

Revista del Mar

ORGANO OFICIAL DEL INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO Nº 174 | 2019



Fernando de Magallanes

A 500 años del inicio
de su expedición
y del descubrimiento
del Estrecho

Un informe médico de la
expedición de Malaspina
Roberto L. Elissalde

Operación de los Grumman
G-21 "Goose"
en el Continente Blanco.
Los primeros vuelos
en la Antártida
Gabriel Alejandro Mujica

Colastiné, coraje y horror en
aguas del Paraná
Luis Fernando Furlan

El capitán de fragata
D. José Antonio Oca Balda.
Una interesante figura
de nuestra Armada
Eduardo Alberto Sados

La logística de los malones
Alberto Gianola Otamendi

Los inicios de la conjuntes
técnica aeronáutica.
Tres marinos en los
Talleres de El Palomar
Walter Marcelo Bentancor

La Revolución de Mayo
y los puertos
Pablo Emilio Palermo

De Tres Arroyos al mundo:
el capitán de fragata
Amelio D'Arcangelo
Mariano Martín Reguero

Y mucho más



INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO
Fundado el 22 de febrero de 1948



Ministerio de Cultura
Argentina



Revista del Mar

Nº 174, Año 2019

Director

Magíster
Luis Fernando Furlan

Comité Editorial

Doctor
Alfio Puglisi
Licenciado Jorge
Norberto Mangas
Capitán de navío (R)
magíster Tomás Merino

Diseño y diagramación

Guillermo P. Messina

Corrección de textos

Anaía Hers

Instituto Nacional Browniano

Av. Almirante Brown 401
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Tel (011) 4362-1225 /
Fax (011) 4307-9925

www.inb.gov.ar

info@inb.gov.ar

ÍNDICE

Editorial.....	3
Honorable Consejo Directivo.....	5
Representaciones del Instituto Nacional Browniano	6

Historia marítima y naval

Un informe médico de la expedición de Malaspina.....	9
Roberto L. Elissalde	
Operación de los Grumman G-21 "Goose" en el Continente Blanco. Los primeros vuelos en la Antártida.....	22
Gabriel Alejandro Mujica	
Colastiné, coraje y horror en aguas del Paraná	29
Luis Fernando Furlan	
El capitán de fragata D. José Antonio Oca Balda. Una interesante figura de nuestra Armada.....	40
Eduardo Alberto Sadous	
La logística de los malones	46
Alberto Gianola Otamendi	
Los inicios de la conjuntes técnico aeronáutica. Tres marinos en los Talleres de El Palomar	56
Walter Marcelo Bentancor	

Intereses marítimos y fluviales

La Revolución de Mayo y los puertos.....	65
Pablo Emilio Palermo	
De Tres Arroyos al mundo: el capitán de fragata Amelio D'Arcangelo	78
Mariano Martín Reguero	

Misceláneas

El Carajo	87
Por Horacio Márquez	
Fernando de Magallanes.....	89
Zulma Nicolini Rollano	
Cementerios de barcos	93
Alfio A. Puglisi	
Dos poemas de Jorge Luis Borges sobre el mar.....	98
Patricia Coto	
Actividades y novedades institucionales 2019	102

Editorial

El nuevo número de la *Revista del Mar* que ahora presentamos, aparece en un momento muy particular para nuestro país y el mundo en general, ya que coincide con la pandemia global provocada por el fenómeno del Coronavirus (COVID-19).

Las limitaciones impuestas por aquella inusual problemática, nos obligan a permanecer en nuestras casas aunque, entre otras tantas y obvias ocupaciones laborales y aquellas propias de la familia y del hogar, nos ofrece tiempo para dedicarnos a matizar la cuarentena a través de la lectura y la escritura. En dicho contexto, la *Revista del Mar* llega con esta edición a su número 174, correspondiente a 2019, la cual contiene trabajos inéditos de temáticas muy diversas.

Roberto Elissalde relata las penurias que padecían las tripulaciones en materia sanitaria, en este caso, durante la expedición conducida por Alejandro Malaspina.

Gabriel Alejandro Mujica aborda los primeros vuelos en el continente antártico, a través del empleo de los Grumman G-21 “Goose”.

La multifacética vida del capitán de fragata José Oca Balda es recordada por Eduardo Sadous.

Alberto Gianola Otamendi desarrolla la particular logística desplegada por los aborígenes durante el proceso de la Conquista del Desierto y su relación con aspectos de la Defensa Nacional.

Walter Bentancor nos trae un trabajo sobre las actividades de tres mecánicos de nuestra Marina de Guerra en los talleres aeronáuticos de El Palomar, en los inicios de la aviación militar en Argentina.

Quien esto escribe, incluyó el relato de una dramática y cruenta acción naval desarrollada en nuestros ríos durante los inciertos años de la guerra civil entre Buenos Aires y el Litoral.

Los intereses marítimos y fluviales, en su perspectiva histórica, constituyen los temas de Pablo Emilio Palermo, quien destaca la actividad portuaria realizada en los tiempos de la Revolución de Mayo, y de Mariano Martín Reguero, con un trabajo biográfico dedicado a la notable figura del capitán de fragata Amelio D'Arcangelo.

Horacio Márquez y Alfio Puglisi, en dos pintorescos trabajos, nos cuentan, respectivamente, acerca del origen del Carajo (el particular taburete ubicado junto a una no menos especial vela) y sobre el misterioso mundo de los cementerios de barcos. El mar y la literatura ocupan igualmente un lugar en este nuevo número: un poema de Zulma Nicolini Rollano sobre la expedición de Fernando de Magallanes, contribución muy oportuna, ya que este ejemplar se inserta en "Aniversarios Magallánicos" por los 500 años del inicio de su expedición y del descubrimiento del Estrecho que recuerda su nombre. Patricia Coto, por su parte, aporta un ensayo sobre dos poemas de temática marítima de Jorge Luis Borges; en lo personal, constituye una satisfacción especial recibir un aporte de Patricia Coto, quien fue profesora de este circunstancial director de *Revista del Mar* cuando cursara primer año en el Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown".

Reafirmamos una vez más el propósito de que nuestra publicación continúe brindando un espacio para quienes deseen compartir y canalizar sus conocimientos, investigaciones e inquietudes en el amplio espectro de la historia marítima y naval y de los intereses vinculados al mar y a los ríos.

≈ Magíster Luis Fernando Furlan
Director

Instituto Nacional Browniano

Honorable Consejo Directivo

Presidente	Doctor Miguel Ángel De Marco
Vicepresidente 1°	Licenciada Beatriz Cirigliano
Vicepresidente 2°	Almirante (VGM) (RE) Daniel Alberto Enrique Martin *
Secretario General	Capitán de Navío (RE) Magíster Tomás Merino
Secretario	Magíster Luis Fernando Furlan
Prosecretario	Doctor Pedro Toma
Tesorero	Doctor Edgardo Isidro González Rojas
Protesorero	Contraalmirante auditor (RE) Raúl Alberto Lachnicht
Vocal Titular 1°	Licenciado Jorge Norberto Mangas
Vocal Titular 2°	Capitán de Navío (VGM) (RE) Dr. Washington Barcena
Vocal Titular 3°	Capitán de Corbeta (RE) Ingeniero Héctor López Neglia
Vocal Titular 4°	Señor Alberto Arena
Vocal Titular 5°	Capitán de Navío Lic. Guillermo Sergio Spinelli
Vocal Titular 6°	Doctor Juan José Ghirimoldi
Vocal Titular 7°	Doctor Ingeniero Luis Clementi
Vocal Suplente 1°	Contraalmirante (RE) Doctor Luis María González Day
Vocal Suplente 2°	Contraalmirante IM (RE) Eduardo Alfredo Pérez Bacchi *
Vocal Suplente 3°	Señor Ricardo Pagliaro
Vocal Suplente 4°	Profesora Florencia Grosso *

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Titular 1°	Doctor Alfio Puglisi
Titular 2°	Capitán de Navío IM (RE) Ricardo Echagüe
Titular 3°	Capitán de Navío (VGM) (RE) Guillermo Andrés Oyarzábal
Suplente 1°	Señor Carlos Franco Martínez
Suplente 2°	Señora María Luisa Cordero

* Aprobado por el Honorable Consejo Directivo,
a consideración de la próxima Asamblea General Ordinaria



Representaciones del Instituto Nacional Browniano



Filial Almirante Brown (Adrogué, prov. de Buenos Aires)

Presidente: Adolfo Iñiguez

✉ fundadora@inb.gov.ar

📘 filialtebrown.fundadora

Filial Mar del Plata (provincia de Buenos Aires)

