



ANTES QUE CIERTAS "GRACIAS" SE TRANSFORMEN EN DESGRACIAS...

Ninguna mamá puede poner los ojos sobre los hijos las 24 horas y menos si en casa son más de uno. **Jugar con la electricidad puede ser peligroso.** Siemens, líder mundial en tecnología que hace muchos años que viene que ver con la

Cortacorriente Instantáneo Siemens
No debe faltar en ninguna familia... ni por accidente

electricidad y la seguridad, diseño, fabricación y garantía del Cortacorriente Instantáneo, pensando en la más absoluta protección tanto para usted como para su familia.

Si desea más información solicítela a:
siemens SA
Div. Productos eléctricos Industriales
Av. Fondó de la Leña 2449 Bs. As.
11827 Villa Gesell, Prov. Bs. As.
Tel. 765-2010 y 765-0071

Historia

REVISTA-LIBRO TRIMESTRAL

AÑO X

MARZO-MAYO 1990

DIRIGIDA POR ARMANDO ALONSO PINEIRO

CONTENIDO

TOMO 90 - Nº 31

Notas

Crónica de la repatriación de los restos de Posas, por **Ignacio F. Bracht** 54
 La historia en la evolución de las ideas, por **Enrique de Gandía** 82
 ¿Guerra nació en July? por **Emilio Bidondo** 100
 Las guerras privadas del cardenal Richelieu, por **Gabriel Mario Gómez** 100
 Daniel Florêncio O'Leary, historiador latinoamericano, por **María Rosa Figari** y **Susana Margarita Ramírez** 122
 Julio César y la batalla de Morbihan, por **Axel Nielsen** 129

Secciones

Microhistoria: El Museo de Cubiertos: Desde medievales utensilios decadentes a estremeceadores tenedores de canchales 43
Correo de Correos: ¿Benemérito cobarde o Ilustre Restaurador? 46
Exhumaciones: El descubrimiento de una antigua ciudad tolerante Panoramía: Se celebró un Congreso de historiadores europeos 78
Comemoraciones: TV: ¿50 o 100 años de historia? **(David Pitts)** 80
Cartas a Historia: La simplificación de la historia argentina 95
Raíces: El conflicto hispano-indígena de la Colonización 113
América 92 118
Mercurio: Fue presentado un emblema sobre medicamentos originales 135
Vademécum de Historia 138
Revisionismo histórico, por Landré 144

Miscelánea

El Arca de Noé (42); Redescubrimientos de tesoros comestibles incas (42); El Museo de Diarios de Amberes (53); Discreto encanto de la tortura (79); Actualidad de los mendigos porteros (79); Meyerling en la Argentina (93); Lujosa historia del huevo de Pascua (99); El historiador judío más grande del siglo XX (117); Demagogia antiespañola del V Centenario (121); Primeras monedas del V Centenario (121); Fe de erratas (128); El viejo señor de Sipán (134); Breve crónica del Cabildo (137); Barco alemán del siglo IX (143); Leonardo 1990 (143).

