que más podrían afectar al buque si levantara marejada o su mar de fondo; pero se dijo, son raros. Los peores son del NE que, sin ser tan frecuentes, pueden obligar a dejar la playa por el mar de fondo que levantan; si se presume que pueden adquirir intensi-

dad o si existe información meteorológica sobre la posibilidad de que eso ocurra, será mejor dejar la playa.

Si ese viento sopla un poco con cielo descubierto, puede ser virazón, pero si se cubre el cielo totalmente y empieza a lloviznar, es casi seguro que soplará más fuerte, especialmente si el cielo adquiere color gris plomizo; en tal caso puede ser de 3 o 4 días de duración. Aunque no tenga las características de temporal, es mejor no varar y si está varado, es sabio dejar la playa. Debido al mar de fondo el buque golpeará contra el fondo mientras flote e inevitablemente se producirán abolladuras en el fondo y pantoques.

No subiendo la proa al *escalón* el buque quedará perfectamente asentado en la arena, en lo posible perpendicular a la playa. Estimo que en ella puede varar con toda seguridad un buque de 150 m de eslora, convencional o especialmente diseñado para esa clase de operaciones como los del tipo B.D.T.; la Armada de USA tiene de ese tipo buques de 172 m de eslora, 5.600 tn como condición de carga para varar y 23 nudos de velocidad de crucero.

Es necesario aclarar que en La Misión no se puede varar con cualquier calado, tiene limitaciones dadas por el propio calado del buque, a popa y proa, y por la altura de la marea, además de tener en cuenta si ésta va a más ó a menos.

DETERMINACION DEL MOMENTO DE VARADA HORA Y ALTURA

Antes de varar habrá que preparar al buque y personal para la maniobra. Se calculará con anticipación a qué hora la marea tiene la altura necesaria para que el buque, de acuerdo con su calado, no monte el escalón. Debe entenderse que, cuanto más grande sea la marea, mayor será el calado de proa con que podrá varar sin montar el escalón; será conveniente hacerlo con la marea bajando y teniendo muy en cuenta los márgenes de seguridad que dejen las pleamares si van a más o a menos.

En el momento de varar la altura del agua, con marea creciendo o bajando, debe ser igual a:

$H = h$ de la marea llegando al escalón + calado a proa; la única constante es $h = 4.30$ m = altura de la marea para llegar al escalón, referida directamente a la altura dada por la Tabla y hora correspondiente.

Es una buena medida dar al buque 1 pie más de calado a proa para contrarrestar, en algo, lo que la proa puede hundirse en el pedregullo al tocar la playa y varar.

Un ejemplo aclarará el concepto con respecto a la altura de la marea necesaria para varar; se supone que se desea varar en La Misión el día 20 de junio de 1981, marea bajando en la marea nocturna.

El buque cala: a proa $8'00'' = 2.44$ m; a popa $15' 00'' = 4.57$ m; diferencia de calados $7' 00'' = 2.10$ m = asiento.

Hora pleamar	22.30	altura = 7.90 m	Día 20/6/81
Hora bajamar	05.06	altura = 1.00 m	Día 21/6/81
Duración bajante 6h36' amplitud 6.90 m			

ENLACE MARITIMO CON LA ISLA GRANDE

Altura que debe tener la marea para varar:

Altura para llegar al escalón 4,30 m

Calado del buque a proa 2,44 m

$H = 6,74 \text{ m} = \text{altura del agua para varar.}$

Puede ser para varar con marea bajando o creciendo.

Cálculo de lo que debe bajar la marea para varar con marea bajando.

Altura de la pleamar 7.90 m

Altura para varar 6.74 m

Diferencia 1.16 m

Tiempo que tarda la marea en bajar 1.16 m

Con la amplitud de la marea para el momento considerado, Amplitud = 6.90 m y la diferencia de 1.16 m se entra en la tabla correspondiente hallando que para bajar 1 m tarda 1 h 30' y para bajar 1.70 m tarda 2h, valores sacados de la tabla; una simple interpolación aunque no sea correcta ni exacta por no tratarse de un movimiento uniforme lineal ni circular, es armónico, dará la suficiente aproximación compatible con las necesidades del problema. Entonces:

baja 70 cm 30'
16 cm x' $x = 7$ aproximadamente;

se sumarán a 1h 30' obteniendo que se debe varar 1h 37' después de la pleamar, o sea:

Hora de varar:

Hora de la pleamar 22.30 20/6/81

Tiempo para bajar 1.16 m 1.37

Hora para varar 00.07 del día 21/6/81

Al mismo resultado o *muy aproximado* se llegaría haciendo uso del método de *los duodécimos* para calcular esas alturas y horas correspondientes para varar, con marea bajando en el caso presente. Se divide la amplitud de la marea comprendida por 12 y la diferencia de horas entre la plea y la bajamar siguiente se divide por 6. De ese modo 1/12 de la amplitud = 0.575 m y 1/6 de la duración de bajante es el intervalo = 1h 06'.

Con esos valores y de acuerdo con las leyes del movimiento armónico se calcula la hora de la marea en cada intervalo de 1h 06' del siguiente modo:

En la 1ª hora la marea baja 1/12 de la amplitud o sea 0.575 m; en el 2º intervalo o segunda hora baja 2/12 de la amplitud o sea 1.15 m; en la 3ª hora o intervalo baja 3/12 de la amplitud o sea 1,725 m; en la 4ª hora o intervalo baja 3/12 de la amplitud o sea 1,725, lo mismo que en el 3er. intervalo; en la 5ª hora o intervalo baja 2/12 de la amplitud o sea 1.15 m y en la 6ª hora o intervalo baja 1/12 de la amplitud o sea 0,575 m.

Llevados esos valores a una planilla se obtienen las alturas de la marea en cada intervalo; la interpolación entre uno y otro no es lineal, como se dijo, pero es aceptable dadas las características del problema.

TABLA MOSTRANDO LA DISPOSICION DEL CALCULO

Hora de la pleamar	<u>2230</u>		altura	7.90 m día 20-6-81
Primer intervalo	<u>106</u>	marea baja, 1 duodécimo		<u>0.57 m</u>
Primera hora	<u>2336</u>	marea bajo,	altura	7.33 m
Segundo intervalo	<u>106</u>	marea baja, 2 duodécimos		<u>1.15 m</u>
Segunda hora	<u>0042</u>	marea bajó,	altura	6.18 m día 21-6-81
Tercer intervalo	<u>106</u>	marea baja, 3 duodécimos		<u>1.72 m</u>
Tercera hora	<u>0148</u>	marea bajó,	altura	4.46 m
4° intervalo	<u>106</u>	marea baja, 3 duodécimos		<u>1.73 m</u>
Cuarta hora	<u>0254</u>	marea bajó,	altura	2.73 m
5° Intervalo	<u>106</u>	marea baja, 2 duodécimos		<u>1.15 m</u>
Quinta hora	<u>0400</u>	marea bajó,	altura	1.58 m
6° intervalo	<u>106</u>	marea baja, 1 duodécimo		<u>0.58 m</u>
Bajamar	<u>0506</u>	marea bajó,	altura	1.00 m

La planilla muestra que la altura 6.74 m del agua está comprendida entre las alturas de la primera hora y de la segunda hora de bajante:

Altura de la primera hora de bajante	7.33 m
Altura de la marea deseada	<u>6.74 m</u>
Diferencia	0.59 m

Entonces se tiene:

$$\begin{aligned}
 &2^{\circ} \text{ intervalo baja } 1.15 \text{ m} && 66' \\
 &\text{Para bajar } 0.59 \text{ m} && x' \\
 &x = \frac{0.59 \text{ m}}{1.15 \text{ m}} \cdot 66' = 33'8 = \text{aproximadamente } 34'
 \end{aligned}$$

Sumados esos 34' a la primera hora de bajante dan:

1ª hora de bajante	23.36	día 20/6/81
Tiempo para bajar 0.59 m	<u>34'</u>	
Hora para varar	0010	del día 21/6/81

Esta hora difiere en 3' con la calculada por medio de las Tablas de Mareas; el hecho no tiene la menor importancia, desde el momento que se trabaja con datos sujetos a variaciones impuestas por las condiciones meteorológicas reinantes, de modo que no se puede exigir rigurosidad en los resultados.

Un mal tiempo en la zona, o lejano, no modificará la hora de la producción de la plea o bajamar, lo que sí puede modificar es la altura de la marea del momento considerado; está fuera del alcance del calculista determinar qué influencia puede tener el fenómeno meteorológico sobre la precisión del cálculo de la altura de la marea. También por cualquier ra-

zón el buque puede demorarse y no llegar a la playa exactamente a la hora determinada, esto tampoco es rigurosamente matemático; entonces la hora determinada para varar tiene cierta tolerancia, compatible con la práctica; no se perderá una varada porque se lleve a cabo 15 minutos antes o después de esa hora calculada.

En cambio se tendrá mucho cuidado con la velocidad con que el buque llega a la playa; lo que el buque suba o entierre su proa en el pedregullo, puede superar en mucho una diferencia de altura del agua, producida por una diferencia de minutos con respecto a la hora de varada, determinada. En el momento de varar el buque ya debe estar casi parado; la práctica de la maniobra dará la noción de la mucha o poca velocidad.

MANIOBRA PARA VARAR

Se entiende que se han tomado todas las medidas previas antes de iniciar la maniobra de aproximación al punto de varada; es obvio decir que se debe tener conocimiento de los calados del buque y haber acondicionado su asiento que no debe ser mayor que 7'00" o 2.10 m, haber calculado la hora y altura de la marea para varar, en base al calado de proa del buque, se habrá tomado y registrado la posición del lastre en los diversos tanques que el buque tiene para ese fin; se habrá destrincado el ancla de la codera y arriado un poco para verificar que no está encantada; aunque no se usen para varar, también se tendrán listas las anclas del buque y se ordenará cubrir puestos de maniobra al personal de los distintos sectores del barco.

Se tomará la enfilación a no menos de una milla de la entrada de la caleta; el fin es controlar desde el principio el abatimiento que sufra el buque por influencia del viento o de la corriente, o de ambos; con viento fuerte del NW, entrando a la caleta con el buque ARA "Cabo San Antonio", se navegará por la enfilación con abatimientos de 30° a 40°.

No se navegará a "toda fuerza" máquina adelante para contrarrestar el abatimiento; con máquina "media fuerza adelante" en velocidad de maniobra, se toma la enfilación y se reduce algo más cuando se tenga al buque en la enfilación o casi en ella y se haya verificado que el gobierno se controla; naturalmente que el abatimiento será tanto más grande cuanto menor sea la velocidad del buque; no habrá más remedio que aumentarla si hace falta, teniendo en cuenta que ella no puede ser muy grande para varar; pese a las instrucciones que traían los buques del tipo L.S.T. del tiempo de la Segunda Guerra Mundial, lo más conveniente es varar con la menor velocidad posible para evitar que la proa suba mucho en la playa y no poderla zafar en el momento de querer abandonar el varadero.

Si se estima que la velocidad mínima es mucha, se puede seguir dando golpes de máquina y parando cuando el buque vuelve a gobernar, el caso es no perder el control del gobierno del buque; al llegar a la entrada

de la caleta la velocidad debe ser *muy reducida* y se debe estar atento para sacar abatimiento cuando el buque quede al reparo del Cabo Domingo, no sacando rápido gran parte del abatimiento, él seguirá de acuerdo al rumbo de su proa actual.

Si hay viento tendrá que continuar avanzando con abatimiento, mucho menor que cuando se hallaba afuera; ya estará próximo al varadero; para controlar la velocidad se parará una de las máquinas, si tiene dos se darán golpes de máquina con el objeto de que no se pierda del todo el gobierno.

Al pasar la entrada un oficial estará listo en el repetidor de la banda de estribor con el objeto de tomar y “cantar” los azimutes tomados al faro Cabo Domingo hasta que, *al Av = 316°0*, se fondeará la codera inmediatamente y dejará salir “loca” hasta varar; fondeada a esa marcación *Av = 316°0* y navegando casi por la enfilación, saldrán unos 200 m de alambre.

Una vez fondeada la codera *no debe ser aguantada con su freno por ninguna circunstancia*; si se aguanta, lo más probable es que falle la maniobra; la más leve brisa atravesada llevará al buque en su dirección, si es del NW el buque caerá hacia el SE. En tal caso habrá que virar la codera maniobrando para volver a salir e intentar una nueva maniobra de varada, si el tiempo y la hora lo permiten. La codera se aguantará cuando el buque vare, para evitar que la popa sea llevada por el viento al estar la proa sujeta en la playa por la varada.

Una vez varado no se debe dar más máquina; como maniobra es inútil hacerlo, porque el buque no se moverá hasta que vuelva a flotar; tanto si se hace para asegurarlo en la playa como si se hace para salir de ella y zarpar, lo único que se conseguirá es que el trabajo de las hélices, corrientes de expulsión, remuevan grandes cantidades de arena haciendo pozos abajo de las hélices y montañas de arena que el buque deberá sortear para salir. Dando atrás, esas montañas pueden aflorar a proa de las aletas quedando el buque como si estuviera encajado en un canal, o molde de arena. Para salir deberá flotar bien y mantener el mismo rumbo que tenía al formarse esos promontorios. Dando adelante, las montañas se formarán a popa del buque constituyendo obstáculos que deberá sortear cuando salga.

Ese efecto no se produce si la popa se mueve a una y otra banda varios grados, pivoteando sobre la proa apoyada en la playa; en tal maniobra la codera se arriará cuando el buque caiga a una banda por efecto de la máquina y del timón y se virará despacio cuando vuelva a la otra banda, dejándola salir otra vez para que no haga fuerza y pare la caída. En una de las caídas se podrá tirar de la codera y dar al mismo tiempo “toda o media fuerza atrás” para zafar, si estaba la proa agarrada al fondo con esos movimientos ablandará la cama y zafará; muchas veces hicimos esa maniobra con éxito.

Fondeada la codera el varadero se halla a 200 m de la proa; si hubiera mucho abatimiento se saca tratando de llevar al buque al varadero situado sobre la enfilación. Es muy difícil, aunque no imposible, caer justo en el varadero; la parte mejor para varar se halla al Norte del vara-

dero dado por la enfilación. La playa, hacia el Norte, hace un seno o comba al SW, por lo tanto para varar a 200 m del varadero es necesario fondear la codera un poco pasado el Av = 316°0 al Cabo Domingo, en caso contrario la codera puede quedar corta.

Es conveniente tratar también de verificar el desvío del girocompás cuando se navega sobre la enfilación, entrando; a veces al reducir la velocidad del buque no se hace la corrección por velocidad en el patrón, otra causa del cambio de desvíos o de aparición de ellos; me ocurrió en un gasero alemán maniobrando para amarrar en las boyas de bahía San Sebastián. Era necesario saber cuándo se fondeaba, porque no tenía más que 7 grilletes de cadena en cada ancla; por lo tanto no habiendo otra referencia había que marcar una baliza para el fondeo; al fondear nos quedamos cortos, tenía que haber una razón: como el capitán me dijo que no había desvío, al intentar el nuevo atraque lo veriqué yo mismo, hallando 3°0 de desvío. Ahí estaba la causa. No cuesta nada hacer la verificación cuando el buque está en la enfilación.

El inconveniente de fondear demasiado larga la codera es que cuando quedan 3 vueltas de alambre, en su cabrestante, ella se escapa; hay que pescarla y hacerla pasar por sus guías y llevarla nuevamente al cabrestante, cosa que puede no ser posible sin llevar al buque un poquito afuera del varadero, o hacer maniobras más complicadas con ese objeto.

Una vez varado, se pasarán los cabos de proa a tierra o se tomarán los de tierra y *se amarrarán*; es una forma de evitar olvidarse de ellos y tener inconvenientes en la otra marea cuando el buque flote; si debe permanecer varado otra marea y la proa no está amarrada, el viento o la marea lo sacarán de la playa y tendrá que salir para volver a varar. Se dan o reciben dos cabos, uno por cada banda. Los muertos para encapillar los cabos de amarre son muy buenos. Posteriormente se procederá a preparar la maniobra para el embarque o desembarque de carga por la rampa de proa y por el costado, si dispone de buenas plumas de carga.

No se deben fondear las anclas de proa, puesto que por cualquier causa el buque puede quedar encima de las mismas y averiar el casco por meterse ellas adentro, en el fondo del buque.

Para quien vaya por primera vez y no tenga la seguridad de estar bien varado, *no estando seguro de no haber montado el escalón con su proa*, es una buena medida arrojar todo su lastre excepto el de circulación para refrigeración de las máquinas auxiliares, cosa que puede hacerse después de 3 horas de haber varado. Ese lastre debe reponerse tan pronto como el buque esté en condiciones de aspirar agua de mar, cuando la marea creciente llegue a sus tomas de mar. Debe ser ubicado en la misma forma que cuando se varó; el objeto es no alterar el asiento que tenía al varar. Un cuidado especial se tendrá si las mareas van a menos, ya que un descuido es capaz de mantener al buque varado por varios días.

Para volver a tomar el lastre tiene tiempo durante la marea creciente; si el buque estaba bien varado no se tocarán las amarras ni la codera, sólo se tesarán un poco para que el buque no vaya atrás o adelante.

OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA

Tal como se halla la caleta, carente de la más elemental infraestructura, es necesario contar con el auxilio de un tractor mediano que pueda desempeñarse como topadora, para que haga el terraplén entre la rampa del buque y la tierra firme; el objeto del terraplén es reducir la pendiente de la rampa para facilitar el tránsito de los vehículos a cargar o descargar y evitar el *pedregullo blando que empantana a los vehículos, exceptuando los provistos de orugas*.

El tractor será un elemento primordial mientras no haya un puente de hierro móvil, retráctil; una función importante del tractor es remolcar con su cabo a los camiones empantanados en la franja de pedregullo fino situada entre el escalón y el piso firme; no es muy ancha pero está, y en ella se queda hasta un automóvil sin carga. La playa de arena es firme, por ella pueden transitar camiones con cualquier peso de carga.

Hecho el terraplén, es necesario hacer el camino para las ruedas de los vehículos con chapas de zinc viejas o esteras metálicas para que aquellas no se entierren en el material blando con que se hizo el terraplén.

Las chapas o esteras serán de gran utilidad para un buque convencional que no abra su proa, deberá trabajar con los camiones a su costado cuando la marea les permita llegar; las chapas o esteras sobre el pedregullo fino facilitarán la salida de ellos a tierra firme; en caso contrario, tendrá que remolcarlos el tractor, ubicado convenientemente para que no pierda tiempo en maniobras, les pasa su alambre y los vira con su guinche.

Si tiene muchos bultos pesados para descargar con sus plumas, por el costado, deberá contar con una motogrúa en tierra firme para que descargue los camiones; si éstos debieran ir a Río Grande a descargar se perdería mucho tiempo y se necesitarían tantos que tal vez no los haya en esa localidad.

Como se ve, hubiera sido de gran utilidad la rampa que se menciona con tanta frecuencia en este trabajo, como puente entre el buque, su rampa, y el piso firme. La rampa del buque es corta, de modo que su pendiente es grande; se evitaría la remoción de materiales que, como se dijo, estropean la playa. Tendría que tener o ser como una cuña con rodillos en sus alturas mayor y menor para deslizarse por la arena o el pedregullo, llevada por el tractor; su cara inferior debe tener la pendiente del pedregullo, para que la parte superior quede horizontal o casi horizontal, y puede ser continuación de la rampa del buque. El tractor la sacaría del agua cuando el buque termina sus operaciones, así podría ser conservada.

Trabajamos en esa playa usando como muertos y amarras las cadenas y anclas del buque; con 6 ó 7 grilletes de cadena afuera el tractor hacía un pozo y echaba las anclas adentro, se cobraban las cadenas y quedaba el buque como fondeado a dos anclas; a su vez, las cadenas servían para hacer firmes los andariveles y poder descargar simultáneamente la cubierta. Para cobrar las anclas el tractor tomaba las lingas con que las había llevado remolcándolas hasta la playa, de ahí eran viradas fácil-

**Con cada producto,
Ducilo ha encendido la
llama de su confianza
en el país.
Y ahora, con ALDYL
la distribuye.**

Desde 1937 Ducilo ocupa un lugar destacado en la vida productiva del país, proveyendo insumos para más de 3000 industrias.

Hoy, al anunciar la construcción de una planta para la fabricación de ALDYL, sigue cumpliendo con esta responsabilidad.

ALDYL, un sistema para la distribución de gas natural, fue desarrollado específicamente para este uso, y cumple con todos los requerimientos necesarios.*

Consiste en cañerías, accesorios y herramientas especializadas. Su avanzada tecnología reduce significativamente el tiempo de ejecución de obra y su costo final.

Ducilo tiene confianza en la Argentina y lo demuestra así. Produciendo para los que producen. Creando trabajo. Creciendo y haciendo crecer.