Presidente: Sergio Campagnoli

✉ sd.campagnoli@gmail.com

📘 inbmardelplata

**Filial Tres Arroyos
(provincia de Buenos Aires)**

Presidente: Oscar Cipulli

✉ ocip2003@hotmail.com

f [filialtresarroyos](https://www.facebook.com/filialtresarroyos)

**Filial Bahía Blanca
(provincia de Buenos Aires)**

Presidente: Juan Manuel Racedo Brown

✉ bahíablanca@inb.gov.ar

**Filial Rosario
(provincia de Santa Fe)**

Presidente: Guillermo Fajardo

✉ guillermo.fajardo@gmail.com

**Delegación Claromecó
(provincia de Buenos Aires)**

Presidente: Rosana M. Oroquieta

✉ claromeco@inb.gov.ar

f [delegacion-claromeco](https://www.facebook.com/delegacion-claromeco)

**Delegación Necochea
(provincia de Buenos Aires)**

Presidente: Celso Troncoso

✉ [brownianos-necochea@
hotmail.com](mailto:brownianos-necochea@hotmail.com)

f [delegacion-necochea](https://www.facebook.com/delegacion-necochea)

**Delegación Quilmes
(provincia de Buenos Aires)**

Presidente: Alberto Arena

✉ albertoarena_842@hotmail.com

f [delegacion-quilmes](https://www.facebook.com/delegacion-quilmes)

**Delegación Punta Alta
(provincia de Buenos Aires)**

Presidente: Carlos Alberto Lencinas

✉ calencinas@yahoo.com.ar

**Delegación Presidencia Roque
Sáenz Peña (prov.de Chaco)**

Presidente: Javier Darío Peralta

✉ inbrownianosp@gmail.com

**Delegación San Nicolás
de los Arroyos
(provincia de Buenos Aires)**

Presidente: Carlos Franco Martínez

✉ [carlosfrancomartinez14@
hotmail.com.ar](mailto:carlosfrancomartinez14@hotmail.com.ar)

f [delegacion-sndla](https://www.facebook.com/delegacion-sndla)

**Delegado en Dolores
(provincia de Buenos Aires)**

Presidente: Luis Augusto Raffo

✉ luisraffo50@hotmail.com

f [delegado-dolores](https://www.facebook.com/delegado-dolores)

**Delegado en Lanús (provincia
de Buenos Aires)**

Presidente: César Augusto

Villamayor Revythis

✉ brownianoslanus@hotmail.com

f [delegado-lanus](https://www.facebook.com/delegado-lanus)

**Delegado en Tucumán
(provincia de Tucumán)**

Presidente: Alejandro Saleme Martinez

✉ adsalememartinez@gmail.com

f [delegado-tucuman](https://www.facebook.com/delegado-tucuman)

Delegado en Yerba Buena (provincia de Tucumán)

Presidente: José María Posse

✉ josemariapose@gmail.com

Delegada en Villa Dolores (provincia de Córdoba)

Presidente: María del Carmen Marietán

✉ carmenmarietan@gmail.com

Delegado en Puerto Madryn (provincia de Chubut)

Presidente: Fernando Luis Romeo

✉ fernandoluis.romeo253@gmail.com

Delegado en Puerto Deseado (provincia de Santa Cruz)

Presidente: Fernando A. Caferino
González

✉ fernandoacgonzalez@hotmail.com

Delegado en Ushuaia (provin- cia de Tierra del Fuego)

Presidente: Carlos A. Pombo

✉ carlos_pombo@hotmail.com

Delegado en Corrientes (pro- vincia de Corrientes)

Presidente: Roberto Iglesia Llano

✉ robertoantonioiglesiallano@yahoo.com.ar

Delegado en Montevideo (República Oriental del Uruguay)

Presidente: Alejandro Nelson

Bertocchi Morán

✉ comodorober@hotmail.com

Delegado en Kerry (República de Irlanda)

Presidente: Mabel C. Aguilera Arias

✉ macriarias@yahoo.com.ar

Delegado en Madrid (Reino de España)

Presidente: Carlos Pesado Riccardi

✉ pesadoriccardi@hotmail.com

Delegado en Avignon (República de Francia)

Presidente: Daniel Degani

✉ jubany93@yahoo.fr

f [inb-france](https://www.facebook.com/inb-france)

Historia marítima y naval

Un informe médico de la expedición de Malaspina

Roberto L. Elissalde¹



Las corbetas *Atrevida* y *Descubierta*. Imagen: Wikipedia.

1 Historiador. Miembro de Número del Instituto Nacional Browniano, del Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades, del Instituto de Investigaciones Históricas de la Manzana de las Luces, de la Academia Argentina de Artes y Ciencias de la Comunicación y del Instituto Santiago de Liniers. Es Miembro Correspondiente de la Junta de Historia Eclesiástica Argentina, de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, de la Academia Paraguaya de la Historia, del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, del Centro de Estudios Históricos Militares del Perú y de la San Martín Society de Washington. Presidente de la Institución Mitre. Colaborador permanente de La Nación, La Prensa, Gaceta Mercantil, Todo es Historia e Histopía. Autor, entre otras obras, de Liniers íntimo, Los Pueyrredón, Historias Ignoradas de las Invasiones Inglesas, Diario de Buenos Aires 1810.

La expedición de Alejandro Malaspina constituye sin duda uno de los más grandes logros científicos impulsados por España a fines del siglo XVIII. En los documentos del Archivo del Museo Naval de Madrid, base de este trabajo, se puede comprobar que nada quedó librado al azar por su organizador, quien consultó a los más experimentados marinos y destacados profesionales de su tiempo.

El 27 de setiembre de 1789 Alejandro Malaspina, a siete días de su llegada a Montevideo, informó al comandante de ese puerto capitán de navío José Orozco, la nómina de *los individuos de las dotaciones de las corbetas de S.M. Descubierta y Atrevida, cuyo trasbordo se solicita como necesario*. De la primera de las naves eran dos individuos: el cabo 2º de los Reales Batallones Nicanor García, porque *es de un desaseo incorregible y pernicioso. La tropa le ha perdido totalmente el respeto y es incapaz de desempeñar los destinos importantes, que le han de caer precisamente en este destino*. El otro es el grumete Manuel Pérez:

con vicios venéreos habituales no ha podido servir ni un día en el viaje último. No recibió anticipación alguna, conviene que se le consideren sus sueldos desde la salida, en el pie de esta armadilla y será de ventaja en el erario, y la justicia me hace solicitar su desembarco. Está en el Hospital General².

A su vez en la *Atrevida* había cuatro individuos: el primer Guardián Fernando Ortal con vicios venéreos habituales no ha podido servir ni un día, fue ascendido a primer guardián para servir en esta expedición. Sus descuidos y flojera exigen a que se le descienda a segundo guardián. Está en el Hospital. Los otros dos por la misma causa eran los artilleros de mar Juan Bueno y Francisco de Paula Cuevas:

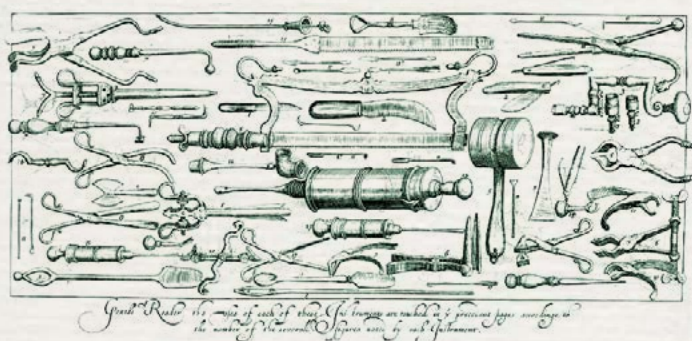
Entre ambos de una mala conducta incorregible y escandalosa. Será muy útil para escarmiento de la tripulación de ambas corbetas. Que los entre ambos se mantengan en el cepo, en la fragata comandante hasta que salgamos, y que sus sueldos comprendidas las anticipaciones de España, se

2 AMN (Archivo Museo Naval de Madrid). 0237 Ms.0426 / 026, f. 7.

consideren en razón de este puerto aunque no se les baje la plaza, como sin duda alguna lo merecen.

El cuarto individuo era el soldado de marina José Moreno con enfermedades habituales e incurables a bordo. Está en el Hospital General³.

