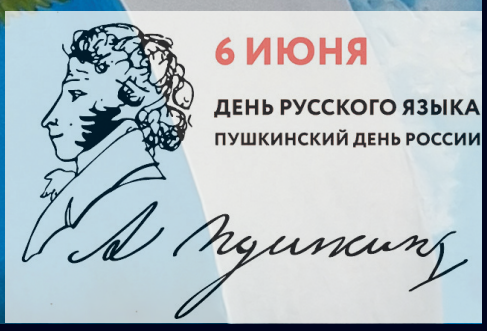
Vol.1. Junio, 2026.

июнь.

Na Yug

Puente intercultural entre Rusia y Argentina.

Межкультурный мост между Россией и Аргентиной.



Na Yug



El 6 de junio se celebra el Día de la Lengua Rusa en las Naciones Unidas, establecido para promover la diversidad cultural y el multilingüismo. La fecha honra el nacimiento de Aleksandr Pushkin, poeta ruso nacido en 1799, considerado el fundador de la literatura rusa moderna.

6 июня в Организации Объединенных Наций отмечается День русского языка, учрежденный в целях поощрения культурного разнообразия и многоязычия. Эта дата посвящена дню рождения Александра Пушкина, русского поэта, родившегося в 1799 году и считающегося основоположником современного русского литературного языка.

Cursos de idioma ruso:

La Casa Rusa de Buenos Aires invita a adultos y niños a cursos de idioma ruso. El objetivo principal del programa de cursos de ruso es formar y desarrollar las habilidades prácticas del ruso como lengua no materna y extranjera (hablar, escuchar, leer y escribir). Se presta especial atención a los siguientes aspectos: comunicación libre y correcta comprensión oral expresión escrita competente en ruso ampliación del vocabulario asimilación de los conocimientos gramaticales de la lengua rusa desarrollo de habilidades fonéticas (como parte de las lecciones diarias). Los métodos de enseñanza del ruso en la Casa Rusa de Buenos Aires incluyen juegos educativos, lectura y discusión de textos, visionado de películas educativas y de ficción, formación gramatical y léxica. Se organizan cursos de lengua rusa en varias áreas (niveles principiante, avanzado, básico) para funcionarios de instituciones estatales, empleados de diversas empresas industriales, del sector servicios, ciudadanos extranjeros, etcétera.

Курсы русского языка:

Русский дом в Буэнос-Айресе приглашает взрослых и детей на языковые курсы. Их основная цель – формирование и развитие практических навыков владения русским языком как иностранным (говорение, аудирование, чтение и письмо). При этом особое внимание уделяется следующим аспектам: свободное и правильное общение, понимание информации на слух, грамотная письменная речь на русском языке; расширение словарного запаса; усвоение грамматических знаний по русскому языку; развитие фонетических навыков. Методы преподавания языка в Русском доме в Буэнос-Айресе включают образовательные игры, чтение и обсуждение текстов, просмотр учебных и художественных фильмов, обучение грамматике и лексике. Программы изучения русского языка разделены по уровням владения языком (начальный, базовый, продвинутый), курсы организуются для сотрудников государственных учреждений, работников различных промышленных предприятий, иностранных граждан и др.

consultas/информация: cursos@arg.rs.gov.ru

Director: Daniel Alejandro Sierra.

Comité Editorial: Alejandro Guanca y Leandro Kremarik

Traduccion:
Rodion & Vissarionovich

¿Quiénes somos?

Somos argentinos apasionados por la cultura y la historia de Rusia. A menudo nos hemos preguntado de qué manera nuestro país se vincula con ese otro territorio que, a primera vista, parece tan lejano. Las respuestas que fuimos encontrando nunca dejaron de sorprendernos. Rusia podrá estar a miles de kilómetros, pero lo cierto es que está —o estamos— más cerca de lo que creemos. Existen miles de historias que nos unen, caminos que se entrecruzan y experiencias compartidas con ese pueblo situado al otro lado del mundo.

Sabemos, o al menos queremos creer, que no somos los únicos interesados en explorar esos vínculos. Por eso decidimos crear un espacio donde compartir y reflexionar sobre lo mejor de ambas culturas.



Nuestro objetivo es construir un puente que conecte a Argentina y Rusia desde una mirada cultural, histórica y geopolítica.

Na Yug significa “al sur”. Nuestra misión es invitar a pensar, desde nuestra propia tierra, la relación con esa tierra eslava, tan extensa como multiétnica. Somos Na Yug y escribimos desde una Argentina bicontinental, con su Antártida y sus islas distribuidas a lo largo y ancho del océano Atlántico.

Sean bienvenidos.

Кто мы такие?

Мы аргентинцы, увлеченные культурой и историей России. Мы часто задавались вопросом, каким образом наша страна связана с другой территорией, которая, на первый взгляд, кажется такой далекой. Ответы, которые мы находили, не переставали нас удивлять. Россия может находиться за тысячи километров, но правда в том, что она - или мы - ближе, чем мы думаем. Существуют тысячи историй, пересекающихся дорог и впечатлений, которые связывают нас с этим народом, живущим на другом конце света.

Мы знаем или, по крайней мере, хотим верить, что мы не единственные, кто заинтересован в изучении этих связей. Вот почему мы решили создать пространство, чтобы поделиться и поразмышлять о лучшем в обеих культурах.

