

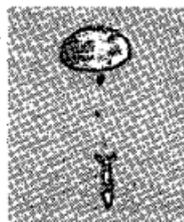
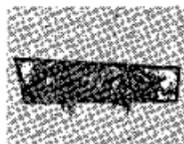


Revista de la
ESCUELA DE GUERRA NAVAL
ARMADA ARGENTINA

No. INV.: PP-00374-00

UBICACIÓN PP:

La efectividad
de los sistemas de
armas antiaereas
depende del
entrenamiento
de la
tripulación



El sistema Dornier de blanco aereo remolcado (DATS) se encuentra en servicio en las fuerzas aereas alemanas.

DATS es:

un moderno sistema de blancos de construcción modular para operar con reactores militares o aparatos teledirigidos.

DATS se emplea para:

entrenamiento de artillería y misiles tierra/aire y aire/aire.

DATS consiste en:

- equipo de a bordo pilón con chigre y lanzador unidad de control en la cabina dos blancos SK4 y SK5
- equipo de tierra indicador distancia de error al blanco unidad de control remoto (ignición del cartucho de humo) equipo de prueba equipo de manejo.

DATS garantiza:

- fácil montaje en compartimentos o pilones de bombas.

DATS provee:

- un blanco natural a alta velocidad (500 km/h al nivel del mar) maniobrabilidad de cazas (vueltas con 6g) operación con blancos remolcados reusables asegurando un entrenamiento efectivo a bajo costo.

Los blancos remolcados SK4 y SK5 están equipados con: mdi, indicador distancia de error al blanco (acústico o radar)

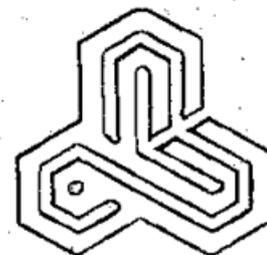
- transmisor de telemetría (transmisión de señales mdi a la estación en tierra o a la cabina del piloto) cartuchos de humo con ignición a control remoto (garantiza buena visibilidad incluso con cielo claro)
- amplificación radar y/o infrarrojo
- sistema de recuperación y paracaídas.

Programas. Productos. Perspectivas.



Dornier GmbH, Post Box 1420, D-7990 Friedrichshafen 1, Dep. VB,
Telephone 07545/81, Telex 0734206

ESTA REVISTA
ESTÁ IMPRESA EN PAPEL
SUMINISTRADO GENTILMENTE
POR LEDESMA S.A.I.



Ledesma s.a.i.

PAPEL LEDESMA FABRICADO CON
CELULOSA DE BAGAZO DE CAÑA DE AZUCAR

presencia del CFI en el desarrollo económico social argentino.



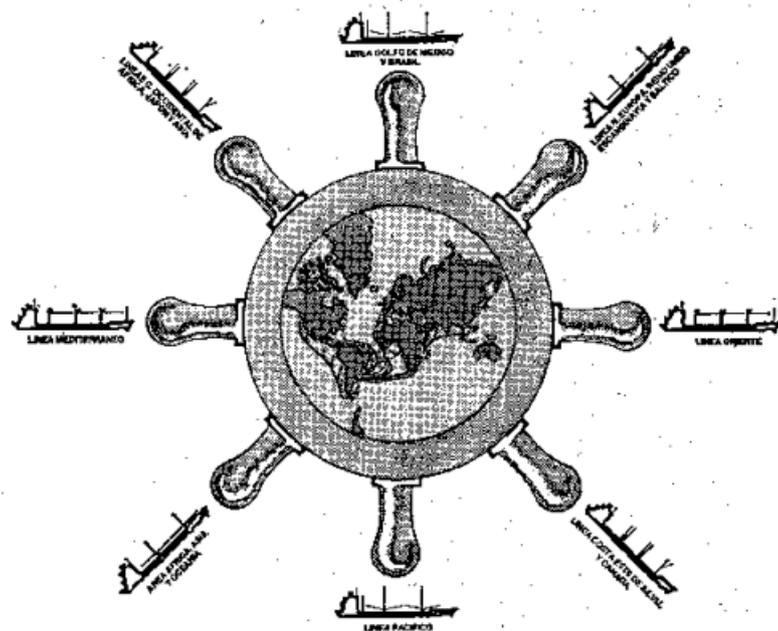
El CFI, ha trabajado para las provincias en pos de un auténtico Federalismo traducido en aportes que aquí se reseñan:

- DESARROLLO DE CUENCAS HIDROGRAFICAS.
- DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA SOCIAL.
- PROMOCION DE LA ACTIVIDAD MINERA.
- PROMOCION Y ACTIVIDADES AGROPECUARIAS Y RECURSOS NATURALES RENOVABLES.
- PROMOCION DE LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL.
- PROMOCION DEL INTERCAMBIO COMERCIAL.
- PROMOCION DE LA ACTIVIDAD TURISTICA.
- ORGANIZACION ADMINISTRATIVA DEL ESTADO.
- PROGRAMACION FINANCIERA DEL SECTOR PUBLICO.
- PLANIFICACION.
- INVESTIGACIONES ECONOMICAS SOCIALES.



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

E.L.M.A., SURCANDO LOS MARES DEL MUNDO CON SUS BUQUES, CONSOLIDA NUESTRO COMERCIO EXTERIOR.



Nuestra flota le brinda servicios regulares. Embarques seguros. Carga y descarga adecuadas a cada circunstancia. Unidades especialmente acondicionadas para transporte de los diversos tipos de carga. Rutas abiertas a todos los mercados mundiales. Asesoramiento integral. Nuestra flota es comunicación. Por eso, constantemente renueva y amplía sus servicios. Confíe sus embarques a nuestra flota: la que mejor cuida sus intereses.

EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS S.A.



Av. Corrientes 389 - Buenos Aires (1043)
Rep. Argentina. Tel. 32-4861 32-8111.
Cargas Generales - Contenedores -
Tel. 31-7189 - 2365 - 1353 - 0270

Acero de
SOMISA
Un argentino
muy bien colocado.

Somisa contribuye, en forma constante, a cubrir las necesidades del mercado nacional. Además -en un doble aporte de imagen y divisas para el país- coloca sus excedentes

en los mercados más exigentes del mundo. Así, no sólo afirma su condición de industria de industrias, también ayuda a poner bases de acero al prestigio del nombre argentino.


SOMISA
Industria de Industrias

Nuestro prestigio tiene historia...

En 1822, seis años después de la Declaración de nuestra Independencia, nace 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 instalador del sistema financiero nacional.

En 1910 se inaugura la **Sección Crédito Hipotecario**, un verdadero acontecimiento en la historia crediticia del país, sobre cuyo base se establecieron nuevas entidades 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.

**EXPORTACIONES DE CARNES VACUNAS ARGENTINAS PARA EL MUNDO
EN SU EQUIVALENTE PESO RES CON HUESO**

SEPTIEMBRE DE 1980

DESTINOS	Enero '80	Febrero '80	Marzo '80	Abril '80	Mayo '80	Junio '80	Julio '80	Agosto '80	Septiembre '80	En/Set. '80	AGO 1979
1. Rusia	11,9	10,3	13,3	10,7	17,4	8,9	8,0	6,1	9,9	96,5	49
2. C.C.E.	7,2	9,3	5,4	6,7	6,7	3,7	5,0	6,5	4,7	55,2	115
3. Grecia	3,6	3,6	1,4	2,0	—	1,6	0,8	0,9	—	13,9	42
4. Egipto	4,0	2,5	1,0	—	—	—	—	—	—	7,5	33
5. Israel	1,2	1,4	—	2,5	—	0,7	1,1	—	3,4	10,3	40
6. Brasil	3,1	0,6	0,6	—	0,3	0,1	—	—	—	4,7	70
7. Arabia Saudita	2,8	0,4	0,7	0,3	0,4	—	0,3	—	—	4,9	6
8. Africa (excl. Egipto)	1,8	1,2	0,3	0,8	0,4	—	—	—	—	4,5	24
9. Suiza	0,4	0,6	0,4	0,7	0,8	0,3	0,7	0,6	0,3	4,8	10
10. Islas Canarias	0,7	0,5	0,1	0,6	0,3	0,5	0,1	0,8	—	3,6	12
11. Irán	—	—	1,7	—	—	5,0	—	—	—	6,7	—
12. Portugal	—	1,5	—	—	—	—	—	—	—	7,2	8
13. Chile	0,3	0,4	0,5	1,1	1,1	0,9	0,8	1,1	1,0	7,2	7
Otros destinos	0,7	0,7	0,6	0,6	0,2	—	0,5	0,5	0,2	4,0	39 *
TOTAL GENERAL	37,7	33,0	26,0	26,0	27,6	22,0	17,3	16,5	19,5	225,6	455
Subtotal Refrigerado	13,3	16,0	16,0	17,0	14,4	15,0	11,7	12,5	13,5	129,4	242
Enlatada y Cocida**	51,0	49,0	42,0	43,0	42,0	37,0	29,0	29,0	33,0	355,0	697
Detalle por principales DESTINOS de las exportaciones de carnes enlatadas y cocidas:											
C.E.E.	6,9	5,5	5,4	5,5	6,8	7,0	6,1	5,6	6,0	54,8	109
EE.UU. (incl. Pto. Rico)	5,8	9,2	9,2	9,4	6,3	7,0	4,2	5,4	6,0	62,5	114
Resto paises	0,6	1,3	1,4	2,1	1,3	1,0	1,4	1,5	1,5	12,1	19

* Cifra estimada.

** 514 BARCOS ZARPADOS DURANTE EL PERIODO ENERO/SEPTIEMBRE DESDE PUERTOS ARGENTINOS CON CARNES ARGENTINAS PARA EL MUNDO.

ESCUCHE EL BOLETIN GANADERO DE LA JUNTA NACIONAL DE CARNES:

12 hs. — LS5 Radio Rivadavia

12,30 hs. — LV16 Radio Rio Cuarto (Córdoba) — LT9 Radio Brigadier Estanislao López (Santa Fe)

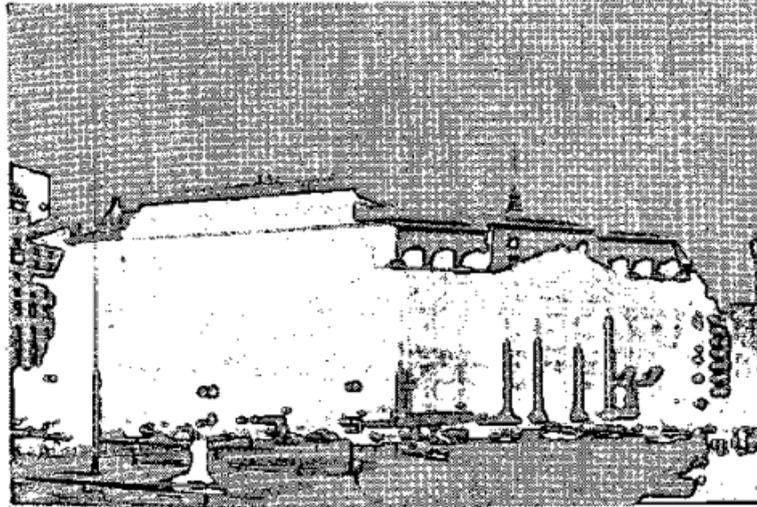
LU11 Radioemisora del Oeste - Trenque Lauquen (Bs. Aires) — LU24 Radio Tres Arroyos (Buenos Aires)



JUNTA NACIONAL DE CARNES



Archivo Nacional de la Memoria



**LA MAYOR
INSTITUCION
CREDITICIA DEL PAIS,
SIEMPRE
A SU SERVICIO.**



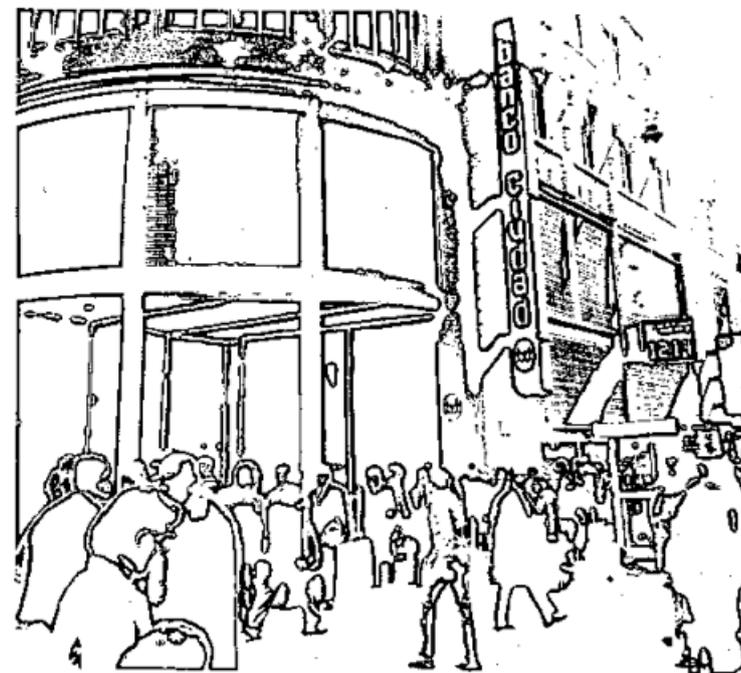
**BANCO DE LA
NACION ARGENTINA**
en su nación, su banco.



**Tecnología
para el sector agropecuario,
fundamento
de la economía nacional**

Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería de la Nación
INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA AGROPECUARIA

PARA SU INTERES



PRESTAMOS PERSONALES

**Con menores tasas y plazos convenientes
Consulte en Casa Matriz y Sucursales Comerciales**



banco de la ciudad de buenos aires
en la gran ciudad, su banco desde 1878



REVISTA DE LA
ESCUELA DE GUERRA NAVAL

ÍNDICE

**Director de la
Escuela de Guerra Naval:**
Contraalmirante RODOLFO ANTONIO REMOTTI
Asesor de la Revista:
Capitán de Fragata I. M. (RE) HÉCTOR E. ECHAGÜE

*Los conceptos vertidos en esta Revista expresan exclusivamente
las opiniones personales de sus autores.*

CINCUENTENARIO DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL PERÚ	15
ORGANIZACIÓN CONSULTIVA MARÍTIMA INTERGUBERNAMENTAL: "Por una navegación más segura en un mar cada día más limpio" Capitán de Navío Ciro García	27
ALGUNOS ASPECTOS OPERATIVOS Y LEGALES RELACIONADOS CON LA CONTAMINACIÓN MARINA Capitán de Navío (RE) Jorge F. Schwarz	45
APROVECHAMIENTO HIDRÁULICO DE LA LAGUNA IBERÁ Y DE SUS ESTEROS Ingeniero Darwin E. Urruzola	59
TRATADO DE LA CUENCA DEL PLATA: ASPECTOS INSTITUCIONALES Doctor José María L. Aletti Aufranc	72
CONCEPTOS ESTRATÉGICOS: Introducción	101
General Giulio Douhet	103
General William Mitchell	107
Mayor Alexander de Seversky	111
ACTIVIDADES: AGOSTO - NOVIEMBRE DE 1980: Día de la Fuerza Aérea Argentina	121
Curso de Comando y Estado Mayor	122
Curso Argentina y el Mar: Poder y Estrategia	123
Conferencia de Directores de Escuelas de Guerra Naval Americanas	127
Ciclo de Conferencias	128

CONTENTS

FIFTH DECADE OF THE SUPERIOR SCHOOL OF NAVAL WAR OF PERU	15
INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION: "For more secure navigation in each day more clean sea" Navy Captain Ciro García	27
SOME OPERATIVE AND LEGAL ASPECTS CONCERNING THE MARINE CONTAMINATION Navy Captain (ER) Jorge F. Schwarz	45
HYDRAULIC PROFIT OF THE IBERÁ LAGOON AND HIS BOG - LANDS Engineer Darwin E. Urruzola	59
TREATISE OF THE CUENCA DEL PLATA: INSTITUTIONAL ASPECTS Doctor José María L. Aletti Aufranc	72
STRATEGIC CONCEPTS:	
Introduction	101
General Giulio Douhet	103
General William Mitchell	107
Major Alexander de Seversky	111
ACTIVITIES: AUGUST - NOVEMBER 1980:	
Argentine Air Force Day	121
Course on Command and General Staff	122
Course on Argentina and the Sea: Power and Strategy ..	123
Directors of Naval War American Schools Conference ..	127
Cycle of Conferences	128

Cincuentenario de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú

CINCUNETENARIO DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL DEL PERÚ

Entre los días 15 y 18 de setiembre último tuvieron lugar, en nuestra hermana República del Perú, los actos celebratorios del cincuentenario de la Escuela Superior de Guerra Naval de ese país.

Una muy significativa y especial invitación a la concurrencia a esos actos por parte de las altas autoridades navales peruanas, hizo posible la presencia del Director de la Escuela de Guerra Naval Argentina, Contraalmirante Rodolfo Antonio REMOTTI; del Director de la Escuela Superior de Guerra Naval del Brasil, Contraalmirante Mucio PIRAGIBE RIBEIRO DE BAKKER; del Jefe de Enseñanza en el Estado Mayor General de Marina de Bolivia, Capitán de Navío Oscar PAMMO RODRÍGUEZ; del Director del Colegio de Guerra Naval de los Estados Unidos de América, Contraalmirante Edward F. WELCH; del Almirante (R) de la misma marina, Thomas H. MOORER, y del Director de la Escuela de Guerra Naval de Venezuela, Contraalmirante Tulio Antonio MÁRQUEZ.

Sería una presunción errónea aquella que asignara a esta circunstancia, como único motivo, el festejo social y de las formalidades de la ceremonia. De los catorce eventos previstos por el programa de la celebración, nueve de ellos fueron de trabajo y compromiso de exposición y discusión posterior, con la participación de los presentes, sobre temas que no sólo atañen al Perú en particular, sino al Poder Marítimo y al Poder Naval en general.

En la ceremonia central de la conmemoración, el Director de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, Contraalmirante Víctor RAMÍREZ ÍSOLA, pronunció un discurso en el que repitió los términos del decreto mediante el que en 1930 se dispusiera la creación de la Escuela: "Que la evolución y progreso de la Marina de Guerra Nacional justifica la creación de una Escuela Superior para la instrucción profesional de los Oficiales de la más alta jerarquía, por ser ellos los encargados de la conducción y utilización eficaz de las fuerzas navales en la guerra".



Jefe del Departamento VI Enseñanza del EMGM de Bolivia, Contraalmirante FN Bolivia Oscar PAMMO R.; Director de la Escuela de Guerra Naval de Venezuela, Contraalmirante ARV Tulio A. MÁRQUEZ; Director de la Escuela de Guerra Naval del Brasil, Contraalmirante Mucio PIRAGINE RIBEIRO; Presidente del Naval War College de New Port (Estados Unidos), Contraalmirante USN Edward F. WELCH; Director de la Escuela de Guerra Naval Argentina, Contraalmirante Rodolfo A. REMOTTI; ex Jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos, Almirante (R) USN Thomas H. MOORER, y Oficiales Superiores de la Armada Peruana.

Continuando con su alocución, hizo un detallado análisis ordenado desde la Constitución que dio origen a aquella nación, los objetivos políticos y sus fines, así como la necesidad de la fuerza para respaldarlos, y su extensión a los campos económico y social. Robusteciendo su pensamiento, citó al Almirante STORNI y al Almirante MAHAN como a precursores de las realidades a las que en nuestros tiempos deben hacer frente los países, en sus esfuerzos por desarrollar el Poder Naval, aspecto bélico del Poder Marítimo.

Esta crónica, que tiene por finalidad la noticia del acontecimiento que festejó nuestra hermana Armada Peruana, desea aquí señalar una característica de las marinas en general: la coincidencia de pensamiento en los enfoques de problemas que, si bien planteados para situaciones particulares de un país (como, en este caso, un sudamericano), se puede extender y aplicar con justeza a otro con situaciones similares. Por ello, transcribimos un pasaje del discurso del Contraalmirante RAMÍREZ ISOLA:



Director de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, Contraalmirante AP Víctor RAMÍREZ ISOLA; Ministro de Marina del Perú, Vicealmirante AP Mario CASTRO DE MENDOZA; Director de la Escuela de Guerra Naval de Venezuela, Contraalmirante ARV Tulio Antonio MÁRQUEZ; Director de la Escuela de Guerra Naval Argentina, Contraalmirante Rodolfo A. REMOTTI, y su Ayudante, Capitán de Fragata AP Ricardo FORSYTH R.

"¿Qué es lo que se necesita para superar un conflicto? La respuesta es simple: se necesita tener poder, o sea la capacidad para imponer a otros la voluntad propia. Pero ¿qué es lo que confiere poder a un Estado? Aquí también la respuesta es simple: la base del poder son los recursos que posea ese Estado. ¿Qué es lo que respalda al poder de un Estado cuya base son esos recursos efectivos con los que es capaz de actuar? El respaldo del poder es el potencial de un Estado, o sea la suma de todos los recursos no aplicados todavía, pero susceptibles de serlo; y, desde luego, ese potencial tendrá tanto más valor, cuanto más eficiencia, más eficacia y más rápidamente se esté en condiciones de transformar los recursos potenciales en efectivos.

"Lo que más nos interesa, por ahora, es el poder real y efectivo de mi Estado en un momento determinado, y sobre ese concepto vamos a detenernos. Así como dijimos que la base del poder son los recursos, y sabemos que éstos son aplicables a la acción, ya sea dentro o fuera del país, y ya sea en el campo de lo económico, de lo psicológico, de lo político o de lo militar; es evidente que ante un conflicto se hará necesario determinar cuántos y cuáles de estos recursos se

aplicarán a la acción estratégica, o sea para hacer privar nuestra voluntad como Estado sobre la de otro que oponga resistencia a la materialización de nuestros objetivos políticos. Esto debe ser evidentemente materia de una decisión fundamental tomada en el nivel político más alto del Estado, que, en el límite, todos los recursos de una nación se pueden aplicar a la acción estratégica en desmedro del bienestar o del desarrollo interno, siempre que el objetivo perseguido justifique el precio que se quiera o se pueda pagar por lograrlo.

"Tomada esta trascendente decisión acerca de qué recursos disponibles van a ser aplicados a la acción estratégica, frente a un conflicto real o previsible, se conforma con ellos el poder estratégico nacional, uno de cuyos componentes: el Poder Militar, es de vital importancia a los efectos de los estudios en esta Escuela.

"¿Por qué el Poder Militar de un Estado es capaz de influir sobre la voluntad de otros? La respuesta es: por cuanto el Poder Militar tiene capacidad para hacer daño físico, a las cosas y a las personas, y tiene también la capacidad para apropiarse de territorios y riquezas de otros Estados.

"En términos generales, podemos decir que el Poder Militar es la **última razón**; es decir que se apela a él una vez que los Poderes Político, Económico y Sicológico han fracasado. Es evidente que cuando el Poder Político, el Poder Económico y el Poder Sicológico han fracasado, y se ha agotado la capacidad de negociación, hay que recurrir al Poder Militar, y éste, si no va integrado con todas sus fuerzas, el país no tiene credibilidad.

"Este Poder, basado en las armas, debe aplicarse sobre lo que se llama **objetivos estratégicos**, o sean aquellos entes del enemigo cuya destrucción, neutralización o captura desorganiza el sistema cuyo funcionamiento resulte vital para que aquél pueda mantener la lucha armada, ya sea tanto en lo que se refiere a su capacidad material como a su capacidad moral de sostener la voluntad de resistir. En síntesis, debemos llamar **objetivos estratégicos** a cada uno de los grandes sistemas que en un país contribuyen a sostener la capacidad y la voluntad de lucha.

"Es obvio que en el caso de un conflicto armado habrá que seleccionar los objetivos estratégicos vitales más sensibles y vulnerables, y sobre ellos hacer converger todo el poder terrestre, aéreo y naval, debidamente armonizados.

"Considerando específicamente el Poder Naval, y teniendo en cuenta que puede actuar en el mar y desde el mar sobre las costas; la estrategia naval consistirá en aplicar el Poder Naval sobre los objetivos estratégicos que están precisamente en el mar y sobre las costas.