Para semejante travesía no fueron pocas las preocupaciones de Malaspina. Un oficial de la Armada residente en Cartagena de Levante escribió a su pedido unas *reflexiones sobre un viaje que hayan de hacer alrededor del mundo*



Instrumentos quirúrgicos utilizados en buques.

los españoles, imitando los ingleses y los franceses, donde trataba las características de las embarcaciones, a la vez que aconsejaba sobre la tripulación, régimen alimenticio, el escorbuto y formas de curarlo, etc. Las mismas fueron fechadas el 20 de diciembre de 1788 a solicitud de un íntimo amigo suyo y compañero del Departamento de Cádiz⁴.

Como hombre de cultura superior, Malaspina no dudó en buscar en cada rama del saber a los mejores especialistas; para ello, escribió a José Salvaresa, de origen italiano como de 60 años, protomédico de la Real Armada de Cádiz y del Colegio de Medicina y Cirugía y del hospital de esa ciudad, formado en Leuden y en Bolonia⁵. Entre sus pacientes famosos se encontraba el pintor Francisco de Goya, cuando éste en 1793 se estableció en Cádiz para recuperar su salud, a quien logró salvarle la vida con su colega el catalán Francisco Canivell, pero no pudieron evitar la sordera que habría de acompañarlo toda la vida. Visto el prestigio de Salvaresa, le escribió:

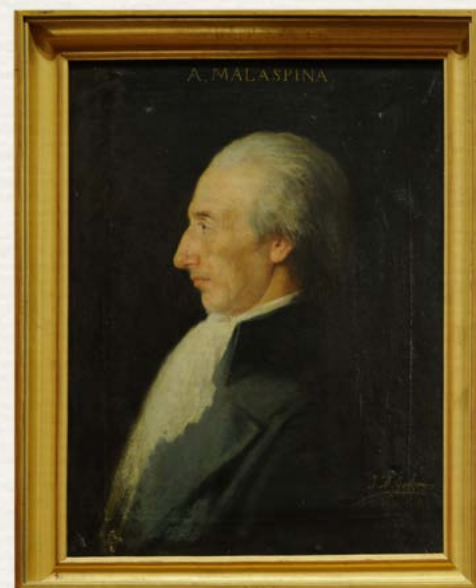
Mi muy estimado amigo: Ud. sabe muy bien que ni hay cosa más agradable que hacer a otros felices, ni más difícil que el combinarlo de ma-

3 AMN.0237 Ms.0426 / 026, f. 8.

4 AMN.0139 Ms.0175 / 010, f. 1.

5 José Ramón Bertomeu Sánchez-Antonio García Belmar, *La revolución química, entre la historia y la memoria*, Publicaciones de la Universidad de Valencia, Valencia, 2006, p. 221.

nera que no resulte de la felicidad de uno solo, muchos otros infelices. Esta ha sido mi máxima en las pocas gracias que he debido pedir a S.M. de resultas del viaje de las corbetas Descubierta y Atrevida, y esta misma reflexión es la que me anima ahora a escribir a V.M. directamente para hablarle de los dos hábiles cirujanos don Francisco Flores y don Pedro González, que por tanto tiempo han navegado conmigo y sufrido los riesgos, las fatigas y las impertinencias de un viaje tan largo y peligroso⁶.



Retrato de Alejandro Malaspina.
Imagen: Museo del Prado.

Sin duda los conocía muy bien y la finalidad de esta carta era buscar que fueran recompensados a la vuelta del viaje como médicos del Real Hospital.

Del mismo modo preocupado por la sanidad se dirigió a Salvaresa para evitar o tratar el escorbuto con los medios *más oportunos para usarse en el dilatado viaje que se me ha confiado*. Para ello explica Malaspina los tres objetos que más le interesan: *el mejor método para conservar sano al marinero cuidando especialmente los comestibles de ración y la policía en el Puerto; el navegante próximo a enfermar y aquellas cosas que componen las comidas del oficial más que del marinero⁷.*

La preocupación por el escorbuto dejaba de lado el problema de las enfermedades venéreas adquiridas generalmente poco antes de partir. La primera noticia de ellas las brinda D. José Bustamante, comandante de la *Atrevida*, cuando el 11 de agosto apuntó en el Diario de Navegación el tratamiento con mercurio: *los continuos chubascos y aguaceros... pero a pesar de la fuerza del agua (que no he visto ejemplar) no hemos tenido en lanuestra novedad, a excepción de tres marineros que estaban anteriormente malos y que siguen en notable mejoría suministrándoles el mercurio⁸.*

6 AMN.0238 Ms.0427 / 084, f. 1.

7 AMN.0237 Ms.0426 / 021, f. 10.

8 AMN.0173 Ms.0272 / 016, f. 3.



Ya en el puerto de Montevideo mientras se ocupaban de los aprestos de las naves los maestros carpinteros y calafates, Bustamante escribió que:

no podía desentenderme de cuanto estuviesen infectadas las tripulaciones de achaques venéreos, fruto de sus desórdenes en Cádiz; me importaba el curarlos radicalmente y no ignoraba cuanto son nocivos al restablecimiento de la salud de estas gentes, no menor la mala asistencia que suelen encontrar en los hospitales que los desórdenes a que se entregan ellos mismos al tiempo de la curación. Así tomados, a bordo o en tierra todos los utensilios necesarios, dispuse de una sala separada del Hospital General se curasen los enfermos por nuestra cuenta, con el método que prescribiesen los cirujanos nuestros y encargada su custodia y policía de un cabo y tres soldados nuestros de confianza⁹.

Al respecto es muy interesante el *Diario Médico Cirúgico* (sic) del facultativo Pedro María González. Conviene presentar a su autor, un personaje de singular brillo en la historia de la medicina en España, natural de Osuna en Sevilla donde había nacido el 26 de abril de 1764, hijo de don Juan y de María Teresa Gutiérrez. En 1781 comenzó sus estudios en el Real Colegio de Cirugía de la Armada, situado en el Hospital Real de Cádiz, donde obtuvo excelentes calificaciones. En 1786 fue nombrado cirujano primero, e hizo experimentos para eliminar la sal del agua marina y hacerla potable, hallazgo que practicó en la expedición de Malaspina como veremos más adelante. En este periplo el médico pudo desarrollar su afición de naturalista y ornitólogo, además de practicar la taxidermia, aunque un naufragio en las costas mexicanas destruyó parte de ese rico material.


De vuelta en Cádiz, Pedro María González ejerció la medicina e inició una serie de apuntes sobre las enfermedades de los marinos, trabajo que se tronchó al ser embarcado en 1797 rumbo a Esmirna para estudiar el comercio de las plantas medicinales; allí permaneció dos años y a su regreso fue hecho prisionero por los ingleses, perdiendo todo el trabajo de los últimos años. Es autor de *Disertación médica sobre la calentura maligna que reinó*

9 AMN.0173 Ms.0271 / 001, f. 4.

en Cádiz en 1800 y cuatro años después del *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, sus causas y medios de precaverlas*, en el que volcó el fruto de su larga experiencia. Siguió su larga carrera profesional hasta 1836. El 28 de junio de 1838 falleció en Cádiz. La memoria agradecida de la posteridad descubrió en el Hospital de San Carlos esta placa al cumplirse cuarenta años de su muerte:

A la memoria del Dr. D. Pedro María González, maestro consultor del Real Colegio de Cirugía Medica de la Armada, autor del excelente tratado de las enfermedades de la gente del mar (1805). El Cuerpo de Sanidad de la Armada, año de 1878¹⁰.