Наша цель - построить мост, который соединит Аргентину и Россию с культурной, исторической и геополитической точек зрения.

Na Yug означает "На юг". Наша миссия - пригласить подумать об отношениях с этой славянской землей, столь же обширной, сколь и многонациональной. Мы называемся Na Yug, и мы пишем из Аргентины, расположенной на двух континентах, с Антарктидой и островами, разбросанными по всему Атлантическому океану.

Добро пожаловать.

Director: Daniel Alejandro Sierra.
Comité Editorial: Alejandro Guanca y Leandro Kremarik

Colaboradores:
Rodion
Vissarionovich



Copyright Nayug_ N*01
junio 2026

Prohibido reproducir total o parcialmente el contenido de esta revista sin permiso.

Director:
Daniel Alejandro Sierra.

Comité Editorial:
Alejandro Guanca
y Leandro Kremarik

@nayug_argentina

nayugargentina@gmail.com

nayugargentina.com.ar

SUMARIO
СОДЕРЖАНИЕ

¿Quiénes somos?

3



КТО МЫ ТАКИЕ?

Querido lector!

5



ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Desarrollo e innovación satelital y telecomunicaciones entre Rusia y Argentina.

6



РАЗВИТИЕ ОТНОШЕНИЙ РОССИИ И АРГЕНТИНЫ В СФЕРЕ ИННОВАЦИЙ В СПУТНИКОВОЙ СВЯЗИ И ТЕЛЕКОММУНИКАЦИЯХ.

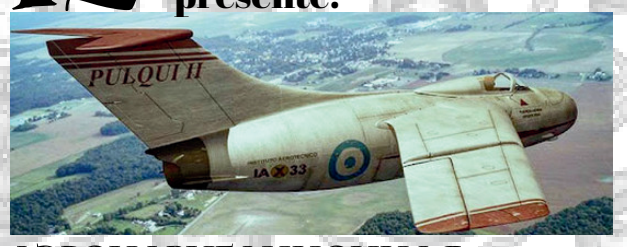
МЕТРО БУЭНОС-АЙРЕСА.

Subte
Buenos Aires Ciudad

9

12

La Industria Aeronáutica Argentina: pasado y presente.



АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ ИНДУСТРИЯ АРГЕНТИНЫ: ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ



15

Rusia y el tango conquistan el cosmos.

РОССИЯ И ТАНГО ПОКОРЯЮТ КОСМОС.

Querido lector!



Tenés en tus manos el primer número de la revista creada por personas apasionadas por mi Patria – Rusia! Nos conocimos en la Casa Rusa en Buenos Aires, donde todos los integrantes de este pequeño equipo editorial cursan estudios del idioma ruso, emprolijando sus conocimientos en el Club de Conversación y exploran con curiosidad la historia y la cultura de nuestro inmenso y bellísimo país.

Me encantaen especial que hayan elegido como el título de la revista «Hacia el Sur». En él se encuentra «implícita» tanto nuestra querida Argentina —ubicada al otro lado del ecuador respecto a Rusia— como las tendencias más importantes de la política mundial. La idea de la revista me llega directo al corazón: siempre es interesante verse a través de los ojos del otro. En estas páginas, voy a descubrir junto a ustedes qué es lo que más le interesa a un argentino sobre Rusia y su gente; qué les conmueve, sorprende, qué les produce admiración. Y, por supuesto, qué tiene el «Sur» para ofrecer en su amistad con Rusia.

La relación entre Rusia y Argentina ya tiene más de 140 años. Estoy convencida de que proyectos creativos como esta revista no sólo ayudarán a fortalecer nuestra cooperación, sino también a comprendernos mejor.

Aprovecho esta oportunidad para invitarlos, del 1 al 6 de junio de 2026, a las Jornadas de la Diplomacia Popular de Rusia que se celebrarán en nuestra Casa Rusa (Av. Rivadavia 4266, CABA) y estarán dedicadas, entre otras cosas, a historias de la vida de rusos y argentinos, datos curiosos sobre ambos países, música e idioma ruso.

¡Vengan a participar! Que su viaje a Rusia comience acá mismo, cruzando el umbral de la Casa Rusa, para asistir a alguno de nuestros eventos. Los invito a seguirnos en las redes sociales de la Casa Rusa y por supuesto a leer la revista «Hacia el Sur»!

Para este nuevo proyecto quiero desear un «Camino Blanco». Así decimos en mi tierra natal, Tuvá —una de las 89 regiones de Rusia— cuando queremos augurar un viaje largo y lleno de felicidad!

Dina Oyun,
Directora de la Casa Rusa en Buenos Aires.

Дорогой читатель!

Ты держишь в руках первый номер журнала, который создан людьми,влюбленными в мою родину – Россию! Нас познакомил Русский дом в Буэнос-Айресе, где все члены этого небольшого редакционного коллектива изучают русский язык, оттачивают свои знания в Разговорном клубе, интересуются и изучают историю, культуру нашей большой и очень красивой страны.

Мне особенно нравится их выбор названия журнала «На Юг», в котором «зашифрована» и близкая сердцу расположенная по противоположную от России сторону экватора – Аргентина, и все самые главные тренды мировой политики. Идея журнала мне очень по сердцу - всегда интересен взгляд на себя со стороны. А здесь на этих страницах я вместе с читателями буду узнавать то, что наиболее интересно жителю Аргентины о России и россиянах, что трогает, что удивляет, что восхищает. И, конечно, что предлагает «Юг» в дружбе с Россией.