"Pienso que nuestro país tiene la capacidad para desarrollar los principios que, según MAHAN, se necesitan para ser una potencia naval en el ámbito de esta parte del Continente. La asimilación tecnológica más adelantada ya comenzó en nuestra Marina, y continuará incrementándose con el devenir de los años. Nuestros recursos económicos, nuestra situación geográfica privilegiada, y el patriotismo y perseverancia de nuestra población, son herramientas que el Gobierno debe usar y desarrollar con habilidad en la búsqueda de la supremacía en el mar.

"Por otro lado, nuestra historia patria nos da una respuesta pragmática, pues a lo largo del siglo pasado, y con consecuencias que hasta ahora estamos pagando, hemos sido invadidos por no contar con un Poder Naval establecido. El devenir de los años les ha dado significativa importancia a los Intereses Marítimos de las naciones; el mar ya no es simplemente una línea de comunicación, sino fuente inagotable de riquezas, por lo que se llega necesariamente a la conclusión de que en el futuro, el mar será el escenario lógico de las acciones bélicas. Debemos, pues tomar conciencia de ello."

Al dar término a la transcripción de estos conceptos del Contraalmirante RAMÍREZ ISOLA, y refiriéndonos en particular a su persona, debemos hacer saber al lector que este alto Jefe naval peruano efectuó el año 1958 el Curso de Aplicación para Oficiales de Infantería de Marina de la Armada Argentina.

Con esto queda aquí manifiesta una doble coincidencia: una muy feliz, la de que los dos Directores, peruano y argentino, hayan tenido una común fuente (en un caso, ampliatoria, y en el otro, formativa): esta nuestra Armada Argentina. La otra coincidencia tiene una condición de identidad: la similitud de inquietudes nacionales, aun tratándose de que unas pertenecen a un país del Pacífico, y las otras, a uno del Atlántico.

La moderna planta de Puerto Nuevo y los Equipos de Ingeniería de Bombeo.

Un laboratorio de minuciosa exactitud,
Un proceso de mezclado de automatización integral donde el hormigón sale
totalmente listo, sin necesidad de terminarlo en el mótobombero.
Y además, los poderosos equipos de Ingeniería de Bombeo, cinco bombas,
dos de las cuales están incorporadas a unidades móviles,
En concreto, dos aportes tecnológicos de gran trascendencia
y de muy largo alcance.

En concreto, siempre Balpala.



MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA
DEL HORMIGÓN ELABORADO

COPRIN saicif

Dársena F - Puerto Nuevo - Bs. As. - Tel.: 32-7712/8035/9967
757-4248/6820 - C.C. 4576 - (1000) C. Central
Plantas Industriales; Sáenz Peña y Puerto Nuevo

balpala 
hormigón elaborado
SOLIDEZ BIEN CALCULADA

Archivo
Nacional de
la Memoria

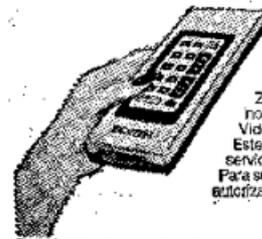
SYSTEM 3
ZENITH

LA ÚLTIMA PALABRA



**CANAL
HORA**

**¡OTRA NOVEDAD
DE ZENITH!**



Control remoto computado, identificación de canal y reloj en pantalla.

Con sólo oprimir un botón del control remoto computado 2500 aparecerá en pantalla durante 4 segundos y medio el canal que usted está viendo y la hora exacta.

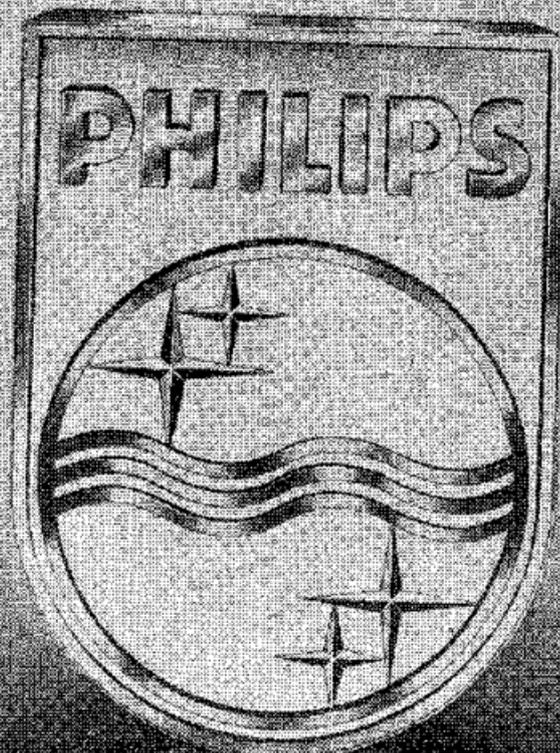
Una micro-computadora "recuerda" cuáles son sus canales preferidos una vez que Ud. los haya programado, lo que facilita y hace más cómodo sintonizarlos.
Zenith la empresa de mayor prestigio en el mundo de la electrónica le invita a que conozca esta novedad de Zenith: El eficiente Centinela de Color; el Tubo de Imagen de triple enfoque; el Guardián de Video (Video Guard) o su chasis Triple Plus totalmente modular.

Este televisor puede recibir 105 canales (2 al 13 VHF - 14 al 83 UHF) y 23 más cortes por cables al servicio de CATV.

Para sus ojos el color-verdad; para su economía todo lo que no se ve; la extensa red de servicio técnico autorizada y especializado en todo el país lo que asegura su inversión y su tranquilidad.

Licencia exclusiva de Zenith Radio Corporation (Chicago USA)

TELEVISIÓN



Este símbolo identifica:

PRODUCTOS ELECTRODOMESTICOS:

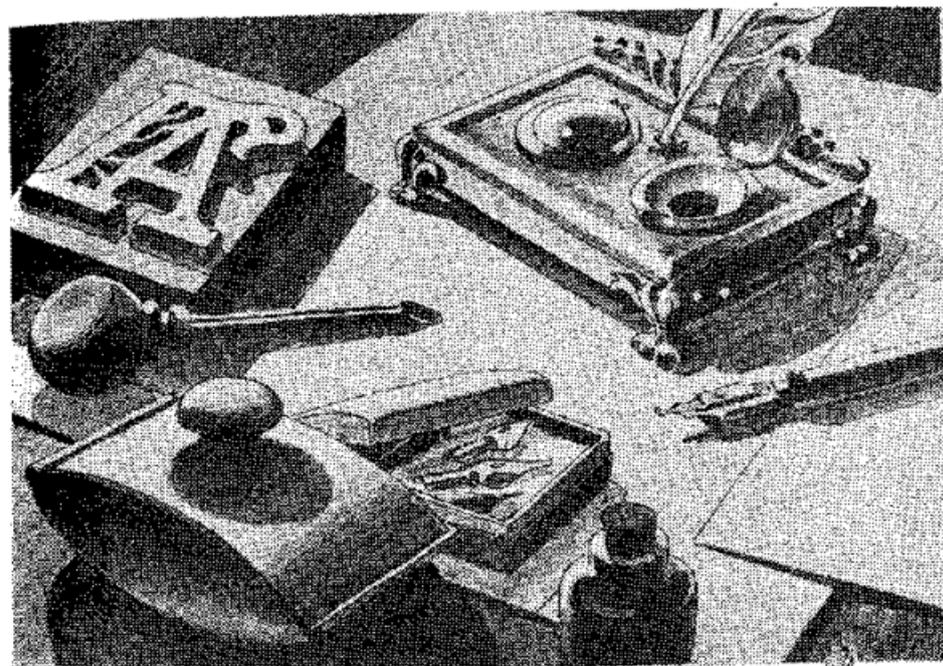
Televisores color y blanco y negro. Licuadoras. Batidoras.
Tostadoras. Exprimidores. Cafeteras. Brochette-Maker. Secadores de cabello.
Lustraspiradoras. Ventiladores. Planchas. Relejos Electrónicos. Radios.
Radiograbadores. Grabadores. Reproductores. Cadenas de Alta
Fidelidad. Casetes. Afeitadoras. Infraphil. Ultrasol. Lámpara solar.
Lavarropas. Heladeras.

PRODUCTOS DE ILUMINACION:

Iluminación del hogar. Deportiva. Industrial. Decorativa.
Grandes Areas. Alumbrado público.

PRODUCTOS PROFESIONALES:

Sistemas e instalaciones especiales de sonido. Circuitos cerrados
y cámaras de TV color. Equipamientos de plantas transmisoras
de TV color y blanco y negro. Laboratorios de idiomas. Columnas sonoras.
Centrales telefónicas automáticas. Centrales telegráficas y de télex.
Radar. Sistemas de aeronavegación. Sistemas para radiodiagnóstico.
Terapia por radiación. Electromedicina. Radiografía industrial, etc.



*Sin ellos nada
hubiera sido posible.*

Absolutamente nada.
Sin los instrumentos de escritura no le
hubiera sido posible al hombre, simbolizar su
pensamiento, evolucionar.
En todos y cada uno de sus campos de acción.
En los de la educación.
Los de la industria, la ciencia.

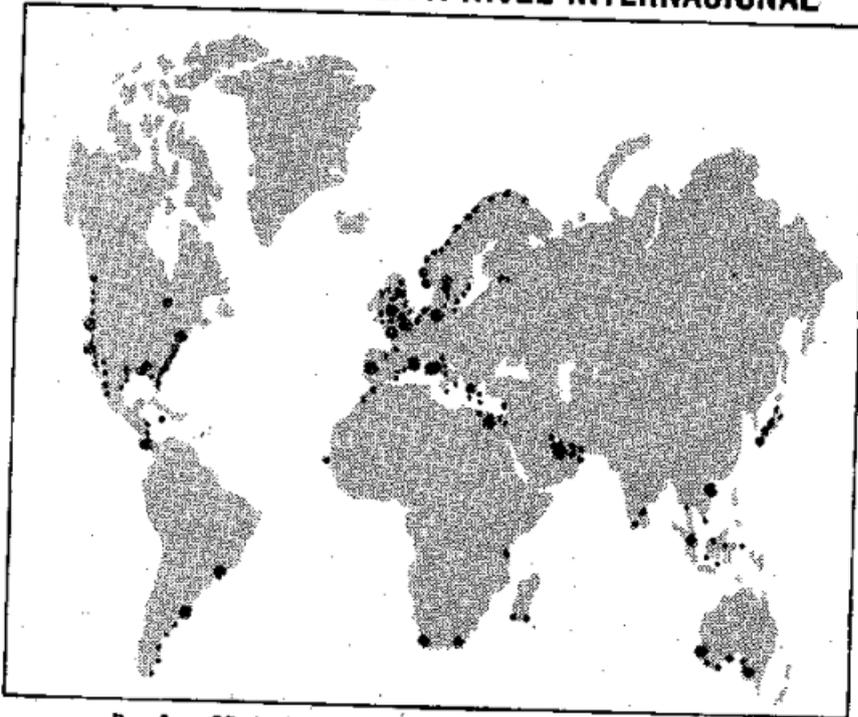
En los del arte o el sentimiento y
—por qué no?— en los de la fantasía.
Sin los instrumentos de escritura, nada
hubiera sido posible.
Y nada sería posible.
Perfeccionarlos fue, es y será nuestra tarea.
Siempre en el mejor nivel.



PARKER
*estilo y precisión
en instrumentos de escritura.*

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



**Organización Consultiva
Marítima Intergubernamental**

**“Por una navegación más segura
en un mar cada día más limpio”**

Capitán de Navío CIRO GARCÍA

"Por una navegación más segura
en un mar cada día más limpio"

Capitán de Navío CIRO GARCÍA

Capitán de Navío CIRO GARCÍA

Se recibió de Guardiamarina del Escalafón Comando Naval el año 1952. De Oficial Subalterno ocupó puestos en Cruceros, Destroctores, Transportes y Estados Mayores.

Aprobó los cursos de Especialización en Comunicaciones, de Inteligencia Naval y Central de Informaciones en Combate.

El año 1965 ascendió a Capitán de Corbeta, cursó la Escuela de Guerra Naval el año 1967, y fue sucesivamente Ayudante de Órdenes del Comandante en Jefe de la Armada, 2º Cte. del destructor **Santa Cruz**, Comandante del aviso **Sanavirón** y 1er. Ayudante de la 1ª División de Destroctores.

Posteriormente fue destinado durante un año a cursar la Escuela de Guerra Naval en España. A su regreso fue nombrado Edecán Presidencial, y el año 1973 fue destinado como Profesor de Superficie en la ESCUELA DE GUERRA NAVAL. Permaneció en este Instituto como Jefe del Curso Naval durante los años 1974 y 1975. Durante este lapso también se desempeñó como Profesor de Poder Naval en la Escuela Superior de Guerra del Ejército, y en la Escuela de Comando y Estado Mayor de la Fuerza Aérea.

En el año 1976 ejerció el Comando del destructor **Seguí**, ascendiendo a Oficial Superior a fines de ese año.

Luego desempeñó funciones en la Presidencia de la Nación, Secretaría de Inteligencia de Estado, y el año 1979 fue nombrado Delegado Permanente del Comando en Jefe de la Armada ante la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

La idea de establecer la OCMI como organismo especializado de las Naciones Unidas exclusivamente dedicado a asuntos marítimos, tuvo su origen en la convicción sentida por muchos de que era necesario contar con un sistema internacional que permitiera acrecentar la seguridad en el mar. Esto se explica por dos motivos principales. Uno de ellos es que la vida de mar se ha caracterizado siempre por ser una profesión arriesgada. Por otra parte, dada la índole internacional de la actividad naviera, se reconocía desde hacía largo tiempo que para fomentar la seguridad del navegante, toda actuación concertada internacionalmente sería más eficaz que las medidas adoptadas unilateralmente y sin coordinación. Si bien existían ya importantes acuerdos internacionales, era necesario instituir un organismo permanente capaz de coordinar y promover otras medidas, y hacerlo de un modo más persistente.

Esta situación hizo que la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas reunida en 1948 tomara la decisión de crear un organismo internacional exclusivamente dedicado a asuntos marítimos: la **Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)**.

Durante el decenio transcurrido entre la adopción de la Convención de la OCMI y su entrada en vigor en 1958, atraieron la atención de la comunidad internacional problemas nuevos, que si bien guardaban relación con la seguridad, requerían un enfoque algo distinto. Entre éstos, el más importante fue la amenaza de contaminación del mar originada por los buques; en particular, la causada por el transporte de hidrocarburos en buques tanques.

Ya en 1954, cuatro años antes que adquiriera plena efectividad la personalidad jurídica de la OCMI, llegó a concertarse un Convenio internacional que trataba de esta materia. La responsabilidad de administrar y promover la aplicación de ese Convenio fue asumida por la OCMI, en cuanto ésta inició sus actividades en enero de 1959. Acre-

centar la seguridad marítima y prevenir la contaminación del mar han sido, desde un principio, los objetivos fundamentales de la OCMI.

SEGURIDAD MARÍTIMA

La primera Conferencia organizada por la OCMI en 1960, lo fue para tratar cuestiones de seguridad. En 1948 había sido adoptado un Convenio internacional sobre seguridad de la vida en el mar, en una Conferencia convocada bajo los auspicios del Reino Unido. No obstante, los sucesos trascurridos desde aquella fecha aconsejaban una actualización inmediata de dicho Convenio.

La Conferencia de 1960 adoptó un nuevo Convenio Internacional sobre seguridad de la vida en el mar, que entró en vigor en 1965. Este Convenio fue ratificado por más de 100 países, y abarca una amplia gama de medidas concebidas para acrecentar la seguridad de la navegación: compartimentado y estabilidad; instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; prevención, detección y extinción de incendios; dispositivos de salvamento, radiotelegrafía y radiotelefonía; seguridad de la navegación, transporte a granel, transporte de mercancías peligrosas, y buques nucleares.

El Convenio sobre seguridad de la vida humana en el mar —frecuentemente designado con la sigla SOLAS— es el instrumento internacional fundamental que trata de todas las cuestiones de seguridad marítima.

Los adelantos tecnológicos y de otra índole que se produjeron, hicieron necesario actualizar este convenio. Para ello la OCMI convocó en 1974 una Conferencia para adoptar un nuevo Convenio internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar que incorporara las enmiendas al Convenio de 1960, y permitiera efectuar otras mejoras necesarias. Este Convenio, conocido por SOLAS 74, entró en vigor el 25 de mayo de 1980, siendo nuestro país uno de los miembros que lo ha ratificado.

En otros aspectos, la OCMI se dedicaba a promover la formulación de varios instrumentos internacionales destinados a acrecentar la seguridad de la navegación. En 1966, una Conferencia adoptó el Convenio internacional sobre líneas de carga. El establecimiento de restricciones en cuanto al calado admisible de un buque en su condición de máxima carga, mediante la estipulación de francobordos, contribuye decisivamente a la seguridad del buque. En 1930 había sido adoptado un Convenio internacional a este respecto, y el nuevo instrumento de la OCMI lo mejora y actualiza.

Arqueo

El sistema seguido para calcular el arqueo de los buques también puede afectar a la seguridad; pero ha sido uno de los problemas más difíciles de los tratados en la legislación marítima. El arqueo sirve de base para evaluar los derechos e impuestos que ha de pagar un buque, y, debido a la forma en que suele ser calculado, ha sido posible modificar las características del diseño de los buques de modo que se reduce el arqueo del buque sin disminuir por ello el volumen de carga que puede transportar. Sin embargo, esto se ha logrado algunas veces sacrificando —por lo menos, en parte— la estabilidad y la seguridad de la nave.

Existían varios sistemas de arqueo; pero ninguno de ellos gozaba de reconocimiento universal. La OCMI inició el trabajo relativo a esta materia poco después de entrar en funciones, y en 1969, por primera vez, quedó adoptado un Convenio internacional al respecto.

Buques de pasajeros

En algunas regiones del mundo se produce un intenso movimiento de pasajeros por mar. En 1971 fue adoptado por la OCMI un acuerdo sobre buques que prestan servicios, el cual entró en vigor tres años más tarde, destinado a salvaguardar los buques y sus pasajeros.

Prevención de abordajes

La colisión es una de las causas más corrientes de accidentes en el mar. En un anexo del Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1960, se incluyeron medidas para prevenir los abordajes. En 1972 la OCMI adoptó un nuevo Convenio sobre esta materia, en el que se hicieron varias innovaciones.

Una de éstas fueron las reglas que tratan de los dispositivos de separación del tráfico, las cuales, con carácter de Recomendación, están siendo aplicadas en diversas partes del mundo donde el tráfico marítimo es intenso. La adopción de estos dispositivos ha reducido considerablemente el número de colisiones en muchas regiones.

Seguridad de los contenedores

Otro Convenio adoptado en 1972 trata de los contenedores. La utilización del contenedor se ha convertido en una característica saliente del comercio marítimo internacional. Este Convenio fue concebido, no sólo para facilitar dicho comercio estableciendo reglas internacionales uniformes, sino también para mantener un elevado nivel de seguridad en el transporte de contenedores mediante el esta-

blecimiento de procedimientos de prueba aceptables, con las correspondientes prescripciones relativas a la resistencia del contenedor.

Comunicaciones marítimas por satélite

En 1976 se adoptó el Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Comunicaciones Marítimas por Satélite. Los servicios radioeléctricos tradicionales han venido sufriendo en años recientes una congestión cada vez mayor, y es físicamente imposible incrementar el número de frecuencias disponibles.

Mediante la utilización de satélites espaciales se eliminarán esas dificultades. Esto puede ser de gran beneficio en el comercio y otros aspectos de la explotación de los buques; pero su mayor ventaja reside en el campo de la seguridad, ya que mediante comunicaciones de confianza y rápidas podrán ser transmitidos y recibidos los mensajes de socorro con mayor eficacia que en la actualidad.

Seguridad de los buques pesqueros

En contraste con la tecnología espacial, la pesca es una de las más antiguas actividades de la humanidad. Sin embargo, el mundo no tuvo hasta 1977 un Convenio internacional que tratara de la seguridad de los buques pesqueros. Una de las razones de qué no se hubiera adoptado hasta entonces tal Convenio, reside en la extrema variedad y compleja naturaleza de la industria pesquera, la cual es tan distinta de las otras faenas marítimas, que muchos de los demás Convenios adoptados por la OCMI no pueden aplicarse a los buques pesqueros.

Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar

En última instancia, la seguridad depende mucho más de la tripulación de un buque que de éste mismo. Desde hace mucho tiempo se ha reconocido que mayores exigencias en el adiestramiento de las tripulaciones producirían automáticamente un mejoramiento en la seguridad marítima, y en 1978 la OCMI convocó una Conferencia que tuvo por resultado la adopción del primer Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

El propósito de este Convenio es establecer, por primera vez en la historia, normas mínimas e internacionalmente aceptables, relativas a la formación de las tripulaciones. No pretende ser un modelo en el que todas las naciones tengan que basar los requisitos exigibles a las tripulaciones de sus buques: en muchos países, estos requisitos son ya más rigurosos que los estipulados en el Convenio. Lo que se pretende con este instrumento es eliminar requisitos inadecuados o com-

pletar los insuficientes cuando sea necesario, mientras, al mismo tiempo, se procura orientar y ayudar a las naciones marítimas con menos experiencia, que están formando sus propias flotas, a aplicar las normas mínimas que son aceptables a escala mundial.

Recomendaciones y directivas prácticas

La adopción de Convenios como los descritos es probablemente uno de los aspectos más importantes de las actividades de la OCMI; pero su trabajo tiene muchas otras facetas.

Además de los Convenios, cuyas prescripciones tienen carácter obligatorio para los países que los ratifican, la Organización también ha elaborado numerosos Códigos, Recomendaciones y otros instrumentos que tratan de la seguridad. Estos no tienen el mismo valor jurídico que los Convenios; pero pueden ser utilizados por los diversos Gobiernos como base para su legislación nacional, o simplemente como orientación.

Algunos de los más importantes textos tratan de la carga a granel, la seguridad de los pescadores y buques pesqueros, y el transporte de mercancías peligrosas y de productos químicos a granel.

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos

El Convenio de 1954 sobre contaminación por hidrocarburos —respecto del cual la OCMI asumió las funciones de depositaria en 1959—, representó el primer intento serio por parte de las naciones marítimas, de reducir la contaminación petrolífera.

Si en aquel entonces el problema era ya serio, hoy reviste una gran gravedad. La cantidad de hidrocarburos transportada por mar ha aumentado en un 700 por ciento durante los últimos veinte años, hasta alcanzar la cifra de 1.700 millones de toneladas. La flota petrolera mundial ha pasado de 37 millones de toneladas en 1954 a cerca de 340 millones de toneladas en la actualidad. A su vez, el tamaño de los buques tanques también ha sufrido un impresionante desarrollo: hoy existen varios buques de más de 500.000 toneladas, mientras que en 1954 el mayor petrolero del mundo apenas rebasaba las 30.000 toneladas.

Es por ello que desde la iniciación de sus actividades la OCMI ha dedicado una creciente atención al problema de la contaminación del mar.

El Convenio de 1954 fue enmendado en 1962; pero, hubo que esperar hasta el naufragio del **Torrey Canyon** en 1967, para que el mundo acabara de comprender los tremendos peligros que el transporte de hidrocarburos entrañaba para el medio marino.

Con posterioridad a aquel desastre, la OCMI elaboró toda una serie de Convenios y otros instrumentos.

Uno de dichos Convenios da a los Estados el derecho de intervenir cuando se producen en alta mar sucesos que puedan provocar una contaminación del mar por hidrocarburos.

Responsabilidad e indemnización

Otro convenio trata de la responsabilidad del propietario del buque o de la carga por los daños sufridos como resultado de un siniestro que entrañara contaminación por hidrocarburos. El Convenio tiene por objeto garantizar que las víctimas puedan recibir una indemnización adecuada, y atribuye al armador la responsabilidad por los daños.

Algunos países que asistieron a la conferencia de 1969, estimaron que los límites de responsabilidad establecidos entonces eran excesivamente bajos, y que la indemnización en algunos casos resultaría inadecuada.

Fondo internacional de indemnización

En consecuencia, la OCMI convocó en 1971 otra Conferencia que concluyó con la adopción de un Convenio en virtud del cual se constituiría un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos. Este Convenio entró en vigor en 1978, y el Fondo ha quedado constituido con sede en Londres.