En el comentado Diario de la travesía de Cádiz a Montevideo, fechado en esta ciudad el 3 de noviembre de 1789, apunta González:



de las enfermedades observadas en la tripulación de la corbeta de S.M. nombrada la Atrevida en la campaña que desde Cádiz a Montevideo acaba de hacer para evacuar su comisión de dar vuelta al mundo. La exposición de los cuidados con que los jefes de esta expedición han proporcionado a las tripulaciones, los medios más propios para conservarlas y la feliz correspondencia con que se ha experimentado su utilidad, exigen sin duda una memoria externa y complicada, más reservando este trabajo hasta que rectificadas las observaciones en este dilatado viaje me contribuyan materiales tan sólidos como abundantes para establecer una teoría útil y metódica sobre la salud de los equipajes, me ceñiré en este Diario a la sencilla exposición de los males que se han padecido en esta corbeta donde me hallo destinado, advirtiendo de paso no se ha notado clase alguna de fiebre, sin embargo de las influencias que se han advertido muy varias en la atmósfera con especialidad cerca de la línea y después de repasar la isla Ascención. Las enfermedades adquiridas por una conducta imprudente y extraviada, no puede asegurar que en ninguna otra clase de gentes hacen más estragos que en los marineros, éstos viviendo casi siempre expatriados

10 José Luis Barona Vilar, <http://dbe.rah.es/biografias/18183/pedro-maria-gonzalez-gutierrez>

se abandonan a todo género de desórdenes y especialmente al abuso de la Venus con mujeres igualmente desordenadas de lo que resulta ser muy raro el marinero que no se haya sigilado del vicio venéreo, las vicisitudes elementales, los trabajos rudos y extraordinarios, su natural desaseo y generalmente las causas comunes de enfermedades que a bordo se experimentan son como otros tantos agentes muy propios para entretener y aún para hacer insuperable. Esta frecuente, y terrible enfermedad que oculta su malicia hasta que irritada tal vez por causas atmosféricas manifiesta sus estragos tanto más temibles cuanto es mayor la indocilidad de los sujetos a quienes acomete en efecto, habiendo el día 30 de julio dado a la vela de la Bahía de Cádiz con una tripulación alegre, joven, robusta y generalmente bien equipada. Disminuido su trabajo por la prudente distribución de tres guardias y reduciéndola a una dieta en todo bien ordenada y saludable, parecía en algún modo podíamos lisonjearnos de que nuestra tripulación gozaría de una salud por lo general constante pero bien pronto llegó nuestro desengaño como se demostrará por las siguientes observaciones¹¹.

Años más tarde, en su libro sobre las enfermedades de las tripulaciones, proponía una revisión poco antes del embarque, la que debía hacerse:

con toda exactitud y prolijidad, conviniendo mucho se haga antes de salir de puerto dos ó tres días; ó bien antes de dar las pagas ó préstamos, pues es muy común que los marineros y soldados, cuando les conviene, ocultan sus males hasta recibir el dinero ó salir á la mar; y entonces se presentan con la gonorrea, la llaga, ó el bubón etc., para dispensarse del trabajo, entrar en la enfermería, y ser una plaza efectiva, pero inútil ó perjudicial á bordo¹².

De la travesía a Montevideo resultan de interés las fichas médicas de la tripulación que atendió desde el día de la partida, una excelente “epicrisis” de al-



11 AMN. 0173 Ms.0271 / 002, f. 13-14.

12 Pedro María González, *Tratado de las enfermedades de la gente de mar*, Imprenta Real, Madrid, 1805, p. 370.

gunos ya mencionados como Cristóbal Núñez, gaditano de 26 años, cuerpo robusto: el 4 de agosto se presentó *quejándose de un fuerte dolor en una ingle y en un testículo*. Después de examinarlo comprobó que se trataba de una:

hernia en el testículo derecho y todas las glándulas inguinales hinchadas, lo que procedía de la supresión de una gonorrea inveterada cohibida por haberse bañado en la bahía de Cádiz algunos días antes de nuestra salida: el pulso lleno duro y frecuente y latido de las sienes. En este estado bajó a la enfermería y se sangró del brazo aplicando sobre la parte las cataplasmas, emplastos y anodinas, le dispuse una dieta tenue y reiteradas unturas hechas con el unguento de Althea sobre la ingle, por bebida anual un cocimiento emoliente; el 5 y 6 se repitió la sangría siguiendo en lo demás prescripto. El 7 empezó a calmar el dolor y fue insensiblemente disminuyendo hasta el 12 en que apareció la gonorrea, siguió con el mismo régimen... y aplicándole sobre la parte una cataplasma hecha con la miga de pan blanco y el extracto de Saturno, El 14 empezó a disiparse la hinchazón del testículo y se le dispusieron algunas leves unturas del unguento de mercurio compuesto sobre la parte y encima la expresada cataplasma, el 16 por la noche sintió dolores fuertes en las rodillas y tibias, El 18 se purgó con una dracma de píldoras mercuriales de la Matritense y el 20 por la noche se frotó las encías con 30 gramos de polvos de mercurio dulce, siguiendo con este método hasta el 26 en que se le suspendió por habersele presentado un ligero priapismo: se le dispuso bebiese tibio¹³.

Finalmente, el 17 de setiembre Cristóbal Núñez abandonó la enfermería. En sus observaciones el médico apuntó:

la curación de este individuo no había sido radical tanto por la corta cantidad de mercurio introducido en su sangre como por la intemperie de la estación y el agua que frecuentemente entraba en el sitio de la enfermería por los imbornales y aún por las portas en las ocasiones en que la salud general exigía se abriesen para ventilación... Este individuo en Montevideo dice que habiendo montado a caballo recibió un golpe en el mismo



13 AMN.0173 Ms.0271 / 002, f. 14v-15v.

testículo y se le formó nueva hernia: sea por esta causa o por nueva adquisición de vicio, o como he dicho por no haberse curado radicalmente bajó al Hospital con la citada enfermedad y dolores donde en el día existe¹⁴.

Embarcado con Bustamante y Guerra, nuestro médico describió la experiencia con el agua destilada que hacían en el propio navío, en su libro sobre enfermedades:

...sin embargo no ocultaremos una observación particular que hicimos sobre esta agua, y que merece la atención de los profesores del arte de curar. Había en el mismo navío un teniente de fragata de constitución reseca y temperamento bilioso, que tenía endurecidas todas las glándulas del cuello de resultas de unas escrófulas venéreas, que lo habían obligado a sufrir una solución mercurial: algunos de aquellos tumores supuraban con la lentitud que les es característica, pero sin causar incomodidad, de suerte que el paciente los había abandonado, y continuaba su servicio con exactitud; pero habiéndose determinado a no beber otra agua que la destilada. Se le promovió una diarrea que lo postró en la cama, y que con ningún remedio se contuvo; hasta que habiendo llegado a puerto, mudó de agua, con lo que en el mismo día cedió la evacuación: lo particular de este caso consiste en que los tumores se resolvieron, los senos y ulcerillas se cicatrizaron, y el enfermo se encontró perfectamente sano cuando menos lo esperaba, debiendo su curación a la casualidad del uso del agua destilada. Todos los profesores saben que el agua del mar se ha propuesta como remedio en los vicios escrofulosos; pero nadie la ha propuesto destituida de las sales en que parece principalmente que consiste su virtud. Sin embargo, esta observación prueba que aún despojada de sus principios salinos, de modo que pueda usarse con libertad del agua común¹⁵.

Una llamada índica el valor de la misma en estos términos:

14 AMN.0173 Ms.0271 / 002, f. 17-17v.

15 González, ob.cit., pp. 419-420.



El comandante y yo la usamos constantemente por espacio de 65 días que duró la campaña sin que experimentásemos novedad alguna, encontrándola buena y agradable. Seis meses después el comandante capitán de fragata don Josef Bustamante y Guerra regaló una botella de esta agua por curiosidad al Excelentísimo Señor Conde de Altamira, quien la encontró tan buena para beber como nosotros¹⁶.



Médico a bordo suministrando cítricos.

Imagen: © U. S. National Library of Medicine.

Otro paciente cuyo mal describe es el padecido por el guardián Fernando Ortal, sevillano de 39 años:

Bajó a la enfermería el 11 de agosto con una fluxión humoral en la boca, cara y parte de la cabeza acompañada de impedimento para tragar por una ligera flogosis de las amígdalas y parte posterior de la faringe. Se puso a dieta, al uso de los vapores emolientes y unturas... se sangró del brazo y por la noche usaba de los pediluvios; el 12 se lo volvió a sangrar y los síntomas cesaron, el 13 por la noche tuvo un violento dolor en la parte anterior de la cabeza y en las piernas, preguntado si había tenido algunos síntomas venéreos, aseguró que no y que no tenía motivos para sospecharlo... el 15 los dolores se habían moderado pero continuaban por la noche, sus reiteradas negativas y protestas y el alivio experimentado determinaron darle el alta el 19 de agosto. Siguió sus tareas con incomodidad, hasta que el 9 de setiembre bajó a la enfermería con una gonorrea purulenta que sacó de Cádiz como también úlceras en el prepucio y un bubón en la ingle del lado derecho... La indocilidad de este enfermo, su inaptitud para el trabajo obligaron al Co-

16 Ibidem, p. 420.

mandante de este buque a transbordarlo en este puerto de Montevideo a la fragata Sabina, lo que se verificó¹⁷.