Отношениям между Россией и Аргентиной уже более 140 лет. Такие творческие проекты, как этот журнал, уверена, помогут нам не только укрепить наше сотрудничество, но и лучше понять друг друга.

Пользуясь возможностью, приглашаю читателей с 1 по 6 июня 2026 года на Неделю народной дипломатии России, которая пройдет в нашем Русском доме (ул. Ривадавия, 4266) в Буэнос-Айресе и будет посвящена, в том числе историям из жизни россиян и аргентинцев, интересным фактам о двух странах, музыке, русскому языку.

Приходите и участвуйте! Пусть ваше путешествие в Россию начнется именно с дверей Русского дома, с одного из наших интересных мероприятий.

Подписывайтесь на наши социальные сети Русского дома, читайте журнал «На Юг»!

Хочу пожелать новому журналу Белой дороги! Так говорят на моей малой родине в Туве, одном из 89 регионов России, когда хотят пожелать долгого счастливого путешествия!

Дина Оюн,
Директор Русского дома в Буэнос-Айресе.

Desarrollo e innovación satelital y telecomunicaciones entre Rusia y Argentina.

Daniel Alejandro Sierra

Existen variados ejemplos de cooperación científica entre Rusia y Argentina; quizás la más relevantes y cercana en el tiempo haya sido la vacuna Sputnik V contra el COVID-19. Estuvimos entre los primeros países en el mundo en recibirla y tiempo después, llegamos a producirla. En las siguientes líneas, nos enfocaremos en el potencial de otro tipo de asociación científica bilateral: la cooperación en materia satelital y de telecomunicaciones. Este artículo sostiene que dicha cooperación constituye una oportunidad estratégica para el desarrollo tecnológico soberano argentino en un contexto de reconfiguración del orden mundial.

Según Verónica Sforzin, el mundo está mutando hacia un orden multipolar. Occidente pierde hegemonía y otros países crecen y forman alianzas como los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica). Este reordenamiento mundial puede significar una oportunidad para el trabajo en conjunto entre Rusia y Argentina.

En el ámbito local, existen problemas en materia satelital y de telecomunicaciones: atraso tecnológico, mala conexión y cobertura, infraestructura acotada y un mercado monopolizado por empresas estadounidenses. ¿Puede Argentina pensar una nueva estrategia de desarrollo tecnológico nacional y soberano similar a Rusia? La primera respuesta sería "sí", pero entonces la siguiente cuestión a resolver sería cómo. Bajo este prisma es donde entra la experiencia y la relación entre ambos países.



Существует множество примеров научного сотрудничества между Россией и Аргентиной; возможно, наиболее актуальный пример - вакцина "Спутник V» против COVID-19. Мы были одними из первых стран в мире, которые получили ее, и через некоторое время мы начали ее производить. Ниже мы сосредоточимся на потенциале другого вида научного двустороннего партнерства - в области спутниковой связи. В статье отмечается, что такое сотрудничество представляет собой стратегическую возможность для суверенного технологического развития Аргентины в контексте перестройки мирового порядка.

Política satelital y de telecomunicaciones en Argentina.

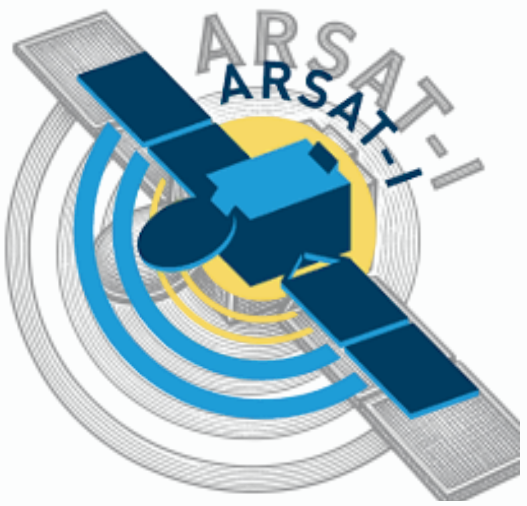
A partir del año 2003, se elaboraron políticas de telecomunicaciones bajo una perspectiva soberana, totalmente opuestas a la década anterior. En este sentido, se impulsó la agencia espacial CONAE y en 2006 se creó la Empresa Argentina de Soluciones Satelitales S.A (Arsat). Se recuperó el control del satélite Nahuel-1 y se retomaron los proyectos para construir medios de acceso al espacio y servicios de lanzamiento. Uno de los hitos más importantes fue la puesta en órbita del Arsat-I (2014) y el Arsat-II (2015).

También se promulgó la ley de Desarrollo de la industria Satelital bajo el Plan Satelital Geoestacionario Argentino 2015-2035 y el Plan Nacional de Telecomunicación Argentina Conectada. Ahora bien, bajo la presidencia de Mauricio Macri (2015), se ingresó en un proceso de desregulación y se cancelaron los proyectos vinculados a dicha área.

Política satelital y de telecomunicaciones en Rusia.