COLABORADORES DE NUMEROS ANTERIORES

Alemania Federat: Boris Osés (Munich). **Argentina:** Eduardo Giordani, Bahía Blanca; Alberto G. Allende Iriarte, Jorge I. Anaya, María Beatriz Arévalo, Ricardo Atwell de Veyga, Néstor Tomás Auza, Marcelo Bazán Lázcano, Manuel Belgrano, Olga N. Bordi de Ragucci, Ignacio F. Bracht, Jorge Caldas Villar, Amoldo Canciani, Eduardo L. Colombres Mármod, A. M. Córdoba Alsina, Juan José Cresto, Armando O. Chiappella, José Antonio de Fonseca Fitoussi, Laurio H. Destéfani, Ladislao Deszó, Eduardo Dirnhöffer, Marcos de Estrada, José Oscar Frigerio, Julia Elena Fontouge de Baleña, Ezequiel Gallo, Haimar Edmundo Gammasson, Enrique de Gandía, Víctor O. García Costa, Isaias J. García Enciso, Ferrn García Marcos, Vicente Gensaldó, Antonio Alberto Guerrero, Enrique González Lonziere, Carlos Alberto Guzmán, Alfredo G. Kohn Loncatica, Stanislas Lis de Kozłowski, Luis A. Leonel Houssay, Boleslao Lewin (+), Horacio López de la Rosa (+), Jaime López Fermoselle, Bernardo P. Lozier Almazán, María del Carmen Magaz, Varran Matiossian, Jorge Carlos Mitre, N. Guillermo Molinelli, Guillermo F. de Nevaras, Jorge Luis Oriá, Néstor Ortiz Odeirigo, Carlos T. de Periera Lahitte, Javier A. Pérez, Mauricio de Picototto, Natalio J. Pisano, David Prando, Teodoro F. Puga, Carlos G. Romero Sosa, Daniel Schwávelzon, Juan Carlos Siders, Héctor José Tanzi, Mario Tesler, Juan Theész, Jorge Reinoldo A. Varosoli, Osiris Villagas (Buenos Aires), Efraín U. Boschoff, Emiliano S. Erdrek, Edmundo A. Heredia, Axel Nielsen, Néstor Antonio Ruiz Díaz (Córdoba), Guillermo MacLoughlin Briard (Corrientes), Carlos Hervé Pereyra (Dolores), Enrique A. J. Marco del Pont (Jujuy), Miguel Bravo Terán (La Rioja), Alfredo Bruno Biogona (Rosario), Leoncio Gianello y Oscar Luis Einsnick (+) (Santa Fe). **Brazil:** P. José Carlos Brandi Aleixo (Brasilia). **Chile:** Sergio Martínez Baeza (Santiago). **Dinamarca:** Erik Krijsgaard (Copenhague). **España:** José Miguel Román (Bilbao). **Estados Unidos:** Joseph T. Crescenti (Massachusetts), Albert P. Blaustein (Nueva Jersey), Christán García Godoy (Virginia), Roberto Echepeareorda (+) y Jeffrey St. John (Washington D.C.), Jorge F. Wenzel (Ohio). **Islandia:** Aitor Yrada (Reykjavik). **Japón:** Keiko Kambara (Tokio). **Puerto Rico:** Ángel Quintero Ramos (San Juan). **Rumanía:** Florin Constantin, Stefan Garovei, Mircea Musati (Bucarest) y Stefan Pasou (Cluj-Napoca). **Venezuela:** Leonardo Aluive Carrillo y Arturo Usler Pletri (Caracas).

Historia

OSORIO Y HUYANBADADES

NUMERO DEL 9º ANIVERSARIO

AÑO X - N° 37

MARZO-MAYO 1990

₺ 10.000



Rosas:
¿Benemérito cobarde
o Ilustre Restaurador?

Las guerras
privadas de
Richelieu



¿Güemes nació
en Jujuy?

Museo de Cubiertos:
De la decadencia
al cambalismo

de la capital: Bolivia del Perú; en México y Guatemala la palabra federación es sinónimo de hostilidad. Colombia se subdivide en tres estados independientes, cuyas provincias están tan débilmente unidas que Panamá aspira a una existencia política separada, y las semillas de desunión se siembran por doquiera, no sólo entre las varias castas de la población, sino entre departamento y departamento, entre ciudad y ciudad. Funesito fruto de la política de España de dividir para dominar".¹¹

El general Daniel Florencio O'Leary merece el título de historiador latinoamericano, puesto que intentó entender, comprender, explicar y analizar el proceso integral de los pueblos de la América que nos ocupa en tiempos críticos, cambiantes y bienaventurados a la vez. El propio marco de referencia de O'Leary es complicado hasta para él mismo y acordamos que al hacerse historiador, aún envuelto entre sus "eslabones encadenados" inició la aventura más extraordinaria de su existencia.

Bibliografía

Meli, Rosa. *Vocación militar de Bo-*

¹¹ *Ibidem*.

livar. Buenos Aires. Comando en Jefe del Ejército. Homenaje al Bicentenario del Nacimiento del Libertador D. Simón Bolívar. 1983.

Pérez Vila, Manuel. *Vida de Daniel Florencio O'Leary*. Primer edecán del Libertador. Caracas. Ediciones de la Sociedad Boliviana de Venezuela. Imprenta Nacional, 1957.

Memorias del General O'Leary. Caracas. Imprenta de "El Monitor", 1883.

Memorias del General O'Leary. Edición facsimilar de la primera edición con motivo de la celebración del Sesquicentenario de la muerte de Simón Bolívar, Padre de la Patria. Venezuela. Ministerio de Defensa, 1981.

Altuve Carrillo, Leonardo. *Significación histórica de las Memorias del General O'Leary*. España. Grafesa, 1981.