Otro paciente fue el artillero de mar Miguel Valero, natural de Cádiz, de 25 años, temperamento robusto, que el 11 de agosto ingresó a la enfermería: *con dos bubones venéreos esquirrosos, y algunos ligeros dolores; se le puso a diera y sobre los bubones se le aplicaron unos parches de emplasto de mercurio*. El largo tratamiento hizo que finalmente el 17 de setiembre saliera de la enfermería. Desembarcado en Montevideo poco después de la llegada, empezó con los mismos síntomas y fue remitido al hospital local¹⁸.

El artillero Isidro Espina, natural del Ferrol, de 23 años, *temperamento sanguíneo bilioso, entró en la enfermería el 11 con dos bubones venéreos flemosos, uno en cada ingle* tratados en el barco con resultado positivo, se fueron curando en la nave, aunque llegado a Montevideo se lo remitió al Hospital. Valero y Espina además fueron trasbordados a la fragata Sabina *por ser díscolos y poco aplicados a la fatiga¹⁹.*

Sebastián Ramírez, también artillero de 30 años, el 23 de agosto bajó a enfermería *acompañado de mucho dolor en la parte y en la cabeza, pulso lleno y duro* y después de los tratamientos con mercurio, sangrías y purgas pudo retornar a la vida cotidiana. Al llegar al puerto de Montevideo *le salió una inflamación erisipelosa en parte lateral de la cadera* siendo trasladado al Hospital²⁰.

El criado del comandante de la nave Francisco Figueroa, natural de Ferrol, de 30 años, robusto, *se presentó el 14 de agosto quejándose de una ceguera repentina, dolor en los ojos*, síntomas que acusaba ser producto de haber salido repentinamente de la cocina al agua y a la lluvia. Con dieta, pediluvios de horchatas, fomentos en los ojos con Agua de la Reyna, hasta que finalmente con una sangría el 18 de noviembre recuperó la vista y purgado en las vísperas el día 20 volvió a su destino²¹.

17 AMN. 0173 Ms.0271 / 002, f. 17v-18v.

18 AMN. 0173 Ms.0271 / 002, f. 18v-19.

19 AMN. 0173 Ms.0271 / 002, f. 19v.

20 AMN.0173 Ms.0271 / 002, f. 20.

21 AMN.0173 Ms.0271 / 002, f. 20v.



En una nota González atribuye que esta enfermedad provenía de:

los aires fríos delgados que se suelen experimentar en la mar... mucho más los cólicos flatulentos según ha observado el primer cirujano de esta Real Armada don Manuel Ramos, quien me ha asegurado que el restablecerles a estos enfermos la transpiración es el medio seguro de curarla²².

Otro enfermo, el grumete Tomás Saavedra de 22 años, natural del Ferrol, *de temperamento flemático bajó a enfermería el 9 de setiembre con úlceras entre prepucio y bálano, y un bubón medio supurado²³*. Se le administraron los remedios conocidos en los otros casos y a su llegada a puerto fue remitido al Hospital.

El caso más grave fue el ya mencionado de José Moreno, *soldado de la sexta compañía del 11º batallón de Marina, sirviendo en el Regimiento de Caballería de Montera, echó sangre por la boca de resultas de una caída de un caballo en ocasión en que se hallaba vigilado de un vicio venéreo universal*. Era una recidiva del año 1783 y se lo bajó a enfermería el 18 de agosto, pero todos es esfuerzos por mejorarlo fueron casi inútiles y al llegar a Montevideo se lo desembarcó al Hospital. *El mal de la salud de este individuo, la gravedad de los síntomas, su complicación con el vicio venéreo me hicieron desesperar de su curación y por consiguiente juzgar que el expresado Moreno era inútil para una navegación en que era segura o inevitable su muerte, por lo que con arreglo del comandante fue trasladado a la fragata Sabina y no sabemos si llegó a tierra o murió en alta mar²⁴.*

Curiosamente el Diario de González no menciona desde la partida en Cádiz hasta Montevideo casos de contusos, heridos, fracturados, problemas de escorbuto, sino dos episodios de extremo abandono y falta de higiene, la ceguera de un criado y ocho casos de enfermedades venéreas *sacaron la mayor parte de sus síntomas de Cádiz²⁵*.

Por esta razón en su libro apuntará una década después de finalizado el viaje:


22 AMN.0173 Ms.0271 / 002, f. 21.

23 AMN.0173 Ms.0271 / 002, f. 21-21v.

24 AMN.0173 Ms.0271 / 002, f. 21v-23.

25 AMN. 0173 Ms.0271 / 002, f. 21v.





Adviértese de paso, que no es extraño encuentren los marineros entre la multitud de sus desórdenes la semilla de muchos males crónicos, que los hace infelices toda su vida, y poco aptos para la navegación. Con mucha frecuencia suelen adquirir los rebeldes síntomas del vicio venéreo, que conducidos a bordo, rara vez dejan de ser más remitentes y malignos. Los europeos recién llegados a los países cálidos de América, en que es frecuente esta calentura, la contraen con mucha facilidad al menor desorden que cometen, por lo que deben tratarse con la mayor circunspección y cuidado, pues disponen a recibirla los excesos de todas clases, y con facilidad los abusos de los licores espirituosos y los vicios venéreos. Los jóvenes robustos son los más expuestos y por lo común se ven acometidos con mayor virulencia²⁶.

Finalmente, vale la pena reconocer que por entonces Montevideo contaba con alrededor de 2000 habitantes, y desde 1768 existían 3 hospitales militares en la ciudad (de la Tropa, de la Armada y de la Ciudadela)²⁷, nos queda saber si los enfermos fueron atendidos en el hospital de la Armada o en el primer hospital civil inaugurado el 17 de junio de 1788, a instancias de la Hermandad de la Cofradía del Señor, San José y Caridad. Esta se había fundado en 1745, y constituía una organización religiosa basada en principios de solidaridad para *visitar y socorrer a los enfermos desvalidos*. Al momento de la fundación de ese centro asistencial civil, en consonancia con el aumento de la jerarquía militar y comercial de Montevideo, el inspector general de Armas y Contador del Río de la Plata Juan José de Vértiz regularizó la situación presupuestal de los hospitales militares creando impuestos²⁸.

El médico Pedro Luis González fue un individuo que supo aprovechar con su talento su participación en la expedición de Malaspina, porque una década después supo volcar en un libro su larga y decantada experiencia en beneficio de la ciencia de su época y para la atención de los navegantes, en aquellos tiempos épicos y también de aventuras. ~

26 González, ob.cit., pp. 419-420.

27 José Portillo, "Historia de la medicina estatal en Uruguay". En: Medicina e Historia, Revista de Medicina de Uruguay, Montevideo, 1995, N°. 11, p. 8.

28 Ibídem, N° . 11, p. 10.

Historia marítima y naval

Operación de los Grumman G-21 “Goose” en el Continente Blanco. Los primeros vuelos en la Antártida

Gabriel Alejandro Mujica¹

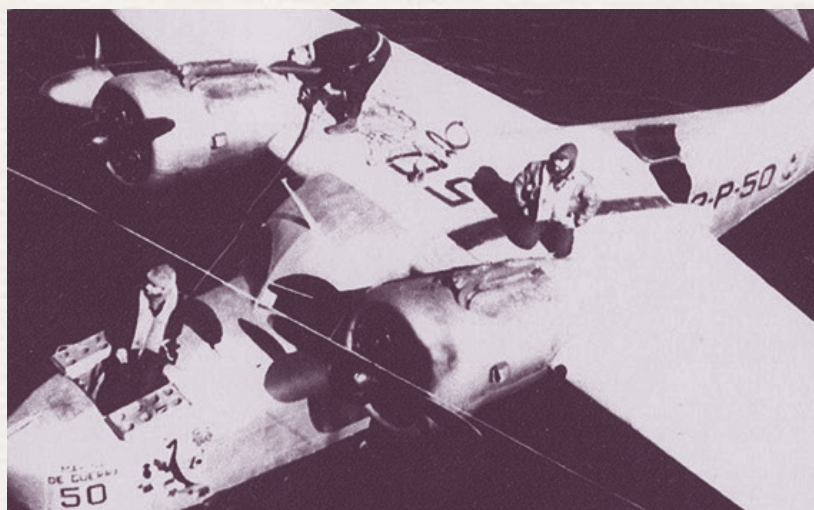
Recientemente, quien escribe estas letras se hallaba de visita en el Museo Naval y Oceanográfico de la ciudad de Río de Janeiro, Brasil. Dicho Museo se encuentra ubicado en la zona del Centro, muy cerca



Grumman “Goose”.