A partir del 2000 se impulsaron nuevos medios de comunicación y se priorizó el desarrollo de las telecomunicaciones y su infraestructura, lo cual quedó plasmado en diferentes doctrinas de seguridad. En el año 2019 entró en vigencia la Ley Soberana de Internet, cuyo objetivo fue regular el tráfico de internet.

En materia satelital y de telecomunicaciones, la agencia espacial Roscosmos puso en marcha el Programa Esfera, continuación de Ether. El mismo consiste en una constelación de nuevos satélites de navegación de la serie Glonass, satélites de comunicaciones de órbita baja terrestre Gonets y geoestacionarios Express, y una serie de satélites de banda ancha denominada Skif. Se estima que completar el proyecto tardará 10 años y 148 lanzamientos. El sistema de navegación satelital Glonass, competencia del sistema estadounidense (GPS) y europeo (Galileo), es uno de los más desarrollados y ya cuenta con bases de operación en Nicaragua, Brasil y la Antártida.



Acuerdos y perspectivas para Argentina y la región.

Argentina tiene firmado un acuerdo Estratégico Integral con Rusia (2015) y un memorándum de entendimiento en materia de medios de comunicación. En el año 2020, entró en vigencia el "Protocolo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la Federación de Rusia sobre Cooperación en el Campo de la Exploración y la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos". Bajo este marco legal,se abrieron dos propuestas concretas de colaboración entre las agencias espaciales Roscosmos y CONAE.

En primer lugar, Rusia ofreció motores de lanzamiento para proyectos comoel Tronador II. En segundo lugar, se propuso instalar antenas Glonass en territorio local, ambas iniciativas finalmente no prosperaron.

Las bases legales para una colaboración en materia satelital y de telecomunicaciones están sentadas; sin embargo, es necesario profundizarlas. Existen dos razones para llevar a cabo esto: la primera se debe a los antecedentes exitosos de cooperación científica bilateral.

Аргентина подписала Всеобъемлющее стратегическое соглашение с Россией (2015 г.) и меморандум о взаимопонимании в области СМИ. В 2020 году вступил в силу "Протокол между правительством Аргентинской Республики и правительством Российской Федерации о сотрудничестве в исследовании и использовании космического пространства в мирных целях". В рамках этой правовой базы были сделаны два конкретных предложения о сотрудничестве между космическими агентствами Роскосмос и CONAE: во-первых, Россия предложила стартовые двигатели для ракеты-носителя Tronador II.Во-вторых, она предложила установить на территории Аргентины антенну ГЛОНАСС. Обе инициативы в итоге не увенчались успехом.

La segunda razón es de índole político-comercial para cada país. Argentina tendría acceso a sistemas de lanzamiento y colaboración en el desarrollo aeroespacial. Estas tecnologías podrían enriquecer el sistema científico nacional y volver a impulsar experiencias propias como las de ARSAT. A su vez, una conexión satelital propia o en colaboración con un bloque que no sea el occidental implica cierta independencia en lo que refiere a materia de seguridad y defensa, y más teniendo en cuenta que los EE. UU. son socios directos con Inglaterra en la OTAN.

Rusia podría encontrar nuevas oportunidades comerciales y científicas, consolidándose como un proveedor tecnológico independiente. A su vez, la colaboración podría extenderse a otras áreas como energías, transporte y medicina.

El impacto positivo de dicha cooperación se podría medir a mediano y largo plazo. En el corto plazo, significaría una inversión directa al desarrollo y la innovación local. Rusia, en cambio, accedería a un mercado ofreciendo servicios competitivos y a la vez innovadores. A largo plazo, se generaría una infraestructura tecnológica que podría extenderse a toda Latinoamérica. Además, una mejor conexión y cobertura facilitaría la investigación científica en la Antártida, en donde ambos países colaboran y poseen bases.

В области спутниковой связи и телекоммуникаций космическое агентство «Роскосмос» запустило программу «Сфера», являющуюся продолжением программы «Эфир». Эта программа включает в себя группировку новых навигационных спутников ГЛОНАСС, низкоорбитальных спутников связи «Гонец», геостационарных спутников «Экспресс» и серию широкополосных спутников под названием «Скиф». Ожидается, что проект продлится 10 лет и потребует 148 запусков. Спутниковая навигационная система ГЛОНАСС, конкурент американской (GPS) и европейской (Galileo), является одной из самых передовых и уже имеет действующие базы в Никарагуа, Бразилии и Антарктиде

Партнерство с Российской Федерацией следует понимать не только как торговое сотрудничество, но и как внешнеполитическое решение, ориентированное на технологическую автономию. В условиях, когда развитие телекоммуникаций и спутниковой связи определяет национальный суверенитет, стратегически важно создавать независимые от американских компаний и их партнеров альянсы. Более того, крайне важно работать над распространением этой автономии на весь регион. В рамках такого взаимного сотрудничества Аргентина и Латинская Америка могли бы добиться роста в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

En conclusión, la asociación con la Federación de Rusia no debe entenderse meramente como una transacción comercial, sino como una decisión de política exterior orientada a la autonomía tecnológica. En un escenario donde las telecomunicaciones y el desarrollo satelital definen la soberanía nacional, resulta estratégico establecer marcos de alianza independientes de las compañías estadounidenses y sus socios. Y a su vez, trabajar para que dicha autonomía pueda proyectarse a toda la región. Bajo este esquema de colaboración mutua, Argentina y Latinoamérica podrían crecer en el mediano y largo plazo.