Lycra

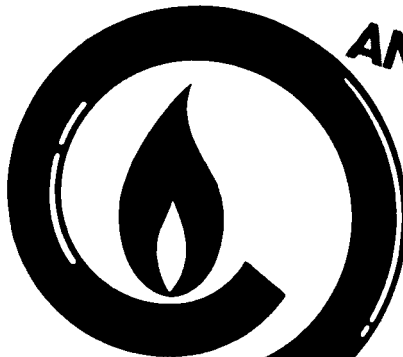
novilon

Celofan

ALDYL[®] FREON[®]

NYLON

ANTRON[®]



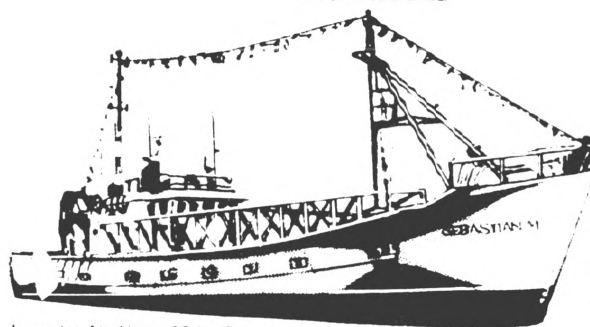
DUCILO

* Aprobado por Gas del Estado

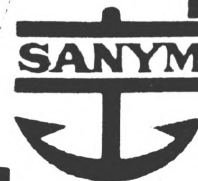
* Marcas Registradas

Bautismo y Botadura
del Buque Pesquero Tipo S-92/L
"SEBASTIAN M"

para el Armador
"ANTONIO D'ANTONIO S.A."
Mar del Plata



Leandro N Alem 424 - Buenos Aires



 **TRECENAVE S.A.**
EMPRESA NAVIERA ARGENTINA

Av. CORDOBA 323, 9º piso
TEL. 311-4776 / 312-0766/7430
TELEX 18391 TNAVE AR
(1054) Buenos Aires - Argentina

SERVICIOS DE CARGAS POR EMPUJE

Bodegas para cargas generales, graneales, **especiales, bultos pesados y alijes**

BUQUES DE EMPUJE

"309 - Río de la Plata"
"311 - Río Uruguay"
"313 - Río Paraná Bravo"
"303 - Canal Irigoyen"

BUQUES AUXILIARES

Rem. "351"
Rem. "356"
Rem. "357"

**SESENTA Y CUATRO
BARCAZAS DE EMPUJE**

Capacidad de bodega
para cargas:
100.400 toneladas

Delegación Barranqueras:
Puerto Barranqueras (3503) Chaco
Tel. 8313/8129 Telex 71122

Representación Paraguay:
Agencia Marítima Sudamericana
Av. Colón 177 - Asunción
Tel. 92686/90624 Telex 308

**SERVICIOS REGULARES RIOS PARANA, URUGUAY, PARAGUAY,
ALTO PARANA Y ALTO PARAGUAY**

mente hasta sus escobenes. *No existían muertos y era necesario aguzar el ingenio; si un ventarrón nos encontraba sin amarras, nos sacaba de la playo cuando el buque flotaba; volver a varar con la marea bajando.*

MANIOBRA PARA ZAFAR VARADURA

Se calculará la altura y hora de la marea en que el buque flotará; se hará el cálculo con marea creciendo; el buque flotará en cuanto la marea esté alrededor de los 6.74 m, teniendo en cuenta los pesos cargados o descargados y la ubicación aproximada en la bodega. El objeto es tener control del asiento longitudinal del buque.

Cuando la marea crezca lo suficiente se aspirará agua de mar para reponer el lastre arrojado, si se hizo, con el mismo propósito de mantener en lo posible el asiento. La altura del agua para salir *no será menor que:*
 $h = 4.30 \text{ m} + \text{calado del buque a proa};$
el procedimiento es igual al del cálculo para varar, la única diferencia es que se maniobrá con marea creciendo.

La hora aproximada en que el buque flotará es un dato importante; de acuerdo con ella se calentará la máquina, se hará el lastre necesario, se alertará al personal del buque para la maniobra y se largarán los alambres de tierra o los cabos del buque, ya que de nada servirán, quedando listo para maniobrar en cuanto el buque flote.

Poco antes de flotar se moverá un poco la popa por efecto del viento o de la corriente; es común que los Comandos deseen zafar en cuanto el buque se mueve. A mi también me ocurrió, pero no conviene apresurarse a menos que se esté en el momento de la pleamar y el buque no despegue; entonces se agotarán todas las medidas para hacerlo zafar.

Si a la hora calculada el buque mueve su popa, significa que en cualquier momento zafa; en cuanto lo haga se virará despacio la codera. El objeto de esta precaución es evitar que su alambre trabaje por abajo del buque o muy próximo a las hélices, corriendo peligro de que se enrede en una de ellas, comprometiendo la seguridad del buque.

Los vientos predominantes son de los sectores W,NW y SW; aunque sean leves, harán caer al buque hacia el S, de modo que tesando de a poco la codera ella irá llamando lentamente por la aleta de babor; si se observa la posibilidad de que pase por debajo del casco, dando un poco de máquina adelante con la hélice más libre de la codera, se hará que ella vuelva a llamar hacia popa o por la aleta. Se parará la máquina en cuanto se note que la codera queda libre, que no irá abajo del casco. Finalmente, el buque continuará cayendo a babor hasta tener el viento por la popa y la codera trabajando en esa dirección; se vira normalmente tratando siempre de que el buque no tome arrancada atrás y de que ella no quede debajo del casco. Si se observa esa posibilidad, se dará un poco de máquina adelante hasta que pare esa arrancada y se parará inmediatamente la máquina para no someter a tensiones muy grandes al cabo de la codera.

Si bien la codera puede no enredarse en las hélices, puede en cambio ser rozada por las palas y averiada de consideración si el roce se pro-

duce estando ella muy tesa. Se entiende que se hace referencia a las hélices girando.

Así se retira al buque de la playa hasta tener la codera arriba; en ese momento su popa está aproximadamente a 300 m de la playa, más bien del *escalón*, de modo que se debe pensar que hay espacio para maniobrar y caer en la enfilación para salir.

No estando sobre la enfilación se puede tocar el ancla de barlovento para acelerar la caída de la popa hacia el Sud, observando también las posiciones relativas de los cachiyuyos que, como se dijo, constituyen una excelente guía para saber qué se puede hacer, vale decir cómo se puede maniobrar de acuerdo con los márgenes existentes.

Suponiendo que el buque esté un poco “agarrado” a la playa y no despegue, si la popa se mueve un poco se dará máquina adelante despacio con timón todo a una banda lascando la codera a medida que el buque pida, así se evita que ella lo frene; habiendo caído 10° ó 15° se cambia el timón a la otra banda y cobra despacio de la codera, para que no quede en banda y vaya abajo del casco. Cayendo a la otra banda, cuando vuelva a pedir la codera se vuelve a arriar despacio hasta caer unos 10°, 15° ó 20°, repitiendo la maniobra dos o tres veces. Cuando se considere que es la última, al cambiar de sentido la caída se ordena tirar de la codera, parando la máquina y dando todo atrás con timón al medio, a la vía, es seguro que el buque sale; el movimiento efectuado ablandó la cama hecha por la proa al varar y ésta despegó. La máquina se parará en cuanto se note que el buque sale; el resto de la maniobra es como se dijo antes, para salir de la caleta.

La playa de varada de La Misión ha demostrado ser apta para realizar operaciones de carga con un buque de porte bruto como el ARA Cabo San Antonio, estimándose que en ella pueden operar hasta cuatro (4) buques de ese tipo simultáneamente sin interferirse entre ellos, siendo necesario solamente realizar la señalización pertinente, diurna y nocturna, para que las posiciones de los varaderos queden distanciadas 100 ó 150 metros entre ellas.

Los buques tipo ARA “Canal Beagle”, aptos para varar en la costa Sur, han demostrado que pueden operar en La Misión; pensamos que han sido corregidos los defectos que se encontraron en la primera varada del buque nombrado, al querer dejar la playa.

RIO GALLEGOS

Es necesario mencionar este puerto si se lo relaciona con La Misión, como puntos de unión del Continente con la Isla Grande de Tierra del Fuego.

En la plataforma de aproximación de Río Gallegos se operó con carga militar; no existieron inconvenientes, debido a la gran amplitud de las mareas, como ocurre en el muelle de Punta Quilla, por la gran diferencia de niveles que se producen entre la cubierta del buque y el piso del muelle; estando el buque a flote en Punta Quilla esa diferencia de nivel varía entre 12 m y 7 m, de acuerdo con las amplitudes de las mareas.

En cambio, en la plataforma de aproximación el buque vara con 1 ó 2 horas de bajante y su cubierta queda siempre a ras del piso del muelle o un poco más arriba y en la pleamar no sube más que 2 ó 3 m; en tales condiciones, puede hacer uso de sus plumas de carga.

La atracada a la plataforma se hizo proa afuera, cosa inusual en este puerto, pero el buque sólo tenía ancla de babor y vino bien para maniobrar con la marea creciendo; la permanencia en ese muelle fue parecida, en tiempo, a la permanencia en el muelle de Punta Quilla.

La diferencia fundamental estuvo en la distancia que separa a La Misión de Río Gallegos, por lo menos 100 millas náuticas; al “Cabo San Antonio” le hubiera convenido mucho más operar desde Río Gallegos, no así a los buques mercantes que debían entregarle sus cargas o dejarlas en el muelle de Punta Quilla; no eran aptos para varar ni tenían muelle en Río Gallegos, por lo cual *debían ir a Punta Quilla*.

Con el muelle de Punta Loyola o no, aún Río Gallegos sigue siendo el lugar ideal para unir el Continente con la Isla Grande de Tierra del Fuego (La Misión). El buque ideal es uno del tipo B.D.T. o un ferry, no siendo necesario que sea de gran capacidad; de tal modo se eliminaría la necesidad de hacer uso de la balsa chilena para el cruce del Estrecho de Magallanes. Dicho buque debe ser más rápido que un B.D.T. (éstos eran de 10 nudos aproximadamente), su velocidad no debe ser menor de 15 nudos.

Con esa velocidad, saliendo de Río Gallegos en una pleamar alcanzaría la pleamar siguiente de La Misión y haría un viaje de ida y vuelta cada 36 horas o menos. *En ambos lugares el buque quedará en seco en bajamar*.

Para acelerar la carga o descarga de vehículos de cualquier tipo habría que construir una rampa flotante para que fluctúe con el buque y la marea, para el caso de que sean muchos los elementos a embarcar; teniendo elementos apropiados para levantar camiones cargados o tanques de guerra, guinches del buque o grúas de tierra, no se perderá tiempo. Por lo menos al “Cabo San Antonio” le sobró tiempo.

Un B.D.T. trabaja mucho mejor en esa plataforma de Río Gallegos que en el muelle de Punta Quilla o en el del proyectado de Punta Loyola; lo comprobamos durante el tiempo que estuvimos a bordo del ARA “Cabo San Antonio”; lo mismo sería para cualquier buque apto para varar.

BUQUE APROPIADO PARA REALIZAR SERVICIOS ENTRE RIO GALLEGOS Y LA MISION

Por lo pronto se hará referencia a un buque que *haga uso de aquello que realmente existe, no de cosas que no existen*; existen Río Gallegos con su plataforma de aproximación y La Misión con su playa apta para varar; todo lo demás no existe y *es hipotético, o está sólo en los papeles*.

Se dice que la entrada de Río Grande está tapada; en San Sebastián no hay puerto ni playa apta para varar ni tan cercana a Río Grande, como La Misión; en Punta Loyola tampoco hay puerto; sin embargo, ese

servicio puede hacerse; es más: debe hacerse con buque o buques argentinos. Alguna vez debemos demostrar que hay, aunque sea, algo de organización y de sentido común.

Si se hubieran puesto dos B.D.T. para realizar ese servicio, pensamos que el problema se hubiera terminado o por lo menos mitigado en gran parte. *Después de la puesta a punto de la caleta La Misión traté de entusiasmar a algún armador para que hiciera ese servicio, anticipándole que no tenían que pensar para nada en mí, que no buscaba puestos, ya que consideraba ese servicio como patriótico; finalmente contestaron que no era rentable. El Estado Argentino tampoco lo hace, porque también no lo considera rentable. Debiera considerarse que es tierra, y mar argentinos.*

Con respecto al buque apto para realizar ese servicio entre Río Gallegos y La Misión, habrá que elegir muy bien; son varias las condiciones que debe cumplimentar para que su rentabilidad no sea peor que la supuesta, que impidió que se estableciera mucho antes. *Ese servicio alguien debe darlo y lógicamente debe ser el Estado, si el capital privado no lo hace, por el principio de subsidiariedad; se trata nada mas y nada menos, de una isla que forma parte del Territorio Argentino. Resulta increíble que nos lavemos las manos en forma tan antipatriótica.*

CONDICIONES QUE, EN PRINCIPIO, DEBE REUNIR EL BUQUE QUE SE SELECCIONE:

- 1º) — Ser apto para varar, que su casco sea como el de un B.D.T. en cuanto a la forma; si no es así, que sea susceptible de modificar sus calados para adaptar su Línea de quilla al gradiente de la playa, pudiéndose por ejemplo ponerlo en 9'00" pies a proa y 15 ó 16 a popa para varar. Con la línea de cubierta paralela a la superficie del agua, flotando, un B.D.T. tenía a popa 6'03" menos que a proa; sus cascos son como cuñas.
- 2º) — Su eslora puede ser de 100 a 150 m; el ARA "Cabo San Antonio" es de 135 m de eslora, manga 20 m y puntal aproximadamente 10 m en el centro.
- 3º) — El buque tendrá por lo menos 250 m de cable para la codera, alambre extra flexible de 3 1/2 a 4" de mena.
- 4º) — El cabrestante de la codera de los B.D.T. ejerce a la tracción una fuerza de 100.000 libras, está provisto de mecanismo adujador del alambre, engrane y desengrane, freno, regulador de tensiones en el alambre y contador de cable.
- 5º) — Como el buque quedará en seco tanto en La Misión como en Río Gallegos, durante la bajamar, es necesario que tenga dos tanques laterales de buena capacidad de lastre para ser usado como refrigerante de las máquinas auxiliares, servicios de incendio y sanidad.
- 6º) — Pasajeros: camarotes de 2 y 4 personas, con baños privados; por el movimiento y horas de navegación estimamos que su capaci-

dad de pasajeros puede estar entre 50 y 100 pasajeros durante el verano; si los buques fueran dos, entonces sería suficiente la capacidad de 40 pasajeros.

- 7º) — Capacidad para 20 ó 30 camiones cargados con todos los elementos para el trincado y estaqueado del vehículo, a fin de no romper las suspensiones de los mismos en caso de rolar mucho.
- 8º) — La velocidad del buque no conviene que sea menor de 15 nudos; hoy cualquier buque puede desarrollar esa velocidad, los 10 nudos pasaron a la historia de la navegación. Si bien la distancia a recorrer no es muy grande, puede sufrir atrasos por viento y/o marejada y con 10 nudos no puede recuperar nada del tiempo perdido.
- 9º) — Tanques de lastre: los necesarios para lastrarlo con 1.500 o 2.000 tn de agua de mar.
- 10º) — Tanques de agua potable: los suficientes para hacer agua para el viaje de ida y vuelta, pues en La Misión no puede hacer agua potable; si está provisto de destiladores, mejor aún.
- 11º) — Máquinas: convienen los motores de bajas revoluciones, preparados para consumir fuel-oil; de bajas revoluciones son de bajo consumo. Dos máquinas sería lo ideal.
- 12º) — Tanques de combustible: puede ser grande la capacidad de los tanques de combustible, aunque por la operatividad del buque no conviene tenerlos llenos; tomando a bordo mucho combustible se le restan posibilidades para la varada, es decir, para poder especular con los calados apropiados para realizarla. Este inconveniente se tuvo en el “Cabo San Antonio” y lo tuvimos también en el B.D.T. N° 14, aunque éste era más chico; ambos navegaban con combustible como para dar la vuelta al Mundo.

LOS CALADOS

Este es el punto delicado para la maniobra de varada en La Misión. El buque puede verse obligado a hacer calar su proa 5 ó 6 pies en una marea de cuadratura chica cuidando de que su popa no pase los 11 ó 12 pies. Claro que esa situación no es permanente, como no lo es la amplitud de la marea, que varía constantemente en más o en menos; por lo tanto, no se debe perder de vista tal circunstancia, y de ello dependerá el éxito de su varada.

Una marea de cuadratura equinoccial de perigeo tiene 5.9 m de altura sobre el plano de reducción, es la más chica de las pleamares; si el agua para llegar al *escalón* debe tener 4.30 m de altura sobre aquel plano, al buque sólo le queda 1.60 m de calado a proa para poder varar, poco más que 5'00" de calado a proa. Si no lo puede poner deberá esperar a que las mareas vayan a más; las mayores pleamares son de 9.4 m de altura.

A la marea obtenida en las Tablas se debe restar: la altura de la marea para llegar al *escalón* (4.30 m) + el calado de proa del buque.

Varando en una marea chica habrá que hacerlo con la menor velocidad posible, para evitar que el buque “se encaje” en la playa, sea en la arena o en el pedregullo; previendo esa posibilidad se debe hundir la proa, con lastre, 1 1/26 o 2'00” que se arrojará cuando se disponga a salir, teniendo siempre en cuenta lo que haya podido hundir o emerger la popa. El caso es que en el momento de zafar flote *todo el buque*.

Lastrada la proa, el buque en el peor de los casos podrá quedar unos metros más afuera, cosa que no impedirá el pasaje de amarras ni las operaciones de carga. No es necesario hacer uso del Plano de Reducción de la Carta Argentina N° 97; el dato de la Tabla de Mareas es suficiente; cuando la altura de la marea, según la Tabla, de 4.30 m, el agua habrá llegado al *escalón*.

Si en una marea chica el buque llegara a la playa con velocidad excesiva, lo más probable es que no pueda salir durante 2 ó 3 días, si las mareas van a más; si van a menos, puede quedarse durante una semana varado sin poder salir.

Si varado en una marea chica debe permanecer en la playa más de 24 horas y no puede pasar las amarras de proa a tierra, entonces no hay más remedio que lastrar completamente al buque; en caso contrario, si flota en la siguiente pleamar será sacado en la dirección del viento o de la corriente, obligando a maniobrar para salir y volver a varar cuando el momento sea conveniente, con la marea bajando.

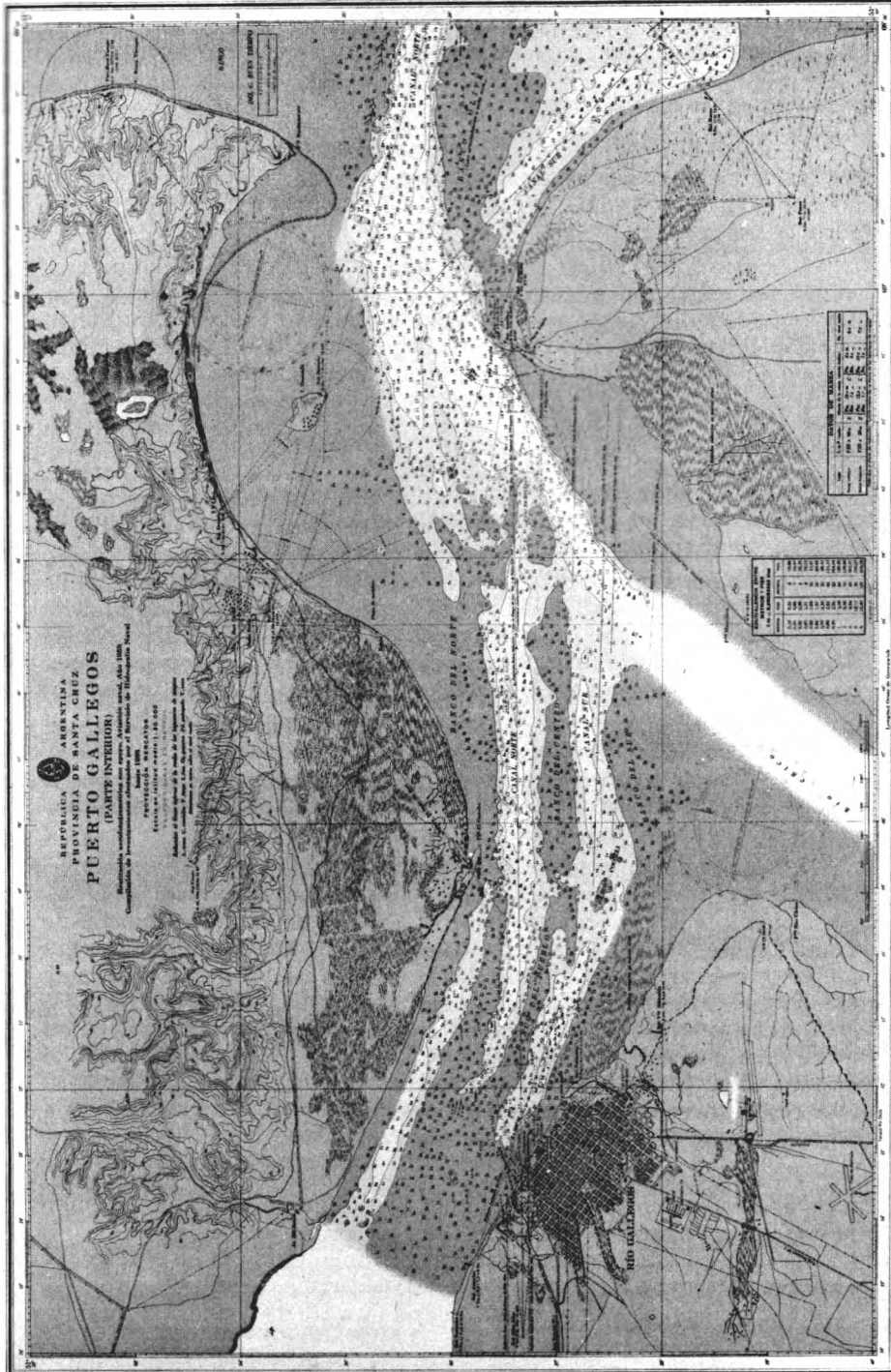
No se tocarán los tanques de agua de refrigeración de las auxiliares, si se hallan a popa; arrojar ese lastre significa levantar la popa y hundir la proa. Siempre hablando de una marea chica de cuadratura.

LA RAMPA DE DESEMBARCO

En La Misión el buque que abra su proa, tal como un B.D.T., tendrá que usarla en sus operaciones de embarque o desembarque de cargas; como vara perpendicular a la playa, su proa será el punto más próximo a la línea de las más altas mareas, por lo tanto, el más indicado para las operaciones; es el primer punto que queda, en seco cuando la marea baja y el último que alcanza el agua cuando la marea crece, situación que debe ser aprovechada.

Se habló ya de la poca longitud de la rampa del buque y de su notable pendiente, que puede provocar la rápida bajada de un rodado y hacer que clave su trompa en la playa o que rompa su sistema de amortiguación. Por esa razón se hacía el terraplén en la rampa del “Cabo San Antonio” por medio de la topadora, para nivelar la misma con la playa. En la rampa, que es de hierro con travesanos, puede resbalar cualquier vehículo con orugas, si ella está apoyada en la playa con mucha pendiente. La bisagra de la rampa en un B.D.T. está probablemente a 7' pies de altura (2.10 m) y su longitud es de 4 a 5 m aproximadamente, de modo que su pendiente, al tocar la playa, es de unos 20° a 25°. Con el terraplén se reducía prácticamente a 0°; igualmente el tractor estaba en el otro extremo para tirar de cualquier vehículo que se empantanara al salirse del camino hecho. De todos modos se evitaba el pedregullo

ENLACE MARITIMO CON LA ISLA GRANDE



H-452

361

H-452

PROFUNDIDADES EN METROS

blando, que era lo más importante. Esa es la razón por la que el Comando del ARA "Cabo San Antonio" pidió la construcción de la rampa mencionada en otro lugar de este artículo. Su resistencia debía ser suficiente para soportar un tanque de guerra en movimiento o cualquier otro vehículo pesado.