A diferencia del Convenio de Responsabilidad Civil, que grava al armador, el Fondo se constituye mediante contribuciones de los importadores de hidrocarburos. La idea perseguida es que si un accidente marítimo ocasiona daños de contaminación que rebasen el monto de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, el Fondo podrá responder de la cantidad adicional, al mismo tiempo que el gravamen representado por esa indemnización queda repartido más equitativamente entre el armador y el importador.

Estos Convenios tratan todos ellos de lo que cabría calificar de aspectos jurídicos de la contaminación por hidrocarburos. Sin embargo, el continuado auge del transporte de petróleo hizo ver que también había que trabajar más a fondo en lo concerniente al aspecto técnico. En algunas zonas era tal la escala de la contaminación petrolífera, que empezó a temerse por el futuro del medio marino, no sólo a causa de

posibles accidentes, sino en virtud de las operaciones normales de los buques tanques; en particular, la costumbre de lavar los tanques de carga con agua de mar.

Conferencia sobre prevención de la contaminación por los buques, 1973

En 1973 se convoca una Conferencia para estudiar en todas sus dimensiones el problema de la contaminación del mar por los buques. De esta Conferencia salió el más ambicioso de los Convenios anticontaminación adoptados hasta la fecha. Trata no sólo de los hidrocarburos, sino también de las demás formas de contaminación: basuras, aguas sucias, productos químicos y otras sustancias perjudiciales.

Mediante este Convenio se reduce considerablemente el volumen de hidrocarburos que pueden ser objeto de las descargas normalmente realizadas por los buques en el mar, y prohíbe por completo que se efectúen tales descargas en ciertas zonas.

Una serie de accidentes de petroleros ocurridos durante 1976 y 1977, hicieron que se renovaran las demandas de medidas más rigurosas. El resultado fue la convocación de una Conferencia sobre seguridad de los buques tanques y prevención de la contaminación, en febrero de 1978.

Conferencia sobre seguridad de los buques tanques y prevención de la contaminación, 1978

Esta Conferencia —una de las más importantes celebradas hasta ahora por la OCMI—, no sólo logró terminar sus tareas dentro de un plazo notablemente corto (apenas a diez meses de llegar a la OCMI la primera instancia pidiendo que se convocara), sino que las medidas adoptadas tendrán profundas repercusiones en la construcción de los buques tanques en el futuro.

Las medidas concertadas incluyen prescripciones relativas a técnicas operacionales, como el lavado con crudos y sistemas de inertización con gas, así como otras de orden constructivo, tales como la instalación de tanques de lastre separados en buques mucho más pequeños que los señalados en el Convenio de 1973.

Medidas regionales para combatir la contaminación

La OCMI también ha estado trabajando en la realización de otros proyectos encaminados a reducir la amenaza de la contaminación por hidrocarburos. Uno de éstos es el Centro regional de lucha contra la contaminación ocasionada por los hidrocarburos, establecido en Malta

con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, en diciembre de 1976.

El Mediterráneo es una región particularmente vulnerable desde el punto de vista de la contaminación. En ese mar, un suceso que provocase una masiva contaminación por hidrocarburos, podría ser catastrófico. El propósito del mencionado Centro es coordinar las actividades anticontaminación de esa región, y coadyuvar en las tareas de elaborar planes de emergencia que puedan ser llevados a la práctica si llegara a producirse un desastre.

El éxito de esta empresa está siendo siempre cuidadosamente seguido en otros lugares del mundo, y la OCMI ya ha intervenido en proyectos en otras zonas, como el Caribe y el África occidental. Asimismo, se están analizando en la ARGENTINA el Área Focal del Río de la Plata y el resto del Mar Argentino, para la implementación de similares medidas.

TAREAS EN DESARROLLO

Es imposible evaluar con precisión la eficacia de las numerosas medidas de seguridad y de lucha contra la contaminación que han sido adoptadas por la OCMI durante más de veinte años. La industria naviera ha sufrido tales cambios durante ese período, que no cabe hacer ninguna comparación válida.

Sin embargo, es evidentemente enorme el trabajo que queda por hacer. El año 1978 —tristemente caracterizado por el mayor desastre de la historia: **Amoco Cádiz**, en cuanto a contaminación petrolífera— es prueba de ello. El papel asumido por la OCMI como foro de la comunidad marítima internacional está plena y universalmente reconocido, lo cual pone sobre los hombros de la Organización y de sus Miembros una tremenda responsabilidad.

Aplicación de los Convenios y normas internacionales

Si bien la concertación de acuerdos internacionales es, y seguirá siendo, un aspecto muy importante de las actividades de la Organización; la OCMI está dedicando una atención creciente al problema de la aplicación práctica de esos acuerdos a escala internacional. En la actualidad, la Organización cuenta 118 Estados Miembros (cuatro veces más que cuando se reunió por primera vez, en enero de 1959, la primera Asamblea de la OCMI). Muchos de estos Miembros son países en desarrollo, y algunos de ellos sin la experiencia ni los recursos de naciones con más larga tradición marítima.

Asistencia a los Estados

Para ayudar a esos Estados menos desarrollados en el ámbito marítimo a alcanzar las elevadas normas estipuladas en Convenios u otros instrumentos, la OCMI ha elaborado un extenso programa de asistencia técnica, cuya ejecución se lleva a cabo tanto desde la sede de la OCMI como desde centros situados estratégicamente en las diversas regiones del mundo en desarrollo. La Organización dispone de asesores especializados en muchas materias, incluidas la legislación marítima, la administración de la seguridad marítima, la contaminación del mar, y la formación y adiestramiento. En 1978 se dio un paso importante con el establecimiento de un Cuerpo de Seguridad Marítima formado por expertos que pueden asesorar a los Gobiernos acerca de aspectos particulares de los objetivos de la Organización.

Nuevos acuerdos internacionales

Este ámbito de las actividades de la OCMI está creciendo rápidamente. Con regularidad se van produciendo acuerdos internacionales nuevos. En abril de 1979 se reunió en Hamburgo una Conferencia que elaboró un Convenio sobre búsqueda y salvamento marítimos. Están en curso de estudio otros instrumentos, y a la vez son objeto de revisión los Convenios, Códigos y Recomendaciones en vigor.

Los éxitos logrados hasta la fecha, gracias a la buena voluntad y al esfuerzo decisivo de la comunidad internacional que utiliza a la OCMI como foro y palestra, demuestran claramente que los pasados veintidós años de lucha por una navegación más segura y un mar más limpio, no son más que los primeros años de un empeño continuo.

FUNCIONAMIENTO

Como en la generalidad de las organizaciones internacionales, las decisiones fundamentales en la OCMI se adoptan en la ASAMBLEA que se reúne cada dos años, y a la cual asisten todos los miembros. El gobierno y administración se hace a través del CONSEJO, que sesiona dos veces por año, y tiene a su cargo los aspectos político-financieros de la Organización.

Todas las actividades de la OCMI se desarrollan por sus tres principales Comités: Seguridad Marítima, Prevención de la Contaminación, y Legal. Los dos primeros han establecido varios Subcomités, que tratan temas especializados, tales como Comunicaciones, Seguridad en la navegación, Formación del personal marítimo, Cargas peligrosas, Protección contra incendios, y Diseño de buques.

Todos ellos se reúnen una o dos veces por año en la sede de la OCMI en LONDRES, para tratar los temas pendientes, y sus conclusiones son elevadas a la ASAMBLEA, para su aprobación y difusión a los Gobiernos miembros.

El actual secretario general de la Organización es el señor C. P. SRIVASTAVA (India), que hace varios años ejerce esa responsabilidad. Lo secundan en los puestos más destacados el señor C. KOSTYLEV (Unión Soviética), como director de Seguridad Marítima, y el señor Y. SASAMURA (Japón), director de Protección del Medio Ambiente Marino.

Nuestro país ha participado activamente desde la creación de la OCMI con delegaciones de la Armada, la Secretaría de Intereses Marítimos y la Prefectura Naval Argentina, y actualmente tiene acreditado un representante permanente.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Documentación de la Organización Consultiva Marítima Internacional.

Imagen Empresaria del Mejor Nivel

Aguilar

equipamientos s.a.c.i.f.i.



Barrio Norte
Suipacha 944
1008 - Capital

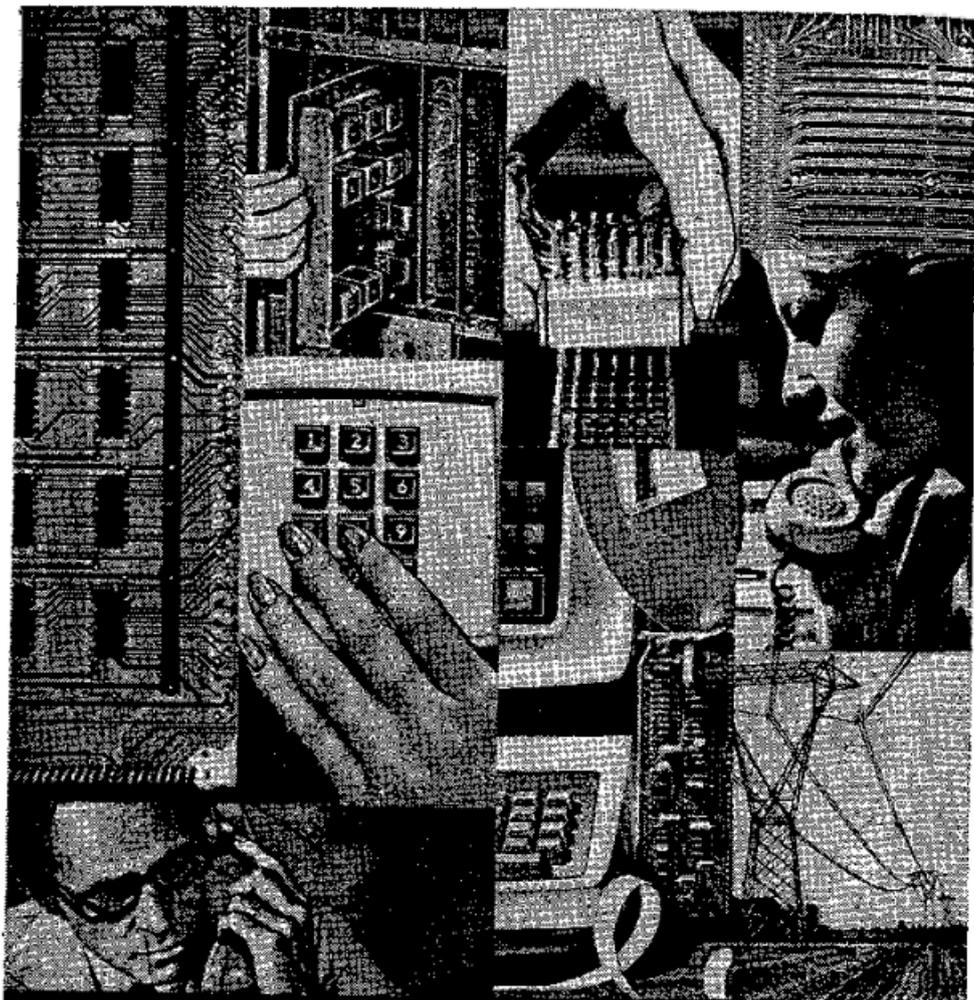
Caballito
Directorio 403
1424 - Capital

Belgrano
B. Encalada 2485
1428 - Capital

Liniers
Rivadavia 10872
1408 - Capital

Descuento especial a Integrantes de las FF.AA.

hivo
cional de
memoria

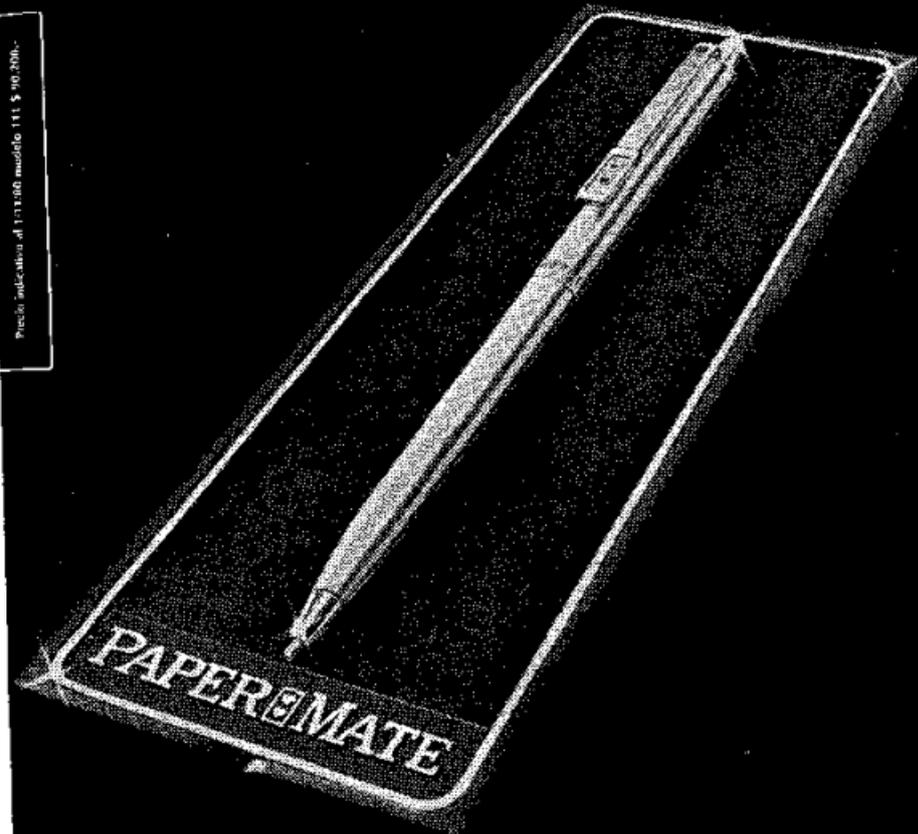


De una manera u otra,
estamos presentes cada vez
que usted dice "Hola".

Standard Electric Argentina
En comunicaciones, la elección estratégica.

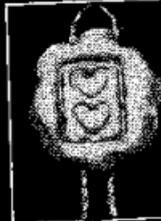
STAIR

Precio indicativo al 1/11/80 modelo 111 \$ 10.200.-



Prestigio ganado.

Con exclusivo sistema
POWERPOINT
El sistema Powerpoint,
semejante a un pequeño
corazón, bombea tinta hacia
la punta del bolígrafo en
forma constante y pareja,
permitiendo escribir en
cualquier ángulo, incluso
hacia arriba.

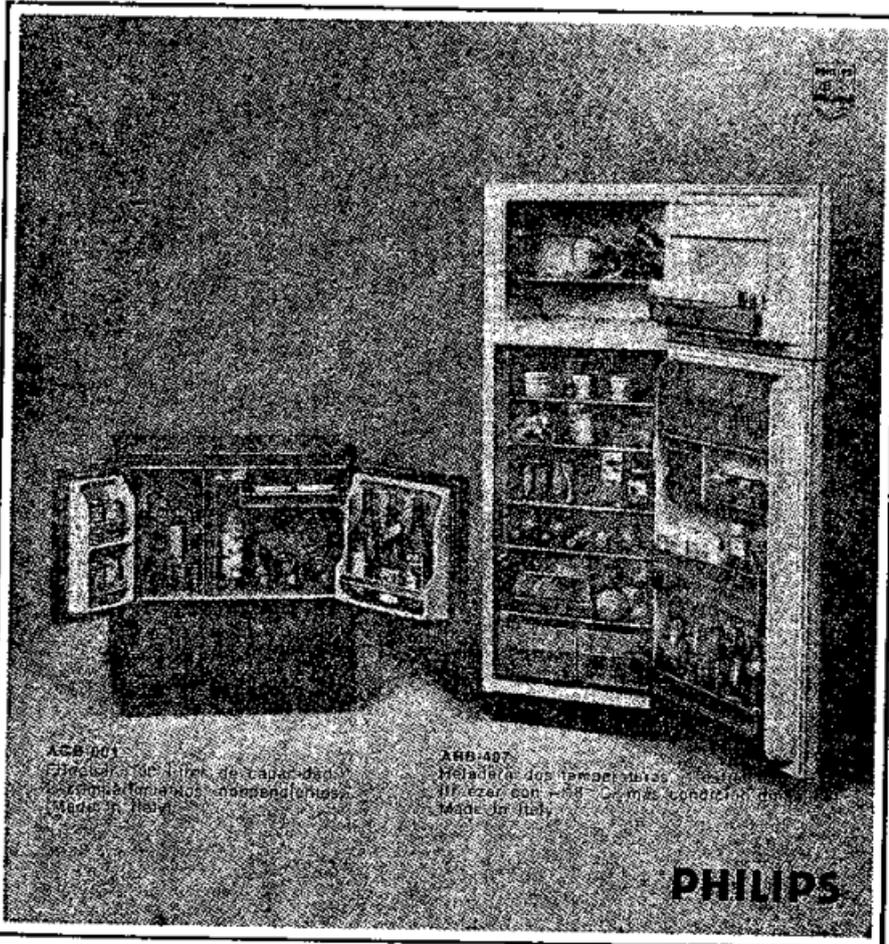


**CON GARANTIA
DE POR VIDA.**
Por su resistencia y
confiabilidad, los bolígrafos
Paper Mate están
incondicionalmente
garantizados de por vida.
Si su bolígrafo dejara de
funcionar correctamente,
Paper Mate se lo cambia por
uno nuevo.

PAPER MATE con Powerpoint y toda la línea Paper Mate están aquí. Con su prestigio ganado.

IMPORTADO
CON SERVICE

Calidad internacional Philips



ACB-001

Freezer de 110 l. de capacidad
con compartimientos independientes.
Modelo de 1964.

ARB-407

Heladera de tamaño chico
con freezer con -18°. De más condimentos.
Modelo de 1964.

PHILIPS



Linea de grandes aparatos domésticos
Importados, distribuidos y garantizados por Salvo S.A.

Servigad, departamento de service de SALVO S. A.
cuenta en todo el país con personal capacitado y repuestos legítimos
para la correcta atención de sus productos.



CERVECERIA BIECKERT S.A.



MELLOR-GOODWIN S.A.C.I.F.

LICENCIATARIOS DE:



LIDERES EN SISTEMAS DE GENERACION DE ENERGIA
CALDERAS - INTERCAMBIADORES DE CALOR
GENERADORES DE VAPOR - CALENTADORES DE AIRE
CENTRALES TERMoeLECTRICAS - EQUIPOS INDUSTRIALES
RECIPIENTES DE PRESION - SECADORES INDUSTRIALES
VENTILADORES INDUSTRIALES
APARATOS DE PROCESO
PARA LA INDUSTRIA DEL PETROLEO Y PETROQUIMICA

MCEES MELLOR COMBUSTION ENGINEERING
SERVICIOS SOCIEDAD ANONIMA

PROYECTOS DE INGENIERIA BASICA Y DE DETALLE,
PROGRAMAS INTEGRALES DE
MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO,
OPTIMIZACION DE FUNCIONAMIENTO
DE CENTRALES TERMoeLECTRICAS
Y SISTEMAS INDUSTRIALES DE GENERACION DE VAPOR.

EDI-FICIO MELLOR - GOODWIN

Avda. Pte. Yrigoyen 4848 - 1602 Florida - Pcia. de Buenos Aires
Tel. 760-0061/69 - República Argentina - Cables Melgood Baires
Télex 121858 Ar Mgbue



Algunos aspectos operativos y legales relacionados con la contaminación marina

Capitán de Navío (RE) JORGE F. SCHWARZ

Jefe de la División Contaminación Marina y Relaciones Internacionales con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, del Departamento Interiores Marítimos de la Secretaría General Naval.

Asesor en Contaminación Marina en materia de la Conferencia de Derecho del Mar, Tratado Antártico, Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, y Tratado de la Cuenca del Plata.

Ha contribuido con numerosos artículos sobre Contaminación Marina en diarios y revistas, en tren de lograr una concientización general sobre el tema, siendo sus más recientes trabajos "El caso Metula" y "La Contaminación en el Marco del Mar, Tratado Antártico, Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, y del Atlántico Sur".

ALGUNOS ASPECTOS OPERATIVOS Y LEGALES RELACIONADOS CON LA CONTAMINACIÓN MARINA

Capitán de Navío (RE) JORGE F. SCHWARZ

Debemos aceptar que durante los últimos años, el vocablo **contaminación** se ha introducido en nuestra conversación cotidiana. Este término nos era totalmente desconocido en nuestra juventud, aunque ya podíamos para entonces percibir los desagradables olores que desprendían tanto el Riachuelo como el zanjón de Wilde. Tampoco nos era extraño el aroma a petróleo característico de Río Santiago, toda vez que nos tocaba regresar a nuestro destino.

En aquellos tiempos, no dábamos importancia a estos hechos. Antes bien, los considerábamos naturales desprendimientos del progreso.

Personalmente, tuve que alcanzar los cuarenta años para enterarme de que había mucha gente preocupada por la presencia de hidrocarburos en las aguas. Así fue como tuve oportunidad de conocer a muchos de mis actuales colegas, que, por su parte, no dormían ante la ya entonces realidad de la saturación de las cloacas de Buenos Aires.

Para esa edad, llegué a la conclusión de que éramos un ejército de pocos para luchar con un dragón tan poderoso. También intuí que nuestra mejor salida radicaba en aumentar el reclutamiento, para mejorar rápidamente nuestras fuerzas de lucha.

Conocer entonces el tema; no ignorar sus profundas consecuencias; convencerse de que todos los problemas tienen una solución técnica apropiada apenas se los examina; estar en condiciones de discutir, sin ser arrollado por opiniones de café; todo ello constituye, a mi modo de ver, una ventaja que puede enriquecer el pensamiento del Oficial de Marina.

La **contaminación** nos afecta en la faz económica, ya que daña las cosechas, hace migrar los cardúmenes y retrasa su crecimiento; eleva los costos de mantenimiento de los buques, al dañar sus costados; ensucia las plateas de los diques, y causa incendios y accidentes. Tam-

bién puede hacer fracasar una temporada veraniega, como ya le sucedió a Francia dos veces. (1)

La **contaminación** afecta la faz política. A nuestro país le brinda argumentos para defender nuestras posiciones en el Tratado Antártico. También nos preocupa vivamente en la Cuenca del Plata y en la Conferencia de Derecho del Mar.

La **contaminación** nos afecta en lo personal; pues, sin notarlo, nos altera el metabolismo, nos maltrata los pulmones, y nos expone a recibir sin invitación la visita del cólera, de la hepatitis, de la polio, de la esquistosomiasis, y de tantas otras cosas indeseables, de las que uno se entera por casualidad, o termina no enterándose jamás, porque ellas no le dieron tiempo para esto.

Tal vez mi mejor consejo a los jóvenes Oficiales, para que alcancen a comprender la incidencia de la **contaminación** sobre lo que les tocará vivir en el futuro, reside en leer el libro **Los límites del desarrollo**. (2) Esta obra está dedicada a exponer las conclusiones logradas al computar la evolución e inter-relación de factores tales como las demandas de consumo de energía y alimentos, a la luz del crecimiento de la población mundial.

En este análisis, el factor **contaminación** juega un rol muy importante como parámetro catalizador o retardador de la tremenda crisis que se avecina inexorablemente, pronosticada para el lapso 2000-2050.

Pero sobre este tema tan interesante incursionaremos más adelante. Ahora corresponde preguntarnos con urgencia cuáles son las bases legales, los mandamientos que es necesario establecer en el ámbito de nuestro dominio para frenar este combate, cuyo real y único culpable es, en resumidas cuentas, un colega nuestro: el hombre.

La Reglamentación Marítima Nacional no es un producto de la frondosa inventiva argentina. Por el contrario, resulta ser la traducción de la Convención Internacional SOLAS al formato del REGINAVE, con algunos ajustes de Ordenanzas Marítimas acomodadas a nuestro sentir.

Para decir verdad, la línea de conducta seguida por casi todas las Reglamentaciones Marítimas extranjeras tiene su origen en un organismo, la **Organización Consultiva Marítima Intergubernamental**, (3) dependiente de las Naciones Unidas (ONU). A esta Organización debemos considerarla muy nuestra, ya que está dirigida a la vigilancia

(1) Torrey Canyon + Amoco Cádiz.