Ramírez, Susana Margarita. *Hermenéutica de las "Memorias" e ideas filológicas en la Historia de Hispanoamérica*. (En: Revista Bolívar. Órgano divulgativo del Museo Histórico Militar. Año I. Caracas. Mayo-junio-julio, No 2. Págs. 113 a 131, 1983.) (H)

* * *

F E DE ERRATAS

En el último número de HISTORIA, y debido a una travesía trasposición de líneas, fueron publicadas tres frases adjudicadas a incorrectas autorías: "El pasado es un prólogo" (página 96), no corresponde a Chesterton, sino a Shakespeare, a quien se lo responsabilizó injustamente del concepto; "El pasado es simplemente el material con que fabricamos el futuro" (página 107) en realidad de incierto origen. Finalmente, "En la vida histórica de la humanidad lo que se realiza no es jamás lo que el hombre se habla propuesto como finalidad" (página 52) corresponde a Nicolás Berdiaeff, no a Chesterton, con lo cual esta última frase viene a ilustrarnos oportunamente sobre su veracidad, aunque lamentablemente a costa de la credulidad de los lectores.

Julio César y la batalla de Morbihán

Por Axel Nielsen H.,
Córdoba



JULIO CÉSAR:
Sus campañas en las Galias

En la historia de la navegación occidental, fueron los árabes (siglos VI-VII d.C.) quienes dieron un aporte básico al avance en los diseños y posibilidades náuticas de las embarcaciones de la época. Nos referimos a la vela latina, que permitió de ahí en más algo nuevo: el navegar "de bolina" o "ce-

nir", término que hace referencia a la posibilidad del barco de navegar en ángulos contra el viento, sin necesidad de remos.

Este invento revolucionó la navegación del Mediterráneo, ya que las comunicaciones se hicieron más directas y veloces, acortándose las distancias y

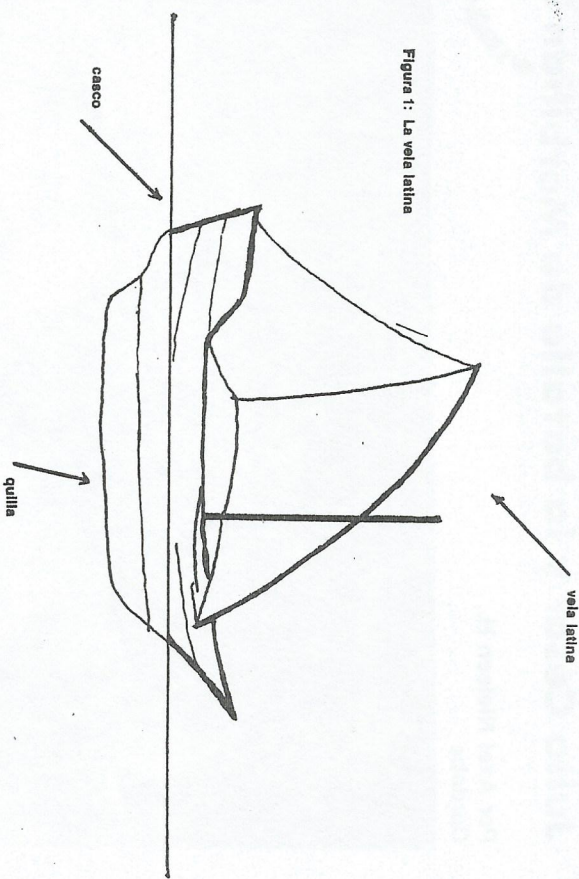


Figura 1: La vela latina

aumentando la actividad comercial al igual que las relaciones entre pueblos.

Esta innovación no se dio en el Imperio Romano por varias causas: por una parte una sociedad como la romana, con esclavos que constituían un mano de obra barata y abundante o, en nuestro caso, un motor de bajo costo, tendió a ignorar o a minusvalorar cualquier tipo de sistema que pudiera llegar a cambiar el orden establecido. Además, en el Mediterráneo las distancias eran relativamente cortas y los recorridos, generalmente de cabotaje, que unían la serie de puertos costeros, no hacían imprescindible el empleo de un nuevo método que permitiese acortar distancias y abaratar fletes consecuentemente.