El objeto de insistir en algunos puntos, como el de los calados, es hacer que el lector ponga especial cuidado en ellos, ya que el éxito de su maniobra siendo Capitán, Comandante o Práctico dependerá en gran parte de haberlos observado.

La elección del buque para este tipo de trabajo también requiere, en primer lugar, *saber qué es lo que se hará con el buque*; de acuerdo con eso se procederá a elegirlo; tendrá que ajustarse a toda la requisitoria que demandan los puertos de Río Gallegos y la caleta La Misión. Para que ese servicio sea eficiente, es necesario hacer en ambos puertos lo que recomienda la práctica y condiciones de ambos y el buque deberá estar dotado de una rampa giratoria, en su interior, para girar los vehículos dejándolos con la parte delantera mirando a la salida de la bodega.

Un cabrestante en el interior y a popa de la bodega será de gran importancia; su objeto es tirar hacia adentro a cualquier vehículo que se atasque cuando entra a la bodega; son todas formas de evitar pérdidas de tiempo muy valiosas, ya que cualquier demora puede retener 12 horas más al buque varado en una playa.

Conviene que el buque tenga plumas reales de 40 a 50 tn; con ellas descargará su cubierta sin esperar que termine la carga o descarga de su bodega; es más que evidente que si la carga o descarga se efectúa por dos partes se acelera en un 100% la operación; a esto también contribuirá la sabia distribución de la carga.

Si el buque no abriera su proa, igual podrá cargar o descargar al costado a los camiones que se hallan en la playa al pie de sus escotillas, por medio de sus plumas, cuando el buque se halla en seco.

Por el momento, es mejor operar a ese buque hipotético entre la plataforma de aproximación de Río Gallegos y La Misión; creemos que seguirá siendo más conveniente hacerlo ahí que en el futuro muelle de Punta Loyola. Si no se hacen en éste otras instalaciones apropiadas para un ferry, o como quiera llamárselo, él encontrará los mismos inconvenientes que tuvo el "Cabo San Antonio" en Punta Quilla. Como se dijo, la diferencia de nivel entre la cubierta del buque y el piso del muelle es muchísimo menor en la plataforma de Río Gallegos que en el muelle de Punta Quilla. En éste había inconvenientes para usar sus plumas, después de 3 horas de marea bajando, al quedar muy abajo su cubierta con respecto al piso del muelle.

La construcción de un casco adentro de otro, como son los B.D.T. asegura una gran resistencia longitudinal; los que se quebraron habían sobrepasado en mucho los límites de esa resistencia a la flexión, al quedar apoyados en sus extremos con casi todo el fondo en el aire, teniendo a bordo una respetable cantidad de carga o de lastre; las roturas se produjeron con 2/3 de la marea bajando y a 1/3 de la eslora, contando desde la proa.

El B.D.T. N° 12 varó próximo a la playa de Claromecó, llevado por un temporal; quedó con su cubierta casi a ras del mar durante las pleamares. Se hicieron los trabajos de salvamento y el buque se movió justo el día en que se produjo la Revolución Libertadora; cuando estaba listo a pasar los remolques se recibió orden de detener la operación. No había adonde llevarlo; se detuvo el bombeo para que volviera a apoyar en el fondo pero se movió, cambiando algo su orientación.

Días después, pasado el acontecimiento, volvimos a atracar al costado del buque semihundido y, desde el puente, observamos que los puntales de la escotilla del buque estaban pandeados; antes de dejarlo estaban derechos: el buque se flexionó más que cuando varó completo de carga; le habíamos alijado a mitad de su carga con mi buque, el B.D.T. N° 14.

Mencionamos este accidente con el fin de poner de manifiesto la fortaleza de esos buques, pese a ser las chapas de sus cascos como telas de cebolla; adonde sus costados apoyaban se abollaban. Sin embargo, apoyados en sus extremos estando vacíos y con poco o nada de lastre podían sufrir pequeñas flexiones de los ejes portahélices o de algún mamparo; por mi parte, cuando dudé de las condiciones del apoyo tiré todo el lastre disponible antes de que el buque estuviera varado con 2/3 de marea bajando. Tuve suerte; cuando lo dejé el buque estaba intacto. El señor ingeniero naval capitán de corbeta Bini, cuando lo vio en el Dique de Carena de Puerto Belgrano se sorprendió del estado impecable en que estaba el casco; confieso que lo cuidé muy mucho, a pesar de haber hecho muchas maniobras y trabajos inusuales.

Con el B.D.T. N° 12 varé en Río Gallegos con 2.300 tn de carga sin sufrir ninguna clase de inconvenientes; también lo hice con el "San Juan Bosco" en otros puertos; en Ushuaia varé con el "San Juan Bosco" completo de carga, frente al edificio de la Aviación Naval para descargar ahí; teníamos 1.600 tn de peso.

Otros tuvieron inconvenientes estando el buque con mucha menos carga a bordo, claro está que con el buque mal varado; en San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos era seguro sufrir averías varando perpendicular a la playa.

Un buque de Y.C.F. se averió seriamente en el muelle carbonero de Río Gallegos; no abrieron la proa a su debido tiempo con la marea bajando y ella quedó sobre el banco o lomo que se forma en la punta NE del muelle; cuando faltaban 2 ó 3 horas para la bajamar el buque se partió, mejor dicho quebró a 1/3 de su eslora contada desde la proa. Lo mismo le ocurrió al "San Juan Bosco" en la playa, al E del muelle carbonero. No se por qué causa fue puesto perpendicular a la playa con marea bajando, también tocó su popa y ya no se pudo hacer nada para moverlo de esa posición; igualmente con 3 horas de bajante se quebró como el otro. Aconsejé a mi sucesor en el Comando de ese buque para que no lo pusiera en esa posición en San Julián, Santa Cruz ni Río Gallegos y nunca supe por qué lo hizo, o si realmente fue un accidente. Regresó a Buenos Aires escoltado por otro buque de la Compañía.

También me tocó remolcar al B.D.T. N° 10 desde Punta Medanosa

hasta Río Gallegos; había varado en ella. En esa operación intervino, sin dudas, el mentado “Dios Criollo”: se hizo el remolque con 2 cabos de manila de 8” de mena. Se rompieron poco después de haber sacado al buque de las piedras, tuvimos viento fuerte del SW. Volvimos a pasarlos durante la mañana y así lo llevamos a destino. Para mí fue increíble haber recorrido unas 500 millas en esas condiciones. Nosotros, el B.D.T. N° 14, no podíamos sacar, desengrillar, el ancla de codera y ellos no hubieran podido ni virar su alambre; por esa razón hice referencia al “Dios Criollo”. El tiempo se mantuvo tan bueno que parecía estar en el Río de la Plata. Este buque no se quebró, aunque estuvo alrededor de 36 horas sobre la restinga de Punta Medanos hasta que lo sacamos.

INSTALACIONES FIJAS EN LA PLAYA DE LA MISION

Cuando en 1947 ó 1948 concurría al Departamento de Construcciones Terrestres de la Armada a pedido del ingeniero, creo que de apellido Flores, en una oportunidad lo acompañaba un ingeniero del M.O.P., quien me pidió opinión sobre la construcción de un muelle en caleta La Misión; le contesté que lo consideraba peligroso, ya que si el buque lo embestia se romperían ambos.

El replicó con ironía que los capitanes de sus dragas hacían cosquillas con las proas a otra que iba adelante; a mi vez le contesté “que no dudaba de la capacidad para maniobrar de sus capitanes”, pero... que aquella caleta no se hallaba en el Río de la Plata. Que fuera por el viento, por la corriente o por ambos, o debido a la poca profundidad, no se podía asegurar el buen gobierno del buque, que por lo tanto no era conveniente agregar más obstáculos, a los ya existentes.

Efectivamente es así. Resulta muy difícil apuntar y caer exactamente en el varadero, con mayor razón habría que cuidarse de no arrasar un muelle construido en ese lugar y para evitarlo posiblemente quedaría varado en forma tal que no podría utilizarlo. Es suficiente pensar en que un viento común en el lugar es de fuerza 6 ó 7 y que no hay nada que haga reparo, después de haber pasado el través del Cabo Domingo. El buque evidentemente gobierna mejor si tiene bastante velocidad, pero alguna vez tendrá que parar para atracar; si para atracar tiene velocidad entonces se detendrá al varar en cualquier lugar de la playa y *después ¿habrá que sacarlo! ¿Qué pasará si sube el escalón su proa?* Se abren mil interrogantes difíciles de contestar; analizados todos ellos darán un resultado final: *averías*.

No se pueden fondear las anclas por las razones ya dadas, la codera en casos como este de atracar a un muelle con viento atravesado o de la amura, sólo servirá para empeorar la situación; tan pronto sea aguantada, el buque caerá al viento con tanta fuerza como sea la de éste.

Consideramos peligroso construir instalaciones fijas en la playa donde deben varar los buques; la experiencia ha demostrado que, tal como están las cosas, se puede trabajar allí sin inconvenientes. Lo hicimos con buques que abrían su proa y con otros que no la abrían, claro que en éstos las operaciones fueron un poco más lentas. No abriendo la proa de-

ENLACE MARITIMO CON LA ISLA GRANDE

ben estar provistos de buenos guinches y plumas; habiendo camiones suficientes no perderán tiempo, aunque deberán emplear un poco más de personal de estiba.

Es todo lo que se nos ocurre decir sobre la caleta, además de *sentirnos decepcionados porque no se hace uso racional de la misma, contribuyendo a solucionar el problema del abastecimiento de Río Grande y el del cruce del estrecho de Magallanes con elementos argentinos.*

Siempre resultará más económico ir de Río Gallegos a La Misión con 5 ó 6 camiones y 10 pasajeros, que transportar lo mismo a Ushuaia desde Río Gallegos; lo mismo sería si el buque hiciera el viaje lleno de carga y pasaje de Río Gallegos a La Misión; la rentabilidad sería mucho mayor que yendo de Río Gallegos a Ushuaia: la distancia entre estos dos puertos es de 400 millas, mientras que de Río Gallegos a La Misión es, a lo sumo, de 150 millas.

Para finalizar, *entendemos que La Misión no es lo mejor que se puede desear, pero que es lo mejor que existe por el momento, para realizar ese servicio. No se perdería tiempo en estudios de puertos hipotéticos que nunca se hacen, sólo se organizaría un servicio en bien de la Tierra del Fuego y por ende en bien de la Patria y de la Soberanía. ¡Es de esperar que alguna vez se haga algo importante en favor de la Tierra del Fuego, como sería un puerto en La Misión, en bahía San Sebastián o en Río Grande mismo, aunque en este lugar la construcción sería más onerosa!*



LA OXIGENA
S.A.I.C.

Boulogne Sur Mer 345
(1213) Buenos Aires - Tel. 87-6616/9
Telex: 22764 LAOXI - AR

Y SUCURSALES EN TODO EL PAIS

¡PONGALE SU FOTO ...!

**“77 SERVICIOS”
PARA SU ECONOMIA**



**asóciase
SIN PAGAR INGRESO**

 **Automóvil Club Argentino**



Del Bene S.A.

Comercial, Industrial y Financiera
**Armadores - Agentes - Estibajes
Elevadores Flotantes**

Línea Atlántico - Pacífico
Miembro de las Conferencias Marítimas de Fletes
Argentina - Brasil
Argentina - Perú

PIEDRAS 77 - 9° Piso (1070) BUENOS AIRES
TEL.: 34-5079/5067/5211/5019
TELEX: 9009 - DELBE AR

OFICINA PUERTO:
311-8836

Crónica Nacional

ARMADA ARGENTINA

ASUMIO SU CARGO EL NUEVO COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

El día 1º de octubre, en una ceremonia realizada en la Base Naval de Puerto Belgrano, se efectuó la entrega y recepción del Comando en Jefe de la Armada entre los almirantes Jorge Isaac Anaya, saliente, y Rubén Oscar Franco, entrante.

Orden de despedida del almirante Anaya:

Cuando hace unos días condecoré a mis hombres, experimenté una emoción profunda, difícil de traducir en palabras.

Hoy puedo decirle a la Armada que su fortaleza en los duros tiempos vividos es la columna vertebral que sostendrá el futuro que debemos construir.

Quiero dejar bien claro que todos los integrantes de la Armada, sin distinción de jerarquías, cumplieron fielmente con su deber. Como comandante en jefe y por lo tanto único responsable ante la Nación, ello constituye mi orgullo.

Antes de ese "hasta siempre" con que un oficial de la Armada se despide del servicio activo, deseo clarificar algunos hitos de este 1982 tan cargado de acontecimientos:

- 1) El ultimátum del gobierno de Gran Bretaña, amenazando el empleo de sus fuerzas para expulsar a un grupo de argentinos que trabajaba en las islas Georgias del Sur, fue el factor desencadenante de las operaciones que debimos iniciar en el Atlántico Sur.
- 2) Aceptar ese ultimátum hubiera significado callar para siempre nuestros reclamos. Eso se llama cobardía y no es propio de nuestra raza, que tanto combatió por la libertad de América.
- 3) Conscientes de la necesidad de no provocar males mayores, se ordenó la recuperación incruenta de nuestro territorio, aun a costa de vidas argentinas, lo que se cumplió mediante un operativo militar impecable, que dejó abierto el camino para las negociaciones que deseábamos fueran de buena fe, hechas con cordura y fundamentalmente justas de acuerdo con todos los antecedentes y reiteradas exhortaciones de los Organismos Internacionales.
- 4) Jamás, durante dichas negociaciones, se le dio a nuestro país la posibilidad de una salida digna. Ni el enemigo ni sus personeros aceptaron siquiera tratar nuestros derechos. Y fue la amenaza de una acción militar la contrapropuesta a nuestra disposición a discutir todo, sin abandonar lo que por derecho nos pertenece.

Decidimos enfrentar el riesgo de las armas antes que una nueva humillación. Estábamos seguros de que el enemigo sufriría el daño con que la rudeza criolla respondió al atropello y que conmovió al mundo entero.

Dije en otra oportunidad, y lo repito hoy, que los varones de esta tierra jamás midieron la magnitud del enemigo cuando estaba en juego la justicia de la causa. Perdimos la batalla de Puerto Argentino, pero el mundo sabe ahora que lucharemos sin tregua hasta lograr la recuperación de nuestro territorio.

En cuanto a la acción librada contra el terrorismo, quiero ser también muy claro: la Armada combatió activamente la subversión y junto al Ejército y la Fuerza Aérea la venció militarmente.

Esa fue una guerra ganada, y que volveremos a ganar cada vez que se plantee en los términos con que nos azotó a todos por igual.

Gracias a esa victoria, fundada en la valiente actitud de todo el pueblo argentino, vivimos desde hace años una paz interna que estamos obligados a conservar.

Se trata de reafirmar nuevamente aquí, y para siempre, la férrea decisión de no permitir jamás que la bandera de la muerte reemplace a la celeste y blanca, que es bandera de paz con justicia.

Señor almirante Franco:

Queda en su poder toda la documentación relativa a mi accionar, a fin de que se la utilice en la forma que se estime más conveniente.

Dejo en sus manos una Institución de la que me siento orgulloso, tanto en la guerra como en la paz. Toma usted el timón de una nave que conoce su rumbo, y de cuya templanza, coraje y vocación de servicio doy fe

Que Nuestra Señora Stella Maris lo ilumine y derrame sus Gracias sobre los hombres de la Armada, que son un puñado de valientes.



De izquierda a derecha, los almirantes Anaya, Carpintero (jefe del EMGN), Franco y Remotti (comandante de Operaciones Navales), durante la ceremonia.

A continuación el almirante Franco pronunció la siguiente alocución:

Personal militar, de Prefectura Naval Argentina y civil de la Armada.

Con la fórmula de práctica, pronunciada por el señor almirante Anaya, he asumido el cargo de comandante en jefe de la Armada.

Escapando a las normas tradicionales que reglan este acto, he decidido pronunciar este mensaje, para que todo el personal de la Armada conozca mi pensamiento desde el momento mismo en que asumo su conducción.

La austera y tradicional formación naval me lega como herencia ascender a la máxima jerarquía despojándome de todo personalismo, pero alerta y esclarecido de la responsabilidad que deba rendir ante el juicio histórico, hoy endurecido por las tristes y dramáticas realidades nacionales.

No fui formado para la política, pero deberé comprometerme en tal quehacer porque

CRONICA NACIONAL

como argentino, nada es más caro que honrar a la Patria, organizándola, definitiva y absolutamente constitucionalizada.

Indiscutiblemente lo impostergable es que necesito de todos y cada uno de los integrantes de la Institución para llevar adelante mi cometido, fortaleciendo lo debilitado, defendiendo el honor y la fe del personal bajo mi mando y hacer cuanto pueda y sepa para devolver las sonrisas a mis compatriotas, con el bienestar general y el progreso de la Nación.

Si hasta ahora en el saldo final pudieren pertenecemos más errores que aciertos, no escatimaré esfuerzos para revertir ese balance.

Sin duda seré juzgado por la suma de mis actos. Pero nadie será más duro que mi conciencia en tal juicio.

Sufrimos una guerra sucia y combatimos con coraje y decisión a nuestros enemigos.

En nuestra corta vida como Nación, pasamos por muchas y duras experiencias, que de nada servirán si de ellas no extraemos las conclusiones y enseñanzas que pagamos al altísimo precio de nuestra sangre.

Si hoy, esperanzados, miramos un futuro mejor, es porque muchos argentinos dieron su vida por ello.

Sí señores, eso ocurrió en nuestro tiempo; olvidarlo sería un crimen de "lesa Patria", una traición al coraje, a la decisión y a la grandeza con que se erradicó para siempre de nuestra tierra la subversión apátrida con su secuela de dolor, angustia y muerte.

Las Fuerzas Armadas estamos orgullosas de esa victoria de la Nación, inédita en el mundo de hoy y lograda también con espíritu soberano.

Quede claro que no permitiremos que nadie, so pretexto de nada, nos acuse en nombre de los mismos derechos humanos que defendimos fervientemente y mucho menos aceptando ataques de los mismos siniestros personeros del terrorismo, enmascarados nuevamente bajo el disfraz de inocencia artera y solapada.

Cuando a la vista de un mundo convulsionado por la muerte exhibimos paz interior, que es vida, lo hacemos preservando todos los derechos a esa vida, que tienen y tendrán los argentinos de hoy y de mañana.

Nos embarcamos en la defensa de la soberanía nacional rebelándonos contra los usurpadores de nuestro territorio, transitando un camino candente. Pero comprendase que junto con la pérdida de nuestros hombres y merced a ellos y a quienes recuperamos con vida, ganamos para la historia del mundo una siembra que, por haber sido regada con sangre de justos, con sangre argentina, dará el fruto esperado en el momento preciso. No resignaremos nuestras islas.

Ninguna guerra es comprensible, pero lamentablemente se imponen en el preciso límite donde mueren las palabras y en defensa de la libertad, cuando ella es vulnerada, El colonialismo que sufrimos no es, ni más ni menos, que otra forma de esclavitud de los pueblos.

Porque pertenecemos a una magnífica raza de libertadores, no resignaremos nuestros derechos. No nos hemos rendido: sólo hemos sido momentáneamente abatidos por el enemigo.

Que nadie sienta, por lo tanto, que fue una guerra inútil, infundamentada, irresponsable; si nos desvalorizamos como guerreros, la Patria y la Institución perderán, porque los hombres frustrados no encontrarán la senda para llegar a ser probos, talentosos, creativos.

Morder el silencio, no siempre significa rendir culto al oprobio.

Estamos viviendo el tiempo. Je las heridas lógicas tras una batalla perdida. Pero... basta ya.

Deseo conducir una Armada integrada por un equipo de profesionales del mar. En tal razón, no aceptaré la negligencia y promoveré la línea de la reflexión, la prudencia y el conocimiento, porque ninguno de nosotros desea una fuerza fracturada y sí la requiere de participación, entendimiento, comunicación.

En ese sentido exigiré:

- 1° Incrementar el alistamiento y la capacidad de reacción.
- 2° Agudizar la creatividad.
- 3° Profundizar las capacidades de acción conjunta y combinada.

Toda Institución es una abstracción, un principio y una Finalidad, un sistema que acepta reformas. Pero a la Institución la mueven y conmueven los hombres que la integran,

quienes primero responden a la dignidad humana, luego a la falibilidad persona] y por último y en definitiva, al accionar profesional que obedezca a un alto rigor científico, al progreso, a la probidad.

Deseo una Armada respetada, mas no temida, donde cada hombre sepa juzgar cuándo alcanza el nivel de su incompetencia.

La sensibilidad para otorgar respuestas coherentes y lúcidas deberá ser considerada como factor de progreso comunitario.

EL poder deberá ser enemigo del abuso y hermano del criterioso obrar, que denoten la auténtica vocación de servicio.

Para progresar se requiere honestidad y en tal camino es imprescindible desterrar lo obsoleto e infecundo, conservado por comodidad o ignorancia supina, hija dilecta de la negligencia.

Humanamente no tenemos tiempo para lamentaciones ni reproches, porque cívicamente es largo el camino para andar en pos de la verdad, la razón, la comprensión y la justicia.

Cada hombre será medido en virtud de sus esfuerzos, porque ni la igualdad implica justicia, ni la seguridad es sinónimo de fortaleza.

El hombre de mar de hoy deberá ser poseedor de una moral de acero, imprescindible en los conductores, que trasluzca permanentemente el vigor mental, el interés humanístico, el coraje de conciencia para emitir su juicio crítico y la consistencia de un carácter casi espartano, que promueva un orden lúcido, base de enriquecimiento espiritual.

1982 obliga a que el coraje de ser y de vivir alcance un tono preeminente que no invade ni agrede, pero que sentencia: el mando debe ser ejercido con moderación, compañera inseparable de la sabiduría y la prudencia; delicado equilibrio que sustenta el poder de decisión.