Проект «Сфера».



El subterráneo de Buenos Aires. Subte Buenos Aires Ciudad

Alejandro Guanca.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) se ha transformado en una de las más grandes de Latinoamérica desde el siglo XIX. Su dinámica de crecimiento poblacional exige un sistema de transporte que una los centros urbanos y productivos con las zonas en desarrollo. Miles de personas utilizan el sistema de transporte, ya sea para trabajar o estudiar. Ahora bien, en la actualidad se puede observar una saturación o un cuello de botella (muchedumbres esperando el tren o el subte) en determinadas estaciones debido a una insuficiencia en el servicio de transporte público. A partir de esto, vale preguntarnos: ¿es posible repensar el servicio de movilidad pública en CABA?

Grandes ciudades de Europa enfrentaron problemáticas similares en torno a la planificación de los servicios de movilidad urbana y las resolvieron exitosamente. Moscú fue una de ellas y, en este sentido, vamos a tomar su experiencia para dar cuenta de las problemáticas y las posibles soluciones en el subte local. En CABA, desde 1860 circulaban tranvías llevados a caballo y para 1900 ya había eléctricos que iban del Centro hasta Avellaneda.

La Ciudad se convertía en un polo productivo y económico, por lo cual la demanda de mano de obra crecía junto a ella. Esto también trajo inconvenientes: la falta de planificación generaba amontonamientos y atascos en las principales avenidas. A partir de esto, desde 1887 nacieron propuestas para crear los primeros tranvías bajo tierra, con el objetivo de mover con mayor rapidez a los pasajeros y evitar los atascos.

A — **1913 nace la línea A (línea 1). Circula entre Plaza de Mayo y Once, en 1914 llega a Caballito y en 2013 al barrio de Flores.**

B — **En 1930 une las estaciones Callao y Chacarita. En 1931 se extiende hasta Leandro N. Alem y en 2013 al barrio Villa Urquiza.**

C — **En 1934 se crea la línea C y une Constitución y Obelisco; en 1936 llega a Retiro.**

D — **En 1937 une Plaza de Mayo y Tribunales. En 1938 llega a Palermo. En 1993 a la estación Carranza y en 2000 al barrio de Belgrano.**

E — **En 1944 conecta Constitución con Boedo. En la década de 1960 es reorientada hacia el Microcentro. En 1966 llega a Plaza de Mayo y a Avenida La Plata, en 1986 a Plaza de Los Virreyes (sur de Flores) y en 2019 a Retiro.**

H — **En 2007, tras 70 años y estar contemplada en la ley 317, se inauguro la linea H. En 2013 llega a Hospitales y a Facultad de Derecho en 2018. Es la más moderna de la red, permite intercambiar con las líneas A, B, D y E.**

Буэнос-Айрес с **XIX** века стал одним из крупнейших городов Латинской Америки . Динамика роста населения требует транспортной системы, соединяющей городские и производственные центры с развивающимися районами. Тысячи людей пользуются транспортной системой как для работы, так и для учебы. Однако в настоящее время из за перебоев в работе общественного транспорта некоторые железнодорожные станции и станции метро переполнены, толпы людей ожидают поезда. Исходя из этого, нам стоит задаться вопросом: возможно ли переосмыслить работу общественного транспорта в Буэнос-Айресе?

Premetro:

En 1988 abre el único tranvía de transporte público en la ciudad de Buenos Aires: el Premetro. Este es un medio alimentador de la E, conectando Plaza de Los Virreyes con las residencias General Savio en Villa Lugano. A su vez, también sería la línea E2 pero está incompleta. La E1 nunca se construyó.

El ejemplo de la Unión Soviética y la Rusia Moderna:

El metro de Moscú abrió al público en 1935 con el objetivo de que el transporte fuera un "palacio bajo tierra para el pueblo soviético". El servicio surgió como una iniciativa para aliviar el saturado transporte público de una ciudad que había cuadruplicado su población en 15 años. Al día de hoy, la red cuenta con 302 estaciones y más de 550 kilómetros; posee una estructura radial atravesada por tres anillos. Conecta las principales estaciones de trenes y puntos turísticos de la ciudad. De hecho, sus instalaciones mismas son consideradas de interés cultural para los visitantes.

El primer metro fue bautizado como Sokolnicheskaya (línea 1) y une los distritos de Khamovniki y Sokolniki. Atraviesa el centro histórico de la ciudad y el más cercano al Kremlin y la Plaza Roja. Ya para 1990 la línea llega al este en Bogorodskoye y en 2019 al oeste en Salarievo, llegando a los límites de la ciudad. Existen actualmente tres líneas que dibujan un anillo sobre la red de metros.

1

La primera es la número 5 (llamada "anillo") que fue inaugurada en 1950. Su puesta en marcha permitió combinar con las otras cuatro líneas hasta entonces (hoy son más de diez) sin tener que pasar por el centro, evitando saturar las estaciones más próximas al casco histórico de la ciudad.

2

La segunda línea circular es la 14 (Círculo Central de Moscú), que abrió al público en 2016. La misma permite conectar con varias líneas radiales. Para este punto, los subtes de origen soviético ya alcanzan los límites de la ciudad y enlazan con trenes de cercanías: Andronovka (sur) y Rostokino (norte).