Si bien el pueblo romano construyó ciertas embarcaciones que se valían exclusivamente del viento para desplazarse, como eran los barcos mercantes, no hay pruebas de que los mismos estuvieran capacitados para andar en rumbo que no coincidieran con la dirección del viento.

Estas barcas mercantes, sólidas y lentas, contaban con un gran palo ma-

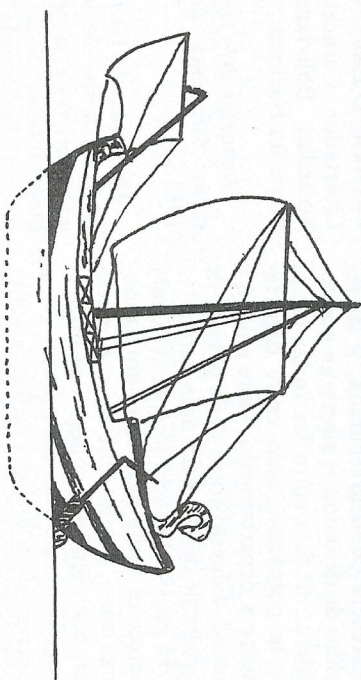


Figura 2: Barco mercante romano. Siglo II d.C.

yor que portaba una vela cuadrada, instalada en el centro de la nave, mientras que en la proa llevaban un bauprés con una pequeña vela que, por su posición, colgaba encima del agua, ayudando a mantener la proa en la dirección del viento.

En una de las ilustraciones del presente trabajo puede observarse el mecanismo que permite a un barco el navegar "de bolina". El viento, a su paso por ambas caras de la vela, origina el vector Z cuya fuerza es prácticamente despreciable frente a las demás que se generan.

Los vectores que resultan del empuje del plano vélico — N — son perpendiculares a la superficie de la vela en cada punto de la misma. Lo importante aquí es que en el borde de ataque de la misma, la fuerza de estos vectores es mayor.

Así se deduce que el vector empuje total del plano vélico no es perpendicular a la cuerda OP sino que ha girado hacia el borde de ataque. (AB).

Como resultado de lo anterior, la componente del vector empuje total (AB), en el sentido AC es mayor y me-

nor su componente perpendicular AD , que es la fuerza que hace que el barco se escorde o incline. Esto último es contrarrestado por la quilla u orza, avanzando la nave en la dirección AC , o sea, en el rumbo que se desea.¹

Esta técnica hace imprescindible que la embarcación posea una quilla y una vela que pueda presentar al viento un borde de ataque al viento. (Vela latina.)

Como mencionamos al principio, este invento fue difundido por los árabes en los primeros siglos de nuestra era. Anteriormente se empleaba con exclusividad en el mar de la Arabia meridional y de la India, para trayectorias directas entre esas regiones.²

Ahora bien, si analizamos un relato que hace Julio César en la descripción de sus campañas en las Galias, observaremos algunos detalles curiosos que tienen relación con lo ya comentado.

4

¹ More, James y Turvey, Alan. *Introducción a la vela*. H. Blume, Madrid, 1977. pp. 64-66.

² Gibson, Charles E. *La historia del barco*. Buenos Aires, Espasa Calpe, 1953. pp. 56-64.

Nos habla de un pueblo, el vanés, que en el año 56 a.C. encabezó un levantamiento contra los romanos que invadían su territorio, correspondiente al actual departamento de Morbihan, en la Bretaña. Era un pueblo marítimo y uno de los más importantes de la costa. Comercaban con Inglaterra, en procura del estaño, que luego —por navegación de cabotaje—, llevaban al Mediterráneo.

Hace el célebre romano una particular descripción de las naves que usaban, las que eran construidas con quillas más planas que las romanas, lo que les permitía afrontar el problema de los bajos, en la marea baja, con facilidad. La proa y la popa eran muy elevadas (lo que les ayudaba a enfrentarse con mayor facilidad las grandes olas de los mares del norte de Europa).

En cuanto a la madera, empleaban el roble y era de tal grosor que los romanos, avezados en el uso del espolón, no podían perforar los costados de sus barcos. Empleaban clavos de hierro en la unión de los maderos.