Después de 38 años de vida en la Armada, quizás el fin de mi quehacer, sea el de reafirmar que cuando les requiera subordinación y valor, se comprenda que ello no responde a una simplificación retórica, sino al espíritu de cuerpo que nos une e impone nuestro estilo marino, coherente entre el decir y el hacer.

Y cuando más tarde preste juramento como integrante de la Junta Militar poniendo a Dios y a los hombres como testigos y jueces de mis actos, les pido que recuerden que cuando me inicié en la Armada, me prometí a mí mismo defender la paz, la libertad y la justicia, para que ni Dios ni la Patria me lo demanden.

Sé que debemos recomponer la Armada, ajustándola a la época que vivimos y a la realidad imperante; sé que el profesionalismo naval tendrá que regirse por la formación específica, pero además humanística, porque cuando el hombre se preocupa por el hombre, la propia dignidad se enaltece.

Sé que debemos orientarnos hacia la defensa y el enriquecimiento integral de nuestros espacios soberanos.

Sé que somos discutidos, pero deberemos ser humildes y dignos, austeros y valientes, para ser respetados.

Sé de los grandes problemas que afectan a la población, deprimida, desorientada, frustrada y en el límite de su esperanza; pero nosotros provenimos de ella y con ella convivimos.

Aceptamos las críticas, sean ellas merecidas o no.

Responderemos con el trabajo inteligente, el esfuerzo y el deseo profundo y genuino de volver a poner de pie a la Patria.

Y entonces, sí, volveremos al mar.

La madurez implica sufrimientos. Sufrimos y maduramos.

Levantemos la frente, fijemos la mirada en la Argentina, devolvámosle juntos la unión, la paz, el gobierno constitucional.

La tranquilidad de espíritu llegará cuando se comprenda que no somos ni aceptaremos ser alevosos ni insensatos.

Queremos ser ciudadanos simples, con el honor y la honra que implican vivir bajo bandera.

CRONICA NACIONAL

Señor almirante Anaya:

Comandó la Armada en la acción militar más trascendente de este siglo.

Materializó la preeminencia de los hechos sobre las palabras.

Nos deja usted una estela profunda, de la que no se apartará la nave.

Su decisión, enmarcada en la austeridad, lejos de la cual no existe vida militar, será permanente ejemplo para las venideras generaciones de hombres de mar.

Ya la historia sabrá en conclusiones, dará el juicio definitivo sobre aquel glorioso 2 de Abril en que la Nación se puso de pie para siempre.

Voy a reclamar ahora, de mis hombres, la fórmula de rigor, esa fórmula que no le fue a usted necesario requerir para entrar en combate.

Que Dios, nuestro Señor, sea testigo.

Personal de la Armada: Subordinación y valor.

COMANDO DE UNIDADES DE PRIMERA CLASE PARA EL AÑO 1983

Cap. de Navío Ernesto Diamante	Div. Corbetas
Cap. de Navío Dante Bonavera	2da. Div. Destruct.
Cap. de Navío Néstor Baricco	Port. ARA "25 de Mayo"
Cap. de Navío Néstor Carbonetti	Escuadr. Apoyo y Sostén
Cap. de Navío Ricardo Hermelo	Agrup. Nav. Antártica
Cap. de Navío Adolfo Arduino	Frag. ARA "Libertad"
Cap. de Navío Julio Garza	1ra. Div. Destruct.
Cap. de Navío Roberto Pertusio	Fza. Submarinos
Cap. de Navío Juan Anchezar	Fza. Aeronaval 2
Cap. de Navío Carmelo A. Agote	Fza. Aeronaval 1
Cap. de Navío Alberto Alonso	Fza. Aeronaval 3
Cap. de Navío IM Sergio Araújo de la Madrid	Brigada IM 1
Cap. de Navío IM Ricardo Roberts	Fza. Apoyo Anfibio
Cap. de Navío IM Miguel Zárate	Fza. IM 1

AVISO ARA "SOBRAL"

Reparadas las graves averías sufridas en las recientes acciones bélicas del Atlántico Sur, reanudó sus actividades el día 13 de octubre el aviso ARA "Sobral".

El buque fue atacado por helicópteros británicos en la madrugada del 3 de mayo último, cuando concurría en auxilio del piloto de un avión de la Fuerza Aérea Argentina derribado el día anterior y que se encontraba en la zona de las islas Malvinas. En esa circunstancia fallecieron como consecuencia del ataque el comandante de la Unidad, capitán de corbeta Sergio Raúl Gómez Roca; el guardiamarina Claudio Olivieri; el cabo principal Mario Alancay; los cabos segundos Daniel Foniña, Sergio Medina y Ernesto del Monte; el marinero de primera Héctor Dufrechu y el conscripto Roberto Derrico.

OPERATIVO FRATERO IV

Entre los días 27 y 29 de octubre, en aguas del Atlántico Sur, en un área comprendida aproximadamente entre latitudes 35° y 39° S, realiza-

ron ejercitaciones tácticas de superficie, antisubmarinas y de defensa anti-aérea, unidades navales brasileñas y argentinas.

Estos ejercicios combinados se efectúan periódicamente y en esta oportunidad intervinieron en los mismos las siguientes unidades:

Grupo Naval Brasileño: comandante, capitán de navío Geraldo Alao de Queiroz: Fragatas “Niteroi” e “Independencia”, destructores “Mariz o Barros” y “Río Grande do Norte” y submarino “Tonelero”.

Grupo Naval Argentino: comandante, capitán de navío Gustavo R. Grunschlager: Destructor “Santísima Trinidad”, corbetas “Guerrico”, “Drummond” y “Granville”, submarino “San Luis”, buque tanque “Punta Médanos”, aviones y helicópteros navales.

Finalizado el operativo, los buques tomaron el puerto de Buenos Aires, donde se realizó la Conferencia de Cierre y Crítica del mismo.

EN MEMORIA DE LOS MARINOS CAIDOS EN EL ATLANTICO SUR

El 2 de noviembre se celebró en la Escuela de Mecánica de la Armada la ceremonia central de la Institución, en conmemoración de los Muertos por la Patria y en Actos de Servicio, la cual fue presidida por el comandante en jefe de la Armada almirante Rubén Oscar Franco.

En un predio de la Escuela destinado al efecto, se procedió a inaugurar un monumento recordatorio de los marinos caídos en defensa de la Patria en las acciones del Atlántico Sur.

103° ANIVERSARIO DE LA INFANTERIA DE MARINA

El 19 de noviembre se realizó en la sede del Comando en Jefe de la Armada, una ceremonia y formación de efectivos en conmemoración del 103° aniversario de la creación del Cuerpo de Infantería de Marina.

En efecto, el día 19 de noviembre de 1879 el presidente de la Nación doctor Nicolás Avellaneda, sancionó el pertinente Decreto constituyendo el entonces denominado Cuerpo de Artillera de la Armada.

EGRESO DE LA PRIMERA PROMOCION DEL LICEO NAVAL MILITAR “DOCTOR FRANCISCO DE GURRUCHAGA”

El 4 de diciembre, en una ceremonia que presidió el comandante en jefe de la Armada, almirante Rubén Oscar Franco, realizada en la ciudad de Salta, donde tiene su sede el liceo del epígrafe, se procedió a dar de alta como guardiamarinas de la Reserva Naval por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional, a las jóvenes componentes de la Primera Promoción de dicho Instituto, que de este modo constituyen el primer grupo de mujeres argentinas que se incorpora a la Reserva Naval.



EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS S.A.

Av. Corrientes 369 C.P. 1327 Tel. 312-4861/8111 Republica Argentina

PROXIMAS SALIDAS DE NUESTRA FLOTA

LINEA NORTE DE EUROPA

DR. A. MALVAGNI 19/2/83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel
ROTTERDAM-HAMBURGO

SERVICIO EXCLUSIVO PORTACONTENEDORES

CHUBUT 16/2/83 LISBOA 5 al 6/3/83 - ROTTERDAM 10/3/83 - HAMBURGO-
11/3/83 - BREMEN 12 al 13/3/83 - BILBAO 17/3/83

LINEA MEDITERRANEO

RIO PARANA 17/2/83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida
BARCELONA-GENOVA-RAVENNA-MONFALCONE-TRIESTE (Ev)-
VENEZIA (Ev)

LINEA PACIFICO

SANTA CRUZ II 19/2/83 CARGA: General-Liquida-Granel-Contenedores
PTO. MADRYN (Ev)-VALPARAISO (Ev)-CALLAO-
GUAYAQUIL (Ev)-LOS ANGELES-SAN FRANCISCO-SEATTLE-
VANCOUVER (Ev)

LINEA COSTA ESTE EE.UU.

RIO CINCEL 9/2/83 CARGA: General-Liquida-Granel-Frigorifica-Contenedores
BALTIMORE-FILADELFIA-NEW YORK-NEW BEDFORD-ST. JOHN

LINEA CARIBE GOLFO

FORMOSA 14/2/83 CARGA: General-Liquida-Granel-Contenedores
SAN JUAN DE PUERTO RICO-SANTO DOMINGO (Ev)-
TAMPA (Ev)-MOBILE-NEW ORLEANS-VERACRUZ (Ev)-
TAMPICO-HOUSTON

LINEA ORIENTE

SAN JUAN 18/2/83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel-Contenedores
DURBAN-SINGAPUR-MOJI (Ev)-KOBE-NAGOYA-YOKOHAMA

FRIGORIFICOS

GLACIAR VIEDMA 16/2/82 ASHDOD-HAIFA

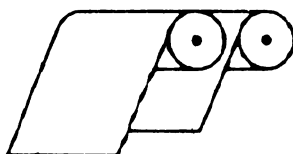
TRAFUEM COMPAÑIA
ARMADORA S.A.C.I.I.A. y F.

TRANSPORTES FLUVIALES POR EMPUJE
DE CARGAS LIQUIDAS Y SECAS
POR TODA LA CUENCA DEL PLATA

Tel. 34-4315/4170 y 33-7884

SAN MARTIN 50, 7º Piso

BUENOS AIRES — REPUBLICA ARGENTINA



papel prensa s.a.

INDUSTRIA PARA UN PAIS INFORMADO

Crónica Internacional

ARRIBO DE CAZAS PHANTOM BRITANICOS A MALVINAS

Procedente de la isla Ascensión con reabastecimiento en vuelo, el día 17 de octubre aterrizó en la pista de Puerto Argentino el primer avión de caza Phantom de un grupo que Gran Bretaña ha decidido establecer en Malvinas para afirmar su usurpación.

PLANTEO ARGENTINO ANTE EL COMITE DE DESARME DE LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS

El 21 de octubre la Argentina planteó en el Comité de Desarme de la Organización de las Naciones Unidas la posibilidad de que el mundo sea presa de un chantaje nuclear, mediante el gozo de una gran impunidad de las naciones poseedoras de armamento nuclear, en su accionar frente al resto de la comunidad internacional.

Señaló nuestro país que en el conflicto de Malvinas, Gran Bretaña envió una flota provista de armamento atómico, violando el compromiso asumido en el Tratado de Tlatelolco, de mantener a América latina libre de este tipo de armas y que con esa amenaza y el empleo efectivo de submarinos con propulsión nuclear logró reimplantar el colonialismo en esa parte de América latina.

APOYO A LA ARGENTINA EN EL CONSEJO INTERAMERICANO ECONOMICO Y SOCIAL

El 21 de octubre, en la reunión del mencionado Consejo, fue aprobado por amplia mayoría el proyecto argentino que calificó de medidas coercitivas a las disposiciones económicas adoptadas por los Estados Unidos y otros países industrializados contra la Argentina, con motivo del conflicto del Atlántico Sur.

Se registraron 20 votos a favor y uno en contra, el de los Estados Unidos.

RESOLUCION DE LAS NACIONES UNIDAS FAVORABLE AL PROYECTO SOBRE MALVINAS PRESENTADO POR LATINOAMERICA

El 1º de octubre se presentó a la Asamblea General de las Naciones

Unidas, con firma del presidente López Portillo, de los cancilleres presentes y representantes de los 20 países latinoamericanos, un proyecto de resolución sobre la cuestión de las islas Malvinas.

Su principal objetivo fue obtener un apoyo masivo de la comunidad internacional a una resolución que inste a las negociaciones, dejando al Reino Unido aislado en su negativa de negociar.

Con ese propósito se realizaron activas gestiones ante los gobiernos extranjeros, por intermedio de las embajadas de la República en las distintas capitales, y por medio de la Misión Permanente de la República ante las Naciones Unidas en Nueva York.

Los servicios exteriores y el propio gobierno británico, se movilizaron activamente en el plano internacional para esterilizar la iniciativa de referencia, induciendo incluso una sostenida campaña contra la Argentina en relación con problemas internos de nuestro país, en los medios mundiales de comunicaciones.

El día 4 de noviembre la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó, por mayoría contundente, el proyecto de resolución propuesto por América latina.

Con respecto a la resolución adoptada, es de importancia destacar que sus párrafos dispositivos piden a los gobiernos de la República Argentina y del Reino Unido que reanuden las negociaciones para solucionar la disputa de la soberanía, con la asistencia del secretario general. Hay tres elementos importantes en la segunda parte del proyecto:

- a) la reanudación de las negociaciones, con las que se cumpliría el principal objetivo de las gestiones argentinas;
- b) el reconocimiento de que existe una disputa de soberanía entre las partes;
- c) la asistencia del secretario general, con lo que se obtiene la atención de la comunidad internacional y su continuado- interés en la cuestión, cuya solución no quedaría así librada a la caprichosa voluntad del Reino Unido.

Un último elemento positivo está dado por la solicitud al secretario general de que presente un informe a la Asamblea General en el 38° período de sesiones acerca de los progresos realizados en el cumplimiento de la resolución, con lo que no se deja al Reino Unido un excesivo margen de tiempo para acceder a la reanudación de las negociaciones.

En síntesis, se considera que la resolución contiene todos los elementos favorables a la posición argentina necesarios para la consecución del fin que se propuso alcanzar la República: un consenso de la comunidad internacional que sirva de elemento de presión sobre el Reino Unido, para que su gobierno acceda a entablar las negociaciones que conduzcan a la solución del conflicto por medios pacíficos.

La aprobación de la resolución permitió apreciar el prácticamente unánime apoyo por parte de los países de Latinoamérica, el total apoyo de los países del área socialista y la indudable colaboración prestada por la gran parte de los países pertenecientes al movimiento de No Alineados.

El resultado de la votación de los miembros de la Asamblea fue: 90 votos a favor, 12 en contra y 52 abstenciones.

Los Estados Unidos votaron a favor del proyecto, estimando los observadores que este accionar de bajo costo político, tiene como propósito recomponer las deterioradas relaciones con América latina después del conflicto del Atlántico Sur, en el cual contribuyó en forma directa a la derrota de la Argentina.

El detalle de la votación fue el siguiente:

A favor: Afganistán, Albania, Argelia, Angola, Argentina, Austria, Benin, Bolivia, Botswana, Brasil, Bulgaria, Burundi, Bielorusia, Cabo Verde, República Centroafricana, Chile, China, Colombia, Comores, Congo, Costa Rica, Cuba, Chipre, Checoslovaquia, Camboya, Yemen Democrático, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guinea Ecuatorial, Etiopía, Gabón, República Democrática Alemana, Ghana, Grecia, Granada, Guatemala, Guinea, Guinea Bissau, Haití, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irán, Irak, Israel, Costa de Marfil, Japón, República Democrática Popular de Laos, Liberia, Libia, Madagascar, Malasia, Mali, Malta, México, Mongolia, Marruecos, Mozambique, Nicaragua, Nigeria, Pakistán, Panamá, Paraguay, Perú, Filipinas, Polonia, Rumania, Ruanda, Santo Tomé y Príncipe, España, Togo, Túnez, Uganda, Ucrania, Unión Soviética, Emiratos Arabes Unidos, Tanzania, Estados Unidos, Alto Volta, Uruguay, Venezuela, Vietnam, Yemen, Yugoslavia, Zambia y Zimbabwe.

En contra: Antigua y Barbuda, Belice, Dominica, Fidji, Gambia, Nueva Zelanda, Omán, Papua-Nueva Guinea, Islas Salomón, Sri Lanka y Reino Unido.

Abstenciones: Australia, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Bután, Birmania, Canadá, Chad, Dinamarca, Egipto, Finlandia, Francia, República Federal Alemana, Guyana, Islandia, Irlanda, Italia, Jamaica, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Lesotho, Luxemburgo, Maldivas, Mauritania, Mauricio, Países Bajos, Níger, Noruega, Portugal, Qatar, Santa Lucía, San Vicente y Las Granadinas, Samoa, Arabia Saudita, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Somalia, Sudán, Swazilandia, Suecia, Tailandia, Trinidad y Tobago, Turquía, Camerún, Vanuatu y Zaire.

Ausentes: Djibouti y Seychelles.

El texto de la resolución 37/9 aprobada por la Asamblea General, es el siguiente:

Trigesimoséptimo período de sesiones
Tema 135 del programa

RESOLUCION APROBADA POR LA ASAMBLEA GENERAL

37/9. Cuestión de las islas Malvinas (Falkland)

La Asamblea General,

Habiendo examinado la cuestión de las islas Malvinas (Falkland),

Consciente de que el mantenimiento de situaciones coloniales es incompatible con el ideal de paz universal de las Naciones Unidas,

Recordando sus resoluciones 1514 (XV) del 14 de diciembre de 1960, 2065 (XX) del 16 de diciembre de 1965, 3160 (XXVIII) del 14 de diciembre de 1973 y 31/49 del 1º de diciembre de 1976,

Recordando asimismo las resoluciones 502 (1982) del 3 de abril de 1982 y 505 (1982) del 26 de mayo de 1982 del Consejo de Seguridad,

Tomando en cuenta la existencia de una cesación de hecho de las hostilidades en el Atlántico Sur y la intención manifestada por las partes de no reanudarlas.

Reafirmando la necesidad de que las partes tengan debidamente en cuenta los intereses de la población de las islas Malvinas (Falkland), de conformidad con lo establecido por la Asamblea General en las resoluciones 2065 (XX) y 3160 (XXVIII),

Reafirmando asimismo los principios de la Carta de las Naciones Unidas sobre el no uso de la fuerza o la amenaza del uso de la fuerza en las relaciones internacionales y la solución pacífica de las controversias internacionales,

1. *Pide* a los gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte que reanuden las negociaciones, a fin de encontrar a la mayor brevedad una solución pacífica a la disputa de soberanía referida a la cuestión de las islas Malvinas (Falkland);

2. *Pide* al secretario general que, sobre la base de la presente resolución, emprenda una misión renovada de buenos oficios a fin de asistir a las partes en el cumplimiento de lo solicitado en el párrafo 1 *supra*, adoptando con tal propósito las medidas apropiadas;

3. *Pide* al secretario general que presente un informe a la Asamblea General en su trigésimo octavo período de sesiones acerca de los progresos realizados en el cumplimiento de la presente resolución;

4. *Decide* incluir en el programa provisional de su trigésimo octavo período de sesiones el tema titulado "Cuestión de las islas Malvinas (Falkland)".

55a. sesión plenaria

4 de noviembre de 1982

TEMA MALVINAS EN LA ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS

"La cuestión de las islas Malvinas" fue incluida en el temario de la XIIª Asamblea General de la OEA a pedido de la mayoría de los Estados miembros.

El tema fue tratado en la IVª Sesión de la Comisión General y en el plenario del día 20 de noviembre, donde fue aprobada la resolución N° 24/82.

Las negociaciones tendientes a lograr la aprobación de esta resolución llevaron a lograr que la misma refuerce el llamamiento de las Naciones Unidas (resolución 37/9) a unas prontas negociaciones.

No se registraron votos negativos y se logró el consenso de todos los países latinoamericanos para su aprobación.

El artículo 3 de la citada resolución pide que se transmita la misma al secretario general de las Naciones Unidas a fin de que tome nota de la opinión de los Estados americanos ante la situación, lo que coadyuva a lograr un mejor entendimiento entre los países de la región y reforzar la unidad del continente.

El señor canciller en su discurso ante la XIIª Asamblea expresó que: “La hora imponía una tremenda responsabilidad en la comunidad americana y la Argentina, amenazada por una guerra, depositó su plena confianza, como lo había hecho siempre a través de toda su historia, en que la organización regional ejercería esa responsabilidad con plenitud y teniendo en cuenta los principios de igualdad jurídica de los Estados, integridad territorial, no intervención y solidaridad que son la base de la convivencia interamericana.

”Pero lamentablemente y no obstante la estupenda solidaridad demostrada por los países hermanos de América latina, el concepto de defensa común, tal como se contempla en el TIAR, perdió toda eficacia, dejando no sólo a nuestro país sino a la región misma, expuestos a la agresión militar y económica extracontinental.”

El resultado de la votación de la resolución fue: 20 votos a favor, ninguno en contra y siete abstenciones, según el siguiente detalle:

Votos a favor: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, EE.UU., Grenada, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Surinam, Uruguay y Venezuela.

Abstenciones: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Dominica, Jamaica, Santa Lucía y Trinidad y Tobago.

Estuvieron ausentes: El Salvador, Haití y San Vicente y las Granadinas.

La resolución fue la siguiente:

RESOLUCION 24/82 APROBADA POR LA
ASAMBLEA GENERAL DE LA OEA

“La Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos

Visto:

Que los graves acontecimientos ocurridos en 1982 en la zona del Atlántico Sur, dentro de la región de seguridad definida en el artículo 4 del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, han provocado una situación que afectó y afecta aún, seriamente, la paz y la seguridad del continente americano, y

Que en relación con dichos acontecimientos el Consejo Permanente

de la Organización de los Estados Americanos y la XXª Reunión de Consulta de ministros de Relaciones Exteriores han considerado integralmente los mismos, habiendo asimismo exhortado a las partes en la disputa en el Atlántico Sur, a buscar una solución pacífica.

Considerando:

Que la 37ª Asamblea General de las Naciones Unidas, a solicitud de veinte Estados americanos, ha aprobado recientemente, con relación a dicha disputa de soberanía, la resolución 37/9 de fecha 4 de noviembre de 1982.

Que la citada resolución de las Naciones Unidas exhorta asimismo a una solución pacífica a la disputa,

Resuelve:

1. Expresar su apoyo a la resolución 37/9 de la 37ª Asamblea General de las Naciones Unidas de fecha 4 de noviembre de 1982, mediante la cual se pide a los gobiernos de la República Argentina y del Reino Unido que reanuden las negociaciones con el propósito de encontrar, a la mayor brevedad una solución pacífica a la disputa de soberanía, y se solicita al secretario general que emprenda una misión de buenos oficios a fin de asistir a las partes en el cumplimiento de dicha resolución.