Fuente: www.histamar.com.ar

1 Capitán de navío de la Armada Argentina, con especialidad en artillería. Licenciado en Sistemas Navales. Realizó varias campañas antárticas. Prestó servicios en el portaaviones *25 de Mayo*, la corbeta *Granville*, el aviso *Comodoro Somellera*, la corbeta *Drummond* y el Comando de la Flota de Mar, entre otros destinos. Es especialista en Gestión de Calidad (Universidad Nacional del Sur) y magíster en Ingeniería Ambiental (UTN).



Fuente: <http://www.amilarg.com.ar/grumman-oose.html>

de la Plaza 15 de Noviembre, y funciona en el tradicional edificio de la Rua Dom Manuel N° 15, tan ligado a la historia de la Marina brasileña.

El 7 de febrero de 1942, con el decolaje de Stearman 1-E-41 piloteado por el teniente de fragata Eduardo Lanusse desde puerto Foster, isla Decepción, la Armada Argentina comenzó a operar en la Antártida con aeronaves, como apoyo a las Campañas Antárticas de Verano, en tareas de aerofotografía, cartografía y balizamiento. Esa actividad requirió también desarrollar puntos de apoyo para los anfibios que eran transportadas por unidades navales hasta ese continente.

Por las condiciones meteorológicas cambiantes, no eran aptos los aviones de gran envergadura operando desde Argentina, por ello se utilizaron los anfibios disponibles, Stearman y Walrus, que abordo de diversos buques de la Armada Argentina, comenzaron a trabajar en esas gélidas latitudes para satisfacer distintos requerimientos del Servicio de Hidrografía Naval. Posteriormente se incorporaron los Beaver. La actividad aérea fue muy importante para compilar datos cartográficos.

Goose acuatizado en la Antártida. 3-P-20, 0184, JRF-6B/Goose MK.IA s/n 1163, construido en 1943, empleado por la Marina Real Británica hasta 1945, devuelto a la US Navy BuAer 0219B, incorporado con matrícula de la Prefectura PGM-1, el 12/6/1947, comisionado en la Escuadrilla Aeronaval N°2 de la Armada como 2-P-20 accidentado en marzo de 1948, reparado. En 1952 transferido a la Escuadrilla de Patrulleros 3 de Punta Indio como 3-P-50, participó de la campaña Antártica 1952/1953, accidentado durante la campaña antártica 1953/1954, reparado, participa de la campaña 1954/1955, asignado en 1955 a la Escuadra Aeronaval 3 como 3-G-6, desactivado en 1956, dado de baja el 5/12/1960.

Fuente: <http://www.amilarg.com.ar/grumman-oose.html>



Arriba, Destacamento Decepción, 1990.

Izquierda, Base Jubany 2001 (hoy Doctor Carlini).

Fuente: Gabriel Alejandro Mujica.

En la segunda mitad de la década de los años 30, la empresa Grumman diseñó un anfibia bimotor equipado con motores radiales, al que denominó G-21 "Goose". De ala alta con dos flotadores de estabilización y tren de aterrizaje retráctil, plegándose las ruedas en el interior del casco. Destinado al mercado civil con capacidad para transportar hasta 7 pasajeros, fue adoptado en la Segunda Guerra Mundial por la *US Navy*, la *USAAF* y la Guardia Costera, realizando tareas de salvamento.

En total se fabricaron 345 unidades que fueron utilizadas por las fuerzas militares de Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Canadá, Cuba, Estados Unidos, Francia, Honduras, Gran Bretaña, Japón, Paraguay, Perú, Portugal y Suecia.

En 1946 la Armada Argentina adquirió seis unidades del tipo G-21A/"Goose"/JRF-5/6B, que se incorporaron a la 3er. Escuadrilla de Patrulleros de la 2da. Escuadra Aeronaval y permanecieron en servicio hasta 1956, momento en el que fueron transferidos a la Prefectura Naval y algunos, obsequiados a Paraguay. En la campaña de 1951, aparecen los Grumman JRF "GOOSE", embarcados en los Transportes ARA *Bahía Buen Suceso* y ARA *Bahía Aguirre*. Estos bimotores de poseían mayor alcance y superior performance que los modelos utilizados hasta ese momento y operaban desde isla Decepción y caleta Potter, únicas dos bases en la zona para operar con aeronaves. Por su configuración anfibia, se consideraron aptos para realizar tareas de aerofotografía, exploración, reconocimiento y transporte en la Antártida, ya que por aquellos



Caleta Potter (invierno 2001).

Fuente: Gabriel Alejandro Mujica.

años, no se disponían de pistas en el continente blanco. Entre 1951 y 1956 se fotografió con estos medios un área aproximada de 75.000 km².

Puntos de apoyos

El 25 de enero de 1948 se establece el Destacamento Naval Decepción, situado en la bahía 1° de Mayo, Puerto Foster, isla Decepción, Shetland del Sur (Latitud 62° 52' S y Longitud 60° 43' W). Su primer Jefe fue el teniente de navío Roberto Cabrera. En las décadas siguientes, fue el principal asentamiento argentino en la Antártida. Desde diciembre de 1967, debido a erupciones volcánicas en la isla, terminó su etapa como base permanente y pasó a ser de uso en verano.

Durante la Campaña Antártica de Verano 1953-1954, se elige la caleta Potter de la isla 25 de Mayo (King George Island) para establecer un refugio

destinado a dar apoyo de la actividad aeronaval en la Antártida. Se habilitó el 21 de noviembre de 1953, denominado Potter inicialmente y Estación Aeronaval Caleta Potter (Latitud 62° 14' S y Longitud 58° 40' W). Su primer jefe fue el guardiamarina Julio Tártara acompañado por dos hombres.

Los "Goose" en la Antártida

Relata el capitán de navío aviador naval (RE) Edmundo Heraclio Acuña (Promoción 76 Escuela Naval Militar, 1951 y Curso 26 Escuela de Aviación Naval):

En 1954 participé de una larga campaña Antártica, duró desde noviembre hasta abril del año siguiente. Yo, siendo teniente de fragata aviador Naval, deseaba ir a la Antártida. Los aviadores en esa época realizaban fotografías aéreas, para completar los datos faltantes que los comandantes de buques necesitaban para navegar de manera segura por ese continente, escribiendo en base a esas fotografías el Derrotero Náutico y Aeronáutico. Solicité ser incorporado a la escuadrilla que iba a hacer esa tarea y afortunadamente me designaron. Operábamos desde los buques o desde lugares como Decepción, donde los aviones eran puestos en tierra y lava-




De izquierda a derecha: CNAV VGM (RE) Juan Antonio Imperiale (Promoción 88), CNAV (RE) Edmundo Heraclio Acuña (Promoción 76; 91 años de edad al momento de la entrevista) y CNCD Gabriel Alejandro Mujica (Promoción 115)

dos a efectos de quitarles la sal, altamente corrosiva para las estructuras. En esa oportunidad, dos Grumman GOOSE operaron de caleta Potter. Mi comandante era el capitán de corbeta Martiniano Leguizamón Pondal (promoción 68). Nosotros por entonces alojábamos en un refugio cerca del cerro Tres Hermanos, una casilla prefabricada de color negro. En ella pernoctábamos las dos tripulaciones de los GOOSE en condiciones bastante precarias. El Batallón de Construcciones de la Armada, en 20 días, construyó una casa con mayor confort que alojamos hasta el final de la campaña. Un dato histórico de aquella actividad fue cuando, un buen día, nos encontramos que el señor comandante, capitán Leguizamón Pondal, estaba pintando por primera vez el nombre "Jubany"² y él nos cuenta que quiso homenajear a su compañero de promoción, desaparecido al realizar un acuatizaje forzoso en el río Santa Cruz. Probablemente, nos contó, al acuatizar en emergencia con viento y marea en contra, las averías que sufrió el avión obligaron a abandonarlo precipitadamente, sin poder inflar del todo el bote que formaba parte de los elementos de supervivencia. Así se rebautiza a ese refugio, originalmente Potter con el nombre de este aviador. El capitán Leguizamón Pondal nos dijo también que lo apreciaba muchísimo a su compañero, que volaba las aeronaves que estábamos utilizando en esa campaña cuando desapareció. Las operaciones se realizaban desde los buques que transportaban a las aeronaves o desde los puntos de apoyo seleccionado, cercano a los sitios que debíamos fotografiar en función del radio de acción de las aeronaves. Si podíamos acuatizar en próximos a una playa cuya pendiente no permitiera acceder a ella, como Decepción, bajábamos el tren de aterrizaje y una vez puesto en seco, lavábamos con agua dulce al aparato debido a que el agua de mar es altamente corrosiva para los fuselajes; con el tiempo, se construyeron rampas de cemento y eso facilitó la maniobra. Cuando operábamos desde los buques, era muy im-