En cuanto a las velas, cosa curiosa,

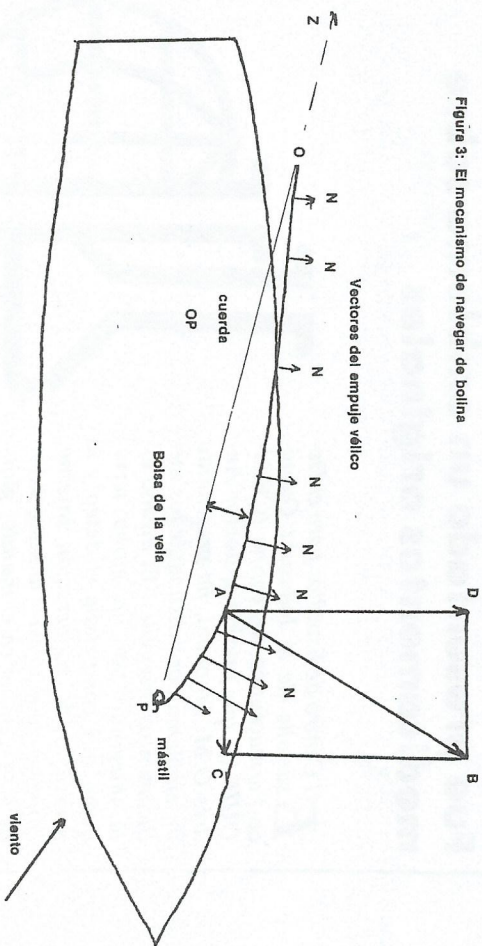


Figura 3: El mecanismo de navegar de bolina

no empleaban telas (de lino como los romanos) sino delgados cueros, posiblemente por tener mayor resistencia ante los fuertes vientos de la zona.

Julio César hace posteriormente un análisis de la flota romana en las batallas y concluye que sus barcos sólo ventajaban a los vanesios en la habilidad en el manejo de los remos, pero que no podían atravesar a los otros barcos con los espolones por las causas ya vistas, ni tampoco efectuar abordajes por la gran altura de los costados. Esto les permitía a los vanesios asaeatar fácilmente a los romanos desde arriba, mientras que estos últimos no podían aplicar la técnica del "corvus" o puente levadizo para el abordaje.

El recurso final al que debieron apelar fue el de construir grandes cuchillas u hoces que instalaron hábilmente, de manera que al pasar al lado de los barcos vanesios cortaran los cordajes de los mástiles, dejando a las naves insertables, pudiendo ser abordadas.

Un elemento inesperado que contribuyó a la victoria romana en esta famosa batalla de Morbihan fue la detención del viento que inmovilizó las naves que huían ante la eficacia demostrada

por el ingenioso dispositivo adoptado por los romanos.

Esta victoria determinó el cese de las batallas navales, ya que se encontraban en la misma todas las naves de la costa (en número de 220) haciendo frente a los romanos.

Lo interesante de la descripción que hace Julio César es el constante hincapié en la facilidad de maniobra con que contaban estas barcas gracias al viento; tan es así que en un pasaje observa: "...considerando toda la ventaja de la marina galicana en velas y jarcias, perdidas éstas, por lo mismo, quedan ron insertibles las naves."

¿No contaban los barcos con buenos remeros? ¿O es que eran tan marineras estas naves que no necesitaban de los mismos, al punto de hacer depender la maniobrabilidad exclusivamente del viento, lo que a la postre les fue fatal, como ya vimos?

Podríamos fácilmente arribar a la conclusión de que este pueblo conocía la técnica de la cedula o bolina y contaba consecuentemente con un aparejo apropiado; sin embargo, y en honor a la objetividad histórica, debemos mencionar nuevamente el pasaje en que

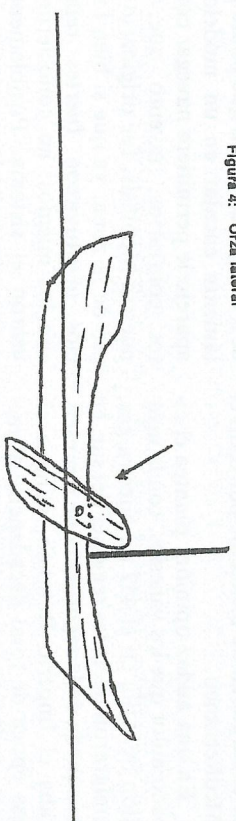


Figura 4: Orza lateral

afirma que las quillas de las naves vanas eran más planas que las romanas, a fin de manejarse más fácilmente en la marea baja.

Según este dato, el principio del plano de resistencia lateral, que permite avanzar contra el viento, no existía, entonces las naves derivaban lateralmente, perdiendo todas sus cualidades marineras, cosa que no ocurría.