3

La tercera es la línea 11 ("Gran Anillo") que abrió en 2018 y continúa expandiéndose en la actualidad.

9

Mención aparte merece la línea 9 (Serpujovsko-Timitiazevskaya), que inició en 1983 entre los distritos de Chertanovo Sevemoye y Zamoskvorechye, la misma es cercana al centro histórico. Desde 1994 llega a Altufievo en el norte y desde 2002 a Dimitriya Donkogo al sur. Es un buen ejemplo ya que conecta con muchas zonas residenciales en un recorrido norte-sur.

Московский метрополитен

Московское метро было открыто для публики в **1935** году с целью, чтобы оно стало «подземным дворцом для советского народа». Идея строительства метро возникла на фоне загруженности общественного транспорта в городе, население которого за **15** лет увеличилось в четыре раза. В настоящее время сеть насчитывает **302** станций протяженностью более **550** км. Это радиальная структура, пересекаемая тремя кольцами, которая соединяет основные вокзалы и туристические достопримечательности города. Само метро представляет большой культурный интерес для посетителей.



Líneas Transversales en Buenos Aires.

Las reformas en el metro de Moscú no fueron azarosas. Sus líneas circulares tienen permiten el intercambio entre metros pasar por las terminales.

En Buenos Aires no es replicable una línea circular, pero sí otras que no pasen por el centro, permitiendo cambiar entre líneas en zonas más periféricas, como es el caso de la H. Se podrían extender la A, B, D y E hasta la General Paz, pero existen inconvenientes. Por ejemplo, en el metro moscovita, las estaciones son enormes. En cambio, aquí las secciones históricas son de andenes pequeños, estaciones más cortas y poca distancia entre ellas. De hecho, por este motivo, la línea D no puede extenderse a Puente Saavedra o la A hasta Liniers.



Para solucionar lo anterior, es necesario pensar en nuevas líneas que alivien el flujo de pasajeros. Una posible mejora en nuestro sistema, tomando el ejemplo de Moscú y la H local, puede ser la ejecución de la línea I entre Parque Chacabuco y Ciudad Universitaria como dicta la ley 670. Esto permitirá un recorrido norte-sur en poco tiempo, lo mismo con la línea F entre Constitución y Palermo.

La idea de ampliar las secciones del subte o incluir nuevas líneas no es nueva y ya fue planteada por especialistas mucho antes. Ahora bien, hay dos cuestiones fundamentales a la hora de avanzar en esta temática. La primera es bajo qué estrategia o política de desarrollo se hacen dichas obras, y la segunda, no menor, es el financiamiento. Para llevar a cabo un proyecto de esta envergadura se necesitan inversiones y/o asociación con sectores privados, ya sean nacionales o extranjeros.

Al final de este ensayo no pretendo sentenciar una conclusión, y más teniendo en cuenta lo complejo del tema para ser abordado en tan breves líneas. El sistema de transporte de CABA necesita ser repensado de manera estratégica para mejorar su eficiencia. Mirar el trabajo que ha hecho Moscú no implica copiarlo, más bien hablo de valernos de su experiencia para diseñar un transporte público para una Ciudad en crecimiento a mediano y largo plazo. Este trabajo es el primero de una serie de otros en donde iré abordando las diferentes problemáticas en torno al sistema de subtes y trenes en Argentina.

Необходимо подумать о новых линиях, которые позволят облегчить движение пассажиров. Возможным улучшением нашей системы по примеру Москвы и местной линии **H** могло бы стать строительство линии **I** между парком Чакабуко и Университетским городком в соответствии с законом **670.** Это позволит в кратчайшие сроки добираться с севера на юг города, как и линия **F** между Конститусьон и Палермо. Оба предложения направлены на облегчение движения на различных участках метро и оптимизацию времени ожидания пассажиров.

Здесь я не претендую на то, чтобы прийти к окончательному выводу по очень сложному вопросу. Транспортная система нуждается в стратегическом переосмыслении для повышения ее эффективности. Я предлагаю взять пример с Москвы, чтобы создать эффективный общественный транспорт. Эта работа является первой в ряду других, где я затрону различные проблемы, связанные с системой метро и поездов в Аргентине.

LA INDUSTRIA AERONÁUTICA ARGENTINA: PASADO Y PRESENTE.

Kremarik Leandro.

Cuando el mundo empezaba a volar, Argentina también lo hacía y con sus propios aviones. En un momento temprano de nuestra historia tuvimos la capacidad de diseñar y fabricar aeronaves como lo hacían las principales potencias de aquel momento. Pero tras años de gloria, la industria aeronáutica fue relegada en beneficio de intereses extranjeros. Esto no es algo azaroso, se debió a diferentes tipos de políticas que atentaron contra nuestra capacidad de innovación tecnológica.

Aquí resulta interesante mirar el mundo de la aeronáutica y ver el desarrollo de las grandes potencias en el mismo campo. Argentina fabricó aviones antes que Rusia, por ejemplo, pero en la actualidad nos separan años luz de innovación. ¿Cuál fue la diferencia entre ellos y nosotros? ¿De qué manera se convirtieron en líderes? ¿Podemos imitar sus logros?