(2) *The Nature of Exponential Growth* (Massachusetts University, 1970).

(3) OCMI, también llamado IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization).

de las pautas que gobiernan la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, (4) así como también la Contaminación Marina.

Por lo demás, la Armada es el organismo que conduce las relaciones técnicas con aquella, y, muy importante, abona los aportes anuales de contribución con recursos de su presupuesto.

Fue la ONU la que lograra en 1954 el primer paso en pos de la defensa del medio marino mediante la emisión del **Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos**, llamado también OIL-POL/54. (5)

Este instrumento constituye un primer intento destinado a crear una nueva conducta en la operativa que asume el deslastre de los petroleros. Desafortunadamente, al mismo le faltó el apoyo complementario de apropiadas facilidades portuarias, las que aún no estaban construidas para permitir su buen funcionamiento.

En los años 1962 y 1969, la OCMI produce dos Enmiendas conteniendo algunos ajustes que acomodan mejor la operativa; entre ellos, el más importante, el método **Load on Top**, carga sobre residuos, el que consiste en concentrar en un tanque de carga el residuo retirado de los lastres, una vez producida la separación petróleo-agua.

Este método, dicho sea de paso, fue aceptado rápidamente por todas las compañías petroleras, ya que significa una recuperación del producto, de valor no despreciable.

En el caso de nuestra ruta a Comodoro Rivadavia, he calculado que anualmente se ha perdido por deslastres incontrolados un valor que oscila en los 3.000.000 de dólares.

Merced a nuestra acción a partir de 1973, las compañías nacionales adoptaron este método, con lo cual no sólo dejaron de perder dinero, sino que el medio marino se vio de esta forma favorecido.

Para 1969, época de la segunda enmienda a la Convención OIL-POL/54, existía ya en las reuniones de la OCMI una opinión general de que tal instrumento debería ser reemplazado por otro más completo.

¿Qué había de la contaminación generada por el transporte de productos químicos, del vertimiento de aguas servidas y de la basura, generado todo ello por los buques? Estas inquietudes fueron dando forma a la nueva **Convención internacional para prevenir la contaminación por buques**, también llamada MAR-POL, la que fue emitida el 2 de noviembre de 1973.

(4) Ley de ministerios 20.524, decreto 1.678/73, inc. 21.

(5) Fue la ONU, y no la OCMI, a causa de que esta última aún no funcionaba en forma efectiva.

En cuanto al petróleo, el esqueleto de este instrumento se basa en el OIL-POL/54, introduciéndose el empleo de facilidades técnicas tales como el Separador (decantador de hidrocarburo-agua), el tanque de retención (almacén de residuos oleosos), los filtros (aplicables al agua de sentina ya separada), el oleómetro (medidor del contenido de hidrocarburos en el efluente de sentina), el Libro de Hidrocarburos (registro de movimiento de carga para buques-tanques, a los efectos del control de la autoridad marítima), y finalmente, el ajuste del concepto de **tasa instantánea de descarga** (contenido de hidrocarburos en el efluente). (6)

La convención legisla también sobre el importante factor que es el movimiento de los quimiqueros líquidos a granel, catalogando los productos químicos por su grado de peligrosidad, y obligando, en términos generales, a lavar los tanques una vez efectuada la descarga de lo transportado.

En esto último, la mecánica era teóricamente aceptable. Sin embargo, en la práctica el manejo del agua de lavado conteniendo tan amplia gama de productos químicos correspondientes a cargamentos distintos, representó un escollo insalvable.

Esta fue la causa que detuvo el proceso de aceptación de este instrumento hasta 1978. (7)

En cuanto a basura, se establecen recaudos sobre el procedimiento de eliminación (trituration, alejamiento de la costa, prohibición de vertimiento de algunas clases), mientras que para aguas servidas se fija la obligatoriedad de disponer de una estación de procesamiento a bordo.

Para el año 1977, los Estados Unidos presentaron ante la OCMI la necesidad de aumentar los resguardos de seguridad respecto a los buques-tanques, sustentado ello en las consecuencias de una serie de desafortunados accidentes que arrastraron amplios derrames de petróleo en sus costas.

Esta ponencia significaba, a la luz de la propuesta de ese país, una enmienda al SOLAS, y otra al MAR-POL. La OCMI vio también la oportunidad de solucionar el problema que aquejaba al MAR-POL, constituido por su Anexo II (manejo de productos químicos líquidos).

De esta forma nace una enmienda a esta convención, la que introduce la obligación de lavar los tanques de los petroleros con el

(6) Para mayor información, véase **La contaminación marina en el marco del Atlántico Sur**, Biblioteca E.G.N.

(7) Febrero de 1978. Se produce la Conferencia que dio origen al Protocolo de ese año.

mismo producto transportado. (8) Naturalmente que este sistema es aplicable a unidades de cierto desplazamiento en más, quedando así exentos los buques chicos.

Por otro lado, el Anexo II, que tanto problema había causado, trabando la aceptación del instrumento, quedó con su aplicación condicionada a una oportunidad futura, técnicamente más favorable. Así las cosas, quedó allanado el camino para aceptar este nuevo Convenio el que al entrar en vigencia internacional, reemplazará al OIL-POL/54.

Nuestro país tiene aceptado el OIL-POL/54 por ley 21.353, mientras que se encuentra en proceso la aceptación del MAR-POL.

Con estos Convenios disponemos de la columna vertebral en materia operativa; en una palabra, qué es lo que hay que hacer y qué es lo que no hay que hacer a bordo de los buques, y ello alcanza tanto al tráfico marítimo nacional como al internacional.

Nuestro problema reside en la aplicación. Si bien disponemos del OIL-POL aprobado por ley, no existe una Reglamentación Marítima que permita aplicarlo.

Sin embargo, el contenido del OIL-POL no condice con nuestros deseos. Más bien lo que nos es imprescindible, es el MAR-POL.

El año 1973 se inició en la órbita de la Subsecretaría de Ordenamiento Ambiental (9) la gestión de una ley prohibiendo los vertimientos nocivos desde buques, dando también capacidad al Comando en Jefe de la Armada para aplicar penalidades. Esta ley, que en ese momento pareció sencillo lograrla, demoró siete años, hasta que fue emitida el 11 de marzo último, con el número 22.190.

Mientras este trámite seguía su curso, en 1978 surge la Enmienda al MAR-POL, por lo que urgía dar una directiva al Elenco Nacional sobre la futura actitud de nuestro país en cuanto a la reconversión de buques, la construcción de nuevas unidades y la incorporación de los ya construidos.

Atento a ello, se dispuso emitir la ordenanza n° 4/79. Aquí están volcadas claras normas para todo lo anterior, y además, se contemplan tiempos prudenciales para su efectivización, teniendo presentes los problemas que deben afrontar los armadores para modificar sus unidades.

La ley 22.190 está lograda; pero aún falta reglamentarla, tarea que actualmente está a cargo de la Prefectura.

(8) Método de lavado con crudo. La limpieza es mucho más efectiva, ya que permite disolver los residuos que normalmente quedan pegados a cielo y paredes de los tanques. Estos residuos pueden alcanzar valores altos. (Un buque-tanque de 15.000 ton. = 300 ton. de residuos.)

(9) Entonces llamada Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano.

Pero dejemos ahora el importante aspecto que representa la contaminación producida por los buques, y analicemos otro aspecto del deterioro del mar.

El desarrollo industrial que progresivamente invadió al mundo después de la última guerra mundial, generó una nueva y amplia gama de productos; por supuesto, acompañados por una buena cantidad de residuos químicos. El desarrollo de fuentes de energía atómica y la necesidad de eliminar sus desechos, completa el panorama de un proceso que lenta y silenciosamente invade los mares y océanos. ¿Qué mejor lugar, económicamente hablando, que este ámbito, para desprendernos de materiales molestos?

Sin embargo, estos vertimientos, efectuados en muchas ocasiones sin los más mínimos resguardos, a la larga comienzan a tocar intereses de muchos países, por cuya razón en 1967 se plantea este tema en la OCMI.

El año 1975, los finlandeses tuvieron la poca fortuna de que uno de sus buques intentara un vertimiento de residuos de cianuro coincidiendo con las sesiones de la Conferencia de Derecho del Mar, (10) oportunidad en que la Argentina, a instancias de la Armada, puso de manifiesto su desagrado. ¿Por qué ese vertimiento se efectuaba frente a las costas africanas, y no frente a las de su país de origen?

Estas circunstancias revitalizaron la pronta vigencia del **Tratado Internacional sobre Vertimiento de Desechos y otras Materias** de 1972. Este Convenio, que, dicho sea de paso, adquirió vigencia internacional el 30 de agosto de 1975, está llamado a tener una creciente importancia a lo largo de los años, ya que si es gobernado con criterio —y ello depende de la opinión de los Estados Partes; entre ellos, nuestro país—, podrá evitarse que el mar sea transformado en vaciadero público. Si así no fuere, el mundo no tardará en tener que concurrir a los museos para conocer más de cerca muchas de las especies ícticas que hoy adornan sus respectivas mesas.

El Convenio de Vertimiento de Desechos está destinado a controlar este proceder, y en otras cosas regirá el condicionamiento de los envases, la ubicación de las zonas permitidas, el diseño de los buques autorizados para incinerar materiales peligrosos, etcétera.

Debemos así comprender la importancia de que exista un representante argentino en estas reuniones, ya que, de otra forma, no ha-

(10) El 15 de marzo de 1975 zarpó el *Enskeri*, con 690 barriles de trióxido de arsénico, para ser vertidos a la altura del ecuador, a 500 millas de la costa africana.

biendo objeciones, nada impide que se utilice el borde de nuestra plataforma como lugar de eliminación de materias peligrosas.

Quien ha estudiado un poco sobre las corrientes oceánicas, puede comprender la importancia de relacionar estas operaciones con factores tan importantes como la conservación del medio ambiente marino, en directa relación con el potencial pesquero. Por más resguardos que se den a estas operaciones, siempre existirá el imponderable, lo que desaconseja permitir tales operaciones en áreas de interés nacional.

Como consecuencia de las falencias que surgieron al analizar el manejo del siniestro del **Torrey Canyon**, la OCMI comenzó a trabajar en el logro de un convenio que permitiese a los Gobiernos amenazados por un derrame, tomar decisiones en lo que hace al salvamento de un buque siniestrado, con miras a evitar mayores derrames de su cargamento de hidrocarburos.

¿Cuál es la clase de actuación permitida, dentro del cuadro del Convenio? Éste es el eje de toda la cuestión, atento a que las medidas a tomar pueden llegar a colisionar con los proyectos que tenga en mente el jefe de la operación de salvamento.

El Convenio trata de regular tan importante cuestión, que desde ya nos lleva a las siguientes conclusiones:

1º) Es de suma importancia que el país se transforme en Parte, ya que de otra manera estaremos legalmente impedidos de intervenir, toda vez que el accidente ocurra fuera de las 12 millas;

2º) Para el desenvolvimiento propio de nuestro Servicio de Salvamento, sería de interés que el personal conductor de estas operaciones tuviera conocimiento sobre contaminación y metodología de lucha para su control, en tren de evitar perjuicios provocados por el mismo responsable de defender el estado del mar.

Este Convenio entró en vigor internacional el 6 de mayo de 1975, y nuestro país persigue su adhesión mediante el trámite pertinente.

El mundo está pleno de siniestros y accidentes marítimos —tantos, que ocuparían un abultado cuadernillo anual—; y muchas veces nos sucede que juzgamos la seguridad de las rutas marítimas sobre la base de la información que los periódicos nos brindan.

Elo es una mala política, al ser inexacta por omisión.

En Europa es común alcanzar una cifra anual de 2.000 a 3.000 incidentes que impliquen algún tipo de vertimiento. En cuanto a accidentes graves, también los hay, con un promedio de 7 a 10 anuales.

¿Cuáles de ellos han llegado a nuestros oídos? Naturalmente, los menos. Pero es necesario convencerse de que existen, y en cantidad.

Aceptado este punto, es necesario imaginarse la cantidad de litigios por daños que se registrarán a consecuencia de derrames de petróleo. Un ejemplo de ello fueron los generados por el **Torrey Canyon** y por el **Amoco Cádiz**.

En ellos se presentan problemas relativos a la competencia de los tribunales, la forma de mensurar daños ecológicos y el alcance de los seguros, entre otros.

Para obviar todos estos interrogantes, OCMI produjo el **Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos**, emitido simultáneamente con el instrumento que comentáramos en párrafos anteriores.

Mediante este Convenio, por de pronto el armador del buque-tanque está obligado a contratar un seguro, circunstancia que por lo general no es de la voluntad de muchos de ellos.

En otro orden, admite una limitación en la compensación, lo cual protege al armador de llegar al extremo de una situación lamentable.

Los tribunales que deben entender, son, con muy buen criterio, los del país cuyo territorio o patrimonio ha sufrido daño; y en cuanto a la mensura de algunos tipos de perjuicio, éstos se refieren al costo del esfuerzo realizado para subsanarlos.

Clarificado el problema de la responsabilidad civil —ello, mediante el contenido del ya comentado Convenio—, recordemos la obligación de que los armadores petroleros contratasen un seguro específico para afrontar cargos por daños y/o penalidades debidos a vertimientos.

También hay que recordar que como consecuencia de lo expuesto en el Convenio sobre Responsabilidad Civil, el armador puede limitar su responsabilidad, lo cual de hecho significa que la cantidad total afectada a la compensación tiene un marco definido. De esta forma puede haber la posibilidad de que el seguro no alcance a satisfacer en adecuada medida todo el paquete de demandas, y ello se da en general cuando el siniestro es importante.

Para salvar esta situación, OCMI emitió en 1971 el **Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos**. Bien entendido que este fondo significa un complemento del seguro que por el Convenio de Responsabilidad deben suscribir los armadores.

El capital de este fondo se logra sobre la base de una contribución proveniente de todas las compañías petroleras que reciben hidrocarburos.

Con el comentario general que se ha efectuado, podemos decir que tenemos el cuadro de los convenios existentes directamente relacionados con la contaminación del mar. Si fuere menester ser más precisos, podríamos agregar el Protocolo de 1973, sobre intervención por sustancias distintas de los hidrocarburos, cuya real utilidad es limitada, y el de transporte marítimo de materiales nucleares, de 1971, de carácter muy específico.

Nuestro país, lo aceptemos o no, basa su economía en su producción agrícola-ganadera. Nunca su producción industrial, por sí sola, constituyó un renglón que pudiera sustentarla.

El día que los argentinos vuelvan a mirar al campo como real puntal de su bienestar; el día que comprendan que invertir en tecnificar es mucho más beneficioso que disponer de muchas fábricas de automóviles; ese día, a mi entender, cambiaremos el orden de nuestro asiento en el concierto de las naciones.

Esta opinión no es nueva: ya fue puesta en la mesa por los hechos que hemos palpado en los últimos meses.

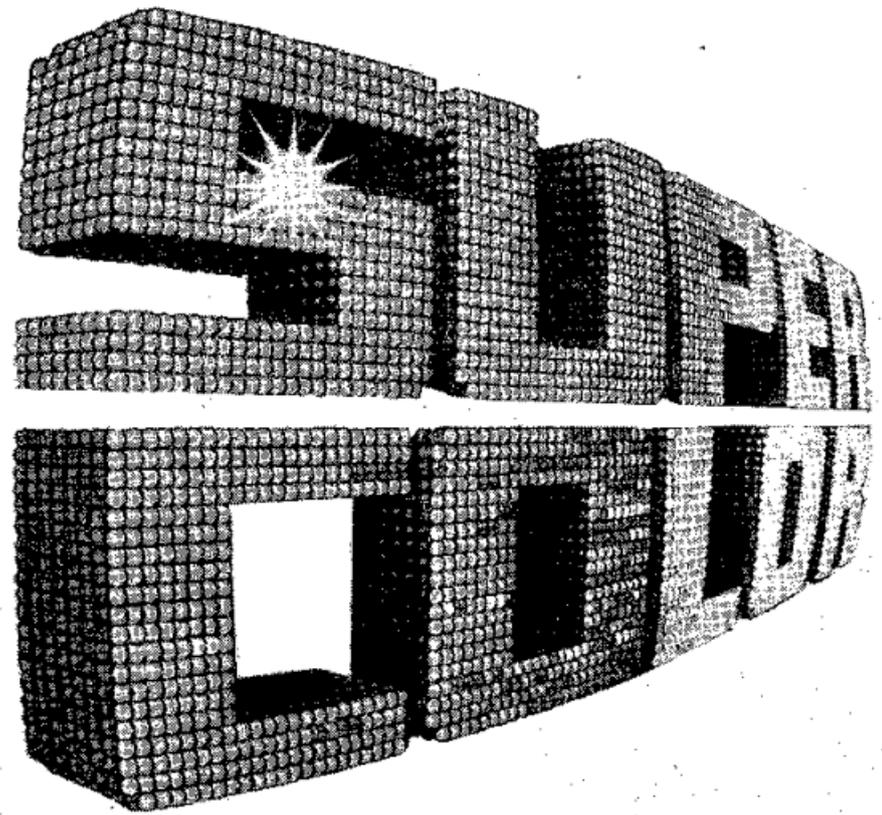
Pero hay algo más. Si queremos producir buenos alimentos —y en esto tenemos muy pocos competidores—, debemos cuidarnos de no perjudicar su producción con el descuido, la imprevisión, la ignorancia de todo lo relacionado con ese término que, como lo dijera al principio, ha entrado en nuestro vocabulario cotidiano.



**UN GRAN
CAUDAL
HUMANO Y TECNICO
A SU SERVICIO.**

BANCO RIO
BANCO RIO DE LA PLATA

Casa Central: San Martín y Cangallo - Buenos Aires, y 50 casas



GRUNDIG

Primero en ventas en Alemania.

Con garantía

AURORA

Edificio Aurora- Paraguay 1102 esq. Cerrito -1057- Buenos Aires - Argentina- Tel. 46-3251/7

Con fe en el país

Una actitud que mantenemos desde hace más de un cuarto de siglo.
Y seguiremos así.

Cada vez con más confianza, porque creer forma parte de
nuestra vocación empresaria.

Por eso, nuestra fe en el país y en su destino de grandeza.



Mercedes-Benz Argentina S.A.

TRIVEX



Aprovechamiento hidráulico de la laguna Iberá y de sus esteros

Ingeniero DARWIN E. URRUZOLA

Egresó de la Facultad de Ingeniería (UBA) en 1946, con el título de Ingeniero Civil, orientación Hidráulica. Desde ese año se desempeña como ingeniero proyectista de aprovechamientos hidroenergéticos en Agua y Energía Eléctrica, Sociedad del Estado, habiendo culminado su carrera con la jerarquía de Subgerente.

Durante su larga trayectoria en la especialidad, participó en muchos proyectos de centrales hidráulicas que hoy son realidades. Actuó como asesor en las Comisiones Internacionales de Salto Grande, Yacyretá-Apipé, Argentino-Brasileña del Alto Uruguay, y últimamente en la Comisión Nacional de la Cuenca del Plata.

Ingeniero DARWIN E. URRUZOLA

I — GENERALIDADES

Desde el punto de vista hidráulico, pocas veces en el mundo se presentan condiciones naturales tan favorables como las que acontecen en la laguna Iberá y sus esteros.

En efecto, dos ríos de la magnitud del Paraná y el Uruguay que lo circundan, y la gran capacidad de retención que permitiría la cubeta de Iberá mediante endicamientos marginales, asegurarán a CORRIENTES un porvenir promisorio, que la transformará en una de las provincias con mayores recursos hidroenergéticos del país.

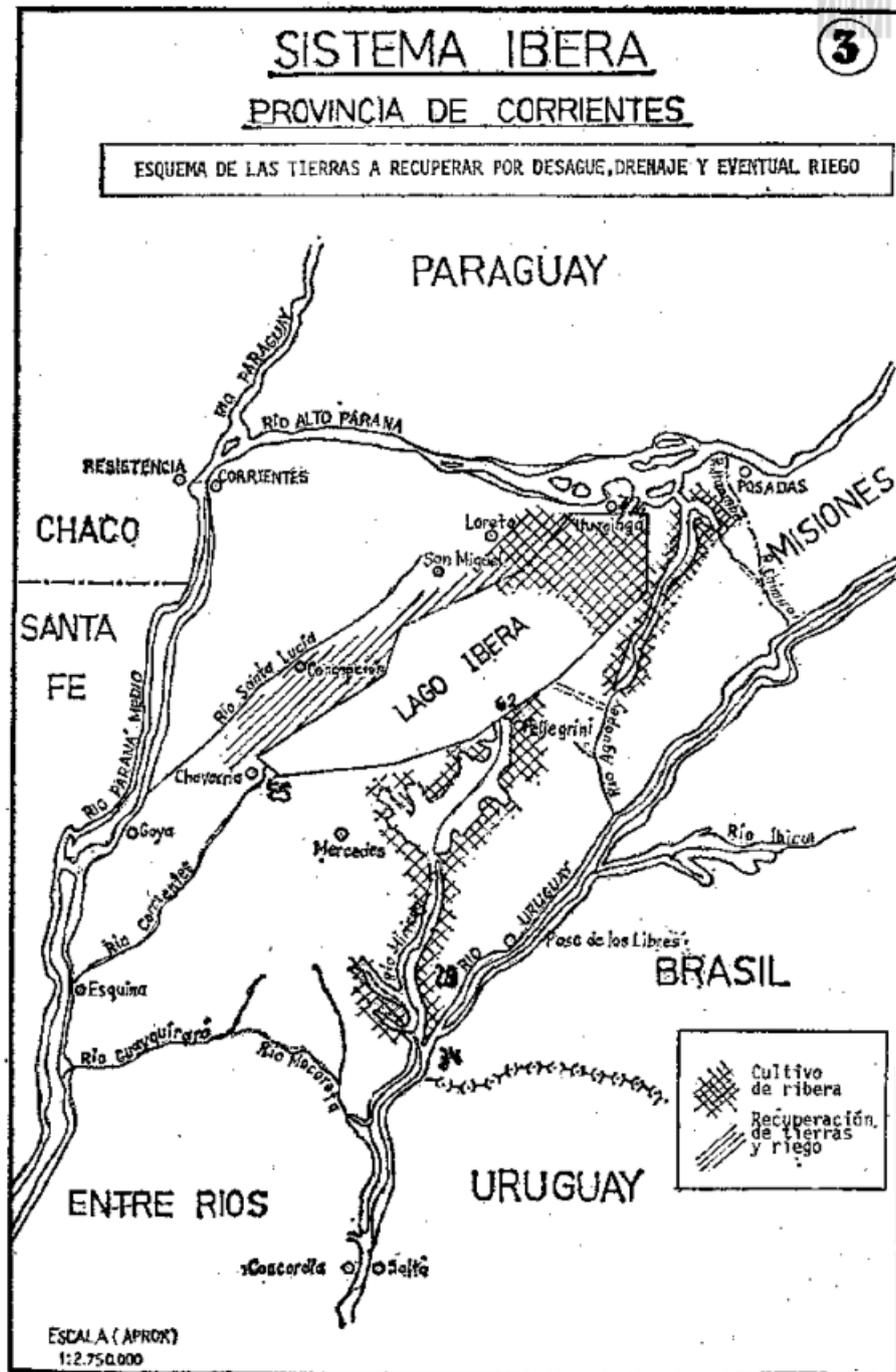
Este solo enfoque demuestra la importancia que tiene el estudio del Iberá para el desarrollo de la ARGENTINA en el macroproyecto geopolítico de la Cuenca del Plata.

Múltiples y complejos son los esquemas que corresponde analizar, y sus implicancias serán de tal magnitud, que afectarán a todos los aprovechamientos hidráulicos presentes y futuros en la Mesopotamia argentina.

II — FINALIDAD (1)

Como los estudios del Iberá están marginados hasta la fecha, con relación a otros aprovechamientos hidráulicos de la Mesopotamia, es necesario recuperar el tiempo y proceder con toda urgencia para que el proyecto pueda integrarse con los resultados de los demás estudios terminados o en ejecución, **permitiendo así optimizar a todos y cada uno de ellos.**

(1) Véase Esquema nº 1.



tencia firme y la generación de Salto Grande. Central, ésta, que incrementará su generación en un 30 por ciento; es decir, en 1.885 millones de kWh/año adicionales a los 6.000 millones de kWh/año que está previsto producir con sus catorce turboalternadores y con caudales propios del Uruguay.