2 El "Goose" PGM-2, 0185, JRF-6B, construido en 1942 y empleado por la US Navy BuAer 66346, fue dado de baja el 30 de junio de 1946 e incorporado con matrícula de la Prefectura PGM-2, el 12/6/1947. Operando en la Escuadrilla Aeronaval Nº2 de la Armada, quedó semidestruido tras un accidente fatal el 14 de septiembre de 1948 en la costa del río Santa Cruz, falleciendo sus 5 ocupantes, entre ellos el teniente de la Aviación Naval Jubany y el alférez de la Prefectura General Marítima (hoy Prefectura Naval Argentina) Ballestra.

portante preservar los tubos pitot, pues frecuentemente se rompían en la maniobras para colocarlos en el agua. Las decisiones para esa maniobra se debían tomar en el instante e in situ, en función de las condiciones hidrometeorológicas y los jóvenes tenientes debíamos convencer a los avezados comandantes de buques, cosa que no siempre resultaba fácil. Nosotros fuimos los primeros en operar desde caleta Potter y era un lugar peligroso para decolar o acuatizar, porque cuando el viento rotaba, ingresaban escombros de hielo que podían perforar el frágil metal de la estructura del fuselaje. Tuve la fortuna de ser copiloto del teniente Corvera, que tenía mucha experiencia en agua y yo aprendí con él a decolar y acuatizar en la Antártida, me dejaba los controles y así pude acumular mi propia experiencia en ese ámbito. Los Grumman Goose fueron diseñados para operar en lugares muy protegidos, como los que existen en los Estados Unidos de Norteamérica, así que había que tener muchísimos cuidados para hacerlo en la Antártida, por los vientos cambiantes, las difíciles maniobras para ponerlos en el mar y los escombros de hielo que muchas veces no se ven³.

En estas breves líneas, considero que se plasma la entrega de los hombres que en condiciones precarias y sufridas, nos legaron como se representa a la Patria en el continente antártico. 

Fuentes

<http://www.amilarg.com.ar/grumman-goose.html>

[http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/AviacionNaval/HIDR-Grumman"Goose".html](http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/AviacionNaval/HIDR-Grumman)

Testimonio del capitán de navío aviador naval (RE) Edmundo Heraclio Acuña. Entrevista realizada por el autor (Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 24 de marzo de 2019).

3 Entrevista realizada por el autor (Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 24 de marzo de 2019).

Historia marítima y naval

Colastiné, coraje y horror en aguas del Paraná

Luis Fernando Furlan¹

Inmediaciones
del Colastiné.
Imagen: Andy Abir Alan

Desde 1815 se desarrollaba en nuestro territorio la guerra civil en la que se discutían y enfrentaban dos modelos de organización del futuro país: el centralista, promovido por Buenos Aires; y el federal, sostenido por el jefe oriental y líder de la Liga de los Pueblos Libres José Gervasio Artigas y por los distintos caudillos del Litoral que le respondían, como el entrerriano Francisco Ramírez y el santafesino Estanislao López.

Aquella contienda tuvo una marcada impronta fluvial, ya que desde la región atravesada por los ríos de la Cuenca del Plata se levantaba la resistencia al proyecto centralista porteño. Entre Ríos y Santa Fe, integrantes de

1 Magíster en Defensa Nacional. Licenciado y profesor en Historia. Profesor del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown" y de la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES). Docente e investigador de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Oficial de la Reserva Naval (egresado del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown"). Expositor en encuentros nacionales e internacionales. Publicó trabajos en Argentina y en el exterior. Miembro de instituciones nacionales y extranjeras de historia militar. Actualmente se desempeña como Secretario del Instituto Nacional Browniano y Director de la *Revista Del Mar*.

la Liga de Artigas, constituían justamente dos importantes baluartes de la propuesta federal y de la defensa de las autonomías locales.

En el contexto de la guerra civil, el 26 de diciembre de 1819, se libraba en aguas del río Paraná un combate naval que se incluye entre los más sangrientos y terribles de nuestra historia. En Colastiné, tal el nombre de la acción naval a la que nos referimos, se enfrentaron la escuadrilla de Buenos Aires y una especial formación de embarcaciones que respondía a la Liga Federal de Artigas. La figura de los jefes de ambas fuerzas navales, los elementos que las tripulaban y el particular estilo de lucha que allí se aplicó, le otorgaron al combate de Colastiné los ingredientes necesarios para convertirlo en un hecho heroico y dramático a la vez.

A fines de 1819, luego de un fugaz período de paz, se reinició la guerra entre Buenos Aires y los caudillos del Litoral Francisco Ramírez y Estanislao López. El gobierno central de Buenos Aires decidió actuar primero contra Santa Fe y envió una escuadrilla naval para cerrar la desembocadura del río Colastiné, en el río Paraná, ya que constituía la principal vía de acceso a la ciudad de Santa Fe, a la que se llegaba luego de una navegación entre multitud de ríos menores, arroyos, bañados, lagunas e islas, en medio de una frondosa y exuberante vegetación.

El bloqueo naval de la boca del Colastiné aisló a Santa Fe de sus aliados del Litoral y dificultó las comunicaciones y los abastecimientos de los jefes federales en el río Paraná. Ante esa crítica situación, el caudillo de Entre Ríos Francisco Ramírez solicitó a Artigas auxilio naval para levantar el bloqueo porteño sobre el Colastiné y reabrir el Paraná. En respuesta a ese pedido, se destinó al Colastiné a la fuerza fluvial artiguista del Paraná, que operaba desde Corrientes.

Buques, marinos y soldados frente a frente en el Colastiné

La **escuadrilla de Buenos Aires** que bloqueaba la boca del Colastiné para doblegar a la indómita Santa Fe, estaba compuesta por el bergantín *Nuestra*

Señora de Aranzazú (insignia del jefe de la escuadrilla), el bergantín *25 de Mayo*, lanchones artillados y cañoneras.

El jefe naval porteño en Colastiné era el **coronel de marina Ángel Hubac**, un francés prestigioso, valiente y de enorme trayectoria militar al servicio de Buenos Aires. Había combatido contra los invasores británicos en 1806 y 1807; luchó contra los marinos españoles de Montevideo en el combate naval de San Nicolás (2 de marzo de 1811) al mando de uno de los buques de nuestra primera escuadrilla; y participó a las órdenes del almirante Guillermo Brown en la exitosa campaña naval de 1814 contra Montevideo. Desde 1815, comandaba la escuadrilla de Buenos Aires en las operaciones fluviales contra los caudillos del Litoral. Además de su experiencia como marino, tenía antecedentes en artillería (fue artillero contra los británicos en 1807 y montó una batería costera durante el combate naval de San Nicolás), a la vez que conocía el empleo de la tropa embarcada.

Integraban aquellas tripulaciones oficiales criollos y extranjeros; una rica marinería del más diverso origen; y tropas aguerridas formadas por milicianos del Tercio de Cívicos de Buenos Aires y por elementos turbulentos y rebeldes de la Capital porteña (“orilleros”, “compadritos”, vagos, “mal entrenados”, “destinados”). Toda esa gente ya se había enfrentado a los británicos en 1806 y 1807, a los españoles de Montevideo entre 1811 y 1814, y luchaba contra los federales del Litoral desde 1815.

Alejar la amenaza porteña del Colastiné y liberar las aguas del Paraná para los federales no resultaban misiones precisamente sencillas, dada la composición de la escuadrilla de Buenos Aires, los pergaminos de su jefe y la dureza de sus tripulantes y tropa embarcada. Pero Artigas disponía de medios y hombres para desafíos semejantes. Fue así que el “Protector de los Pueblos Libres” envió contra los bloqueadores porteños una fuerza naval sutil formada por los faluchos *Artigas* y *Oriental* y unos tres lanchones. Un contrincante en apariencia minúsculo para compromiso de tanta envergadura...

La **escuadrilla naval artiguista** poseía embarcaciones pequeñas pero muy escurridizas, efectivas y combativas. Con esos medios, desde 1815 los caudillos federales disputaron el frente del Paraná a ejércitos y escuadrillas de Buenos Aires y lograron, en varias oportunidades, derrotar y expulsar del levantisco Litoral a las fuerzas porteñas.