Así, o Julio César cometió un error de observación cuando describió las naves, o bien pasó por alto algún tipo de detalle, tal como una orza lateral que pudieron haber empleado y que les permitía construir las naves con el fondo plano y al mismo tiempo neutralizar la deriva lateral. Debemos tener en cuenta que al no ser marino, su observación de los barcos vanesios pudo ser imprecisa.

Nos inclinamos a pensar que este pueblo empleó en sus barcos la técnica descrita ya que todo el texto revela una gran admiración por parte de César hacia los vanesios y sus barcos. Esto lo llevó a ser muy minucioso en el relato, siendo que por lo general se caracterizaba por la parquedad y concisión de sus escritos. Se extiende en detalles —por ejemplo— como el comentar que las anclas estaban sujetas por cadenas al barco y no por cables como en los romanos.³

La ruta del estano

Pero... ¿Qué origen tenía el pueblo vanés?

Toda la zona de la bahía de Morbihan presenta en la actualidad una gran acumulación de monumentos megalíticos y los estudiosos afirman que entre el segundo y tercer milenio antes de Cristo era una zona de peregrinación y de culto. Alrededor del 500 a.C., época de la llegada de los fenicios a la región, aún presentaba una importante población en las riberas de la bahía.

Mazel⁴ establece una serie de comparaciones entre los vanesios o vénetos y los fenicios, especialmente en su cualidad de marinos intrépidos y en la similitud de sus naves y se pronuncia finalmente por una interdependencia cultural.

Esta región, una de las más importantes en la ruta del estano de los fenicios, fue zona de acumulación del material que se extraía en el sur de Inglaterra (Cornualles), Bretaña y Montebrás (regiones de la Galia). Este pueblo, dentro del circuito comercial fenicio, tenía a su cargo el almacenamiento y transporte del mineral hacia las regiones del sur, como Cádiz en Andalucía, otro centro de gran importancia que habría funcionado como almacén, desde donde los mismos fenicios

³ César, Cayo Julio. *Comentarios de la Guerra de las Galias*. III, 8 y 9.

⁴ Mazel, Jean. *El secreto de los fenicios*. Barcelona, Bruguera, 1976. pp. 110-128.

se encargaban de distribuir por todo el Mediterráneo.

En una audaz opinión, plantea el citado autor que los vanessos, con la invasión de Aulia en el 452 de nuestra era, emigraron hacia las regiones del sur, en búsqueda de la seguridad que representaba el Imperio Romano, aunque en esa época de total decadencia, al menos psicológicamente seguía imponiendo cierto respeto a los pueblos. Otras hipótesis hacen proceder a este pueblo del Asia Menor o de la Iliria, que en épocas muy remotas se estableció en la región de la desembocadura del Po, refugiándose en las lagunas e islas del delta por la invasión de los hunos en el siglo V de nuestra era.⁵

Y allí, en las riberas del mar Adriático, fundaron, en una serie de isllas barrosas e insalubres, una ciudad que se llamaría Venecia, y sería cuna de un pueblo, el véneto, que desempeñaría decollantes papeles en la navegación y comercio del Mediterráneo en los siglos posteriores.⁶

La futura Venecia

Como conclusión podemos afirmar que la descripción de Julio César en "La Guerra de las Galias" correspon-

⁵ Ibid.
⁶ Jackson, W. M., Editor. *Geografía Universal*, s/f. T. 7, p. 125.

Una importante tumba preincaica perteneciente al "Viejo señor de Sipán", fue hallada en una zona arqueológica en la costa norte del Perú causando sorpresa y admiración por la riqueza iconográfica y ornamental.

La tumba pertenece a la cultura Moche que floreció entre los siglos III y VI de la era cristiana, en el departamento de Lambayeque, a 670 kilómetros al nordeste de Lima.

El hallazgo del "Viejo señor de Sipán", uno de los más antiguos gobernantes de la cultura precolombina de Moche, fue hecho por Walter Alva, director del Museo Brunnig de Lambayeque, el mismo que descubrió en los dos últimos años, tumbas anteriores, entre ellas la famosa tumba del "señor de Sipán".