2. Exhortar a las partes en la disputa al cumplimiento de la citada resolución.

3. Transmitir esta resolución al conocimiento del presidente de la Asamblea General y del secretario general de las Naciones Unidas, a fin de que se tome nota de la opinión de los Estados americanos frente a una situación que afecta la paz y la seguridad del continente”.

CONVENCION SOBRE EL DERECHO DEL MAR

El día 30 de abril de 1982 se adoptó en forma conjunta el texto de la Convención sobre el Derecho del Mar y de cuatro resoluciones anexas.

En esa oportunidad la Argentina votó favorablemente, porque desea cumplir con el compromiso adquirido por el grupo de los 77 de adoptar cuanto antes el texto de la Convención, pero dejando al mismo tiempo sentada su formal reserva contra una de las resoluciones, la resolución III, en el sentido de que tal resolución resultaba inaceptable para la Argentina, y que, de haberse procedido a votar separadamente los distintos documentos, habría votado en contra de la misma.

Durante el mes de diciembre de 1982, en Jamaica, se procedió a la firma del Acta Final de la Conferencia y de la Convención del Mar, después de nueve años de intensas gestiones.

Firmaron los citados documentos 119 países y se abstuvieron 24, entre ellos Japón, Estados Unidos, Gran Bretaña y la República Federal de Alemania.

A pesar de haber votado favorablemente en abril, la Argentina de-

ció en esta oportunidad no firmar el Acta Final, ni la Convención, a causa de la resolución III de la Convención que afecta la posición argentina en la cuestión Malvinas.

En efecto, la diplomacia británica en ardua gestión, por medio del presidente de la Asamblea y delegado de Singapur, logró introducir un tema ajeno a la Convención del Mar, mediante la resolución III anexa a la misma, que no se votó en abril de 1982 en forma separada, sino dentro del conjunto de normas del texto de la Convención y resoluciones anexas.

La parte del texto de dicha resolución, que no acepta nuestro país, dice: "En el caso de una controversia entre Estados relativa a la soberanía sobre un territorio... las partes celebrarán consultas y en las mismas los intereses del pueblo del territorio de que se trate constituirán una consideración fundamental".

La resolución comentada tiende, aparentemente, a satisfacer el principio de la autodeterminación para lograr la solución de disputas sobre la soberanía de un territorio. En realidad, es la tesis británica, para las Malvinas, en abierta contradicción con los inobjectables títulos argentinos con fundamentos históricos, jurídicos y geográficos.

El gobierno argentino emitió una declaración donde, luego de reafirmar que la resolución III no afecta de ningún modo la situación de las islas Malvinas, lamenta no poder suscribir los textos de Montego Bay, "pues la convención —sostuvo— es el resultado del trabajo de numerosos Estados de buena voluntad, quienes, durante largos años, se han esforzado en hacer posible un régimen internacional de equilibrio".

Resulta necesario destacar que en el año 1973, antes de reunirse la conferencia, la Argentina presentó en la Comisión de los Fondos Marinos un proyecto de artículos en los que desplegaba sus posiciones. En él se desarrollaban tópicos referentes al mar territorial, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, Investigación Científica, etcétera.

Estos artículos no eran sino la lógica consecuencia de ciertos intereses más generales derivados de cuestiones geográficas, políticas, económicas e históricas.

De este proyecto, la Argentina logró incorporar en el Tratado sobre el Derecho del Mar, una buena parte. De este modo se puede afirmar que la Argentina se encuentra muy cerca de ver reflejadas en la nueva Convención la casi totalidad de sus aspiraciones; cabe destacar muy especialmente las disposiciones referentes al reconocimiento internacional de nuestra soberanía sobre la plataforma continental, es decir, el lecho y subsuelo del mar epicontinental considerado como una prolongación del territorio argentino, cuya extensión se estima en más de un millón de km².



Argentina
S.A.C.I.F.

EQUIPOS Y SISTEMAS PARA
LA DEFENSA NACIONAL

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Vicealmirante Rubén R. Giavedoni, contraalmirantes Carlos F. Peralta y Julio A. O. Vázquez, contraalmirante ingeniero Félix Imposti, capitanes de navío Adolfo H. Bielsa, Ricardo M. Gilmore, Atilio S. Porretti, Jorge A. Marguery y Adolfo Angel Pintos, capitanes de navío IM Jorge O. Speranza y Carlos E. Sirolli, capitanes de fragata Guillermo F. Aliaga García, Marco Aurelio Bence, Luis A. Bilbao la Vieja, Juan Horacio Bononi, Domingo Cancelo, Luis Osvaldo Crespo, Jorge A. Funes, Pablo Héctor Galli, Antonio Gamallo, Roberto C. de Giacomo, Claudio E. Mejía, Horacio Parodi del Conte, Carlos C. Pérez, Roberto D. Tanco, Juan C. Villegas Videla, Octavio Ismael Lefevre, capitán de fragata ingeniero Martín F. Arana, capitanes de corbeta Aníbal Barbarrosa, Leonardo R. de Coustillas, José M. B. de la Cuesta, Eudoro Díaz de Vivar, Rodolfo Carlos de Galles, Alfredo H. Rubio Esteverena, Ricardo O. Sáiz Sánchez, Carlos Tell Colombo y Celestino Ortiz Zavalla, capitán de corbeta ingeniero Juan Andrés Cánepa, capitán de corbeta contador Miguel Angel Sanz, teniente de navío Juan A. Nadaud y señor Pedro E. J. Behr Talhouarne.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata ingeniero Luis Domingo Dambra, teniente de fragata auditor Mario Enrique Elizondo, teniente de fragata médico Dante Abel Ardenghi, tenientes de fragata bioquímicos Alfredo Eduardo Salguero y Carlos María Manjón, teniente de fragata odontólogo Jorge Eduardo Ceballos, guardiamarina Alejandro C. Martínez de Sanzo y teniente de corbeta médico Guillermo Enrique Jaime.

Por resolución de la Asamblea Extraordinaria del 27/4/82: Teniente de navío médico Arturo Mario Gatica, teniente de navío contador Máximo Antonio Moyano, capitán de corbeta médico Víctor Manuel Gancedo, capitán de navío médico Domingo M. Bandera y teniente de navío médico Carlos O. Capdevila.

REINGRESOS

Por resolución de la Asamblea Extraordinaria del 27/4/82: Señor Román Jelinek.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitanes de fragata Ernesto R. del Mármol

Grandoli, Carlos Roberto Castro y Mario E. Bossi y capitán de corbeta Gabino J. A. Santoro.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de navío Raúl Alberto Castro, capitanes de fragata Nicolás Vicente Cúneo y Julio A. Astrada Sosa, capitán de corbeta bioquímico Hugo Edgardo Sánchez, teniente de corbeta Roberto Diego Loubet Jambert, capitán de fragata odontólogo Rafael Alejo Grigera, capitán de corbeta Lorenzo Bianchi y capitán de navío odontólogo Mario A. Fernández Espiro.

Por renuncia: Teniente de navío médico Ricardo Norberto Devrient, teniente de fragata ingeniero Hugo Santos Rojas, teniente de corbeta Alejandro José Smole, capitán de fragata Jorge Oscar Martínez, teniente de navío Oscar Guillermo Cavallo y teniente de corbeta Guillermo Martín Taián

BAJAS DE SOCIOS ADHERENTES

Por fallecimiento: Escribano Eduardo Manuel Gallo.

ADQUISICION DE UNA PROPIEDAD PARA EL CENTRO NAVAL

La Asamblea Extraordinaria realizada el 1º de octubre del corriente año aprobó la compra de un piso en la calle Florida 826 de esta Capital, destinado a ampliar los servicios que presta nuestro Centro. En virtud de ello, el día 11 del mismo mes se firmó en el Centro Naval la escritura correspondiente.

SALON ANUAL DE MARINISTAS

Entre el 11 y el 15 de octubre se realizó en el Salón de Actos de nuestra Institución el XXVIII Salón Anual de Marinistas que la misma organiza anualmente.

En dicho Salón resultaron premiadas las siguientes obras:

1er. Premio: “Puerto en Paz”. (Oleo 50 x 60), del señor Ernesto Parareda.

2º Premio: “Chimeneas”. (Oleo 80 x 60), de la señorita Lucy Bero.

3er. Premio: “El Bahía Aguirre”. (Oleo 80 x 60), del señor Raúl Domínguez.

Mención Especial: “Belleza y nostalgia de un día gris”. (Oleo 60 x 70), del señor Jorge Dándolo.

ASUNTOS INTERNOS

1er. Premio Acuarela: “Tormenta sobre el mar”. (Acuarela 49 x 34), de la señorita Inés Rotenberg.



El presidente del Centro Naval entrega al señor Ernesto Parareda el 1er. Premio. (Oleo)

TORNEO DE SABLE POR LA COPA “ARMADA ARGENTINA”

El 9 de octubre se disputó en la pedana del Centro Naval el tradicional torneo de sable Copa “Armada Argentina”, con puntaje para el ranking nacional, con los siguientes resultados:

- 1º) José Casanova, del Jockey Club.
- 2º) Tomás Remete, del Centro Húngaro.
- 3º) Marcelo Méndez, del Jockey Club.

Tirador mejor clasificado de 2ª categoría en la rueda final: Gabriel Mulero, del club Gimnasia y Esgrima de Buenos Aires.

Tirador mejor clasificado de 3ª categoría en la rueda final: Cadete de la ENM Fernando L. Alsina.

Cadete de la ENM mejor clasificado por su puntaje: Fernando L. Alsina.

Tirador mejor clasificado del Centro Naval: Gonzalo Salas.

Asimismo, el tirador Tomás Remete obtuvo el premio “Corrección”, por su caballerosidad y presentación en la pedana.

TORNEO DE AJEDREZ

“Torneo Clasificación”

Se realizó en el mes de marzo y arrojó la siguiente clasificación:

- 1º) Doctor Guillermo Bosch.
- 2º) Capitán de fragata Wenceslao E. Adamoli.
- 3º) Capitán de fragata Emilio Cima.
- 4º) Doctor Gonzalo F. Roch.
- 5º) Capitán de navío Jorge Cerqueiro.
- 6º) Teniente de navío Carlos A. Zambianchi.
- 7º) Capitán de corbeta Eberto M. F. Viñes.
- 8º) Capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe.
- 9º) Doctor Néstor Castorina.
- 10º) Teniente de navío Ramón R. López.

“Torneo Recuperación Islas Malvinas”

Tuvo efecto en el mes de mayo, con los siguientes resultados:

- 1º) Señor Alberto Bastita.
- 2º) Capitán de fragata Wenceslao E. Adamoli.
- 3º) Capitán de fragata Rodolfo C. Castorina.
- 4º) Doctor Gonzalo F. Roch.
- 5º) Capitán de corbeta Eberto M. F. Viñes.
- 6º) Capitán de navío Oscar A. Sabarots.
- 7º) Capitán de fragata Emilio Cima.
- 8º) Capitán de corbeta Paulo M. Ferro.
- 9º) Capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe.
- 10º) Doctor Néstor Castorina.

“Torneo Independencia”

Se realizó en el mes de agosto y arrojó la siguiente clasificación:

- 1º) Doctor Gonzalo F. Roch.
- 2º) Capitán de navío Jorge Cerqueiro.
- 3º) Señor Luis Alberto Estévez.
- 4º) Capitán de navío Oscar Sabarots.
- 5º) Capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe.
- 6º) Capitán de corbeta Eberto M. F. Viñes.
- 7º) Teniente de navío Ramón R. López.
- 8º) Capitán de corbeta Paulo M. Ferro.
- 9º) Doctor Néstor Castorina.
- 10º) Doctor Eugenio Giménez.
- 11º) Capitán de navío Víctor González.
- 12º) Teniente de navío Alberto Deluchi Levene.
- 13º) Teniente de navío Carlos A. Zambianchi.
- 14º) Capitán de fragata Wenceslao E. Adamoli.

TORNEO INTERCIRCULOS DE PELOTA A PALETA

Durante los días 20, 21 y 22 de setiembre se realizó en las instalaciones del Círculo Militar el Torneo Anual Intercírculos de Pelota a Pale-

ASUNTOS INTERNOS

ta, adjudicándose el Centro Naval la competencia señalada en su versión del año 1982. La clasificación final fue la siguiente:

- 1º) Centro Naval.
- 2º) Círculo Militar.
- 3º) Círculo de la Fuerza Aérea.

AGASAJO A AGREGADOS NAVALES EXTRANJEROS

El 5 de noviembre se realizó un homenaje a los Agregados Navales extranjeros latinoamericanos, así como también de Italia, España, Israel y Sudáfrica, cuyos países mostraron su solidaridad con la Argentina en la guerra austral.

En el desarrollo de la ceremonia, pronunció unas palabras el presidente del Centro Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi y a continuación se hizo entrega de plaquetas y álbumes conmemorativos del Centenario a los señores Agregados Navales presentes.



El vocal de la CD, capitán de navío I.M. Jorge R. Santo y el Agregado Naval de la embajada del Perú, capitán de navío Manuel Reyna Mendoza.

En la oportunidad el vicealmirante Barbuzzi pronunció palabras alusivas, cuyos conceptos salientes fueron los siguientes:

"En el transcurso del corriente 1982, cuando el Centro Naval ha cumplido el primer Centenario de vida institucional, la Argentina ha protagonizado un conflicto bélico de cierta magnitud y de considerable trascendencia para la región, el continente americano y, de alguna manera, para el esquema ideológico conocido como 'Mundo Occidental'.

"Observados los acontecimientos desde la óptica descarnada, de los hechos, la primera batalla nos ha sido adversa. Pero los contenidos de esta guerra inconclusa, porque ciertamente esa es la categoría que se posee en el alma y la inteligencia de los argentinos, no alcanzan para definir la realidad profunda del conflicto. En todo caso, sólo ha servido y sirve para uso de una propaganda maliciosa y favorecer de la manera más conveniente a los esquemas de un poder mundial, que subsiste a la sombra de una ilusión de perennidad tan fútil como engañosa.

"No es posible tampoco, sobre la base de una soberbia inútil, dejar de reconocer los graves errores que se han cometido por parte de nuestro país en cuanto al desarrollo diplomático y militar de la guerra, que nos servirán de indudable enseñanza, previsión y aliciente en el futuro, para no caer en nuevas equivocaciones.

"Al caso viene a la memoria la respuesta de un destacado diplomático oriental cuyo país mantenía un grave conflicto territorial con un vecino de primera magnitud. El diplomático conversaba con el presidente de la nación más poderosa de la Tierra en aquel momento, y este caballero, pragmáticamente, le preguntaba cómo arreglaría el país asiático la injusticia, cuando no podía competir con la fuerza del oponente. Entonces el diplomático le respondió: 'Esperando'. Mas, el hombre práctico quiso términos precisos. Deseaba saber cuánto tiempo. A lo que el diplomático, situándose en la auténtica perspectiva de la historia contestó: 'Nosotros podemos esperar quinientos años...'

"Lo dicho, que puede ser una anécdota o no, pone de relieve el alcance y el peso de las vivencias encarnadas en el espíritu colectivo. Porque si bien no faltan quienes propugnan, interesadamente, la caducidad de las naciones, pocos sentimientos son tan fuertes, profundos y duraderos como los de nacionalidad. En tal orden, es posible que al observador escasamente perspicaz le parezca que nuestro país atraviesa una época de radicales confusiones. Sin embargo, tras del escenario por donde desfilan las pasiones, reside un indomable espíritu, que no se expresa en palabras pero sabiendo que es suya la causa de la justicia, espera su oportunidad.

"Esta guerra ha servido a los argentinos para reconocer en el plano de lo tangible quienes son sus amigos, despojados de sutilezas y verbalizaciones de ocasión.

"Lo hecho, hecho está. Nada ni nadie podrá modificarlo en el nivel de las percepciones y las creencias comunitarias. De ahí que la circunstancia límite nos haya brindado la prueba irrefutable de nuestra filiación latinoamericana, al mostrarnos que la abrumadora mayoría de los pueblos de este continente, asumieron la causa argentina y la levantaron como bandera común de dignidad y de independencia.

"Nadie, con verdad, pudo decir jamás que en este país se rechazara o condicionara al extranjero. Por el contrario, los que aquí vinieron, disfrutaron de iguales derechos y facilidades que el hijo de la tierra. Basta con recorrer la nómina de nuestros dirigentes para constatar que, cualquiera haya sido su origen nacional, racial, religioso o social, ningún obstáculo institucional se interpuso en el camino al éxito, a la fama, los honores, el saber o la existencia decorosa. El mundo halló aquí la auténtica fraternidad sin que fuera necesario proclamarlo a los cuatro vientos.

"Por eso, en el conjunto de los amigos que nos demostraron simpatía y comprensión en la instancia de la prueba, contamos también a Italia, España, Israel y Sudáfrica.

HOMENAJE AL GUARDIAMARINA EMILIO C. TORLASCHI

El 5 de noviembre se efectuó un homenaje al guardiamarina Emilio C. Torlaschi, desaparecido en el hundimiento del crucero "General Belgrano".

En dicho homenaje pronunció unas palabras alusivas el capitán de fragata Pedro Florido y acto seguido se procedió a descubrir una placa recordatoria donde se lee:

ASUNTOS INTERNOS

“La Sala de Armas del Centro Naval en homenaje al señor GU Carlos Emilio Torlaschi, quien diera su vida en el hundimiento del crucero “General Belgrano” en la lucha por nuestras Malvinas. Noviembre de 1982”.

A continuación el ex comandante del crucero “General Belgrano”, capitán de navío Héctor Bonzo, hizo entrega a los señores padres del guardiamarina Torlaschi del Diploma de Egreso como oficial de la Armada.

Estuvieron presentes en la ceremonia el presidente del Centro Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, y su señora esposa, familiares del extinto guardiamarina, compañeros de promoción, miembros de la Comisión Directiva, señores consocios e invitados especiales.

NOTA DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO

Con motivo de haber sido designado socio honorario de nuestro Centro, el señor Comandante en Jefe del Ejército, teniente general Cristino Nicolaides, ha remitido la nota que se transcribe:

Buenos Aires, 1° de noviembre de 1982

Señor Presidente:

Me resulta particularmente grato dirigirme a usted, a fin de expresarle mi más sincero reconocimiento por la distinción con que he sido honrado, por parte de los miembros de esa entidad, al otorgarme el carnet que me acredita como socio honorario.

En tal sentido, me place destacar tan noble como significativa actitud, ya que expresa el verdadero sentido de confraternidad entre los hombres del Ejército y de esa Fuerza a la que nos sentimos unidos en el quehacer cotidiano, al que nos ha convocado la Patria desde los albores de su existencia.

Al reiterarle mi agradecimiento, que hago extensivo a todos los socios de ese Centro, encuentro propicia la circunstancia para saludarlo con mi más alta y distinguida consideración.

(Fdo.) Cristino NICOLAIDES
Teniente General

TORNEO COPA RIO DE LA PLATA

El 8 de noviembre se llevó a cabo la entrega de premios del Torneo Copa Río de la Plata, versión 1982, realizado el 4 y el 8 del mismo inclusive, por el Centro Naval y el Club Naval del Uruguay. Las disciplinas disputadas fueron tiro, esgrima y tenis.

Concurrieron a la ceremonia el presidente del Centro Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, el presidente de la Delegación del Uruguay, capitán de navío Juan Mundemurra, el señor presidente del Centro Naval Olivos, capitán de navío Juan Carlos Marengo, miembros de la Comisión Directiva y representantes de ambas delegaciones.

En el acto hizo uso de la palabra el presidente de la Subcomisión de Deportes de la Institución, capitán de navío Rubén P. Messidoro.

Los resultados fueron los siguientes:

Tiro

Equipo Ganador Tiro Rápido y Precisión: Club Naval del Uruguay.

Participantes: capitanes de fragata Valdez, Otero, Cambiasso, teniente de navío Ramis y teniente 1º Llenderín.

Precisión Individual:

1er. Premio: capitán de fragata Oscar Otero, Club Naval del Uruguay.

2do. Premio: capitán de fragata Luis Valdez, Club Naval del Uruguay.

3er. Premio: capitán de fragata Jorge Cambiasso, Club Naval del Uruguay.

Rápido Individual:

1er. Premio: capitán de fragata Luis Valdez, Club Naval del Uruguay.

2do. Premio: capitán de fragata Roberto Cretella, Centro Naval.

3er. Premio: capitán de fragata Jorge Cambiasso, Club Naval del Uruguay.

Tenis

Equipo Ganador: Centro Naval.

Participantes: capitán de navío Aguilá, capitanes de fragata Scalone y Villemur, capitanes de corbeta Laucirica y Peretti, teniente de navío Osette y Gómez Villafañe y guardiamarina Lobatto.

Mejor Participantes Dobles: capitán de corbeta Pertti, guardiamarina Lobatto.

Mejor Participante Single: teniente de navío Osette.

Mejor Participante Equipo Perdedor, Doble: capitanes de navío Cabannas y Mancebo.

Esgrima

Equipo Ganador Sable: Club Naval del Uruguay.

Participantes: capitán de fragata José Silva, teniente 2º Brando, teniente 1º Marichal, alférez de navío QuarHno y guardiamarina Laborde.

1er. Premio Sable: teniente de navío Máximo Marichal, Club Naval del Uruguay.

2do. Premio Sable: alférez de navío Gustavo Quartino, Club Naval del Uruguay.

3er. Premio Sable: señor Gonzalo Salas, Centro Naval.

RECEPCION A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS

El día 7 de diciembre se efectuó la recepción que tradicionalmente ofrece el Centro Naval en honor de los guardiamarinas recién egresados de la Escuela Naval Militar.

Ofreció la demostración el presidente del Centro Naval, quien dio la bienvenida a los nuevos oficiales con palabras alusivas, algunos de cuyos conceptos se transcriben:

Esta recepción que se nos brinda, lleva implícitamente la satisfacción de la Comisión Directiva y el honor de quien os habla, por tener el privilegio de acogeros en el año del Centenario del Centro Naval, con la habitual calidez con que esta Institución abre sus puertas a la nueva savia de oficiales, que pasan a nutrir las filas de nuestra gloriosa Armada.