Ранее Аргентина обладала возможностью проектировать и производить самолеты наравне с ведущими державами. Но после лет славы авиационная промышленность потеряла свое значение. Аргентина начала производить самолеты раньше России, но сегодня в части инноваций нас разделяют световые годы. В чем была разница между ними и нами? Как они стали лидерами? Можем ли мы подражать их достижениям?

Un país que supo volar alto y rápido.

A comienzos del siglo XX, la República Argentina no solo incorporó la aviación como instrumento militar y civil, sino que entendió que dominar el aire era dominar el futuro. En este sentido, el presidente Roque Sáenz Peña crea la Escuela de Aviación Militar en agosto de 1912. Desde ese momento, la industria aeronáutica se convirtió en un símbolo de soberanía, desarrollo y prestigio nacional. Durante décadas, esa idea se sostuvo con hechos: pilotos formados con rigor, ingenieros capaces de diseñar desde cero y fábricas que no se limitaban a ensamblar, sino a innovar.

En un momento breve, pero decisivo de su historia, Argentina estuvo entre los pocos países capaces de concebir y construir sus propios aviones. Existen dos ejemplos concretos: el FMA Aa T1 y el Pulqui II.

El primero fue elaborado por Fabricaciones Militares Argentina en 1930. Se trataba de una aeronave monoplaza. Y si bien solo se produjeron tres unidades, las mismas fueron puestas en servicios de correos y comerciales. Una de ellas llegó a unir Buenos Aires-Ushuaia en un trayecto de 6.500 km.

El segundo hito en la historia fue el Pulqui II (1950). Es una nave a reacción cuya propulsión se basaba en motores impulsados por gases, a diferencia de los clásicos motores con hélices. Esto posicionó al país a la vanguardia de la producción de aeronaves de reacción y lo ubicó dentro de las pocas naciones con capacidad de fabricar jets de combate. El mismo fue contemporáneo del MiG-15 y del Sabre F-86. Argentina fue uno de los primeros países de América Latina, y tal vez del mundo, en diseñar y producir aviones a reacción. Ahora bien, con la caída de Juan Domingo Perón, el avance de la industria y tecnología aeronáutica perderá centralidad.



Aeronave argentina FMA Aa T1

La Revolución Libertadora inauguró un proceso de inestabilidad social y económica en las siguientes décadas, marcadas por la alternancia entre democracia y golpes de Estado. Bajo este contexto, la innovación militar perdió relevancia. Las políticas económicas que sucedieron priorizaron la modernización liderada por el capital extranjero. De esta manera, se inició un declive en la investigación y desarrollo aeronáutico.



Pulqui II

La Federación de Rusia y la soberanía tecnológica.

Para la Federación de Rusia, otrora URSS, la aviación fue una cuestión existencial, ya que tras la Revolución quedó aislada comercial y tecnológicamente de Occidente. Había que innovar con los recursos propios y hacerlo de manera rápida y eficiente. Esto generó un modelo estatal centralizado con oficinas de diseño tales como Tupolev, Mikoyan-Gurevich (Aeronaves MiG) y Sukhoi, Yakovlev; ambas financiadas directamente por el Estado. El desarrollo soviético se basó en una planificación a largo plazo, continuidad técnica y formación sistemática de ingenieros. El colapso de la Unión Soviética no implicó un abandono total de su industria aeronáutica. Si bien redujo escalas, perdió mercados y atravesó crisis profundas, mantuvo su capacidad de diseño y producción. Hoy Rusia sigue desarrollando cazas, transportes y motores propios. La razón es simple: La dependencia externa es vista como una vulnerabilidad estratégica inaceptable.

Для Российской Федерации, некогда СССР, авиация была вопросом существования, поскольку после революции она оказалась коммерчески и технологически изолированной от Запада. Необходимо было внедрять инновации, используя собственные ресурсы, и делать это быстро и эффективно. Это привело к централизованной государственной модели с конструкторскими бюро. Советское развитие основывалось на долгосрочном планировании, технической преемственности и систематической подготовке инженеров. Сегодня Россия продолжает развивать свои истребители. Причина проста: внешняя зависимость рассматривается как неприемлемая стратегическая уязвимость.



Ilyushin Il-2

La República Argentina: talento sin continuidad.

Argentina, a diferencia de Rusia, sí tuvo el conocimiento técnico inicial, pero nunca logró sostenerlo dentro de un proyecto nacional duradero. Durante los años de mayor desarrollo, el modelo local se pareció más al soviético que al estadounidense. El Estado ocupaba un rol central, a su vez la fabricación de aviones estaba integrada a las Fuerzas Armadas que tenían como meta estratégica el desarrollo autónomo y soberano.

Ahora bien, si Argentina estuvo a la vanguardia tecnológica aeronáutica, ¿por qué cayó en un estancamiento?

El problema no fue el modelo, sino su interrupción constante. Tal cual fue señalado anteriormente, después de la década del 60 se inició un proceso de cancelación y vaciamiento en el área militar. Los gobiernos de turno no presentaron ninguna política a largo plazo, lo que llevó al cierre de muchos programas y la expulsión de mano de obra calificada y científicos especializados en la temática. La apertura comercial facilitó el ingreso de tecnología y aviones extranjeros, perjudicando la producción nacional.