Beneficios adicionales se obtendrán en las centrales de Yacyretá-Apipé, Itatí, Patí, Chapetón y Guazú, en el río Paraná. Por su parte, al derivarse caudales hacia el Uruguay, ya sea por el Aguapey o por el Miriñay, se incrementan las potencias firmes, y las respectivas generaciones de las centrales: San Pedro; Salto Grande, como se ha dicho, y Fray Bentos, en el bajo Uruguay.

4. Recuperación de tierras (3)

El futuro lago Iberá cubrirá una superficie de 9.800 km², o sean 980.000 ha. Por su parte, los lagos en el Miriñay tendrán una superficie de 2.200 km², o sean 220.000 ha. Cabe enfatizar un detalle: el 90 por ciento de esa superficie total de 1.200.000 ha se inunda durante el período de lluvias: son esteros, malezales, o se encuentran bajo agua permanentemente. Sólo el 10 por ciento puede considerarse de posible utilidad para pastoreo o para cultivos precarios. Prueba de ello es que no hay población alguna dentro de su recinto.

En consecuencia, resulta de vital importancia la recuperación de las restantes tierras correntinas hoy improductivas, por la presencia, como en el caso anterior, de bañados, embalsados y malezales, o que, por falta de desagües naturales, se inundan con facilidad.

Como dato ilustrativo, recordemos que CORRIENTES tiene una superficie de 88.199 km², y de éstos, más de 35.000 km² son ocupados por agua, esteros y malezales.

En este momento, en íntima colaboración con las autoridades del Gobierno de CORRIENTES, se desarrolla la primera planta piloto de recuperación de tierras en la cuenca de los esteros del Batel y del Batelito.

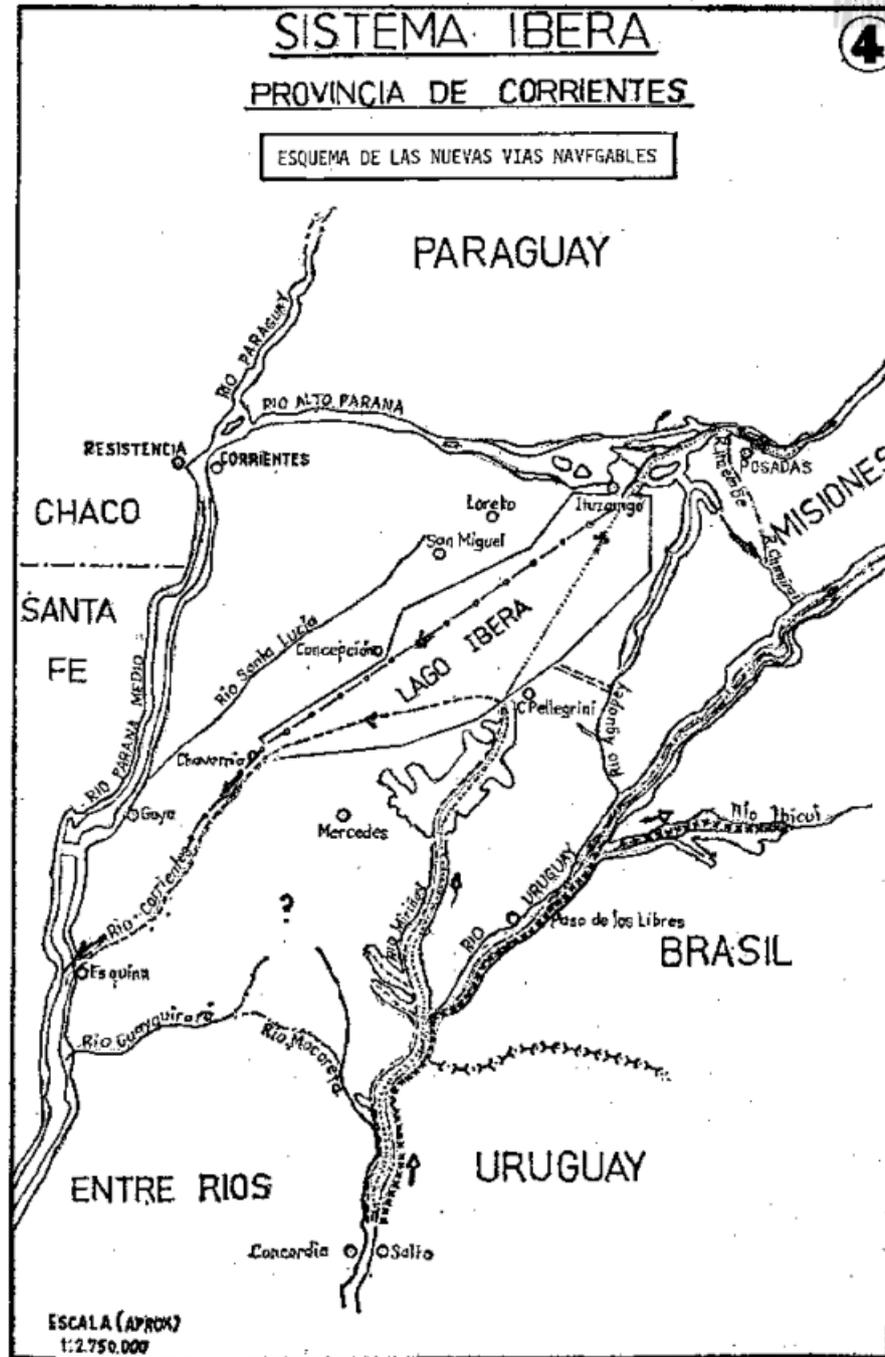
En esa zona, que abarca 500.000 ha, se concentran los estudios para sanear 250.000 ha.

Este estudio parcial forma parte de un todo que abarca las tierras extramuros, diríamos, del lago Iberá, y de los otros embalses en el Miriñay y en el Aguapey.

Se proyecta drenar todas las tierras recuperables, mediante canales colectores secundarios, que convergerán hacia los principales, ubi-

(3) Véase Esquema n° 3.

4



cados paralelamente a los muros de contención del lago Iberá. El agua así almacenada mediante plantas de bombeo distribuidas a lo largo del perímetro del lago Iberá, se la trasvasará al embalse, para su utilización controlada. Será prácticamente lo que ocurre en HOLLANDA (nos referimos a los polder).

Paralelamente al sistema de drenaje y desagüe, se desarrollará al máximo el riego por gravedad, que permita completar el suministro de agua necesaria para los cultivos de la región.

No menos importante será la aplicación de la acuicultura (cultivo de ribera), como se puede ver en el Esquema nº 3.

5. Navegación y comunicaciones terrestres (4)

La apertura de nuevas vías de comunicación fluvial combinadas con los ríos Paraná y Uruguay constituye otro de los objetivos del aprovechamiento del Iberá.

En efecto, mediante un sistema de esclusas y embalses se podrá navegar por el Uruguay desde BUENOS AIRES, pasando por Salto Grande, Monte Caseros, San Roquito, Iberá y canal San Miguel; ingresar al Paraná aguas arriba de ITUZAINGÓ, y llegar a POSADAS.

A su vez, desde el embalse de Monte Caseros se puede pasar al río Uruguay, ingresando en el embalse de San Pedro. Desde allí puede remontarse el curso del Uruguay hasta Garabí, y así sucesivamente hasta Roncador, e internarse en el territorio brasileño hasta la presa de Itapiranga.

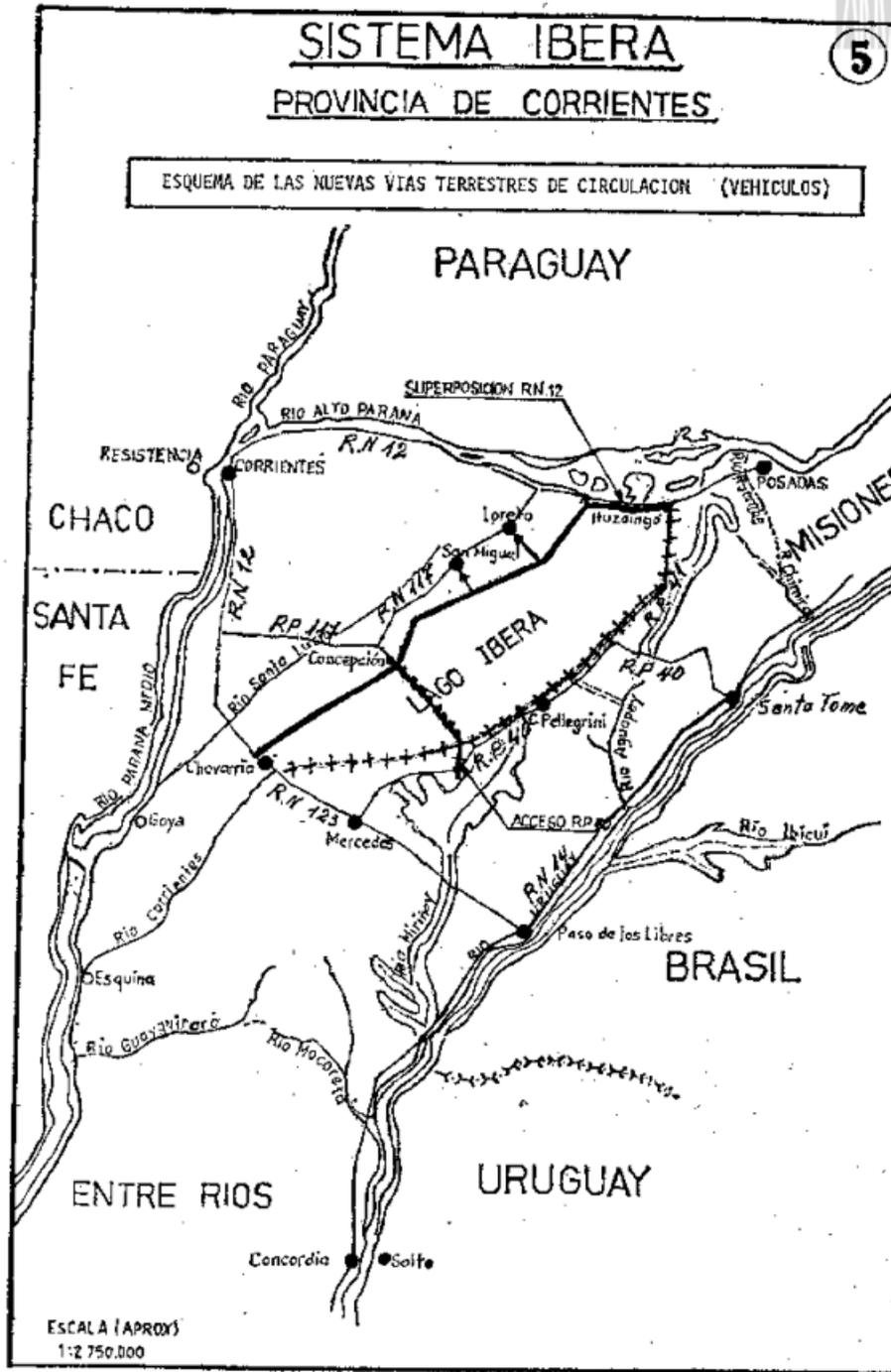
Siempre sobre esta misma vía de navegación por el Uruguay, surge en toda su plenitud la posibilidad, tan añorada por el BRASIL, de pasar directamente al Atlántico vía río Ibicuí-Jacuí hacia Pôrto Alegre, y de allí a Río Grande por la laguna de Los Patos.

Este hecho le dará a la ARGENTINA oportunidad para negociar con otros objetivos que le resulten de interés.

Otra vía de navegación se proyecta por el Paraná, río Corrientes, esclusa Chavarría, embalse Iberá y canal San Miguel, permitiendo así acortar el recorrido, y por ende, el tiempo que demandaría un viaje de BUENOS AIRES a POSADAS, sin tener que pasar los trenes de barcasas o las embarcaciones menores por la ciudad de CORRIENTES.

Paralelamente a este objetivo de nuevas rutas de comunicaciones, se incluye la construcción de carreteras sobre el coronamiento de los muros de cierre perimetrales del lago Iberá. Se prevé así facilitar la conexión por tierra de ITUZAINGÓ con CHAVARRIA y MERCEDES por dos vías de norte a sur: una por el este, y la otra por el oeste del lago Iberá.

(4) Véanse Esquemas nos. 4 y 5.



Completa este aspecto del aprovechamiento una carretera de CONCEPCIÓN a CARLOS PELLEGRINI; es decir, una comunicación de este a oeste, o viceversa, tan necesaria para la provincia de CORRIENTES en esa zona. Ello sería posible aprovechando el coronamiento del dique de escollera que dividirá el lago Iberá en dos sublagos: el Norte y el Sur.

6. Ecología

No se descuidarán, además, los problemas ecológicos que indudablemente surgirán con las obras proyectadas. Se tratará de transformar los efectos ecológicos negativos en positivos.

7. Polos de desarrollo y turismo

Con la hidroelectricidad y el poder multiplicador que origina la disponibilidad de energía, dará lugar a la radicación de fábricas, y en general al desarrollo industrial, agrícola y ganadero.

La electrificación rural permitirá mejorar el sistema de explotación agropecuaria de la zona.

El turismo será desarrollado al máximo, gracias al gran atractivo que significará el espejo de agua del lago Iberá.

Esta descripción sintética muestra el poder multiplicador que tiene el proyecto Iberá, y que propenderá al desarrollo acelerado del Nordeste argentino; en especial, de CORRIENTES, MISIONES y ENTRE RÍOS, juntamente con el CHACO, FORMOSA y SANTA FE. Colateralmente, influirá en el desarrollo de los países vecinos, como el PARAGUAY, el BRASIL y el URUGUAY.

III — IMPERIOSA NECESIDAD DEL PROYECTO IBERÁ

De contarse con el estudio de prefactibilidad de Iberá antes de la fecha de terminación de la central hidráulica de Yacyretá-Apipé (1989), permitirá discutir con el PARAGUAY la conveniencia de no aumentar la potencia instalada de la central en su segunda etapa, y, en cambio, resultaría más conveniente derivar los caudales que no se turbinen hacia Iberá, para almacenarlos y luego distribuirlos, ya sea para el Uruguay o para el propio Paraná.

En el caso de derivarlos hacia el Uruguay, se reforzarían los caudales para las turbinas de Salto Grande, que a esa fecha estaría funcionando con su potencia total de instalación.

Simultáneamente con ese refuerzo al Uruguay en el trayecto entre el canal San Miguel, lago Iberá, río Miriñay, San Roquito y Monte Ca-

seros, sería aprovechado el caudal derivado del Paraná en tres centrales hidráulicas escalonadas; es decir, una en ITUZAINGÓ, otra en SAN ROQUITO y otra en MONTE CASEROS.

Salto Grande, con sus actuales instalaciones —es decir, con sus catorce grupos—, podría, gracias a este refuerzo, incrementar su generación anual de 6.000 millones de kWh en 1.885 millones kWh/año adicionales.

Igual razonamiento cabe para las centrales del Paraná Medio; específicamente, para Chapetón, en proyecto por parte de AGUA Y ENERGÍA ELÉCTRICA. Esta central mejorará también su generación, y permitirá, además, solucionar el problema de la regulación de crecida y por ende de los caudales del Paraná.



ANA

ADMINISTRACION NACIONAL DE ADUANAS

**SU PROBLEMA, INTERESA!
SU OPINIÓN, CUENTA!**

*Para ello está a su disposición el
Libro de Quejas y Sugerencias*

*Expresa allí
SU PROBLEMA Y SU OPINIÓN*



Monogrado 30Y40



Multigrado 15W40

**AHORA HAY DOS OPCIONES
PARA MODIFICAR LA FRICCIÓN.**



Tecnología - Calidad - Servicio



banco de ultramar

Un buen puerto para sus negocios

"Entidad adherida al régimen de garantía de los depósitos, Ley N° 21.526"

- Préstamos personales
- Préstamos hipotecarios
- Caja de Ahorro
- Depósitos a plazo fijo
- Descuento de documentos
- Leasing y prendas
- Servicio de cobranzas
- Asesoramiento bursátil y financiero
- Cobranzas Impuestos Nacionales (D.G.I.)
Aportes Previsionales - S.E.G.B.A.

SUIPACHA 121

Tel. 35-2240 - 8635 - 46-7835
Buenos Aires

EMPRESA Y TECNOLOGIA
TOTALMENTE ARGENTINAS



DYOPSA
DRAGADOS Y OBRAS PORTUARIAS S.A.



Un país se hace entre todos

Eso creemos en MAGNASCO.
Un país se hace día a día.
Empleando materias primas
nacionales. Perfeccionando los
recursos técnicos. Ampliando
el potencial industrial. Dando
fuentes de trabajo a manos
argentinas.

Un país se hace con ideales.
Con ideales argentinos, como los
que tenemos desde 1885.

S. A. LUIS MAGNASCO
& CIA. LTDA.
124 AÑOS DE PAIS.

magnasco



YARARA S.A.

Importa y distribuye en todo el país
armas de calidad sólo para exigentes

**MAUSER - WERKE
HECKLER & KOCH
VOERE - VOETTER**

**WINCHESTER REPEATING
SAVAGE ARMS
SMITH & WESSON**

Av. Córdoba 333, p. 3º
1054 Buenos Aires
República Argentina

Tel. 32-1805
32-2821
Telex 02-2751



Tratado de la Cuenca del Plata: Aspectos institucionales*

Doctor JOSÉ MARÍA L. ALETTI AUFRANC

Abogado y Doctor en Ciencias Jurídicas y Sociales.
Profesor Titular de Derecho Comercial II y Derecho Internacional Público y Privado.

Ex Profesor Auxiliar y Profesor Adjunto de Ciencia Política y Economía Política.
Jefe del Área Exterior de la Dirección General de Política de la Comisión Nacional de la Cuenca del Plata, dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Preside la Delegación Argentina del "Grupo de Trabajo" argentino-boliviano para la Alta Cuenca del Río Bermejo.

Realizó estudios de Humanidades y Filosofía, y pronunció conferencias y dictó cursos sobre Derecho Político, Derecho Internacional Público y Privado, y sobre temas vinculados al Sistema de la Cuenca del Plata.

Egresó del XXVII Curso Superior de la Escuela de Defensa Nacional, y colabora habitualmente con el Centro de Estudios Estratégicos.

* Extractado de la conferencia pronunciada por el autor, el 4.10.80, en la Fundación Argentina de Estudios Marítimos.



**COOPERATIVA DE TRABAJO Y VIVIENDA
"LA UNIÓN DE OBREROS NAVALES" LTDA.**

**CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES
NAVALES Y TERRESTRES EN GENERAL**

ADMINISTRACION Y TALLERES:
CARLOS PELLEGRINI 1399 - AVELLANEDA

TEL. 201-4511/4695/8545

Doctor **JOSÉ MARÍA L. ALETTI AUFRANC**

1. INTRODUCCIÓN

El tema que desarrollaré en esta breve nota, versará sobre el Tratado de la Cuenca del Plata, y los aspectos institucionales más sobresalientes consagrados en él.

Las ideas que vertiré tienen el propósito de difundir y, por consiguiente, brindar el conocimiento básico del Tratado, con los antecedentes que le dieron origen y su firma por la ARGENTINA, BOLIVIA, el BRASIL, el PARAGUAY y el URUGUAY en abril de 1969, durante la Primera Conferencia Extraordinaria de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, celebrada en Brasilia, capital de la República Federativa del Brasil.

Va de suyo que los conceptos que expondré, se ajustarán estrictamente a lo expresado y normado en documentos oficiales nacionales e internacionales, cuyo conocimiento considero útil difundir para aprehender el tema que nos ocupa, y advertir que la idea de llevar adelante un vasto plan coordinado, integral y solidario para el aprovechamiento armónico de los recursos de la Cuenca del Plata, no ha sido obra o producto del momento, sino que tiene una antigüedad de casi medio siglo. Va de suyo, también, que no agotaré el tema institucional, de por sí vasto y especializado, relacionado con la Organización, y por ende, con los organismos creados por los países signatarios del Tratado de Brasilia.

Obvio es señalar que las opiniones que vertiré, son de mi exclusiva responsabilidad, y no comprometen a la Comisión Nacional de la Cuenca del Plata, institución a la que pertenezco como jefe del Área Exterior de la Dirección General de Política.

Como paso previo, considero de utilidad hacer una sumaria descripción de la región denominada **Cuenca del Plata**. Ésta comprende un espacio del continente sudamericano, con una superficie de 3.162.358

km², formada por los ríos Paraná, Uruguay, Paraguay, Iguazú y de la Plata, con sus tributarios.

Es una cuenca hidrográfica cuya zona es compartida por cinco naciones: la ARGENTINA, BOLIVIA, el BRASIL, el PARAGUAY y el URUGUAY.

La REPÚBLICA ARGENTINA participa con el 34 por ciento de su espacio nacional continental, abarcando en sus 950.300 km² las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco y Formosa, y parcialmente las de Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, Córdoba y Buenos Aires. Dentro del espacio argentino, que denomino **espacio nacional de la Cuenca del Plata**, se asienta el 70 por ciento de su población (18.200.000 habitantes), el 85 por ciento de la actividad económica, y el 83 por ciento de los recursos hídricos de la Cuenca, equivalente a 570.000 millones de m³.

La REPÚBLICA DE BOLIVIA contribuye al sistema con los departamentos de Santa Cruz, Oruro, Chuquisaca, Potosí y Tarija, con una superficie de 208.731 km², que representa el 19 por ciento del total de su territorio, y una población estimada de 2.708.200 habitantes, o sea el 48 por ciento de su población.

La REPÚBLICA DEL PARAGUAY aporta el 100 por ciento de su territorio: 406.752 km², y el total de su población, estimada a 1979 en 2.804.703 habitantes.

Por su parte, la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL contribuye con el 17 por ciento de su espacio nacional, con una superficie de 1.447.034 km², y una población estimada para este año de 60.685.015 habitantes. La extensión es comprendida por los Estados de Río Grande del Sur, Santa Catalina, Paraná y San Pablo, y parte de los Estados de Goiás, Distrito Federal de Brasilia, Mato Grosso y Minas Gerais.

La REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY participa con los departamentos de Tacuarembó, Soriano, San José, Montevideo, Paysandú, Rivera, Río Negro, Salto, Artigas, Canelones, Cerro Largo, Durazno, Flores, Colonia, Lavaljeja, Florida y Maldonado, con una superficie de 149.541 km², lo que representa el 80 por ciento de su superficie, habitado por 2.658.332 personas, lo que representa el 86 por ciento de su población total estimada a 1979.

La Cuenca del Plata se destaca por su dimensión (3.162.358 km²), y por la importancia de su población (87.056.250), lo que representa el 58 por ciento del total de sus habitantes, que para los cinco países del sistema se estima en 150.154.703 personas. Dentro de la Cuenca se encuentran las capitales de las naciones signatarias del Tratado, (1) y

(1) Sucre, capital histórica de Bolivia.

las dos mayores ciudades de la América latina: Buenos Aires y San Pablo. Contiene grandes extensiones de tierras cultivables, y una multiplicidad de recursos naturales renovables y no renovables. Con su opulencia de ríos y saltos de agua, es una de las regiones del planeta potencialmente más aptas para ejecutar obras de aprovechamiento múltiple; es decir, aquellas que contribuyan al mejoramiento de la navegación fluvial, para generar energía, para abastecimiento humano e industrial, y al control de las inundaciones.

Efectuada esta brevísima exposición introductoria, entro de lleno al tema. La publicación intitulada **Antecedentes sobre el desarrollo de la Cuenca del Plata** (Unión Panamericana, Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, Washington D.C., 1967), señala que el antecedente directo más lejano para llevar adelante un Programa Multilateral Integrado entre los llamados **países del Plata**, sería el ACTA FINAL suscrita por los Ministros de Relaciones Exteriores de la Argentina y de Chile, doctores Carlos Saavedra Lamas y Miguel Cruchaga Tocornal, respectivamente, en la ciudad de Mendoza (Argentina), entre los días 1º y 3 de febrero de 1933, para considerar la situación imperante en el Cono Sur a causa de la Guerra del Chaco, y el estado de los países mediterráneos, a la sazón beligerantes.