Señores guardiamarinas: Al dar los primeros pasos en la Escuela Naval Militar, bien pronto tuvisteis la oportunidad de apreciar que os había acogido una Institución madre, severa, disciplinada, solidaria, orgullosa de sí misma y responsablemente eficaz, que es la Armada Argentina.

El Centro Naval, a la vez y desde su fundación, se nutre de esa Institución madre, por

ASUNTOS INTERNOS

cuanto casi todos sus integrantes provienen de la misma y por eso está hecho a su imagen y semejanza,

La severidad y las exigencias en la formación como oficiales de la Armada y el tiempo que casi en exclusividad impone el servicio naval, en esos períodos iniciales de la profesión, tal vez impida a muchos de vosotros apreciar en verdadera magnitud el sentido y el objeto del Centro Naval, en esa primera etapa de vuestra carrera.

Pero a medida que los años, inexorables en su devenir, os abran el camino a mayores amistades. A medida que el tiempo os acerque familiarmente a compañeros, superiores y subordinados, a través de esposas, hijos y actividades comunes. Cuando por fin sintáis en cuerpo y alma que aquí somos todos camaradas, pero también hermanos, enmarcados en una preciada conquista de respeto, de ética, de moral y de honorabilidad, entonces si comprenderéis que en estos salones tenéis un lugar apacible donde recalar, la prolongación social de la azarosa vida naval y un cálido remanso en pleno fondeadero céntrico. Es el momento en que el ancla de Florida y Córdoba ha hecho cabeza en la vida del oficial de Marina.

En sus ambientes se respira aire sano y puro. Aquí señores, palparéis el sentido estricto de la libertad de conciencia y la libertad individual, que por siempre ha sido tan cara y tan preciada para el oficial de Marina en todas las épocas.

En estos recintos y con sana justicia, prudencia, serenidad y buena fe tiene más valor, y se siente más profundamente, la opinión y el concepto de un camarada profesional que la algarabía loca de un mundo sin rumbo.

Hallaréis, finalmente, en el Centro Naval, el afecto y las normas que propendan a estrechar aún más los fuertes lazos que ligan a todos los miembros de nuestra querida Armada, sin distinción de jerarquías y con el solo respeto a la edad, contribuyendo de esta manera a amalgamar ese espíritu de cuerpo que en los mares ha de salvaguardar la soberanía y el prestigio de la Nación.



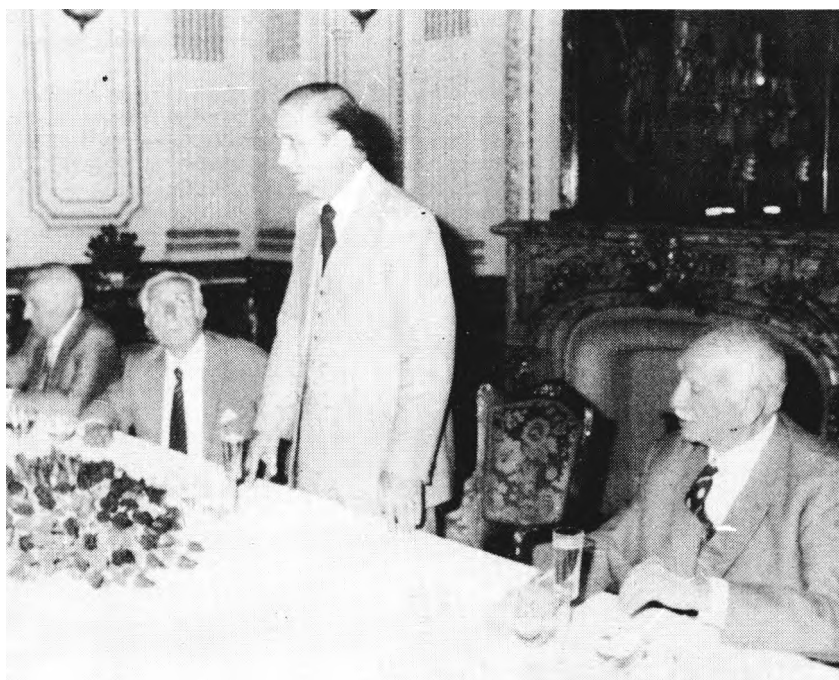
Contraalmirante Angel Rodríguez, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, capitanes de navío Amaury Riccardi, Teodoro R. Salinno y Félix A. Marchiñena y guardiamarina Eduardo E. Pizzagalli.

AGASAJO A SOCIOS QUE CUMPLIERON 80 AÑOS DE EDAD EN 1982

Se llevó a cabo un almuerzo al efecto el martes 7 de diciembre, al que concurrieron los señores capitán de navío Hilario Muruzábal, capitán de fragata Atilio Pinasco y capitán de corbeta León A. Guarrochena.

Ofreció el ágape el señor presidente de la Institución, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, quien estuvo acompañado de varios miembros de la Comisión Directiva, y el mismo transcurrió en un ambiente de recuerdos y agradecimiento.

Los socios que no pudieron asistir, por diversas razones, pero que no dejaron de ser recordados fueron: señores capitán de corbeta Ernesto Greiben y capitán de corbeta contador Roque Tamburo.



De izquierda a derecha: Capitanes de fragata Badens y Barros, vicealmirante Barbuzzi, y capitán de fragata Pinasco.

SITUACION DEL CENTRO NAVAL OLIVOS

En 1981 el Estado Nacional ofreció al Centro Naval, en propiedad, el predio correspondiente al Centro Naval Olivos, lo cual fue aceptado firmándose ese mismo año la pertinente escritura traslativa de dominio.

Esa circunstancia ha motivado un cambio en la situación administrativa de dependencia del Centro Naval Olivos, de la Institución, ra-

ASUNTOS INTERNOS

zón por la cual se ha designado para estudiar el tema y formular proposiciones, la siguiente Comisión:

Presidente: Contraalmirante IM Guillermo J. Dickson

Vocales:

Capitán de navío Rubén P. Messidoro
Capitán de navío Juan C. Marengo
Capitán de navío contador Roberto J. Belelli
Capitán de navío Oscar A. Bouza
Capitán de corbeta Néstor A. Bertoni
Capitán de corbeta auditor Juan Eduardo Quick
Capitán de corbeta contador Héctor Jorge Laucirica
Teniente de corbeta contador Máximo A. Romano

ASAMBLEA ORDINARIA 1983. RENOVACION DE AUTORIDADES

De acuerdo con las disposiciones estatutarias, en el mes de abril próximo deberán renovarse parcialmente la Comisión Directiva y la Comisión Revisora de Cuentas.

Cargos a cubrir:

Presidente - Por 2 años.

Vicepresidente 1º - Por 2 años.

Tesorero - Por 2 años.

10 Vocales Titulares - Por 2 años.

6 Vocales Suplentes - Por 1 año.

2 Revisores de Cuentas Titulares - Por 2 años.

2 Revisores de Cuentas Suplentes - Por 1 año.

A los 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 mínimo, como socio Activo), propiciada con la firma de 50 socios como mínimo con derecho a voto (1 año de antigüedad) y remitirla a la Presidencia del Centro Naval antes del 1º de marzo, con el consentimiento de los candidatos y el nombre del apoderado.

Miembros que cesan en sus funciones:

Presidente: vicealmirante Humberto J. Barbuzzi.

Vicepresidente 1º: contraalmirante I.M. Guillermo J. Dickson.

Tesorero: capitán de navío contador Roberto J. Belelli.

Vocales Titulares:

Contraalmirante Salvio O. Menéndez
Capitán de Navío José J. Sarcona
Capitán de Navío Fulgencio M. Ruiz
Capitán de Navío Odontólogo Osvaldo R. Altieri
Capitán de Navío Hugo L. G. Dietrich
Capitán de Navío Adolfo M. Arduino
Capitán de Navío Rodolfo A. Fasce
Capitán de Navío Oscar A. Bouzá
Capitán de Navío Félix A. Marchiñena
Teniente de Navío Enrique J. Lange

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Contador Oscar O. Moreyra
Capitán de Fragata Eduardo J. Pelayo

Miembros que continúan en sus funciones:**Vicepresidente 2º:** capitán de navío Enrique G. Martínez.**Protesorero:** capitán de navío contador Eduardo A. Ferro.**Vocales Titulares:**

Capitán de Navío Edgardo N. Acuña
 Capitán de Navío Rubén P. Messidoro
 Capitán de Navío Juan Carlos Marengo
 Capitán de Fragata Ismael D. Molina
 Capitán de Fragata Pedro C. Florido
 Capitán de Fragata Juan Carlos Silva
 Capitán de Corbeta Néstor A. Bertoni
 Capitán de Corbeta Raúl C. Pagano
 Capitán de Corbeta Héctor A. Tebaldi
 Capitán de Corbeta Juan A. Ibáñez

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Jorge M. Pérez Perri
 Capitán de Fragata Contador Juan C. Varesini

REUNION DE FIN DE AÑO CON EL PERSONAL DE LA INSTITUCION

El 21 de diciembre, a las 20, se efectuó la reunión que todos los años ofrece la C.D. al personal de nuestro Centro con motivo de la finalización del año.

En la oportunidad, el vicealmirante Barbuzzi pronunció unas palabras destacando el desempeño de todo el personal de la casa, al que le agradeció la colaboración prestada. Asimismo brindó por la felicidad de todos los presentes y sus respectivas familias para el año por iniciarse.

Luego se hizo entrega de medallas de oro a los señores Victorio Martín D Errico y Everardo González, que cumplieron 25 años de servicio en nuestra Institución. Seguidamente se sirvió un lunch.

SEGUROS DE VIDA

Se informa a los señores socios que el Centro Naval ha procedido a actualizar los montos de los seguros de vida contratados, en razón de lo cual a partir del 1º de enero de 1983, el capital del seguro de vida básico uniforme, ascenderá a \$ 36.900.000.

El seguro de referencia, ampara a todos los socios de la Institución, y la correspondiente prima es a cargo del Centro Naval.

Asimismo, se informa que a partir de la mencionada fecha, se incrementarán los capitales de los seguros optativos de asociados y cónyuges, de acuerdo a la siguiente escala:

	Socio o Cónyuge
Hasta 45 años	\$ 531.900.000
46 a 50 años	\$ 424.400.000
51 a 55 años	\$ 319.200.000
56 a 60 años	\$ 212.800.000
61 a 65 años	\$ 106.400.000
Más de 65 años	\$ 53.200.000

Libros para leer a toda vela!

Serie **DEPORTES NAUTICOS**
de **EDICIONES LIDIUN**

Cada obra, un práctico manual para los amantes de la navegación deportiva.

● **NUDOS Y EMPALMES**

Por Cyrus L. Day - 70 págs.

● **PRIMEROS AUXILIOS A BORDO**

Guía práctica para navegantes.

Por el Dr. Robert Haworth - 128 págs.



● **CUIDADO Y REPARACION DE VELAS**

Por Jeremy Howard-Williams - 150 págs.

● **PILOTAJE PRACTICO PARA YATES**

Por Jeremy Howard-Williams - 78 págs.

● **NAVEGACION ASTRONOMICA PARA YATES**

Por M. J. Rantzen - 184 págs.

● **COMO ALISTAR, MANTENER Y REPARAR SU YATE**

Por J. D. Sleightholme - 132 págs.

● **NUDOS Y CABOS ILUSTRADOS**

Por Paul y Arthur Snyder - 118 págs.

Están en su librería y en

LIBRERIA-EDITORIAL



EL ATENEO

Florida 340 - Buenos Aires

ASTILLEROS



ASTILLEROS

Ruta 12 - Km. 80,400
Camino Bañeario
(2804) Campana - Buenos Aires
Tel. 20037

OFICINA

Cerrito 228, 7° Piso
(1010) Capital Federal
Tel. 35 - 4225 / 9749 / 3248

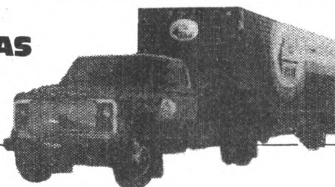


EXPRESO SUD ATLANTICO S.R.L.

UNA GARANTIA SOBRE RUEDAS EN LAS RUTAS ARGENTINAS

ESPECIALIDAD EN MUDANZAS

Traslados locales, corta y larga distancia a cualquier punto del país. Una importante flota de equipos blindados y con personal especializado le aseguran la mayor garantía en mudanzas. Atendemos especialmente órdenes de cualquier categoría del personal de las FF.AA., empresas del Estado, instituciones bancarias, comercios e industrias.
CONSULENOS POR PRESUPUESTOS Y CONDICIONES.



BAHIA BLANCA
J. B. Alberdi 1560
Tel. 26917

* **TRES ARROYOS**
Gral. Mosconi 130
Tel. 4851

* **TANDIL**
Mitre 368
Tel. 23149

* **CAPITAL FEDERAL**
Av. Asambleas 1572
Tel. 522-4474

* **MAR DEL PLATA**
Chile 2630
Tel. 72-6976

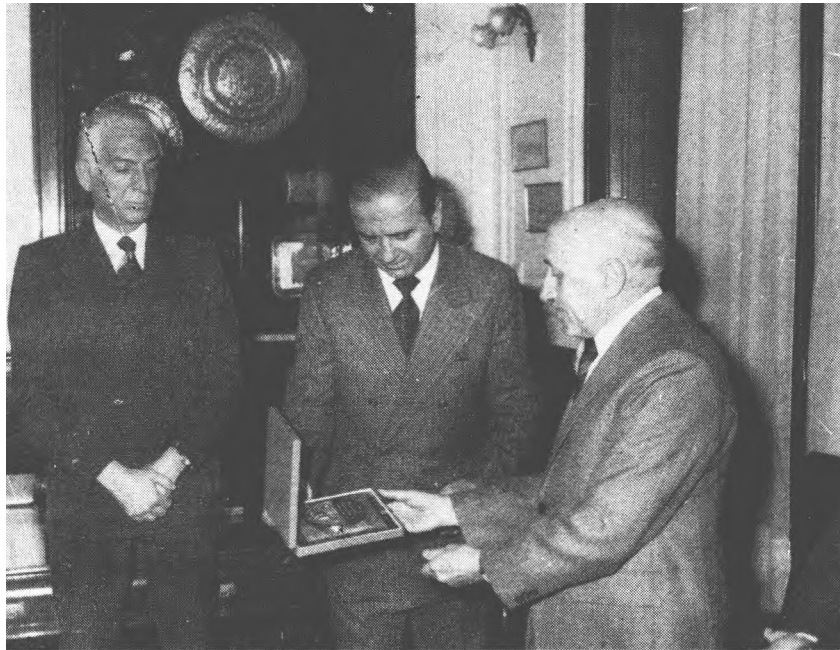
ASUNTOS INTERNOS

ACTIVIDADES CONMEMORATIVAS DEL CENTENARIO

HOMENAJE AL CENTRO NAVAL DE LA ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA

Con motivo del Centenario del Centro Naval, la Asociación de la Prensa Técnica Argentina realizó un homenaje a nuestra Institución el lunes 27 de setiembre pasado, e hizo entrega de un presente.

Estuvieron presentes en el acto el presidente del Centra Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi; el vicepresidente 2º capitán de navío Enrique G. Martínez; el secretario, capitán de fragata Norberto J. Badens; el coordinador del Centenario, capitán de navío Jacinto V. Zubbillaga, y los vocales capitán de navío Félix Marchiñena, y capitán de fragata Ismael Molina, además del gerente administrativo de la Institución, teniente de navío contador Wilfredo Odriozola.



El señor presidente de Prensa Técnica Argentina, Francisco Rizzuti, entrega al presidente del Centro Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, una placa conmemorativa.

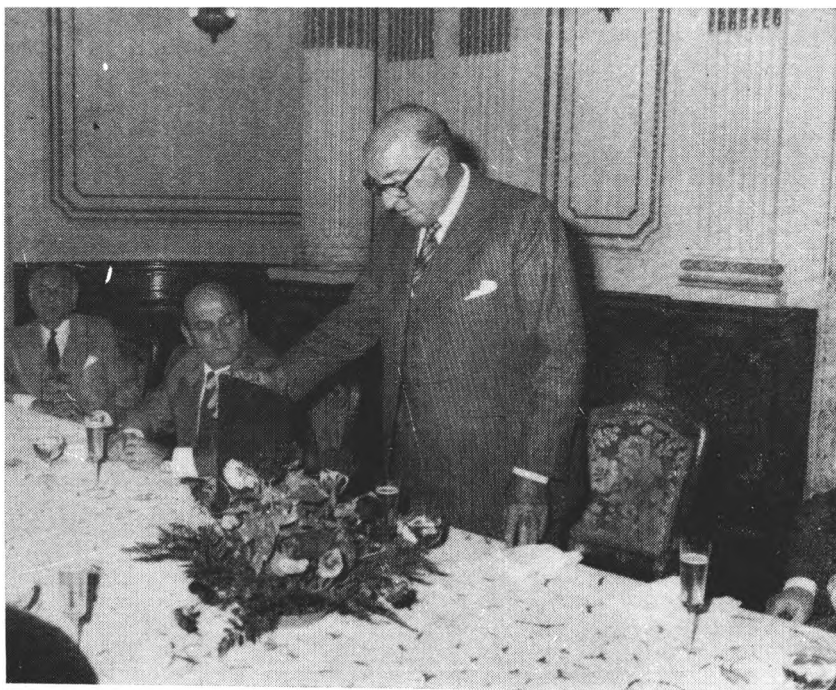
ALMUERZO CON AUTORIDADES DEL BUENOS AIRES ROWING CLUB

Como uno de los actos celebratorios del Centenario del Centro Naval, se llevó a cabo un almuerzo con las autoridades del Buenos Aires Rowing Club, el 28 de setiembre pasado.

Asistieron al mismo el presidente del Rowing Club, Adolfo Kuker; el vicepresidente, Alberto Madero, acompañados por demás miembros de la Comisión Directiva. Por el Centro Naval, el presidente vicealmirante Humberto J. Barbuzzi; el vicepresidente 1º, contraalmirante Guillermo J. Dickson, y el vicepresidente 2º, capitán de navío Enrique G. Martínez; el secretario, capitán de fragata Norberto J. Badens; el coordinador del Centenario, capitán de navío Jacinto V. Zubillaga, y el vocal, capitán de navío Fulgencio Ruiz.

Al término del almuerzo, el presidente del Centro Naval pronunció palabras alusivas e hizo entrega de un obsequio.

Cabe destacar que el Buenos Aires Rowing Club, en su oportunidad, obsequió al Centro Naval una bandeja de plata, con motivo del Centenario.



El presidente del Buenos Aires Rowing Club, señor Adolfo Kuker, agradece el presente obsequiado por el Centro Naval.

HOMENAJE AL CENTRO NAVAL DE LA ASOCIACION ARGENTINA DESCENDIENTES DE GUERREROS DEL PARAGUAY

El 4 de octubre, la Asociación Argentina Descendientes de Guerreros del Paraguay realizó un emotivo homenaje al Centro Naval, con motivo de celebrar su Centenario.

El homenaje consistió en el descubrimiento de una placa conmemorativa y palabras alusivas del presidente del Centro-Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, y del presidente de la Asociación, general de brigada Raúl Torres Fotheringham.

Concurrieron al acto miembros de la Comisión Directiva del Centro Naval y de la Asociación Descendientes Guerreros del Paraguay.



El vicealmirante Humberto J. Barbuzzi pronuncia palabras de agradecimiento. A su lado el general de brigada Raúl Torres Fotheringham.

Algunos términos relevantes de las palabras pronunciadas en la ocasión por el presidente del Centro Naval:

Cultivar las dignas tradiciones supone, por una parte, justificar el propio orgullo a la luz de las hazañas cumplidas por los- antepasados de los cuales nos sabemos legatarios; y, por la otra, mantener vigente la memoria histórica en tanto experiencia colectiva valiosa, puesto que ella influye decisivamente en el carácter, al integrar los componentes que definen la identidad nacional.

Vista la realidad humana desde semejante perspectiva, parece inconcebible que una

persona en sociedad o la sociedad misma, se circunscriban a sus experiencias específicas, como si cada generación fuera una suerte de página en blanco, donde las circunstancias y los hechos se escribieran, en cada oportunidad, por primera vez. Si así fuera, no sólo careceríamos de historia, sino que la percepción de lo pretérito caducaría en la mezquina duración de nuestras vidas.

Los pensamientos antecedentes vienen al caso pues lo que aquí tratamos se refiere a las tradiciones. A esa calidad de patrimonio que cada generación recibe de la anterior, custodia y cultiva, para legar a la subsiguiente porque, por estimada debe conservarse en sus términos y transmitirse como algo digno de pasar al porvenir.

Un par de razones tradicionales nos congregan en este acto. Dos temas que hemos recibido con orgullo del pasado: la memoria de los argentinos que afrontaron la Guerra del Paraguay, y la de aquellos entusiastas visionarios que hace cien años fundaron al Centro Naval.

La iniciativa de la Asociación Argentina de Descendientes de los Guerreros del Paraguay, consistente en homenajear al Centro Naval en oportunidad de cumplir el primer Centenario de su creación, guarda el sentido de hermanar claras tradiciones estrechamente imbricadas con inequívocos momentos de la historia de la República: la oportunidad en que nuestros abuelos, con coraje, desinterés y gloria brindaron las vidas generosas en defensa del interés y la dignidad de la Nación Argentina agredida por un tirano, cuya vesanía empujó a cuatro pueblos a una guerra sangrienta y sin cuartel; y la inquietud de un grupo de hombres de la nueva Armada que, inmersos en una época dinámica por sus iniciativas y creaciones, establecieron un núcleo de perfeccionamiento profesional, camaradería y decorosa sociabilidad, que desde hace una centuria es el Centro Naval.

La placa que la Asociación de Descendientes de los Guerreros del Paraguay ha fijado en los muros de la Institución es, además de un acto emotivo en nuestro Centenario, la probanza de que las más nobles y rectas tradiciones de la sociedad argentina, lejos de haber caducado, se hallan presentes en los espíritus y en la acción.

HOMENAJE A LA ARMADA ARGENTINA

El 27 de octubre se realizó en la sede del Comando en Jefe de la Armada, con motivo del Centenario del Centro Naval, una ceremonia en la cual nuestra Institución rindió homenaje a la Armada inaugurando una obra artística que representa una ola de mar.