Los tres sarcófagos descubiertos se encuentran en el cerro piramidal Roca Rajada.

de a un tipo de barco que podía perfectamente encajar en un modelo cuyos contrarios, invento que, según nuestra hipótesis, fue originario o propio de la zona, ya que si bien los fenicios mantuvieron fuertes relaciones con los mismos, no conocieron o no usaron el sistema. Posiblemente, como los vénetos mismos se encargaban del cabotaje y no los fenicios, no existió la posibilidad de un contacto directo que derivara en una efectiva influencia.

Con el traslado, que imaginamos realizaron por mar, tanto por estar invadida la Galia por los bárbaros como por ser un pueblo marino y encontrarse el lugar de la futura Venecia en un sitio inaccesible por tierra, debemos suponer que la novedosa técnica de la ceñida cayó en desuso: en la época de la actividad naval, tanto comercial como militar, estaba en total abandono a causa de las invasiones; además, poco pudo haber impactado esta peculiar forma de construir barcos y navegar que traía un pueblo pequeño y casi desconocido que buscaba seguridad en las protegidas regiones del delta del Po.

Así, fueron los árabes, quienes, tomándola de los marinos de los golfos Pérsico y Árabe, la difundieron al expandirse por Occidente. Emplearon el modelo del casco Mediterráneo (barcos sirios y griegos) al que le instalaron la vela latina. (H)

EL VIEJO SEÑOR DE SIPÁN

Una importante tumba preincaica perteneciente al "Viejo señor de Sipán", fue hallada en una zona arqueológica en la costa norte del Perú causando sorpresa y admiración por la riqueza iconográfica y ornamental.

La tumba pertenece a la cultura Moche que floreció entre los siglos III y VI de la era cristiana, en el departamento de Lambayeque, a 670 kilómetros al nordeste de Lima.

El hallazgo del "Viejo señor de Sipán", uno de los más antiguos gobernantes de la cultura precolombina de Moche, fue hecho por Walter Alva, director del Museo Brunnig de Lambayeque, el mismo que descubrió en los dos últimos años, tumbas anteriores, entre ellas la famosa tumba del "señor de Sipán".

MERCURIO Divinidad romana del comercio, cuyo nombre está relacionado con las palabras latinas *merx* (mercadería) y *marcar* (comerciar)

Fue presentado un emblema sobre medicamentos originales

El Centro de Estudios para el Desarrollo de la Industria Químico-Farmacéutica Argentina (CEDIQIFA), que preside el doctor Andrés O.M. Stoppani, ha presentado un emblema para distinguir los medicamentos originales. El mismo está integrado por un globo terráqueo, que compendia el deseo y la necesidad de cooperación internacional en la materia y la integración de la Argentina en el mundo, globo al cual se adosan un tubo de ensayo y una probeta. El tubo quiere significar que el medicamento original es el resultado de largos años de investigación y de la adecuada aplicación de vastos recursos humanos, económicos y tecnológicos, en tanto que la probeta simboliza el aval de estudios farmacológicos y clínicos que determinan la eficacia y seguridad del medicamento original.

Durante el acto de presentación, CEDIQIFA ofreció un audiovisual sobre la investigación científica e hizo uso de la palabra el vicepresidente de la entidad, profesor Virgilio G. Foglia, quien resumió el enorme costo de creación, investigación y desarrollo que posibilita que algo en apariencia tan simple como un medicamento, haya revolucionado la vida del hombre. "Se invierten más de seis mil millones de dólares anuales en investigación y desarrollo en medicamentos originales —enfaticó el doctor Foglia—, de los cuales 3.300 millones corresponden a pruebas de eficacia y seguridad; ello supone un considerable aporte de capital de riesgo ya que tan solo una entre miles de moléculas llegará a



LARGOS AÑOS DE INVESTIGACION:
El emblema presentado

Los anaquelos de las farmacias como medicamento original".

Fuerte posición exportadora de gelatina

Leiner Santafesina de Gelatinas S.A. concluyó 1989 funcionando según la capacidad proyectada al inaugurarse su planta de Sauce Viejo, provincia de Santa Fe, hace de ello poco más de un año. Sin embargo, ha logrado una exportación que supera el millón de dólares. En 1990, la empresa que preside el doctor Carlos J. San Millán planea para el nuevo año cuadruplicar la exportación, con 1.400 toneladas que se colocarán en Estados Unidos, Europa Oriental —región que está tomando acelerada importancia—, el sudeste asiático y por supuesto, países limítrofes, significando todo ello más de cuatro millones de dóla-