Mientras Rusia, por ejemplo, jamás aceptó depender de tecnología foránea, por lo cual continuó invirtiendo pese a las dificultades; Argentina alternó entre el impulso y el abandono deliberado. La aeronáutica pasó de ser símbolo de soberanía a ser considerada un lujo innecesario o un gasto incómodo.

Dos caminos hacia el cielo: La República Argentina y la Federación de Rusia.

La verdadera ventaja de Rusia no fue el dinero ni la ideología, fue el tiempo acumulado. Entendió la aviación desde temprano como una inversión estratégica permanente. La diferencia fundamental no fue el talento (presentes en los dos casos), sino la continuidad de su política en el tiempo. Desde la Primera Guerra Mundial, y de manera decisiva durante la Segunda Guerra Mundial, el gobierno ruso financió masivamente el desarrollo aeronáutico. Sus grandes fábricas no surgieron de la nada, fueron el resultado de contratos estatales estables, previsibles y a largo plazo.
En Rusia, el sistema se organizaba de la siguiente manera: El Estado definía las necesidades, la industria desarrollaba las soluciones, las Fuerzas Armadas garantizaban la demanda y las universidades alimentaban el sistema. Nunca hubo una ruptura ideológica que pusiera en duda la necesidad de una producción propia. La aviación fue considerada un pilar del poder nacional, no un gusto prescindible. El resultado fue una evolución constante.

Palabras finales

La historia de la industria aeronáutica argentina muestra que el país contó con capacidades técnicas y humanas comparables a las de otras naciones que hoy ocupan un lugar central en el campo. Sin embargo, la falta de continuidad en las políticas públicas y la ausencia de una estrategia sostenida a largo plazo limitaron la consolidación de ese potencial. La comparación con el caso ruso permite observar que más allá de los modelos adoptados, la permanencia de objetivos y la inversión sostenida resultan factores clave. En ese sentido, el desafío argentino no parece radicar en el talento disponible, sino en la construcción de un proyecto duradero que permita sostenerlo en el tiempo.

История аргентинской авиационной промышленности показывает, что страна обладала техническими и кадровыми возможностями, сопоставимыми с возможностями других стран, которые сейчас занимают центральное место в этой области. Однако отсутствие преемственности в государственной политике и отсутствие устойчивой долгосрочной стратегии ограничили консолидацию этого потенциала. В этом смысле задача Аргентины, по-видимому, заключается в создании долгосрочного проекта, который позволит поддерживать развитие.

Rusia y el tango conquistan el cosmos.

En 1961, el Vostok I despegó llevando al primer hombre al espacio exterior. La misión de Yuri Alexéievich Gagarin, y de todo el pueblo ruso, era conquistar el cosmos y así lo hizo. Pero algo más que el valor y la tenacidad rusa viajaban en esa nave; el joven cosmonauta llevaba en su corazón el tango.

En 1930, en Avellaneda, nació Lolita Torres. Soñaba con ser famosa y eso la llevó a convertirse en actriz y cantante. En 1954, estrenó en los cines nacionales "La edad del amor", lo que para la crítica argentina fue una película regular; para el público ruso, fue un éxito.

Entre esos miles de espectadores situados al otro lado del mundo, había un joven piloto que quedó encandilado por esa estrella argentina. Hizo de su voz su inspiración y su compañía durante horas y horas de entrenamiento. El 12 de abril de 1961 dejó el suelo de la tierra para volver a tocarlo bajo el título de "héroe de la Unión Soviética". Durante los 108 minutos que orbitó la Tierra, entre tantas cosas que llevó, estaban los tangos de Lolita Torres.

Tiempo después, sus vidas se entrecruzaron en dos momentos. El primero fue a través de una carta enviada de puño y letra de Yuri a Lolita, donde le confesaba su admiración: "Por eso, la primera música que llegó al espacio es la que llevé en mi mente y en mi corazón. Es decir, su voz'". La estrella argentina le respondió con una foto suya autografiada y le solicitó otra igual al cosmonauta. El segundo momento, y el más esperado, fue su encuentro en el Festival Internacional de Cine en Moscú (1962).

Esto podría sonar a mero cuento, una fábula, pero fue el escritor Mario Gallina, en sus investigaciones que se plasmaron en el libro "Querida Lolita", quien le adjudicó veracidad histórica a dicha relación. Gracias a ellos, ahora podemos decir que la primera música que llegó al espacio fue el tango.

Este es un ejemplo más entre muchos otros, en donde el camino de rusos y argentinos se entrecruzan de las maneras más increíbles posibles.

В 1961 году стартовал «Восток–1», доставивший первого человека в космос. Миссия Юрия Алексеевича Гагарина и всего русского народа заключалась в покорении космоса, и он это сделал. Но на борту этого корабля находилось нечто большее, чем русская храбрость и упорство: молодой космонавт носил в своем сердце танго





Это может показаться сказкой, басней, но именно писатель Марио Гальина в своих исследованиях, опубликованных в книге «Любимая Лолита», дал историческое подтверждение этой связи. Благодаря ему мы теперь можем сказать, что первой музыкой, достигшей космоса, было танго.

Это лишь еще один пример из многих , где пути русских и аргентинцев переплетаются самым невероятным образом.

Na Yug

Puente intercultural entre Rusia y Argentina.

Межкультурный мост между Россией и Аргентиной.