Concurrieron al acto el señor comandante en jefe de la Armada, almirante Rubén Oscar Franco, altas autoridades navales e invitados especiales, y por el Centro Naval, su presidente, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, miembros de la Comisión Directiva y consocios.

Se transcriben conceptos expresados en la oportunidad por el Almirante Barbuzzi:

En el año en que el Centro Naval cumple el primer Centenario de su existencia, en tanto expresión cordial y tradicional de la familia naval, es justo y correspondiente que rindamos nuestro emocionado homenaje a la Armada Argentina, porque de ella fueron los hombres que, en su expresión más moderna y esperanzada, lo fundaron y lo crearon para mejor servir a la cohesión de los marinos y aportar, mediante iniciativas del conocimiento, elementos y factores concurrentes a su actualización y progreso.

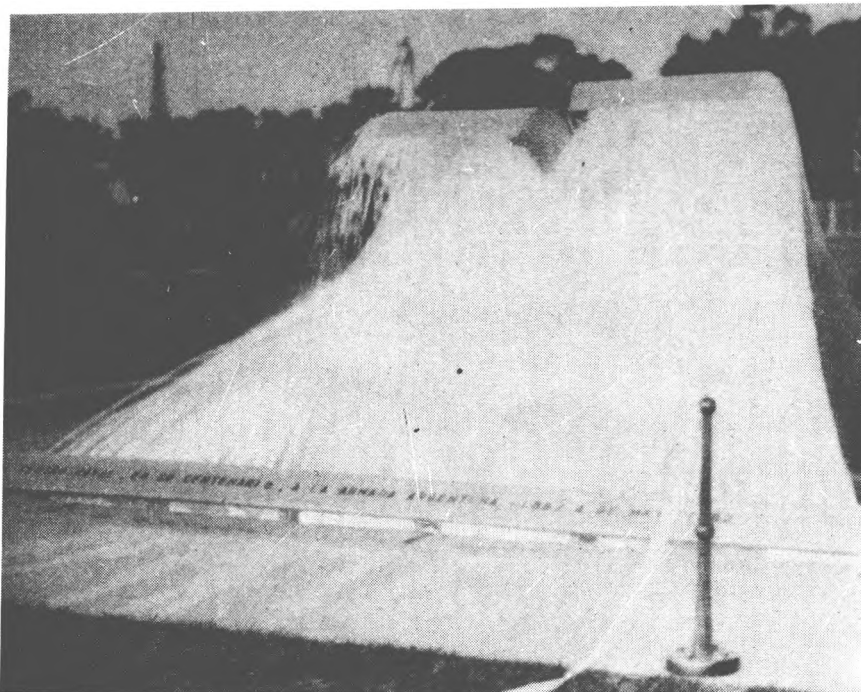
En todas las épocas en que ha venido transcurriendo su existencia, siempre fiel a los propósitos fundacionales, el Centro Naval ha mantenido y mantiene vínculos estrechos, definitivos y naturales con la Armada Argentina.

Es por eso que, en el marco del regocijo y el orgullo del primer Centenario, sentimos como un imperativo categórico la necesidad de testimoniar nuestro homenaje a la Armada, tan enraizada en nuestro ayer, en nuestro presente y sin dudas en nuestro porvenir.

Para ello, hemos querido traducir en un símbolo duradero y adecuado a nuestro sentimientos, la identificación profunda e invariable, de quienes hicimos la vida a la sombra del quehacer naval con nuestra Armada.

ASUNTOS INTERNOS

Este monumento, que trasunta en forma esquemática el movimiento eterno del océano —obra de un notable artista—, pretende ser el testimonio concreto de quienes en el mar sirvieron. sirven y servirán a la República custodiando y defendiendo vitales intereses.



La fuente alegórica representando una ola.

MISA RECORDATIVA DE CONSOCIOS FALLECIDOS

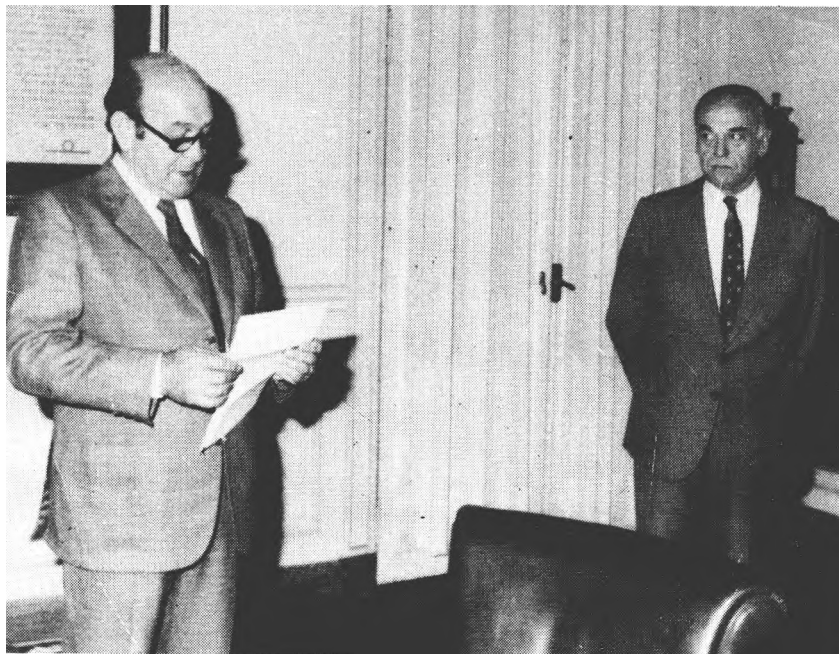
El 2 de noviembre, en el panteón N° 1 del Centro Naval, en el Cementerio de la Chacarita, se ofició una misa en memoria de los socios fallecidos. La misma fue rezada por el capitán de navío capellán Ratcliffe, y asistieron el presidente y miembros de la Comisión Directiva del Centro Naval.

HOMENAJE AL CENTRO NAVAL, DE ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO

El 12 de noviembre tuvo lugar la ceremonia de entrega de un pergamino donde se lee el “Credo del Oficial de Marina”, obsequio de Astilleros y Fábricas Navales del Estado SA al Centro Naval, con motivo de su Centenario.

Asistieron a la ceremonia el vicepresidente 1º, contraalmirante Guillermo J. Dickson; el vicepresidente 2º, capitán de navío Enrique G. Martínez; el presidente de esos astilleros, vicealmirante Carlos Torlaschi; el vicepresidente, contraalmirante Raúl Ziegler, y miembros de la Comisión Directiva del Centro Naval y del directorio de AFNE.

Pronunciaron palabras alusivas el vicepresidente 1º del Centro Naval y el presidente de AFNE.



Hace uso de la palabra el contralmirante Guillermo J. Dickson. A su izquierda el vicealmirante Carlos Torlaschi.

Discurso del vicealmirante Torlaschi

Cuando ingresamos a la Escuela Naval Militar, unas antiguas ordenanzas de Carlos III de España fueron puestas en nuestras manos. Adoptadas desde fines del siglo pasado, con innegable vigencia llegaban hasta nuestra adolescencia, recién iniciada en los caminos del aprendizaje naval, para señalarle lo medular que debe distinguir al oficial de la Armada.

Preciosas y precisas palabras, por cierto, que un espíritu casi mítico llevó a bautizarlas como "Credo del Oficial de Marina". Al margen de lo acertado que pueda resultar tal denominación, lo esencial es que todos los oficiales de la Armada creemos en ellas.

Para quienes hemos dejado el servicio activo, que no significa perder la condición de militar, su lectura nos trae reminiscencias que se regustan con la unción de siempre. Nos alerta, también, sobre la impescindibilidad de remarcar sus conceptos ante quienes nos siguen en la senda naval, en la medida que las circunstancias así lo permitan. Una situación de revista no cambia la esencia de las cosas.

Este Centro Naval, que lozanamente vive su Centenario, nació de voluntades juveniles que ajustaron su vida profesional a estas ordenanzas. Siendo común, entonces, la sustancia que nutre tanto a la Armada como a esta Institución, esto es, el oficial de Marina, estimamos oportuno donar al Centro Naval aquellas ordenanzas, integradas con el escudo de la Escuela Naval Militar y un galón de guardiamarina, simbiosis que muestra una clara misión formadora del Instituto fundamental de nuestra Armada.

Nos pareció, además, que ese galón de guardiamarina, grado que resulta a la vez culminación y comienzo, rinde homenaje al impulso joven y esperanzado que caracterizó a los fundadores de éste, nuestro querido Centro Naval.

ASUNTOS INTERNOS

En mi calidad de presidente de Astilleros y Fábricas Navales del Estado, tengo el honor de entregar en su nombre esta pieza, en adhesión al Centenario de una Institución que, en definitiva, prolonga la esencia de la Armada.

En la página 303 se publica la fotografía del cuadro donado por el AFNE.

HOMENAJE DE LA PROMOCION 84 AL CENTRO NAVAL

El 22 de noviembre, con motivo de cumplir las Bodas de Plata como egresados de la Escuela Naval Militar, la Promoción 84 descubrió una placa conmemorativa en el Centro Naval, en el año de su Centenario.

Asistieron oficiales de dicha promoción, el presidente del Centro Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi y miembros de la Comisión Directiva,

Pronunció unas palabras de agradecimiento el presidente de la Institución.

HOMENAJE AL CAPITAN DE NAVIO SANTIAGO ALBARRACIN

El 24 de noviembre, en el Panteón Naval del cementerio de la Charcarita, se descubrió una placa en homenaje al capitán de navío Santiago Albarracín, en el CXXVII aniversario de su nacimiento, que fuera el iniciador y propulsor de la creación del Centro Naval.

Asistieron a la ceremonia el coordinador general del Centenario, capitán de navío Jacinto V. Zubillaga, el capitán de navío Edgardo Acuña y familiares del prócer.

REGATAS CONMEMORATIVAS DEL CENTENARIO

Organizadas por el Yacht Club Centro Naval con motivo del Centenario de la Institución, se disputaron en el mes de noviembre entre Olivos y Colonia (República Oriental del Uruguay), entregándose los premios pertinentes en una ceremonia realizada el 1º de diciembre, en nuestra sede central, según el detalle que se agrega a continuación:

Serie A

1er. Premio Centenario Centro Naval: "Soleil II" de Raúl Montes.

2º Premio Teniente Manuel García Mansilla: "Cascabel II", de Carlos Velarde.

Serie B

1er. Premio Centenario Centro Naval: "Ariete", de Roberto García Guevara.

2º Premio Teniente Juan Picasso: "Sueco", de Héctor Domato.

3er. Premio Don Benito Goyena: "Swan", de Raúl Fernández.

4º Premio Teniente Francisco Rivera: "Red Wind II", de Alfredo Tricárico.


5º Premio General doctor Benjamín Victorica: "Pegote II", de Pablo Gianelli.

Serie C

- 1er. Premio Centenario Centro Naval:** "Rebelde", de Miguel Angel D'Abate.
2º Premio Teniente Leopoldo Funes: "Contramano", de Guillermo A. Castro.
3er. Premio Comisario contador Carlos J. Barraza: "Cecil III", de Juan C. Sáenz.
4º Premio Teniente Eduardo O'Connor: "Maluco", de Florentino Bento Gago.
5º Premio Subteniente Félix Dufourq: "Carocito II", de Lucio Di Bernardo.

Serie D

- 1er. Premio Centenario Centro Naval:** "Circense", de Francisco José Savio.
2º Premio-Subteniente Santiago J. Albarracín: "Loquillo", de Mario Cubría.
3er. Premio Capitán Andrés E. Gómez: "Doña Flor", de Jorge Calderón.
4º Premio Teniente Hipólito Oliva: "Pachorra", de Jorge Noseti.
5º Premio General Domingo F. Sarmiento: "Aqualum", de Juan Carlos Soneyra.



**Instituto
Psicopedagógico
"San
Pablo"**

- *Dedicado a la reeducación de niños y adolescentes con trastornos de conducta y aprendizaje.*
- *Equipo profesional multidisciplinario.*
- *Nuevas técnicas.*
- *Internos - pupillos - medio pupillos - externos.*
- *Gabinete psicológico, psicopedagógico y fonoaudiológico.*
- *Consultorios externos.*
- *Funciona todo el año.*
- *Se atiende DIBA y otras Obras Sociales.*
- *Solicitar entrevista telefónicamente de 9 a 12*

**HIDALGO 564 TEL. 90-7963
CAPITAL FEDERAL**

JUAN ALCIDES PLAZA
Capitán de Corbeta I.M.



El capitán de corbeta I.M. Juan Alcides Plaza nació el 30 de diciembre de 1922. Ingresó en la Armada el 19 de enero de 1942, como cadete del Cuerpo de I.M. Ascendió a guardiamarina el 13 de diciembre de 1946 (Promoción 6) y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1957. El 1º de agosto de 1960 pasó a retiro efectivo.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Pueyrredón", "La Argentina", Batallón de Artillería de Campaña N°

1, Batallón de Comunicaciones N° 1, Base Naval Puerto Belgrano, Batallón de I.M. N° 2, Escuela de Aplicación de I.M., Batallón de I.M. N° 1, Batallón de I.M. N° 3, Batallón de I.M. N° 4, Comando de I.M., Regimiento de I.M. N° 1, Escuela de Guerra de I.M. y Dirección General del Personal. Falleció el 17 de febrero de 1981.



JULIO ANGEL OSVALDO
GARDELLA
Capitán de Fragata Médico

El capitán de fragata médico Julio Angel Osvaldo Gaidella nació el 28 de abril de 1923. Ingresó en la Armada el 1º de julio de 1956, como teniente de fragata médico en comisión y ascendió a capitán de fragata médico el 31 de diciembre de 1972. El 1º de marzo de 1978 pasó a situación de retiro, siendo nombrado para prestar servicios como retirado en actividad.

Sus principales destinos fueron: Escuela

de Mecánica de la Armada, Regimiento de I.M. N° 1, Base Naval Puerto Belgrano, "Cabo San Bartolomé", "Bahía Blanca", Hospital Naval Buenos Aires, Hospital Naval Río Santiago, Escuadrilla de Ríos, Dirección de Sanidad Naval, "La Argentina", Dirección de Bienestar de la Armada, Dirección General del Personal Naval, Comando en Jefe de la Armada y Dirección de Armamento del Personal Naval. Como retirado en servicio: Jefatura Militar del Comando en Jefe de la Armada y Hospital Naval Buenos Aires. Falleció el 19 de agosto de 1982.

RAUL ALBERTO CASTRO
Capitán de Navío



El capitán de navío Raúl Alberto Castro nació el 24 de enero de 1925. Ingresó en la Armada el 27 de enero de 1943 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 74) el 29 de noviembre de 1947 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1973. El 1º de setiembre de 1975 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Pueyrredón", "La Argenti-

na", "Almirante Brown", "Sanavirón", B.D.J. 15, "25 de Mayo", "17 de Octubre", "Heroína", "Entre Ríos", "Charrúa", "General Belgrano", Flota de Mar, "Bahía Thetis", Dirección General del Personal Naval, Comando de Transportes Aeronavales, Estado Mayor General Naval y Dirección General del Material Naval. Falleció el 16 de setiembre de 1982.



ERNESTO RAUL
DEL MARMOL GRANDOLI
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Ernesto Raúl del Marmol Grandoli nació el 2 de marzo de 1904. Ingresó en la Armada el 21 de diciembre de 1920 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 54) el 1º de enero de 1927 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1943. En 1947 pasó a situación de retiro, siendo nombrado el mismo año como retirado en actividad permaneciendo hasta 1956.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Bahía Blanca", "Presidente Sarmiento", "Moreno", "Azopardo", "Rivadavia", "1º de Mayo", "Rosario", Arsenal Naval Buenos Aires, "Paraná", "San Juan", "M. 5", Taller de Marina Dársena Norte, 1ª Región Naval, "Pueyrredón", "25 de Mayo", Dirección General del Personal Naval, "Independencia", "Fournier", "Cervantes", "Jujuy", Agregaduría Naval en Perú, Colombia y Ecuador, Estado Mayor General Naval, Escuela de Guerra Naval y "Buenos Aires". Como retirado en servicio: Estado Mayor General Naval, Subsecretaría de Marina y Dirección de Sanidad y Obra Social Naval. Falleció el 20 de setiembre de 1982.

**NICOLAS VICENTE
CUNEO
Capitán de Fragata**

El capitán de fragata Nicolás Vicente Cúneo nació el 13 de setiembre de 1924. Ingresó en la Armada el 19 de enero de 1942 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 73) el 13 de diciembre de 1946 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1962. Pasó a situación de retiro el 25 de abril de 1967 y desde el 1º de enero de 1975 al 1º de mayo de 1976 se desempeñó como retirado en servicio.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Pueyrredón", "La Argentina", "Cervantes", "Alferez Mackinlay",



"Paraná", "Yamana", "Charrúa", "Salta", Base Naval Mar del Plata, "Diaguita", Centro de Instrucción de Salvamento y Buceo, Base Naval Puerto Belgrano, Escuela de Guerra Naval, "San Luis", "Murature", Estado Mayor General de la Armada y Dirección General del Personal Naval. Como retirado prestó servicios en la Secretaría General Naval. Falleció el 21 de setiembre de 1982.



**JULIO A.
ASTRADA SOSA
Capitán de Fragata**

El capitán de fragata Julio A. Astrada Sosa nació el 9 de diciembre de 1905. Ingresó en la Armada el 12 de enero de 1923 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 55) el 1º de enero de 1928 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1944. Pasó a situación de retiro el 31 de diciembre de 1949 y desde 1950 a 1956 se desempeñó como retirado en servicio.

Sus principales destinos fueron: "Presi-

dente Sarmiento", "Moreno", "San Luis", "La Rioja", 3ª Región Naval, "Jujuy", "Libertad", "M. 8", "M. 6", "Independencia", Escuadra de Ríos, "Paraná", Arsenal de Artillería Zárate, "Pampa", "Bouchard", "Entre Ríos", Base Naval Puerto Belgrano, Escuela de Guerra Naval, "Buenos Aires" y Dirección General del Personal Naval. Como retirado prestó servicios en la Subsecretaría de Marina. Falleció el 9 de octubre de 1982.

HUGO EDGARDO SANCHEZ
Capitán de Corbeta Bioquímico



El capitán de corbeta bioquímico Hugo Edgardo Sánchez nació el 23 de setiembre de 1942. Ingresó en la Armada el 30 de junio de 1967 como teniente de fragata bioquímico en comisión. El 31 de diciembre de 1970 ascendió a teniente de navío bioquímico y a capitán de corbeta bioquímico el 31 de diciembre de 1977.

Sus principales destinos fueron: Escuela Complementaria de la Armada "Francisco de Gurruchaga", Hospital Naval Puerto Belgrano, Hospital Naval Buenos Aires, Agrupación Naval Antártica, Escuela de Mecánica de la Armada, Jefatura Militar y Dirección de Abastecimientos Navales. Falleció el 26 de octubre de 1982.



RAFAEL ALEJO GRIGERA
Capitán de Fragata Odontólogo

El capitán de fragata odontólogo Rafael Alejo Grigera nació el 29 de noviembre de 1907. Ingresó en la Armada el 25 de abril de 1939 como cirujano dentista. Ascendió a capitán de corbeta dentista el 31 de diciembre de 1946 y a capitán de fragata dentista el 31 de diciembre de 1952. Pasó a situación de retiro el 28 de agosto de 1959 y fue nombrado como retirado en ser-

vicio el 1º de mayo de 1962, pasando a retiro efectivo en el año 1969.

Sus principales destinos fueron: Escuadra de Ríos, "25 de Mayo", Base Naval Puerto Belgrano, Escuela de Mecánica de la Armada, Instituto Médico Naval, "La Argentina", Hospital Naval Buenos Aires, Hospital Naval Puerto Belgrano, Flota de Mar, Dirección General de Sanidad Naval y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 21 de noviembre de 1982.

**MARIO ALBERTO
FERNANDEZ ESPIRO**
Capitán de Navío Odontólogo



El capitán de navío odontólogo Mario Alberto Fernández Espiro nació el 8 de noviembre de 1917. Ingresó en la Armada el 24 de marzo de 1943 como dentista de 3°. Ascendió a teniente de fragata odontólogo el 31 de diciembre de 1944 y a capitán de navío odontólogo el 31 de diciembre de 1965. En 1973 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: Escuela

de Mecánica de la Armada, Base Naval Puerto Belgrano, "Almirante Brown", Escuadrilla de Torpederos, "La Argentina", "Rivadavia", Base Aeronaval Punta Indio, "Moreno", División Torpederos y Fragatas, Flota de Mar, Escuela Naval Militar, Base Naval Río Santiago, Hospital Naval Puerto Belgrano y Dirección de Sanidad Naval. Falleció el 24 de noviembre de 1982.



GABINO J. A. SANTORO
Capitán de Corbeta

El capitán de corbeta Gabino J. A. Santoro nació el 25 de enero de 1916. Ingresó en la Armada el 1º de marzo de 1930 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción '62) el 3 de julio de 1936 y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1948. En 1952 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: "Presi-

dente Sarmiento", "Moreno", "Catamarca", "Spiro", "Salta", "25 de Mayo", "La Argentina", "Pueyrredón", "Comodoro Py", "Santiago del Estero", "Cervantes", Escuela de Mecánica de la Armada, "Rivadavia", "Santa Fe", Escuela de Guerra Naval, "Sanavirón", Destacamento Naval Azopardo e "Ingeniero Gadda". Falleció el 28 de noviembre de 1982.



DANIEL ENRIQUE MIGUEL
Teniente de Corbeta

El teniente de corbeta Daniel Enrique Miguel nació el 19 de noviembre de 1957. Ingresó en la Armada el 29 de enero de 1975, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 30 de diciembre de 1979 y a teniente de corbeta el

31 de diciembre de 1981.

Sus principales destinos fueron: Escuela de Aviación Naval y Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque. Falleció el 27 de mayo de 1982 en Operaciones de Guerra en el

TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR.

NOTA DE LA DIRECCION:

Debido a la recepción de una placa fotográfica equivocada, en el BCN N° 732, página 298, se publicó una fotografía no perteneciente a este socio.