En dicha reunión y en el Acta Final —especialmente, su numeral III—, ambos Ministros declararon la necesidad de promover una conferencia económica, para considerar:

1º) El "establecimiento de un régimen de tránsito comercial terrestre y fluvial que favorezca el intercambio entre los Estados mediterráneos y los Estados marítimos";

2º) El "estudio de los acuerdos posibles sobre comunicaciones ferroviarias y carreteras para las diferentes regiones geográficas de algunos de esos países mediterráneos o regiones fronterizas que presenten condiciones semejantes";

3º) La "formulación de un comercio entre los Estados ribereños de determinados ríos internacionales, para mejorar sus condiciones de navegabilidad".

Por su parte, el numeral XI de la misma Acta señalaba como objetivo de las Partes, el deseo de promover bases de acción político-económica común ante las perspectivas económicas europeas y la Conferencia Económica Mundial. Enunciaba la necesidad de realizar una reunión regional americana, con el fin de estudiar aspectos comunes del desarrollo de los países participantes. (2)

(2) Antecedentes..., citada, pág. 1-3.

Los sucesivos acuerdos paraguayo-bolivianos, entre los que cabe citar el Protocolo de Paz del 12 de junio de 1935, ratificado en la reunión de Buenos Aires del 23 de enero de 1939, y la Reunión de Panamá del año 1939; mostraron la necesidad de convocar una Conferencia Regional de los Países del Plata, con el fin de estudiar aspectos comunes al desarrollo, tiempo ha enunciados en el Acta Final de Mendoza. Así fue que entre los días 27 de enero y 6 de febrero de 1941 se llevó a cabo, en la ciudad de Montevideo, la **Primera Conferencia Regional de los Países del Plata**, con la participación de la ARGENTINA, BOLIVIA, el BRASIL, el PARAGUAY y el URUGUAY. Nuestra nación tuvo una destacada actuación. Entre otros, presentó un proyecto de recomendación sobre Unión Regional Aduanera, la que fue aprobada como Resolución XVI, donde se señaló que "los intereses de los Estados participantes en la Conferencia... pueden conciliarse en forma beneficiosa para todos ellos dentro de una organización económica común"; que "es indispensable disponer de mercados permanentes de gran capacidad de consumo, para que el desarrollo y la racionalización de las industrias agrarias y manufactureras reposen sobre bases estables, capaces de permitir la producción en gran escala y en condiciones económicas", y que "un mercado permanente de gran capacidad de consumo puede ser logrado si se suman los mercados de los países participantes en la Conferencia". (3)

Los antecedentes señalados prueban el interés y la acción desplegada por los llamados **países del Plata** para estudiar y mejorar mancomunadamente las condiciones geográficas, jurídicas y económicas de sus pueblos.

Hubo que esperar cinco lustros para que las naciones tentaran, una vez más, una asociación de Estados para el cumplimiento de un programa de carácter multinacional. En 1966, el Gobierno de la REPÚBLICA ARGENTINA invitó a los correspondientes de BOLIVIA, el BRASIL, el PARAGUAY y el URUGUAY a una reunión de cancilleres. Días antes, el Secretario General de la Organización de los Estados Americanos (O.E.A.), al inaugurar la IV Reunión del C.I.E.S. a Nivel Ministerial, señalaba, entre otros conceptos: "La emergencia argentina pone, además, en evidencia otros aspectos vinculados con la integración latinoamericana... Las grandes cuencas hidrográficas de la América latina deben ser materia de planes multinacionales. Deberá acelerarse la consideración de los estudios necesarios para encarar una obra común reclamada por muchos años, con la participación de todos los miembros de la región que sirven los grandes ríos de América, a fin de que la utilización de las aguas y el control de la energía sea fuente de riqueza y

(3) Antecedentes..., citada, págs. 6-8.

de bienestar de la comunidad". (4) En el acto de clausura de la referida reunión, el doctor Arturo U. Illia —a la sazón, presidente de la República— señaló, entre otros conceptos: "Su Gobierno tiene grandes esperanzas en el aprovechamiento integral de las cuencas hidrográficas, la construcción de carreteras internacionales, el establecimiento de sistemas de comunicaciones directas, rápidas y eficientes, entre todos los países de la América latina, y está plenamente convencido de la trascendencia que reviste la coordinación del estudio para el desarrollo de la vasta olla hidrográfica del río de la Plata, que vincula e interesa a cinco naciones hermanas... Por ello, hemos solicitado al Banco Interamericano de Desarrollo que por medio del Instituto para la Integración de América Latina, y en colaboración con el Fondo Especial de las Naciones Unidas, defina un programa de trabajos para su estudio sistemático. Para impulsar ese programa descontamos, desde ya, la participación solidaria de los países vecinos cuyos territorios la constituyen". (5)

El BRASIL y el PARAGUAY resolvieron aceptar la invitación argentina (Acta de Foz de Iguazú, art. 5); tiempo después, el URUGUAY hacía lo propio, y el 19 de diciembre de 1966, en declaración conjunta, los presidentes de la ARGENTINA y de BOLIVIA, teniente general Juan Carlos Onganía y general del aire René Barrientos Ortuño, acordaron apoyar la iniciativa tendiente a lograr el desarrollo de la región.

La Conferencia de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata tuvo lugar en la ciudad de Buenos Aires durante los días finales de febrero de 1967. El 27 de febrero emitió un documento intitulado **Declaración Conjunta de los Cancilleres de la Cuenca del Plata**, que contiene los objetivos perseguidos por los signatarios, constituyendo, por consiguiente, la piedra fundamental de un programa multinacional a desarrollar por las Altas Partes Contratantes.

Según se desprende de la Declaración, la reunión estuvo animada de un firme espíritu de cooperación; de la necesidad de aunar esfuerzos para el desarrollo armónico y equilibrado de la región como un paso de gran alcance en el proceso de integración latinoamericano; que era firme la decisión de los Gobiernos de llevar a cabo el estudio conjunto e integral de la Cuenca del Plata, con miras a la realización de un programa de obras multinacionales, bilaterales y nacionales útiles al progreso de la región. (6)

La Declaración de Buenos Aires tuvo un sentido particular e importante. Constituyó, como órgano ejecutor de las decisiones de los Ministros de Relaciones Exteriores, el **Comité Intergubernamental Coor-**

(4) Antecedentes..., citada, pág. 261.

(5) Antecedentes..., citada, pág. 262.

(6) Véase Anexo I.

dinador (C.I.C.), cuyas decisiones se adoptarían por unanimidad, y le asignó la misión de "centralizar las informaciones y encaminarlas a los Gobiernos", así como la "coordinación de la acción conjunta que se considere necesaria", y además, le dio competencia para que dicho órgano "elabore un proyecto de Estatuto para su definitiva constitución". En el numeral IV señala los temas a estudiar, a fin de alcanzar los objetivos de desarrollo integrado. Finaliza el documento indicando que la "cooperación técnica y financiera de los organismos internacionales será indispensable para el futuro desarrollo de los estudios", al par que determina, en el numeral VI, que la sede de la próxima reunión será Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), en la fecha que recomiende el Comité Intergubernamental Coordinador (C.I.C.) en el curso del año 1967. (7)

El segundo encuentro de los Cancilleres se efectuó, conforme a lo explicitado en la Declaración de Buenos Aires, en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), entre los días 18 y 20 de mayo de 1968. En esta eventualidad, sucintamente se resolvió:

1º) Celebrar periódicamente una reunión de los Cancilleres, en carácter de autoridad superior, una vez al año (ordinaria); y en forma extraordinaria a petición de tres o más países;

2º) Dirigir la acción del Comité Intergubernamental Coordinador (C.I.C.);

3º) Aprobar el Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador (C.I.C.);

4º) Encomendar al Comité Intergubernamental Coordinador (C.I.C.) la tarea de preparar un proyecto de tratado;

5º) Consagrar la regla de la unanimidad para toda decisión a tomar;

6º) Crear en cada país organismos nacionales especializados, para centralizar los estudios y analizar los problemas referidos al área;

7º) Recomendar al C.I.C. el estudio y dictado de un Estatuto que adecue el uso y administración del recurso agua en relación con los propósitos concretos de desarrollo integral y armónico de la Cuenca del Plata;

8º) Aprobar la realización de los estudios previos a la ejecución de proyectos presentados, en algún caso, compartidos por los países, y en otros, propio de cada signatario, y los criterios de valoración para las prioridades a aplicar.

(7) Véase Anexo I.

2. TRATADO DE LA CUENCA DEL PLATA

En conferencia extraordinaria, celebrada en Brasilia, entre los días 22 y 23 de abril de 1969, los Cancilleres suscribieron el Tratado de la Cuenca del Plata. Fue ratificado por el BRASIL el 16 de octubre de 1969; por el PARAGUAY, el 11 de febrero de 1970; por la ARGENTINA, el 22 de mayo de 1970; por el URUGUAY, el 25 de mayo de 1970, y por BOLIVIA, el 15 de julio de 1970. Entró en vigor el 14 de agosto de 1970.

El Tratado es un conjunto de normas que busca la convivencia armónica y la integración física de la región, y de sus áreas de influencia directa y ponderable, en asociación de esfuerzos. Consta de un preámbulo y ocho artículos con parágrafos correspondientes a las cláusulas 1, 2, 3 y 8.

En su preámbulo, los Ministros de Relaciones Exteriores declararon el convencimiento de los Gobiernos de la "necesidad de aunar esfuerzos para el debido logro de los propósitos fundamentales" —explicitados en las dos reuniones anteriores, cuyos documentos he reseñado—, persuadidos "de que la acción mancomunada permitirá el desarrollo armónico y equilibrado, así como el óptimo aprovechamiento de los grandes recursos naturales de la región". (8)

Para el cumplimiento de los objetivos señalados en el preámbulo y en el art. I, los signatarios "promoverán la identificación de áreas de interés común, y la realización de estudios, proyectos y obras, así como la formulación de entendimientos operativos e Instrumentos jurídicos que propenden a:

1º) La facilitación y asistencia en materia de navegación;

2º) La utilización racional del recurso agua; especialmente, a través de la regulación de los cursos de agua, y su aprovechamiento múltiple y equitativo;

3º) La preservación y el fomento de la vida animal y vegetal;

4º) El perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones;

5º) La complementación regional, mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca;

6º) La complementación económica de áreas limítrofes;

7º) La cooperación mutua en materia de educación, sanidad y lucha contra las enfermedades;

8º) La promoción de otros proyectos de interés común, y en es-

(8) Véase Anexo II.

pecial aquellos que tengan relación con el inventario, evaluación y aprovechamiento de los recursos naturales del área;

9º) El conocimiento integral de la Cuenca del Plata. (9)

El Tratado contiene una norma de carácter principista (art. I), tendiente a la consecución de los propósitos contenidos en el preámbulo, el que, unido al párrafo transcrito precedentemente, constituye todo un plan de desarrollo.

El art. II, con sus párrafos uno, dos y tres, consagra la Reunión de Cancilleres como a autoridad máxima del sistema, con la misión de "trazar las políticas y evaluar los resultados obtenidos, y dirigir la acción del Comité Intergubernamental Coordinador". De ello se colige que los Gobiernos, por sus Ministros de Relaciones Exteriores, son los verdaderos actores del proceso, conservando cada signatario la calidad de Estado soberano, por cuanto no ha delegado en otro órgano superior o supranacional sus atributos. Lo afirmado se asienta aun más, si atendemos lo expresado en el art. 1º del Reglamento de la Reunión de Cancilleres, que dice: "La reunión de los Cancilleres es el órgano SUPREMO del Tratado de la Cuenca del Plata". El art. II del Tratado de Brasilia consagra, además, normas de procedimiento referidas a las reuniones ordinarias (una vez por año) y extraordinarias (cuando por lo menos tres países lo soliciten), y la regla de la unanimidad para las decisiones a tomar. (10)

El art. III, con sus párrafos uno y dos, designa al Comité Intergubernamental Coordinador (C.I.C.), como a órgano **permanente**; es decir, el órgano EJECUTOR de las decisiones tomadas por la Conferencia de los Ministros de Relaciones Exteriores, que son en todos los casos de cumplimiento obligatorio. Dicha norma asigna al C.I.C. la tarea de "promover, coordinar y seguir la marcha de las acciones multinacionales", como también "de la asistencia técnica y financiera que organice con el apoyo de los organismos internacionales que estime convenientes". (11) Por su parte, el art. 1º del Estatuto del C.I.C. señala que "corresponderá al Comité centralizar el intercambio de información que afecte los objetivos enunciados, y toda otra que los organismos nacionales especializados juzguen pertinente".

Toda la actividad del Comité es regulada por este artículo y por las normas insertas en el Estatuto aprobado en la Segunda Reunión de Cancilleres: Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), del 18 al 20 de mayo de 1968.

(9) Véase Anexo II.

(10) Véase Anexo II.

(11) Véase Anexo II.

El C.I.C., como señalé anteriormente, es un órgano permanente. Cada uno de los países cuenta con un representante titular y un suplente; y para el caso de ausencia de éstos, el Estatuto ha previsto la designación de un tercero. Los miembros son diplomáticos con rango de embajadores, o con jerarquía no menor a la de ministro plenipotenciario.

De conformidad con el artículo 3º del Estatuto, el C.I.C. tiene las siguientes atribuciones:

1º) Proponer a los Gobiernos de los Estados miembros, planes de estudio e investigación, especialmente relacionados con los temas enunciados en el numeral IV de la Declaración de Cancilleres del 27 de febrero de 1967, y someter a la consideración de dichos Gobiernos programas de acción en procesos multinacionales útiles al progreso de la región. La misma atribución le compete en el ámbito bilateral, cuando los países directamente interesados así lo decidieren, o en lo nacional, cuando el país de que se trate así lo pidiera;

2º) Recibir las informaciones y los estudios relativos a la Cuenca del Plata que los Gobiernos o los organismos nacionales envíen cuando lo consideren pertinente, y distribuirlos por copias a los representantes de los Gobiernos, conservando los originales en sus archivos. Tales documentos mantendrán el carácter que les fue conferido por el informante, a no ser que éste solicite expresamente cualquier modificación al respecto. La utilización de la documentación mencionada, fuera de la órbita gubernamental, se decidirá conforme a lo previsto en el art. 11;

3º) Gestionar ante organismos nacionales e internacionales, cuando ello le fuere unánime y expresamente encomendado por los Gobiernos de los Estados miembros, la realización de estudios o investigaciones, y la asistencia técnica y financiera en orden a los fines señalados en el presente Estatuto, como también transmitir a los Gobiernos los ofrecimientos que los organismos formulen conforme a sus programas;

4º) Proponer las fechas de las reuniones ordinarias de los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata, y las extraordinarias, cuando la consideración de problemas comunes referidos al desarrollo integral de la región así lo aconseje, preparando en uno y otro caso sus agendas provisionales;

5º) Dictar su propio Reglamento interno.

La Presidencia es **rotativa**, según "el orden alfabético del nombre de los países", y por lapsos de un mes (art. 4º). Cuenta con una **Secretaría permanente dirigida por un Secretario** designado "por el voto unánime" de sus integrantes, con una duración de dos años, pudiendo

ser reelegido por un año más. El Estatuto prevé "posteriores reelecciones del Secretario" (art. 7º). Este funcionario puede ser relevado por el voto de por lo menos tres delegados.

La sede del C.I.C. lo es la ciudad de Buenos Aires, habiéndose previsto su funcionamiento "todo el año" (art. 10). Las reuniones se efectúan semanalmente, y sus decisiones "son tomadas siempre por el voto afirmativo de todos los Representantes", contando cada país "con un voto" (art. 11). La sede goza de independencia y libertad de acción, conforme a la costumbre internacional, y sus funcionarios cuentan con inmunidad "contra procesos judiciales por los actos, expresiones orales y escritas, que realicen o emitan en el ejercicio de sus tareas. Cuentan con otros privilegios debidamente explicitados en el art. 9º y parágrafos subsiguientes del Estatuto.

Carece de una secretaría técnica para el tratamiento de los variados temas que conforma el espectro de la Cuenca del Plata. Por ello, se lo ha facultado para crear Comisiones de Trabajo o de Expertos, o Técnicas *ad hoc*, y velar por su funcionamiento. Podrá, asimismo, "invitar a sus sesiones, en calidad de observadores, a representantes de Gobiernos y organismos internacionales" (art. 10); y por el art. 14 "podrá invitar a cualquier persona o entidad, o a representantes de organismos internacionales, para que le suministren informaciones en el examen de cuestiones de su competencia.

De interés para los lectores, en razón del tema objeto de esta nota, es el de las Comisiones o Secretarías Nacionales de la Cuenca del Plata. El art. IV del Tratado institucionalizó estos organismos, cuya creación, dentro del ámbito de cada país, fue materia de especial tratamiento en la Conferencia de Cancilleres de Buenos Aires (numeral III), y en la Reunión de Santa Cruz de la Sierra.

Por esta norma (art. IV), las Comisiones o Secretarías Nacionales son "organismos especializados", cuya misión es la de "asesorar y cooperar" al Gobierno del país que corresponda, en todo lo atinente a estudios y problemas que se presenten dentro de la Cuenca del Plata. Dicha cláusula, además, faculta a dichos entes para "mantener contactos bilaterales" entre sí, pero sujetos, en cuanto a esto último, a los "criterios y normas propias de los países interesados", con la obligación de informar al C.I.C., llegado el caso. (12)

La REPÚBLICA ARGENTINA, poco después de suscribir la Declaración de Buenos Aires, creó la Comisión Nacional de la Cuenca del Plata. A tal fin, se sancionó la ley nº 17.405, donde, obvio es señalar, le asignó al nuevo Ente la misión, el funcionamiento y organización. Por diversos

(12) Véase Anexo II, art. IV.

motivos, la C.O.N.C.A.P. "sólo cumplió parcialmente los objetivos que motivaron su creación". (13)

Ello motivó que el actual Gobierno Nacional sancionara y promulgara la ley nº 21.484/76, que deroga la anterior nº 17.405 (art. 18), y que reestructura a la institución y la reubica, "no sólo en cuanto a su dependencia" (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, como organismo fuera de nivel), sino también "en cuanto a su misión, funcionamiento y organización". (14)

Por la ley que nos ocupa, a la C.O.N.C.A.P. se le asignó la siguiente misión:

1º) Proponer al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto las políticas y estrategias nacionales en relación con el ámbito de la Cuenca del Plata;

2º) Supervisar las políticas y estrategias nacionales;

3º) Promover estudios y asesorar sobre temas de su especialidad, y, en general, sobre los compromisos contraídos o que pudieren contraerse en dicho ámbito. (15)

En cuanto a las políticas y estrategias nacionales, éstas serán **aprobadas** por el Poder Ejecutivo Nacional, con **intervención** en todos los casos de los Ministerios de Relaciones Exteriores y Culto, Planeamiento, Defensa y Economía, sin perjuicio de la que pudiera corresponder a otros Ministerios. (16)

Entre las funciones asignadas, cabe consignar, entre otras, las siguientes:

1º) Compatibilizar y coordinar las políticas sectoriales, y los planes, programas y proyectos de los distintos organismos;

2º) Asesorar en forma permanente y a todo efecto al representante argentino ante el C.I.C., y a los Ministerios, Gobiernos provinciales y municipales, y entes públicos y privados, en cuanto a las "políticas y estrategias nacionales". (17) Por su parte, las Delegaciones argentinas ante los Entes Internacionales de la Cuenca del Plata "dependerán funcionalmente" de la C.O.N.C.A.P., y "ajustarán su accionar a lo que determinen las políticas y estrategias instrumentadas" por dicho organismo. (18)

(13) Boletín Oficial del 10.1.77, nota de elevación de la ley 21.484.

(14) *Idem*, *ibidem*.

(15) Ley 21.484, art. 2º, en Boletín Oficial citado.

(16) Ley cit., art. 3º

(17) Ley y art. citados, incs. b, d, e.

(18) Ley cit., art. 4º

Declaración conjunta de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata

Los Ministros de Relaciones Exteriores de la Argentina, señor Nicanor Costa Méndez; de Bolivia, señor Alberto Crespo Gutiérrez; del Brasil, señor Juracy Magalhães Pinto; del Paraguay, señor Raúl Sapena Pastor, y del Uruguay, señor Luis Vidal Zaglio, reunidos en la ciudad de Buenos Aires, a los veintisiete días del mes de febrero de mil novecientos sesenta y siete, animados de un firme espíritu de cooperación, y convencidos de la necesidad de aunar esfuerzos para el desarrollo armónico y equilibrado de la región de la Cuenca del Plata en beneficio de los intereses comunes de sus países y sus pueblos, como un paso de gran alcance en el proceso de integración latinoamericana, y procurando concretar mejor los objetivos nacionales de cada uno de los Estados participantes,

DECLARAN:

I—Que es decisión de sus Gobiernos llevar a cabo el estudio conjunto e integral de la Cuenca del Plata, con miras a la realización de un programa de obras multinacionales, bilaterales y nacionales, útiles al progreso de la Región.

II—Los Embajadores Extraordinarios y Plenipotenciarios acreditados ante el Gobierno Argentino y el funcionario de igual rango que designe la Cancillería Argentina, se constituirán en Comité Intergubernamental Coordinador. Cada país podrá acreditar los Asesores Técnicos que crea conveniente. Este Comité adoptará decisiones por el voto unánime de sus integrantes, y tendrá la misión de centralizar las informaciones y encaminarlas a los Gobiernos interesados, así como la coordinación de la acción conjunta que se considere necesaria. Es de su competencia elaborar un proyecto de Estatuto para su definitiva constitución, que será presentado a la próxima reunión de Cancilleres de los países de la Cuenca.

III—Que se proponen adoptar las medidas necesarias para que en cada uno de los países, organismos nacionales especializados centralicen los estudios y la apreciación de los problemas nacionales de cada uno de ellos, relativos a la Cuenca. Por intermedio del Comité Intergubernamental Coordinador, estos organismos intercambiarán las informaciones vinculadas con el estudio previsto en el numeral I de esta Declaración.

IV—Que para alcanzar el objetivo del desarrollo integral de la Cuenca, el estudio deberá tomar en consideración, principalmente, los siguientes temas:

A) Las facilidades y asistencia a la navegación; el establecimiento de nuevos puertos fluviales y el mejoramiento de los ya existentes, con el propósito de que puedan ser utilizados en forma más eficiente por los países de la Cuenca y, en especial, por aquellos que tienen una situación mediterránea.

Los estudios hidroeléctricos con miras a la integración energética de la Cuenca.

La instalación de servicios de aguas para usos domésticos, sanitarios e industriales, y para regadíos.

El control de crecidas e inundaciones, y de la erosión.

La conservación de la vida animal y vegetal:

B) La interconexión vial, fluvial, ferroviaria y aérea; la construcción de poliductos, y el establecimiento de un eficiente sistema de telecomunicaciones;

C) La complementación regional, mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca;

D) La complementación económica de áreas limítrofes;

E) La cooperación mutua en programas de educación, sanidad y luchas contra las epidemias.

V—La cooperación técnica y financiera de los Organismos Internacionales será indispensable para que estos estudios puedan alcanzar los fines que persigue, resultando necesario mantener un estrecho contacto con dichas organizaciones, y asistencia y crédito.

Que han tomado nota de la Declaración de los Ministros de Relaciones Exteriores de la Argentina, Bolivia y el Paraguay, en el sentido de que cada uno de sus Gobiernos ya ha solicitado la colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo, que se prestará a través del Instituto para la Integración de América Latina, y con la participación del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, la Secretaría de la Organización de los Estados Americanos y el Comité Interamericano de la Alianza para el Progreso, y otros Organismos Internacionales, para la realización del estudio mencionado en el numeral I.

VI—Los Cancilleres de la Argentina, Bolivia, el Brasil, el Paraguay y el Uruguay realizarán una nueva reunión para seguir considerando este Programa en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) en la fecha que recomiende el Comité Intergubernamental Coordinador, y, en lo posible, en el curso del año 1967.