SOCIEDAD MILITAR "SEGURO DE VIDA"

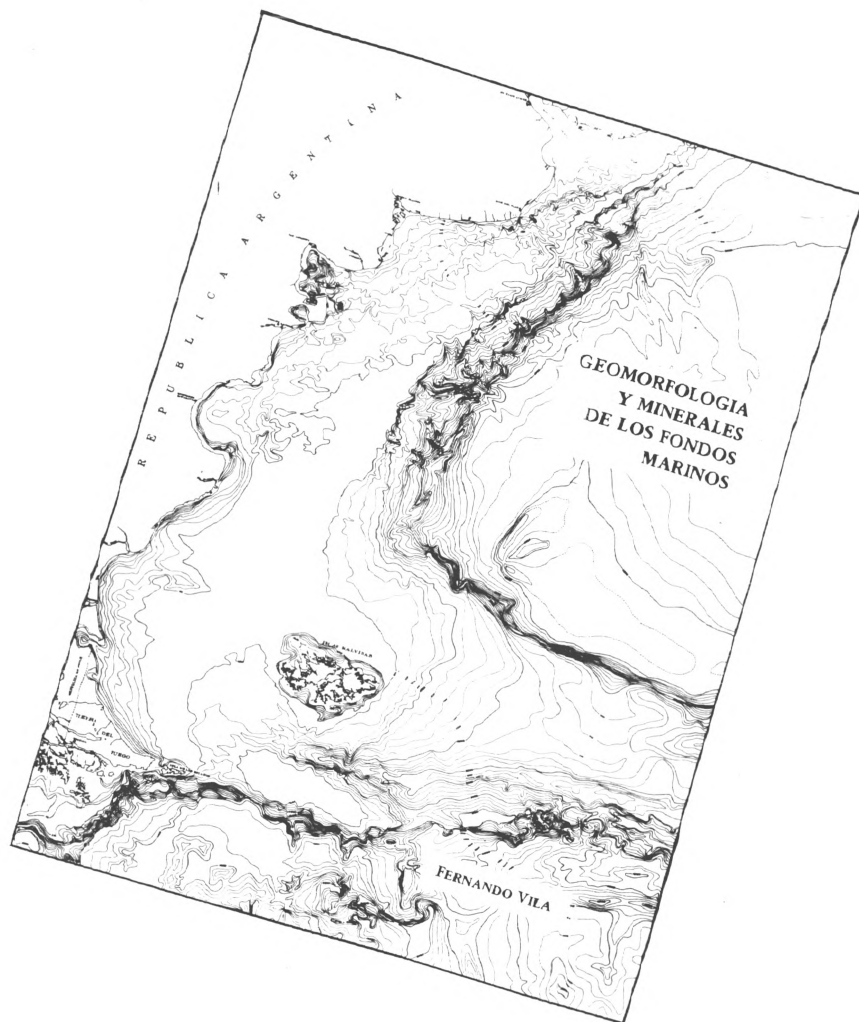
Institución Mutualista
Avda. Córdoba 1674-Capital Federal
CC 1967

• **FILIALES:**

- **LIBERTADOR:** Azopardo 250 - Capital Federal.
- **CONDOR:** Com. Pedro Zanny 250 - Of. 014 -
Capital Federal.
- **LIBERTAD:** Comodoro Py 2055 PB - Of. 026 -
Capital Federal.
- **CAMPO DE MAYO:** Ruta 8 Puerta 4
Campo de Mayo - Bs. As.
- **BAHIA BLANCA:** Chiclana 344 - Bahía Blanca Bs. As.
- **CORDOBA:** Deán Funes 68 - Piso 1 - Of. 35 - Córdoba.
- **MENDOZA:** Sarmiento 630 - Mendoza.
- **PUNTA ALTA:** Rivadavia 110 - Punta Alta - Bs. As.
- **MAR DEL PLATA:** Moreno 2859 - Mar del Plata - Bs. As.
- **PALERMO:** Av. Luis María Campos 1029/31 -
Capital Federal.

Horario de atención: Lunes a viernes de 8 a 12.

ULTIMAS
EDICIONES
DEL



ULTIMAS
EDICIONES
DEL



J. D. SLEIGHTHOLME ·
**COMO ALISTAR,
MANTENER
Y REPARAR SU YATE**



HORARIOS Y SERVICIOS DEL CENTRO NAVAL

ANEXO CENTRO NAVAL: Córdoba 622. T.E. 392-5731/5311/5393/5143 y 393-5966/5977/5371.

BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.50; sábados, de 9 a 12.30.

BAR: Lunes a viernes, de 9 a 22; sábados, de 9 a 20.

BAR DEL ANEXO: Lunes a sábados, de 18 a 24; domingos y feriados, de 10 a 13.

BIBLIOTECA DEL SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL: Lunes a viernes, de 8 a 14.

BIBLIOTECA DEL CENTRO NAVAL: Lunes a viernes, de 14.30 a 19.

BOLETIN: Lunes a viernes, de 15 a 20. T.E. 311-0041.

BRIDGE: Martes y jueves, de 16 en adelante.

AJEDREZ: Martes y jueves, de 18 a 20.

COMEDOR: Lunes a viernes, de 12 a 15 y de 20 a 23.30; viernes y sábados, de 12 a 15 y de 10 a 0.30.

CONMUTADOR CENTRO NAVAL: T.E. 311-1011 y 32-5975/5439/5443.

CONSULTORIO MEDICO: Lunes, miércoles y viernes, de 17 a 20.

CONSULTORIO ODONTOLÓGICO: Lunes a viernes, de 8.30 a 17.30.

ENFERMERIA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

ESGRIMA: Martes, jueves y sábados, de 19 a 21; miércoles y viernes, de 18 a 20.

INST. DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a viernes de 14 a 20. T.E. 311-0042/43.

JAULA DE GOLF: Lunes a viernes, de 18 a 20.

KARATE: Martes y jueves, de 18 a 19.

KINESIOLOGIA: Martes y jueves, de 16 a 19.

MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 19.45 (pedir hora).

PANTEON: Horario de visitas: Lunes a sábados, de 7.30 a 12 y de 14.30 a 17; domingos y feriados, de 8 a 12.

PEDICURO: 1º y 2º miércoles de cada mes, de 18 a 20.

PELUQUERIA: Lunes a viernes, de 8 a 20.15; sábados, de 9 a 13.

SASTRERIA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 14 y de 14.30 a 20.30; sábados de 8 a 12.

SECRETARIA: Lunes a viernes, de 8.30 a 20; sábados, de 8.30 a 13.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 16 a 20.

TESORERIA: Lunes a jueves, de 14.30 a 18.30; viernes, de 14.30 a 20.30.

MUSEO NAVAL TIGRE: T.E. 749-0608.

CAMPO DE DEPORTES OLIVOS: T.E. 795-5518.

DELEGACION TIGRE: T.E. 749-0210.

GOLF CLUB VILLA ADELINA: T.E. 766-6371.

Y.C.C.N.:

CAPITANIA OLIVOS: T.E. 797-8953.

CAPITANIA DARSENA NORTE: T.E. 32-0341.

CAPITANIA TIGRE: T.E. 749-0210.

GIMNASIA: Lunes y miércoles, de 18 a 19 (Profesor P. Russo; T.E. 743-5148).

INDICE TOMO C

1982

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Enero - Marzo 1982 Num. 730		
<i>Astrada Sosa, J.</i>	Timonel. Del libro "Filásticas" (Sonetos Marineros)	1
<i>Sanchez Sañudo, C.</i>	La Argentina invertebrada o el camino del abismo	3
<i>Lare, A.G.</i>	Carta a un filósofo	21
<i>Mayer, F.</i>	El problema de la cartografía local en relación con los sistemas modernos de navegación	23
<i>Caneco, A.N.</i>	Una huella de D. Miguel de Unamuno	37
<i>Ferrer Vieyra, E.</i>	Problemática jurídica de la Antártida Argentina	49
Crónica Nacional	Asuntos Internacionales	
"	Denunció Argentina el Tratado de Solución Judicial de Controversias firmado con Chile en 1972	65
"	La denuncia del Tratado Argentino - Chileno de 1855	65
"	Armada Argentina	
"	Botadura de la corbeta A.R.A. "Espora"	68
"	Primer egreso de mujeres como oficiales de marina	69
"	30° aniversario del primer vuelo mundial desde el continente americano a la antártida	69
"	Botadura del destructor A.R.A. "Heroína"	69
"	125° aniversario del fallecimiento del almirante Brown	69
"	Incidente en el atlántico sur	70
"	Intereses Marítimos	
"	Transporte del comercio exterior argentino	70
"	Evolución de la flota mercante argentina	71
Asuntos Internos	Reconocimiento de socios vitalicios	73
"	Altas de socios activos	73
"	Altas de socios adherentes	73
"	Baja de socios honorarios	73
"	Bajas de socios vitalicios	73
"	Bajas de socios activos	74
"	Separación de socios activos	74
"	Bajas de socios adherentes	74
"	Separación de socios adherentes	74
"	Asamblea Ordinaria 1982	74
"	Club Naval del Uruguay	75
"	Recepción en honor de los nuevos Guardiamarinas	76
"	Comisión interna de bridge	76
"	Delegación Ushuaia	76
"	Capitanía de Tigre	76
"	Almuerzo con socios que cumplieron 80 años en el presente ejercicio	76
"	Reunión de fin de año con el personal	77
"	Despedida del Centro Naval a su ex presidente contraalmirante Rial	79
"	Homenajes al general San Martín y al almirante Brown	80
"	Homenaje del Centro Naval en el centenario de la ciudad de La Plata	80

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Enero - Marzo 1982 Num. 730 (Cont.)		
Asuntos Internos	Asamblea Extraordinaria del Centenario del Centro Naval	83
(cont.)	Asamblea Extraordinaria	84
"	Asamblea Ordinaria	84
"	Oficialización de la lista de renovación parcial de la C.D.	84
"	Necrología	
"	Capitán de Navío Jorge Rodríguez	87
"	Contraalmirante Arturo H. Rial	87
"	Capitán de Navío Luis Alberto Martín	88
"	Capitán de Navío médico Ernesto Jorge Pérez	88
"	Capitán de Navío médico Mario A. Pessagno Espora	89
"	Capitán de Corbeta contador Víctor M. Marcervelli	89

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Abril - Junio 1982 Num. 731		
<i>Morell, F.L.D.</i>	El puerto de aguas profundas	91
<i>Tanco, F.R.</i>	El Proyecto Cadal-4	99
<i>Alemán, F.A.</i>	Conquistemos las rutas comerciales consolidando e incrementando nuestra marina mercante	117
<i>Sidders, J.C.</i>	El bergantín "Espora"	131
Crónica Nacional		
e Internacional	Guerra no declarada en el Atlántico sur - Consecuencias en el ámbito nacional e internacional	151
"	Marzo	151
"	Abril	151
"	Mayo	157
"	Junio	159
Asuntos Internos	Reconocimiento de socios vitalicios	163
"	Altas de socios activos	163
"	Alta de socio adherente	163
"	Baja de socios honorarios	163
"	Bajas de socios vitalicios	163
"	Bajas de socios activos	163
"	Separación de socio activo	164
"	Bajas de socios adherentes	164
"	Asamblea Extraordinaria	164
"	Premios a trabajos publicados en el Boletín en el bienio 1980 - 1981	164
"	Homenaje a socios fallecidos en el Teatro de Operaciones del Atlántico sur y en las islas Malvinas	164
"	Renovación parcial de la Comisión Directiva	165
"	Asunción de las nuevas autoridades	166
"	Anulación de reuniones sociales a realizarse en el salón de fiestas	169
"	Normas para la concurrencia al bridge	169
"	Informativo	169
"	Anticipo excepcional para oficiales en operaciones	169

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Abril - Junio 1982 Num. 731 (Cont.)		
Asuntos Internos (cont.)	Actividades desarrolladas en celebración del Centenario del Centro naval	
"	Cuarteto de tango antiguo	170
"	Almuerzo con la Asociación Amigos de la Calle Florida	173
"	Reunión con el personal del Centro Naval	173
"	Almuerzo de agasajo al Jocey Club de Buenos Aires en su Centenario	174
"	Homenaje al diario "La Prensa"	174
"	Homenaje al diario "La Nación"	175
"	Homenaje al Centro Naval	175
"	Conferencia sobre el oficial de marina	176
"	Homenaje a primeros presidentes honorarios	176
"	Asamblea Extraordinaria del Centenario del Centro Naval	177
"	Emisión de estampilla postal y matasellos en homenaje al Centenario del Centro Naval	180
"	Almuerzo con ex presidentes del Centro Naval	180
"	Centenario del Centro Naval	181
"	Homenaje de la Sociedad Militar Seguro de Vida	183
"	Homenaje del Instituto Browniano al Centro Naval	183
"	Homenaje de la Liga Naval Argentina al Centro Naval	184
"	Necrología	
"	Capitán de Fragata José Pérez Aquino	185
"	Capitán de Corbeta contador José Cayetano Di Lorenzo	185
"	Capitán de Fragata ingeniero Rómulo Oreste Bini	186
"	Capitán de Navío médico Hector Reinaldo Ricciardi	186
"	Capitán de Fragata de I.M. Pedro Edgardo Giachino	187
"	Capitán de Fragata bioquímico Julio Ricardo García	187
"	Capitán de Fragata Juan Pacciani	188
"	Vicealmirante Carlos Alberto Garzoni	188
"	Capitán de Navío Federico Guillermo Pitoni	189
"	Capitán de Corbeta Sergio Raul Gomez Roca	189
"	Guardiamarina Claudio Olivieri	190
"	Guardiamarina Gerardo Esteban Sevilla	190
"	Teniente de Fragata Carlos Alberto Benítez	191
"	Capitán de Fragata Aureliano C. Lopez de Bertodano	191
"	Capitán de Fragata contador Jorge Cappa	192
"	Capitán de Navío Roberto Pablo Grigera	192
"	Capitán de Corbeta Carlos María Zubizarreta	193
"	Capitán de Navío Eduardo H. Fraga	193
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Julio - Setiembre 1982 Num. 732		
	Homenaje del Centro Naval a los Caídos por la Patria	195
<i>Lazzari, E.C.A.</i>	El control recíproco de los poderes del Gobierno Federal	201
<i>Schaer, E.J.</i>	Bases para el desarrollo de un Estudio Sobre La Estrategia Marítima y la Conducción de Operaciones Navales	217
<i>Aratti, E.P.</i>	Objetivo: Recuperación de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur	227

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Julio - Setiembre 1982 Num. 732 (Cont.)	
<i>Tapper, J.F.</i>	En torno a la estrategia pesquera	233
Información general	Documentos Internacionales	
	Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca	253
"	Organización de los Estados Americanos - Décima conferencia interamericana	262
"	Naciones Unidas - Asamblea general	263
"	Naciones Unidas - Asamblea general	265
Crónica Nacional	Armada Argentina	
"	Entrega de distinciones al personal militar y civil que se destacó en las acciones bélicas libradas en el teatro de operaciones del Atlántico sur	267
"	El libro de bitácora de Bougainville en el Comando en Jefe de la Armada	273
"	Factibilidad de construir en el país un submarino nuclear	273
"	El vicealmirante Ruben Oscar Franco fue designado Comandante en Jefe de la Armada	274
"	Carta del Comandante en Jefe de la Armada al as de la aviación francesa señor Pierre Clostermann	275
"	Intereses marítimos	
"	Marina Mercante	
"	Incorporación de buques mercantes a la matrícula nacional	276
"	Sector pesca	
"	Evaluación de la actividad en el primer semestre de 1982	276
Crónica Internacional	Situación conflictiva incierta en el Atlántico sur	279
Internacional	Comisión Malvinas de la Internacional Socialista	280
"	Sistema Económico Latinoamericano (SELA)	280
"	Firme apoyo a la Argentina en la UNESCO	282
"	La Argentina denunció a Gran Bretaña en la ONU	283
"	El Parlamento Latinoamericano condenó a los Estados Unidos por la violación de las disposiciones del TIAR	284
"	Levantamiento de sanciones financieras recíprocas entre Argentina y Gran Bretaña	284
"	Acuerdo Argentino-Chileno ante la Santa Sede	284
"	La XII Asamblea General de la OEA tratará el tema de las islas Malvinas	285
"	Resolución favorable a la Argentina en la 69 Asamblea de la Unión Interparlamentaria Mundial, referente a las islas Malvinas	286
"	Tratamiento de la cuestión de las islas Malvinas en la Asamblea General de las Naciones Unidas	286
"	Estados Unidos habría descifrado las claves argentinas durante el conflicto del Atlántico sur	287
Asuntos internos	Comisión Directiva	289
"	Reconocimiento de socio honorario	290
"	Reconocimiento de socios vitalicios	290
"	Altas de socios activos	290
"	Reingresos	290
"	Baja de socio honorario	291
"	Bajas de socios vitalicios	291
"	Bajas de socios activos	291
"	Separación de socios activos	291

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Julio - Setiembre 1982 Num. 732 (Cont.)		
Asuntos internos	Bajas de socios adherentes	292
(cont.)	Salón de fiestas	292
"	132° Aniversario de la muerte del general San Martín	292
"	Aceptación de un busto del general Belgrano	292
"	Adquisición de una propiedad para el Centro Naval	292
"	Intituto Naval de Conferencias	292
"	Modificaciones en las Subcomisiones del Centro Naval	292
"	Yacht Club Centro Naval	293
"	Concurso de modelismo naval	294
"	Reconocimiento a la contribución de la celebración del Centenario del Centro	
"	Naval	296
"	Conmemoración de la Revolución Libertadora	296
"	Necrología	
"	Contraalmirante Pablo Francisco Beláustegui	297
"	Teniente de Navío Anselmo Juan Mastronardi	297
"	Teniente de Fragata Marcelo Juan Márquez	298
"	Teniente de Corbeta Daniel Enrique Miguel	298
"	Vicealmirante Adolfo B. Estevez	299
"	Capitán de Navío I.M. Cesar Aldo Beltrami	299
"	Capitán de Fragata Eduardo M. Cornú	300
"	Capitán de Corbeta Roald E. Chanetón	300
"	Capitán de Navío I.M. Oscar Guillermo Van Thienen	301
"	Capitán de Navío Manuel A. Moranchel	301
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Octubre - Diciembre 1982 Num. 733		
	Credo del Oficial de Marina.	303
<i>Vago, A.P.</i>	Reflexiones sobre el oficial de Marina de ayer, de hoy y de mañana	305
<i>Colombo, J.L.</i>	Operaciones de aviones navales Super Etendard en la guerra de las Malvinas	319
<i>Schwarz, J.F.</i>	Nuestros problemas en cuanto a la contaminación del Río de la Plata	331
<i>Gomez, V.R.</i>	Enlace marítimo de la Argentina continental con la Isla Grande de Tierra del Fuego	343
Crónica Nacional	Armada Argentina	
"	Asumió su cargo el nuevo Comandante en Jefe de la Armada	367
"	Comando de las unidades de primera clase para el año 1983	371
"	Aviso ARA "Sobral"	371
"	Operativo Fraternal IV	371
"	En memoria de los marinos caídos en el Atlántico sur	372
"	103° Aniversario de la Infantería de Marina	372
"	Egreso de la primera promoción del Liceo Naval Militar "Doctor Francisco de Gurruchaga"	372
Crónica	Arribo de zetas Phantom británicos a Malvinas	373
Internacional	Planteo argentino ante el Comité de Desarme de la Organización de las	
"	Naciones Unidas	373
"	Apoyo a la Argentina en el Consejo Interamericano Económico y Social	373

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Octubre - Diciembre 1982 Num. 733 (Cont.)	
Crónica	Resolución de las Naciones Unidas favorable al proyecto sobre Malvinas	
Internacional	presentado por Latinoamérica	373
(cont.)	Tema Malvinas en la Organización de Estados Americanos	376
"	Convención sobre el Derecho del Mar	378
Asuntos internos	Reconocimiento de socios vitalicios	381
"	Altas de socios activos	381
"	Reingresos	381
"	Bajas de socios vitalicios	381
"	Bajas de socios activos	382
"	Bajas de socios adherentes	382
"	Adquisición de una propiedad para el Centro Naval	382
"	Salón Anual de Marinistas	382
"	Torneo de sable por la Copa "Armada Argentina"	383
"	Torneo de Ajedrez	384
"	Torneo Intercírculos de Pelota a Paleta	384
"	Agasajo de agregados navales extranjeros	385
"	Homenaje al Guardiamarina Emilio C. Torlaschi	386
"	Nota del Comandante en Jefe del Ejército	387
"	Torneo Copa Rio de la Plata	387
"	Recepción a los nuevos Guardiamarinas	388
"	Agasajo a los socios que cumplieron 80 años de edad en 1982	390
"	Situación del Centro Naval Olivos	390
"	Asamblea Ordinaria 1983. Renovación de autoridades	391
"	Reunión de fin de año con el personal de la institución	392
"	Seguros de vida	392
"	Actividades conmemorativas del Centenario	
"	Homenaje al Centro Naval de la Asociación de la Prensa Técnica	393
"	Almuerzo con autoridades del Buenos Aires Rowing Club	394
"	Homenaje al Centro Naval de la Asociación Argentina Descendientes de	
"	Guerreros del Paraguay	395
"	Homenaje a la Armada Argentina	396
"	Misa recordativa de socios fallecidos	397
"	Homenaje al Centro Naval de Astilleros y Fábricas Navales del Estado	397
"	Homenaje de la Promoción 84 al Centro Naval	399
"	Homenaje al Capitán de Navío Santiago Albarracín	399
"	Regatas conmemorativas del Centenario	399
"	Necrología	
"	Capitán de Corbeta I.M. Juan Alcides Plaza	401
"	Capitán de Fragata Médico Julio Angel Osvaldo Gardella	401
"	Capitán de Navío Raúl Alberto Castro	402
"	Capitán de Fragata Ernesto Raúl del Mármol Grandoli	402
"	Capitán de Fragata Nicolás Vicente Cúneo	403
"	Capitán de Fragata Julio A. Astrada Sosa	403
"	Capitán de Corbeta Bioquímico Hugo Edgardo Sánchez	404
"	Capitán de Fragata Odontólogo Rafael Alejo Grigera	404
"	Capitán de Navío Odontólogo Mario Alberto Fernández Espiro	405

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Octubre - Diciembre 1982 Num. 733 (Cont.)		
Asuntos internos (cont.)	Necrología (cont.) Capitán de Corbeta Gabino J. A. Santoro	405
"	Teniente de Corbeta Daniel Enrique Miguel	406