Esta declaración es la prueba del firme propósito de cooperación que anima a los pueblos de la América latina, y de la decidida resolución de los Gobiernos de los cinco países de colaborar activamente en la realización de los estudios y de las obras indispensables para acelerar el progreso de la Cuenca del Plata.

Dada en la ciudad de Buenos Aires, a los veintisiete días del mes de febrero del año mil novecientos sesenta y siete, en cinco ejemplares en portugués y cinco en español, de idéntico tenor e igualmente auténticos.

Tratado de la Cuenca del Plata

Los Gobiernos de las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, representados en la I Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, realizada en Brasilia, el 22 y 23 de abril de 1969;

CONVENCIDOS de la necesidad de aunar esfuerzos para el debido logro de los propósitos fundamentales señalados en la Declaración Conjunta de Buenos Aires de 27 de febrero de 1967, y en el Acta de Santa Cruz de la Sierra de 20 de mayo de 1968, y animados de un firme espíritu de cooperación y solidaridad;

PERSUADIDOS de que la acción mancomunada permitirá el desarrollo armónico y equilibrado, así como el óptimo aprovechamiento de los grandes recursos naturales de la región, y asegurará su preservación para las generaciones futuras a través de la utilización racional de esos recursos;

CONSIDERANDO, asimismo, que los Cancilleres han aprobado un Estatuto para el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata;

DECIDIERON suscribir el presente Tratado para afianzar la institucionalización del sistema de la Cuenca del Plata, y, a ese fin, designaron a sus Plenipotenciarios, que convinieron lo siguiente:

ARTICULO I

Las Partes Contratantes convienen en mancomunar esfuerzos con el objeto de promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata, y de sus áreas de influencia directa y ponderable.

Parágrafo Único: A tal fin, promoverán en el ámbito de la Cuenca la identificación de áreas de interés común, y la realización de estudios, programas y obras, así como la formulación de entendimientos operativos o instrumentos jurídicos que estimen necesarios, y que propendan a:

- a) La facilitación y asistencia en materia de navegación;
- b) La utilización racional del recurso agua, especialmente a través de la regulación de los cursos de agua, y su aprovechamiento múltiple y equitativo;
- c) La preservación y el fomento de la vida animal y vegetal;
- d) El perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones;
- e) La complementación regional, mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca;
- f) La complementación económica de áreas limítrofes;
- g) La cooperación mutua en materia de educación, sanidad y lucha contra las enfermedades;
- h) La promoción de otros proyectos de interés común, y en especial aquellos que tengan relación con el inventario, la evaluación y el aprovechamiento de los recursos naturales del área;
- i) El conocimiento integral de la Cuenca del Plata.

ARTICULO II

Los Ministros de Relaciones Exteriores de los Países de la Cuenca del Plata se reunirán una vez por año, en fecha que será sugerida por el Comité Intergubernamental Coordinador, a fin de trazar directivas básicas de política común para el logro de los propósitos establecidos en este Tratado; apreciar y evaluar los resultados obtenidos; celebrar consultas sobre la acción de sus respectivos Gobiernos en el ámbito del desarrollo multinacional integrado de la Cuenca; dirigir la acción del Comité Intergubernamental Coordinador, y, en general, adoptar las providencias necesarias para el cumplimiento del presente Tratado a través de las realizaciones concretas que él demande.

Parágrafo 1: Los Ministros de Relaciones Exteriores podrán reunirse en sesión extraordinaria, previa convocatoria efectuada por el Comité Intergubernamental Coordinador a solicitud de por lo menos tres de las Partes Contratantes.

Parágrafo 2: Si excepcionalmente el Ministro de Relaciones Exteriores de una de las Partes Contratantes no pudiera concurrir a una reunión, ordinaria o extraordinaria, se hará representar por un delegado especial.

Parágrafo 3: Las decisiones tomadas en reuniones efectuadas de conformidad con este artículo requerirán siempre el voto unánime de los cinco países.

ARTICULO III

Para los efectos del presente Tratado, el Comité Intergubernamental Coordinador es reconocido como el órgano permanente de la Cuenca, encargado de promover, coordinar y seguir la marcha de las acciones multinacionales que tengan por objeto el desarrollo integrado de la Cuenca del Plata, y de la asistencia técnica y financiera que organice con el apoyo de los organismos internacionales que estime convenientes, y ejecutar las decisiones que adopten los Ministros de Relaciones Exteriores.

Parágrafo 1: El Comité Intergubernamental Coordinador se regirá por el Estatuto aprobado en la Segunda Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, celebrada en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) del 18 al 20 de mayo de 1968.

Parágrafo 2: En reunión extraordinaria, a tal fin especialmente convocada, los Ministros de Relaciones Exteriores podrán, siempre con el voto unánime de los cinco países, reformar el Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador.

ARTICULO IV

Sin perjuicio de las disposiciones internas de cada país, serán órganos de cooperación y asesoramiento de los Gobiernos las Comisiones o Secretarías Nacionales constituidas de acuerdo con la Declaración Conjunta de Buenos Aires. Tales Comisiones o Secretarías podrán establecer contactos bilaterales, obedeciendo siempre a los criterios y normas de los países interesados, manteniendo debidamente informado, cuando sea el caso, al Comité Intergubernamental Coordinador.

ARTICULO V

La acción colectiva entre las Partes Contratantes deberá desarrollarse sin perjuicio de aquellos proyectos y empresas que decidan ejecutar en sus respectivos territorios, dentro del respeto al derecho internacional, y según la buena práctica entre naciones vecinas y amigas.

ARTICULO VI

Lo establecido en el presente Tratado no inhibirá a las Partes Contratantes para concluir acuerdos específicos o parciales, bilaterales o multilaterales, encaminados al logro de los objetivos generales de desarrollo de la Cuenca.

ARTICULO VII

El presente Tratado se denominará Tratado de la Cuenca del Plata, y tendrá duración ilimitada.

ARTÍCULO VIII

El presente Tratado será ratificado por las Partes Contratantes, y los instrumentos de Ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Federativa del Brasil.

Parágrafo 1: El presente Tratado entrará en vigor treinta días después de depositados los Instrumentos de Ratificación de todas las Partes Contratantes.

Parágrafo 2: Mientras las Partes Contratantes procedan a la ratificación del presente Tratado y al depósito de los Instrumentos de Ratificación, en la acción multinacional emprendida para el desarrollo de la Cuenca del Plata, se sujetarán a lo acordado en la Declaración Conjunta de Buenos Aires y en el Acta de Santa Cruz de la Sierra.

Parágrafo 3: La intención de denunciar el presente Tratado será comunicada por una Parte Contratante a las demás Partes Contratantes por lo menos noventa días antes de la entrega formal del instrumento de denuncia al Gobierno de la República Federativa del Brasil. Formalizada la denuncia, los efectos del Tratado cesarán, para la Parte Contratante denunciante, en el plazo de un año.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos Plenipotenciarios, después de haber depositado sus plenos poderes, que se han encontrado en buena y debida forma, firman el presente Tratado.

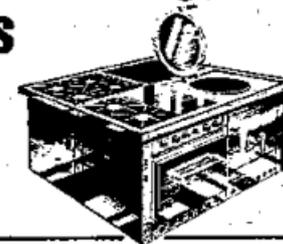
HECHO en la ciudad de Brasilia, a los veinte y tres días del mes de abril de mil novecientos sesenta y nueve, en un solo ejemplar, en los idiomas español y portugués, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil, el cual expedirá copias autenticadas a los países signatarios.

Hay un producto

BARDAHL

para cada necesidad
del motor

**Somos especialistas
en la fabricación e
instalación de grandes
cocinas**



Constituimos un equipo de ingenieros, dedicados específicamente a esa actividad.

Aportamos la experiencia de tener una larga lista de clientes.

Nos adaptamos a sus planos de obra, o realizamos los nuestros, según ud. lo prefiera.

Ofrecemos asesoramiento, seriedad y cumplimiento.

Confíenos la tarea. Usted sabe de la ventaja de trabajar con profesionales.

**ig ingeniería
gastronómica s.a.**

Calle 93 Nº 729
(ex Valentín Gómez 39)
(1672) VLynch - San Martín
Rep. Argentina
Tel. 752-5424/5882/4760/1406



BUXTON

MAS DE 26 MILLONES DE
PISTONES BUXTON
MUEVEN AL PAIS

B
BUXTON

INDUSTRIAS BUXTON S.A.



Astilleros Alianza sa

Empresa de Construcciones
GIACOMO FAZIO S.A.C.I.F.I.C.

TEYMA 

TÉCNICAS ELÉCTRICAS Y MECÁNICAS ABENGOA
S.A.I.C.F.A.

- INSTALACIONES ELECTROMECÁNICAS
- MONTAJES INDUSTRIALES ELÉCTRICOS Y MECÁNICOS
- COMUNICACIONES Y TELEFONÍA
- PROVISIÓN Y MONTAJE DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS DE LA MÁS ALTA TECNOLOGÍA

Paseo Colón 439 - Buenos Aires - Tel. 34-6839-33-2140/1704/7922
Télex 011-7588 AR-TEYMA — Dirección Telegr. MELABEN



BANCO AVELLANEDA
SU BANCO AMIGO

Casa Central: Sarmiento 546 - Buenos Aires
Casa Matriz: Av. Mitre 402 - Avellaneda
y Sucursales

**PARA CADA NECESIDAD DE
COPIADO HAY UNA COPIADORA
DE PAPEL COMUN TOSHIBA.**

AMEX S.A.

Ayacucho 838 (1111) Capital Federal Tel.: 825-8780 / 83-2840 / 821-8648 / 825-3008
821-5003 / 826-2777 / 825-5670 / 922-9983 / 922-9180 / 922-8271
825-8780 / 83-2840 / 821-8648 / 825-3008 / 921-4154 / 40-1231 / 1342 / 2051 / 4198

Y sucursales en todo el país

**Y AMEX también importa y garantiza las impresoras offset
ROTO premiadas por diseño y calidad en Hannover/Alemania.**

Asociación
Nacional de
la Memoria

CONCEPTOS ESTRATEGICOS

General GIULIO DOUHET

General WILLIAM MITCHELL

Mayor ALEXANDER DE SEVERSKY

Con la presentación de los resúmenes de las ideas estratégicas sustentadas por quienes desarrollaron la teoría del dominio aéreo, la Revista de la ESCUELA DE GUERRA NAVAL da por finalizada la serie sobre Conceptos Estratégicos elaborada por el Consejo Académico de Estrategia Operacional.

Del primer análisis de la vida y obra de los autores considerados, surgió una serie de aspectos comunes que conviene enunciar previamente, a modo de introducción de este trabajo, que resume las biografías, teorías y obras de cada uno de estos pioneros del PODER AÉREO.

En efecto, estos tres autores pueden ser considerados los principales elaboradores de la doctrina que establece que la Fuerza Aérea debe ser una fuerza armada independiente de los tradicionales Ejército y Armada.

Todos ellos fueron Oficiales del Ejército o de la Armada que en el transcurso de su carrera ingresaron a las respectivas armas aéreas, y además de ése, hay muchos aspectos comunes en sus vidas; particularmente, la fervorosa lucha que llevaron a cabo para concretar sus ideas, a pesar de la oposición y resistencia al cambio del **establishment** vigente, que en algunos casos los llevó a ser dados de baja, e incluso a padecer prisión militar.

Debe tenerse muy en cuenta que las teorías o ideas estratégicas que se han sustentado en favor del Poder Aéreo, de la guerra aérea integral o del bombardeo estratégico; no han sido conceptualmente originales o novedosas, sino que aplicaron los principios básicos de la guerra, pero sobre la base de un preconcepto doctrinario para ellos básico y fundamental, y según el cual se asigna a la aviación la capacidad de ser casi omnipotente, y además, prácticamente invulnerable.

En general, todos estos propulsores de la teoría del dominio aéreo se expresaron siempre en forma casi profética, pero sobrestimando generalmente la real capacidad de los medios aéreos disponibles. Y ello, debido a que tenían tendencias a simplificar los problemas, y reducirlos a planteos de tipo matemático, con un muy poco profundo análisis técnico, lo que los hacía fundar los mismos sobre datos que luego la realidad de la guerra demostró que no eran los correctos.

Sin embargo, debe reconocerse que no obstante ser exageradas en relación a los medios existentes en su tiempo, algunas ideas de DOUHET, MITCHELL y otros precursores de las dos primeras décadas de este siglo llegaron a convertirse en realidad hacia mediados del mismo, cuando los bombarderos supersónicos intercontinentales y las armas nucleares alcanzaron una capacidad de destrucción equivalente a la que a comienzos del siglo ellos asignaban a los aviones y explosivos entonces disponibles (naturalmente, mucho más elementales).

En este sentido, consideramos muy adecuado el último párrafo del Capítulo XX del libro **Creadores de la estrategia moderna**, donde, ya en 1944, se dice que "los primeros defensores del poder aéreo, y en especial DOUHET, pueden ser leídos ahora con mayor provecho que cuando sus libros fueron publicados".

1. Reseña biográfica

Nació el 30 de mayo de 1869 en CASERTA, y falleció en ROMA el 14 de febrero de 1930.

Ingresó muy joven al Ejército, y con el grado de Teniente desarrolló estudios en la Escuela de Guerra, y simultáneamente un curso superior de electrotécnica en el Instituto Politécnico de TURÍN.

En los primeros años del siglo publicó varios trabajos técnicos, y realizó estudios sobre temperaturas muy bajas, por los cuales el Gobierno italiano lo envió como único representante al Congreso Internacional del Frío que se llevó a cabo en PARÍS.

El desarrollo y avance del automóvil despertó sus inquietudes para incorporarlo como vehículo militar, habiendo escrito algunos trabajos sobre el tema.

A partir de 1908 comenzó a interesarse en la aviación y a apoyar la tendencia de desarrollar aeronaves más pesadas que el aire, en oposición a la imperante, imitativa de ALEMANIA, de emplear aerostatos o dirigibles.

En 1911, con la jerarquía de Teniente Coronel, fue designado Comandante del Batallón de Aviación con Base en TURÍN. En este cargo realizó importantes tareas de formación de pilotos, estudio y experimentación. Vinculado al ingeniero Gianni CAPRONI, le proporcionó su apoyo, mediante el cual éste pudo diseñar su célebre biplano, y en 1914 el famoso bimotor CAPRONI.

Ya hacia mayo de 1913 planteaba en sus escritos y conferencias el nacimiento de una nueva arma, y de un nuevo campo de batalla: el aire.

Al comienzo de la Primera Guerra Mundial, promovido a Coronel, se desempeñó como jefe del Estado Mayor de la División de MILÁN,

y con posterioridad ocupó el mismo cargo en el Comando de la Zona CARNIA.

En junio de 1916, a requerimientos del Ministro, prestó su asesoramiento sobre algunos aspectos conflictivos entre el Gobierno y el Alto Mando, por medio de un memorándum muy crítico, que motivó que fuese sometido al juicio de un Tribunal de Guerra Especial y condenado a un año de prisión.

Cumplida ésta, en 1918 se reintegró al servicio hasta la finalización de la contienda, oportunidad en que solicitó su pase a situación de retiro.

Sólo en 1921 pudo conseguir la revisión de su proceso, y el Tribunal Militar declaró que el Coronel DOUHET había actuado por amor a la patria, y preocupado por la forma en que entonces se estaba conduciendo la guerra. Merced a esta decisión, fue reincorporado al Ejército con el grado de General de División. En ese mismo año de 1921 escribe su principal obra: **El dominio del aire**, en la que propugnaba la creación de un Ministerio del Aire.

Ferviente fascista, fue nombrado, poco después de la marcha sobre ROMA, a cargo del Comisariato para la Aeronáutica, antecedente inmediato del Ministerio del Aire. No ejerció ese cargo, dedicándose, en cambio, a escribir sobre sus ideas acerca del Poder Aéreo. En esta tarea fue siempre muy apoyado por el Mariscal Italo BALBO, Subsecretario de Estado de Aeronáutica, que le facilitó la difusión de sus teorías en revistas y libros.

Falleció el 14 de febrero de 1930, cuando sus teorías comenzaban a concretarse; principalmente, en Italia y en Alemania.

2. Principales ideas estratégicas

Concibió a la Fuerza Aérea como un arma prioritaria e independiente, de características esencialmente ofensivas.

— La victoria se alcanzaría mediante el dominio del aire, con independencia de las operaciones desarrolladas en la superficie.

Preveía que el enemigo podría ser destruido moral y materialmente mediante el bombardeo aéreo, utilizando no sólo bombas explosivas e incendiarias, sino también gases tóxicos.

— Asignó la máxima prioridad a la aviación de bombardeo, y en segundo término, a la que llamó de combate, con concepto de escolta de los bombarderos.

— Concibió el empleo masivo del bombardeo, aplicando los principios de sorpresa y concentración en espacio y tiempo.

— Sostuvo que los objetivos prioritarios de la aviación debían ser las industrias y centros de población, cuya destrucción provocaría el colapso del frente interno y la caída del Gobierno enemigo.

3. Consideraciones finales

La experiencia de la Segunda Guerra Mundial demostró lo erróneo de la teoría del General DOUHET, ya que a pesar de los intensos bombardeos aéreos no pudieron ser logrados ni en la GRAN BRETAÑA ni en ALEMANIA los efectos que DOUHET había vaticinado.

Sin embargo, era correcto su enfoque de conducir la guerra con sentido integral.

Los cálculos en que basaba sus teorías y pronósticos —en especial, en lo referido a capacidades de destrucción y cantidad de aviones requeridos— eran excesivamente simplistas y con escaso fundamento técnico, lo que le hacía llegar a conclusiones excesivamente optimistas respecto de la efectividad del arma aérea.

Concebía el avión multipropósito, y hablaba del **avión de batalla**, que podría tener aptitud de bombardero, pero, además, la capacidad de combatir en el aire con los cazas.

Quizá un ejemplo extremo de esta opinión es el que llegó a decir que a un país le convenía tener una importante aviación civil de transporte, porque "un avión comercial se transforma en uno de guerra cargándolo de bombas". Ésta es otra de las grandes simplificaciones de DOUHET, que inclusive uno de sus seguidores, DE SEVERSKY, le critica en su libro **Victory Through Air Power** (págs. 812-13).

Desarrolló todas sus teorías con un enfoque de aplicación a la particular situación geográfica de ITALIA, rodeada por mar y con los Alpes circundándola por el norte. Reconoció claramente que así lo hacía, y que no necesariamente ofrecía una fórmula de aplicación general.

Fue un entusiasta propulsor del Ministerio del Aire, del que dependerían la Aeronáutica Militar y la Civil. A poco del acceso de MUSSOLINI al poder, esto se logró en ITALIA, y no mucho después, en ALEMANIA y en la GRAN BRETAÑA.

Curiosamente, a pesar de su enfoque centralizador y exclusivista sobre la actividad aeronáutica, en el Capítulo XXIII de **El dominio del aire** expresa que algunas actividades aeronáuticas civiles no sólo no son de interés para la Defensa Nacional, sino que deberían ser privadas. En especial, se refiere a la Industria Aeronáutica, y a la investigación y desarrollo en dicho campo.

1. Reseña biográfica

Nació en 1879. Provenía de una familia acomodada: su abuelo había sido fundador de empresas de ferrocarriles y de Bancos, y su padre era senador por el Estado de WISCONSIN.

En 1898 ingresó al Ejército en el arma de infantería, y poco después pasó al cuerpo de señales, por influencia del General GREELY, explorador del Ártico, y a cargo de la rama aeronáutica en el Ministerio de Guerra.

El General GREELY fue uno de los propulsores de los desarrollos en el campo de la aviación militar, ya que estaba convencido realmente de que las máquinas voladoras serían armas de guerra. Tuvo gran influencia sobre MITCHELL, quien desde entonces comenzó a capacitarse leyendo y estudiando sobre el tema, mientras desarrollaba su carrera militar en ALASKA construyendo líneas telefónicas, lo que contribuyó a hacerle tomar conciencia de la importancia estratégica de la zona subártica.

Habiendo aprobado exámenes sobre aeronáutica teórica e ingeniería, en 1903 regresó a los ESTADOS UNIDOS, siendo en ese momento el Capitán más joven del Ejército.

En su actividad vinculada a la aviación, le tocó recibir el primer avión que los hermanos WRIGHT entregaron en 1908 al Ejército de los ESTADOS UNIDOS. A partir de ese momento, fue un entusiasta propulsor del arma aérea militar, entonces dentro del Cuerpo de Señales. Asimismo, tomó parte en el desarrollo de aplicaciones de la radio y el transporte motorizado en el ejército. En 1912, a los treinta y dos años, fue designado en el Estado Mayor General, siendo el Oficial más joven del mismo.

Ya desde entonces trataba de establecer la independencia del arma aérea, respecto de las Fuerzas Armadas tradicionales.

Ya comenzada la Primera Guerra Mundial, en 1915, pocos meses antes de entrar los ESTADOS UNIDOS en la misma, fue muy insistente en reclamar acerca de la escasa cantidad de pilotos (50) y lo obsoleto de los pocos aviones (55).

Para esa oportunidad decidió aplicar sus conocimientos teóricos, y a los treinta y seis años hizo su primer vuelo solo, durante el curso que completó en el invierno de 1915-16.

Su insistencia le permitió obtener 13 millones de dólares de fondos del Congreso, destinados a desarrollar el cuerpo del aire, con la intención de formar 500 aviadores.

Al entrar los ESTADOS UNIDOS en guerra, ya era Mayor, destinado en EUROPA como observador militar. En 1917 fue el primer norteamericano que voló sobre territorio enemigo.

En el Estado Mayor del General PERSHING hizo una profética propuesta, en la que concebía una operación aerotrasportada, para colocar una División en la retaguardia enemiga. Para ello se hubieran necesitado 1.200 bombarderos empleados como transportes. El General PERSHING en principio había aprobado el plan, que no fue desarrollado, al tener éxito la ofensiva terrestre. Mientras tanto, se solicitaban los aviones a los ESTADOS UNIDOS, ya que no se contaba con la cantidad mencionada, ni se llegó a ella a lo largo de la guerra.

Durante el resto de la guerra aplicó al máximo el empleo de los aviones, en tareas de ataque, observación y bombardeo, alcanzando el más alto comando operativo del Cuerpo del Aire en EUROPA.

Al terminar la guerra, regresó a los ESTADOS UNIDOS como General con muchas condecoraciones, pero convencido de que había sido víctima de una conspiración para sabotear el desarrollo del Poder Aéreo.

Durante la posguerra hizo giras por varios países europeos, tanto aliados como enemigos, donde analizó la situación de las respectivas armas aéreas.

Ya Brigadier General, fue designado Segundo Jefe del Cuerpo del Aire del Ejército, cargo que desempeñó entre 1921 y 1925.

Abogó permanentemente por una Fuerza Aérea independiente; es decir, una fuerza armada separada del Ejército y de la Armada.

La vehemencia con que se expresaba oficialmente implicó serias críticas hacia las autoridades de las fuerzas armadas tradicionales (U. S. Army y U. S. Navy) y los respectivos Ministerios. Por ello fue llevado a corte marcial en 1925, declarado culpable, y condenado a suspensión de empleo por cinco años.

Pidió su baja al 1º de febrero de 1926, y durante los restantes diez años de su vida se dedicó a la lucha en defensa de sus ideas, por medio de conferencias, escritos y presentaciones ante comisiones del Congreso.

Abogó siempre, no sólo por la creación de una Fuerza Aérea independiente, sino por un mayor adelanto técnico en el campo de la aviación, acusando muchas veces a las autoridades aeronáuticas militares y civiles, de investigación y desarrollo, y de la industria, de provocar retardos en el adecuado desarrollo de la aviación norteamericana.

Como homenaje póstumo a sus luchas, se dio su nombre a uno de los más efectivos bombardeos diseñados durante la Segunda Guerra Mundial: el B-25 Mitchell, varios de los cuales despegaron desde un portaviones para un raid sin retorno sobre TOKIO, de valor exclusivamente psicológico. Asimismo, el Congreso lo ascendió a General en 1945 en forma póstuma, y le concedió la Medalla de Honor del Congreso.

2. Sus obras y sus ideas estratégicas

En realidad, Billy MITCHELL no fue un teórico ni un gran escritor. Fundamentalmente, y quizá debido a su temperamento, fue un polémico luchador, que enfrentaba frontalmente y con tremendas denuncias a todo lo que creía no se hacía **como debía ser**.

Un ejemplo de esto es el hecho de que MITCHELL fue el gran promotor —con DE SEVERSKY como uno de sus asesores técnicos— de la demostración de que con bombas aéreas se podían hundir acorazados. Indudablemente, esa experiencia —llévala a cabo en julio de 1921 sobre buques alemanes de rezago de la Primera Guerra, fondeados y sin defensa antiaérea— sirvió para demostrar algo que realmente fue muy útil para la Aviación Naval, pero de lo cual las Fuerzas Aéreas extrajeron conclusiones excesivamente facilistas y optimistas con respecto a la vulnerabilidad de las unidades navales de combate. (Véase **Victory Through Air Power**, págs. 169-79: "The Twilight of Sea Power".)

También MITCHELL asignaba, como DOUHET, una inmensa capacidad a la efectividad del bombardeo masivo sobre ciudades, industrias y centros de importancia económica. Vaticinaba el colapso del país que sufriera ese tipo de ofensiva aérea. Sin embargo, tanto la GRAN BRETAÑA como ALEMANIA durante la Segunda Guerra Mundial demostraron lo contrario.

En este aspecto, MITCHELL difería de DOUHET, ya que no descartó en ningún momento la utilidad del empleo de la aviación contra fuerzas de superficie enemigas.

Otro aspecto en el que difirieron fue el enfoque geográfico, ya que, como dijimos, DOUHET lo aplicó a la situación de ITALIA, y MITCHELL, en cambio, trató de universalizar el empleo de la Fuerza Aérea del modo más independiente posible de las fuerzas de superficie, apoyándose en cadenas de bases terrestres, hasta tanto se desarrollara el avión de alcance global.

Podemos comentar aquí que MITCHELL sólo se equivocó al ser demasiado optimista con respecto al tiempo que ello tardaría en concretarse; pero, sin duda, no erró en el sentido en que se produciría el desarrollo de los medios y su empleo.

MITCHELL fue mucho más profesional, y a ello contribuyó su experiencia de guerra, por haber actuado efectivamente en operaciones aéreas y en la conducción táctica de las mismas, experiencia que DOUHET no tuvo la suerte de alcanzar.

Quizá por ello es que nunca dejó de promover el desarrollo de aviones aptos para cada una de las tareas básicas; particularmente, bombardeo y caza.

No alcanzó a vivir para ver la concreción de su casi obsesiva idea acerca de la Fuerza Aérea como arma independiente del Ejército y la Armada.

MAYOR (U. S. ARMY AIR CORPS SPECIALIST RESERVE) ALEXANDER DE SEVERSKY

Reseña biográfica.

Su obra y sus ideas estratégicas

Nació en RUSIA en 1894. A los diez años inició su carrera militar, graduándose luego en la Escuela Naval en 1914, como Teniente de la Armada Imperial. Destinado a una escuadrilla de destructores en el Báltico entre 1914 y 1915, fue seleccionado para la aviación naval, e hizo su aprendizaje en SEBASTOPOL, para retornar al Báltico, donde durante el resto de la guerra actuó en operaciones de combate: inicialmente, de bombardeo, y luego, de caza. Hacia 1917 era el Comandante de Aviación de Caza del Báltico. Y todo ello, a pesar de que durante una misión de bombardeo perdió su pierna derecha, volviendo al servicio con una pierna artificial.

Se lo consideraba el as de la Aviación Naval Imperial Rusa, y recibió los más importantes honores posibles en la Armada Imperial: la Espada de Oro y la Orden de San Jorge.

En 1918, y en virtud de su dedicación a los desarrollos técnicos, fue enviado a los ESTADOS UNIDOS como miembro de la misión de la Aviación Naval de la Armada Imperial Rusa. Al terminar la guerra, y caer RUSIA en manos del comunismo, permaneció en los ESTADOS UNIDOS, y fue designado piloto de pruebas e ingeniero aeronáutico sirviendo al Gobierno.

En 1921 fue uno de los asesores técnicos del General MITCHELL en su experiencia demostrativa de que las bombas aéreas podrían hundir acorazados. Por ello, y sin ser aún ciudadano de los ESTADOS UNIDOS, fue designado por el Secretario de Guerra ingeniero asesor del Departamento de Guerra.

En 1927 obtuvo la ciudadanía, y fue incorporado al Cuerpo del Aire del U. S. Army como Mayor en la Reserva.

Diseñó aviones y miras de bombardeo. Fundó en 1931 una industria aeronáutica, que se transformó luego en la Republic Aviation Corp., diseñadora y constructora de excelentes aviones de combate.

Desarrolló, con su insistencia, uno de los primeros cazas equipados con motor enfriado a aire y dotado de turbosobrealimentador, que permite aumentar el techo de los aviones, y su aptitud para el combate a mayores alturas.

Diseñó también el primer monoplano de ala baja para instrucción, y un anfíbio que batió todos los récords de velocidad para su tipo.

Volando sus aviones, estableció varios récords mundiales de velocidad. Como escritor, su obra más conocida, que tuvo una enorme difusión, no sólo como libro (1942), sino como una película de cine en colores, es **Victory Through Air Power** (A la victoria por medio del poder aéreo).

En ella resume sus opiniones sobre el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial hasta ese momento (1939-42). Enumera críticamente los errores y fallas de EUROPA y los ESTADOS UNIDOS, y termina elaborando el esquema que permitiría alcanzar la victoria por medio del Poder Aéreo.

En uno de sus capítulos vaticina el ocaso del poder naval; en algunos casos, con argumentos y razonamientos muy parciales, y con un desconocimiento sobre temas navales inconcebible en un hombre que se iniciara en la Armada y la Aviación Naval.

En casi todo su libro, el tono es prácticamente de profecía, ya que habla de lo que vendrá y de lo que debería hacerse. Tiene, como MITCHELL y DOUHET, la costumbre de plantear ejemplos simples de tipo aritmético, en base a los cuales extrapola conclusiones que enuncia luego con total certeza.

Pero todo ello con serios errores conceptuales en el planteo del ejemplo básico, que descalifican toda conclusión ulterior.

Recibió, sin duda, una gran influencia de DOUHET y de MITCHELL, a quien dedica su libro, declarándose su discípulo.

Insistió mucho en la necesidad de alcanzar radios de acción muy grandes, lo que para su época significaba ampliar en gran proporción los vigentes. Buscaba la capacidad de dar la vuelta al mundo sin etapas, y predecía que ello estaba muy próximo.

Al finalizar la guerra vio culminar sus esfuerzos, con la creación de la Fuerza Aérea de los ESTADOS UNIDOS como fuerza armada independiente.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

DICKENS, Almirante (RN) Sir Gerald: **Bombing and Strategy (The Fallacy of Total War)**. Sampson Low, Marston & Co. Ltd., London, 1946.

DOUHET, Giulio: **El dominio del aire (1921-26)**. Centro Naval, Biblioteca del Oficial de Marina, Buenos Aires, 1930.

— **La guerra integrale: Artículos y escritos entre 1923 y 1930**. Franco Campitelli, Roma, 1936.

— **Scritti inediti**. Scuola di Guerra Aerea, Roma, 1951.

Enciclopedia británica: Datos biográficos.

MEAD EARLE, Edward: **Creadores de la estrategia moderna**, Libro III, Cap. XX (año 1944). Círculo Militar, Biblioteca del Oficial, Buenos Aires, 1968.

SEVERSKY, Alexander de: **Victory Through Air Power**. Simon & Schuster, New York, 1942.



OUCILO



ACINDAR
INDUSTRIA ARGENTINA DE ACEROS S.A.



CINZANO



PIRELLI

**Lo más original
de nuestra planta
es su materia prima:
precisión.**



Emplazada sobre 12.000-m² de superficie. SIAP produce instrumental para todas las grandes empresas automotrices del país. También instrumentos de meteorología e hidrología, y los nuevos

Teléfonos Públicos anaranjados. Más de 700 personas aplican allí alta tecnología, con requisitos y especificaciones a nivel internacional. Pero con la materia prima básica de SIAP: precisión.

SIAP S.A.I.C. Sociedad Industrial de Aparatos de Precisión



La precisión original

Usted Doctor,
ya conoce a

nebutotal ^R c-c.

Por eso queremos recordarle que:

- Con NEBUTOTAL C-C- se asegura un efecto antimicrobiano con el SUCCINATO DE CLORAMFENICOL, antibiótico de máximo espectro perfectamente adaptado a las infecciones de las vías respiratorias.
- Con NEBUTOTAL C-C- se asegura un efecto antihistamínico mediante un corticoide de probada efectividad, el 21-FOSFATO DE DEXAMETASONA, que unido al antibiótico reduce la duración del tratamiento.
- Con NEBUTOTAL C-C- se asegura la llegada inmediata de los fármacos a la zona afectada mediante un broncodilatador y descongestivo de efecto total, el CLORHIDRATO DE FENILEFRINA.
- Con NEBUTOTAL C-C- se aseguran resultados clínicos constantes en las afecciones agudas de origen alérgico, bacteriano y micótico de las vías aéreas superiores e inferiores.

Composición:

Cada frasco liofilizado contiene: Succinato de Cloramfenicol, 0.750 g; Fosfato de dexametasona, 0.002 g; Clorhidrato de Fenilefrina, 0.0125 g.

Cada ampolla solvente contiene:
Agua destilada estéril 10 ml.

LABORATORIOS I.M.A. s.a.i.c.

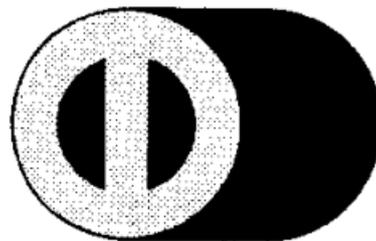


Laboratorio:

PALPA 2870 / Tel. 781-5109 / Cap. Fed.

Administración, Venta y Propaganda:

CRAMER 1030 / Tel. 783-1958
Tel. 782-3319



DINERS CLUB

No detenga
su capacidad
de elegir.

La Tarjeta Diners no tiene límites de compra. No le impone una cifra tope de gastos.

Ni restringe sus posibilidades de elegir.

En la Argentina solamente, hay más de 17.000 establecimientos de primer

nivel que se mueven con Diners.

**Muévase
con Diners**



la verdad láctea





el nombre de nuestro aluminio

AV. BELGRANO 884
1092 BUENOS AIRES

Tel.: 33 - 1091
34 - 8464

IMPRESIT SIDECO S.A.

EMPRESA CONSTRUCTORA

GRANDES OBRAS

ACTIVIDADES

Agosto - noviembre de 1980

DÍA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

10 de agosto de 1980

Adhiriendo a la celebración del Día de la Fuerza Aérea Argentina, en la Escuela de Guerra Naval tuvo lugar un acto presidido por su Director, y al que concurren invitado el Subdirector de la Escuela Superior de Guerra Aérea, Comodoro Adolfo FALAVIGNA, en representación del Director de ese Instituto.

Durante el mismo hizo uso de la palabra para referirse a la celebración, el Capitán de Fragata I. M. Rodolfo José ALONSO.

Este Curso contó con la presencia del Mayor (Ejército Argentino) José D. ECHEVERRÍA, y la de los siguientes Capitanes de Corbeta del Cuerpo de Combate:

Escalafón Naval Comando

Miguel Carlos RELA, Marcelo E. LOZA, Roberto Mario BLANCO AZCARATE, Héctor D. BIANCHI, Emilio L. COURTHIADE, Hugo H. MASNATA, Raúl Mario FRANZINI, Norberto R. VARELA, Eduardo Jorge MADAR, Osvaldo Pedro ASTIZ, Alberto Jorge PHILIPPI, Carlos A. ZAVALLA, Leonidas J. LLANO, Fernando José C. SOLA, Carlos A. ESPILONDO, Luis Conrado LUPORI y Julio H. PÉREZ ROCA.

Escalafón Infantería de Marina Comando

Guillermo F. BOTTO, José María MAURIZIO, Basilio B. CHANTIR, Arturo M. QUINTANA, Roberto Oscar ROSCOE, Edgardo Aníbal PÉREZ y Ernesto José TENCONI.

Los días 2, 4, 9 y 11 de setiembre se desarrollaron las sesiones del Segundo Curso de 1980, el que contó entre sus participantes a un distinguido grupo de profesionales de distintas disciplinas, y funcionarios que se desempeñan en diversas empresas privadas y cargos de la administración pública.

El mismo finalizó el 12 de setiembre con un debate y la ceremonia de entrega de diplomas, a la que concurren el Jefe del Estado



Jefe del Estado Mayor General Naval, Vicealmirante Jorge Isaac ANAYA; Director General de Instrucción Naval, Contraalmirante Alberto César BARBICH; Director de la Escuela de Guerra Naval, Contraalmirante Rodolfo Antonio REMOTTI; Contraalmirante (RE) Mario LANZARINI y Capitán de Navío (RE) José María COHEN.

Mayor General Naval, Vicealmirante Jorge Isaac ANAYA; el Director General de Instrucción Naval, Contraalmirante Alberto César BARBICH; los disertantes del Curso, y la Plana Mayor de la Escuela de Guerra Naval.

Las palabras de clausura del Curso estuvieron a cargo del Señor Director, quien expresó:

"Señoras; señores: Dije, en la oportunidad del egreso del anterior Curso, que nuestra tarea, con respecto al propósito que la genera, se deriva de la más grande directiva que registra la historia naval argentina, después de la lucha por la Independencia. Y que esa directiva está encuadrada en los conceptos del Almirante STORNI, al señalar la necesidad de transformación de la actitud mental del hombre argentino en su apreciación sobre el significado de la importancia del mar en su sentimiento de patria.

"Tan significativo mandato del Almirante STORNI compromete a todos los responsables que, en una u otra forma, fijan los lineamientos para la educación del pueblo argentino; compromiso del cual no nos sentimos eximidos quienes estamos convencidos por tan grande verdad.

"En particular, y apuntando a la misión que estamos cumpliendo en esta oportunidad y que constituye, en síntesis, la razón de la convocatoria que os hemos formulado, el Almirante STORNI agregó este concepto: «La política naval es, ante todo, una acción de gobierno; pero también debe ser un convencimiento en las clases dirigentes y una aspiración constante en todo el pueblo argentino».

"Como veis, todos estamos aquí identificados, y cada uno con el papel asignado.

"Desde esta cátedra se ha proclamado e insistido en que la naturaleza no nos ha dado costas marítimas y fluviales para definir geográficamente nuestras dilatadas fronteras, y que los intereses argentinos en el mar son de una importancia extraordinaria. Pensemos que el mar engaña a los inconstantes, y mucho más a los imprevisores. La nación —se ha dicho— a la cual la guerra priva del uso del mar, está amenazada a cada instante de ver agotados sus recursos, debiendo combatir con armas desiguales. Cuando una nación tiene fronteras marítimas, la preocupación de su expansión exterior y la de su seguridad patrimonial le exigen tener una fuerza naval proporcionada a sus recursos, y capaz de ser una de las primeras garantías de su existencia, de su honor, de su grandeza.

"En el mundo de ayer, los pueblos, aposentados en los 150 millones de kilómetros cuadrados de tierra firme, utilizaron el mar para comunicarse, para agredirse o para aislarse. En el mundo de hoy, esa

tierra firme les es insuficiente, por lo que están buscando en los 360 millones de kilómetros cuadrados de mar el sustento y las riquezas que se agotan en el suelo.

"Es en ese secular escenario donde el héroe del drama, el hombre, deberá librar la batalla por la subsistencia, enfrentando a la realidad del presagio de Pericles: «¡Cuánto poder confiere el dominio de los mares!»

"Vosotros habéis escuchado a los expositores de los temas que han integrado este Curso. Esos temas, a su vez, están conformados por conceptos tan claros y de tanto fundamento, como importantes lo son para la Argentina. Es precisamente en vuestra condición de argentinos que os exhorto a la meditación sobre todo lo que habéis escuchado aquí.

"La consecuente evaluación que de ello habréis obtenido, constituirá a su vez el imperativo de su propagación o el elemento de juicio que para vuestras futuras acciones, privadas u oficiales, debáis desarrollar, y cuando ellas tengan que ver con los intereses de la Patria.

"A quienes hoy han dado cumplimiento a la tarea de exponer los temas verdades de los que son entusiastas e incansables pilotos, agradezco y elogio su contribución para el logro del propósito señalado a este Curso.

"Y para vosotros, que los habéis escuchado, está reservado nuestro agradecimiento por la inquietud de concurrir a estas aulas. A esa gratitud agregamos el deseo de éxito en vuestras ocupaciones, así como de ventura personal.

"A fuer de obstinado, vuelvo a reforzar mi interpretación de que ese éxito y esa ventura sólo serán posibles plenamente, si la Patria también es feliz. La sentencia de Fausto sigue siendo válida: «Sólo merece la libertad y la vida, quien las debe conquistar diariamente»."

NÓMINA DE CURSANTES

Ingeniero Ángel M. Aleman Mónico	Señor Héctor Gabriel Castro
Doctor José M. Aletti Aufranc	Ingeniero Carlos Alberto Chiesa
Ingeniero Jorge Adalberto Álvarez	Ingeniero Daniel Patricio Chiesa
Doctora Mónica Hilda Ayilon	Ingeniero Juan José Chillier
Doctor Emilio Víctor Barrera Aguirre	Doctor Raúl Segundo Demarchi
Doctor Benjamín T. Bavio	Doctor José Manuel de Olano
Capitán de Corbeta (RE) Edgard W. Bonanni	Doctora Lilian C. del Castillo de Laborde
	Profesor Benito Díaz

Doctor Eduardo Galíndez
Doctor Alberto M. García Lema
Contador público nacional Armando Manuel Guirin
Señor Rodolfo L. Laconich
Contador público nacional Rubén Alberto Lauría
Prefecto mayor Juan Carlos Leer
Doctor Orlando Hugo Levato
Señor Miguel José M. Loisi
Ingeniero Rodolfo J. Marabini
Doctora Beatriz C. Meléndez de Mari
Ingeniero Víctor Oscar Miganne
Arquitecta Ana T. Muso Muller de Resnick Brenner
Contador público nacional Julio L. Orselli

Licenciado Rodolfo Pael
Escribano Enrique Máximo Paz
Profesor Rodolfo Alberto Pirone
Ingeniero Moisés Resnick Brenner
Profesora Carolina C. Ruiz de Orfila
Contador público nacional Juan Manuel Sangulin
Profesora A. Irene Serrato de Volante
Arquitecto Jorge Carlos Sica
Contador público nacional Oscar E. Somaschini
Profesora María Inés Soules
Doctor Osvaldo René Vidal
Prefecto principal Néstor R. Vignolles

CONFERENCIA DE DIRECTORES DE ESCUELAS DE GUERRA NAVAL AMERICANAS

Entre los días 20 y 24 de octubre tuvo lugar en NEW PORT (RHODE ISLAND, EE.UU.), la X Conferencia de Directores de las Escuelas de Guerra Naval Americanas.

Concurrieron a la misma ARGENTINA, BRASIL, CANADA, COLOMBIA, ECUADOR, PARAGUAY, PERÚ, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y VENEZUELA, siendo designado Presidente de la Conferencia el Contraalmirante Edward F. WELCH, de los ESTADOS UNIDOS.

Los temas incluidos en la agenda versaron sobre el intercambio didáctico entre Institutos, la difusión de las recomendaciones del V Simposio Marítimo Internacional y la distribución del tiempo por áreas y materias en los Cursos de Comando y Estado Mayor.

En relación a la Dirección del Juego de Guerra Interamericano a desarrollar en 1981 (IAWG 81) se resolvió su asignación a la ESCUELA DE GUERRA NAVAL, la que lo ha hecho en otras dos oportunidades anteriores.



El Jefe del Estado Mayor General Naval, Vicealmirante Jorge I. ANAYA, hace entrega del diploma correspondiente a una asistente al Curso.

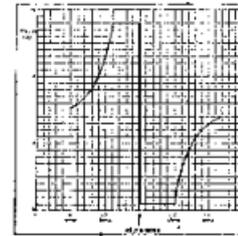
Para referirse a temas de su competencia, ocuparon la cátedra de la Escuela de Guerra Naval el Ministro de Economía y el Secretario de Energía.

El doctor José Alfredo MARTÍNEZ DE HOZ, haciendo uso de la palabra (3 de setiembre de 1980).



El ingeniero Daniel B. BRUNELLA en un pasaje de su exposición (13 de agosto de 1980).

TALENT COLOR Y SU AREA DE INVESTIGACION Y DESARROLLO.



La Década de las Transformaciones:

En la década del 80 se prevén grandes transformaciones. En el campo de la electrónica, descubrimientos e innovaciones se producen ya en forma constante alterando todo lo conocido hasta el momento.

El Color en la Argentina:

La República Argentina al elegir el sistema PAL-N, creó una nueva norma de transmisión que hasta entonces no existía en todo el mundo. Cuatro años antes de la iniciación de las transmisiones nuestra área de Investigación y Desarrollo, comenzó el proyecto Talent Color.

El Área de Investigación y Desarrollo:

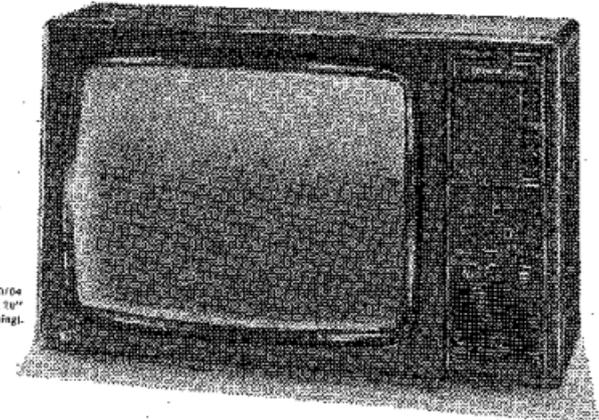
Un equipo de ingenieros argentinos profundamente especializados y con larga experiencia en electrónica, utilizando avanzado instrumental de laboratorio y la más evolucionada tecnología internacional, desarrolló la línea de televisores Talent Color, preparado exclusivamente para las transmisiones en la Argentina. Esta área sigue en forma constante investigando y desarrollando nuevos productos y nuevos sistemas de producción con dispositivos y controles electrónicos.



El Exigente Usuario Argentino:

Todos los modelos de Talent Color son aptos para ser usados en las más exigentes condiciones de funcionamiento en todo el país y han sido desarrollados para lograr reproducir el color sin distorsiones o sea el color real.

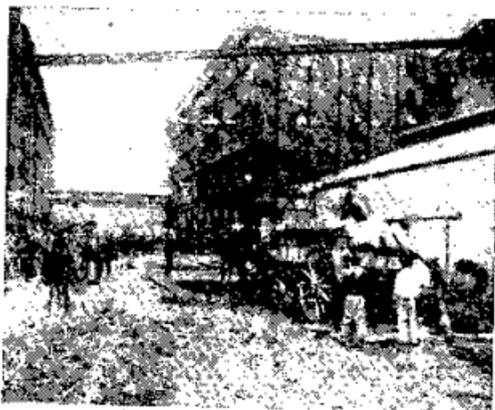
Talent y sus objetivos: creatividad, innovación y eficiencia.



Model 20104
Partially 54 cm. 21"Front Truck Tuning.

Talent COLOR
el color real.

Molinos. Argentino. Clase 1902. 78 años sirviendo a la patria.



Una vocación de servicio que se manifiesta en realizaciones para la comunidad.

Creciendo y produciendo en todo el ámbito del país.

Creando fuentes de trabajo e impulsando el desarrollo regional, tanto a través de sus propias plantas, como de industrias proveedoras y productores agrarios.

Brindando al consumidor nuevos productos y servicios.

Destinando parte de su producción a la exportación, con lo que logra traer valiosas divisas que la Argentina necesita.

Y respondiendo, allí donde esté, a las inquietudes locales en materia de obras de bien público y asistencia social.

Así sirve Molinos a la Patria, desde su nacimiento en 1902.

MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A.