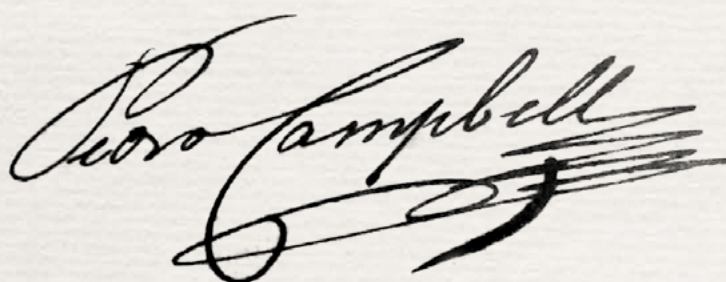


Imagen: hipstamp.com

Al mando de aquella fuerza fluvial se hallaba un personaje pintoresco pero con bravura, audacia y trayectoria guerrera suficientes como para plantarse de igual a igual ante el experimentado Ángel Hubac: era el **coronel Pedro Campbell**, un marinero irlandés y católico de la expedición británica que conquistó Buenos Aires en 1806, que quedó entre nosotros luego de la expulsión de los invasores. Trabajó en una curtiembre de Corrientes y, en ese ambiente rural, mantuvo una estrecha convivencia con los paisanos y se transformó en un auténtico gaucho, con su vestimenta, usos y costumbres, a la vez que generó una gran identificación, no sólo con los gauchos, sino también con los guaraníes correntinos. Hablaba inglés, español y guaraní, y poseía notables habilidades en materia naval, como jinete y en el empleo de diversas armas (facón, cuchillo, sable, pistola).

Al incorporarse Corrientes a la Liga Federal, Pedro Campbell adhirió al pensamiento de Artigas y fue uno de sus más fieles seguidores. Por sus antecedentes y conocimientos, Artigas lo designó Comandante General de Marina y jefe de la escuadrilla correntina, ascendió a coronel y se desempeñó como Gobernador Delegado de Corrientes.

La escuadrilla que Artigas poseía en Corrientes para operar en el Paraná se caracterizaba por una marcada composición aborígen y gaucha, ya que la integraban guaraníes de Corrientes y Misiones, guaraníes de las antiguas misiones del Tape, guaycurúes del Chaco, paisanos correntinos, esclavos y mulatos; hasta figuraban algunos británicos ex compañeros de Campbell, que fueron subordinados suyos (Oliffrant, Yates, Edwards, Ardets). Estaba claro que la personalidad y la capacidad de liderazgo del “Almirante Gaucho”, tal como se conoce actualmente al coronel Pedro Campbell, había resultado clave para reclutar sus tripulaciones, ya acostumbradas a una constante lucha contra portugueses y porteños y a las duras labores rurales y fluviales.

Una lucha particular

En el combate naval de Colastiné se adaptó y aplicó al medio fluvial la táctica de la montonera, un tipo de lucha terrestre empleada en las guerras civiles nacionales, que se caracterizaba por el uso de tropas irregulares, móviles, ágiles y de gran flexibilidad, que ejecutaban ataques rápidos y sorpresivos, en forma de guerrillas. Era la forma de combatir predilecta de los caudillos federales del Litoral.

El núcleo de la montonera lo constituían básicamente fuerzas de caballería, que podían combatir tanto montados como a pie, a modo de infantería. Sus combatientes, los montoneros, estaban dotados de diverso armamento, especialmente armas blancas (sable, lanzas o chuzos, etc.), pero también utilizaban pistola, fusil y carabina. El general José María Paz (1791-1854), ilustre protagonista y conductor de las guerras argentinas, describió así a la montonera:

La montonera, aunque compuesta de tropas irregulares, estaba poseída de un entusiasmo extraordinario, el que, unido al brío y valor de nuestros campesinos, les daba una ventaja en los combates individuales (digámoslo así) al arma blanca, que es la que regularmente se emplea en los ataques de caballería. (...) las batallas se reducían a choques bruscos y desordenados, en que se combatía casi individualmente. De aquí resultó que los montoneros daban tanta importancia a lo que llamaban entrevero².

Sobre la manera de combinar la lucha a caballo y a pie, el general Paz señaló:

...hombres armados de fusil y bayoneta, que venían montados habitualmente y que sólo echaban pie a tierra en ciertas circunstancias del combate. Cuando estaban desmontados nunca formaban un orden unido y siempre iban dispersos como cazadores; formaban parejas, y para ello hacían servir sus amistades y relaciones personales, de modo que tenían ese vínculo más para protegerse mutuamente y no aban-

2 Paz, J. M. *Memorias Póstumas del General José María Paz*, tomo primero, p. 324.

*donarse en el conflicto. A presencia del enemigo y sin desmontarse, se desplegaban en guerrillas, y cuando habían llegado a la distancia conveniente, echaban pie a tierra, quedando uno con los dos caballos y avanzándose el compañero de algunos pasos para hacer fuego, el que continuaba mientras se creía conveniente. (...). Si eran cargados y se veían precisados a perder terreno, saltaban en sus caballos con rara presteza, y antes de un minuto habían desaparecido; si, por el contrario, huía el enemigo, montaban con igual velocidad para perseguirlo; y entonces obraban como caballería...*³

La astucia, la lucidez y la habilidad de Pedro Campbell le permitieron adaptar la táctica terrestre de la montonera a los diferentes escenarios de la guerra civil y, muy especialmente, proyectar la lucha montonera a la guerra naval en el frente fluvial. Eso fue posible gracias a la notable experiencia de Campbell para el combate naval y en tierra (a caballo y a pie), como así también a su valioso conocimiento sobre la idiosincrasia, la forma de vida y la manera de luchar de gauchos y aborígenes; la realidad política y social del Litoral; el fenómeno del caudillismo y de la montonera; y la dinámica y las características propias de la guerra civil.

Campbell organizó una escuadrilla naval apta para la lucha en los ríos, compuesta por embarcaciones de reducidas dimensiones, ágiles y veloces, tales como faluchos, lanchones y canoas, a la vez que formó, según Bartolomé Mitre, una fuerza muy particular de *indios tapes armados con sables, fusil y puñal, especie de centauros que combatían a pie y a caballo y cuya táctica llegó a considerarse incontrastable*⁴. La combinación de aquellos elementos navales y terrestres generó un especial modo de luchar en el ámbito fluvial, caracterizado por los ataques rápidos y sorpresivos, la técnica del abordaje, la lucha cuerpo a cuerpo y el uso prioritario de armas blancas y de las de fuego como alternativa; en resumen, una guerrilla fluvial, la montonera trasladada a la cubierta de los barcos.

3 Paz, J. M. *Ibidem*, p. 317.

4 Mitre, B. *Historia de Belgrano y de la independencia argentina*, p. 535.

A todo o nada en el Colastiné...

En el amanecer del 26 de diciembre de 1819, la escuadrilla naval de Buenos Aires se encontraba bloqueando la boca del río Colastiné, en el frente del río Paraná. Mantenía cerradas así las comunicaciones fluviales de la ciudad de Santa Fe.

El coronel de marina Ángel Hubac se hallaba al frente de la fuerza porteña, la cual, recordamos, la integraban el bergantín *Nuestra Señora de Aranzazú* (insignia de Hubac), el bergantín *25 de Mayo*, lanchones artillados y cañoneras.

El coronel Pedro Campbell fue enviado por Artigas desde Goya (Corrientes) a la boca del Colastiné con su escuadrilla sutil para enfrentar a los porteños; la formaban unas cinco embarcaciones: faluchos *Artigas* (insignia de Campbell) y *Oriental* y tres lanchones, y su núcleo combativo lo constituían las fuerzas de abordaje, especialmente de aborígenes guaraníes y guaycurúes aunque también las integraban gauchos, armadas con facones, sables, cuchillos, lanzas, hachas, fusiles, carabinas, pistolas y trabucos. La misión era clave para los federales: expulsar a Buenos Aires de Santa Fe y restablecer las comunicaciones fluviales en el Litoral.

Hubac y Campbell ya eran viejos conocidos, pues se habían enfrentado en otras ocasiones en la zona del Colastiné y el Paraná, durante las escaramuzas y los punzantes golpes de mano ejecutados por el marino irlandés sobre los buques porteños que mandaba el bravo jefe naval francés. Pero esta vez la cosa sería diferente...

En las primeras horas de aquel 26 de diciembre de 1819, en torno a la boca del Colastiné, las heterogéneas y coloridas fuerzas de Campbell atacaron a la escuadrilla de Buenos Aires con sus recursos tácticos más mortíferos: los abordajes y la búsqueda del combate cuerpo a cuerpo.



El río Colastiné. Imagen: Wikipedia

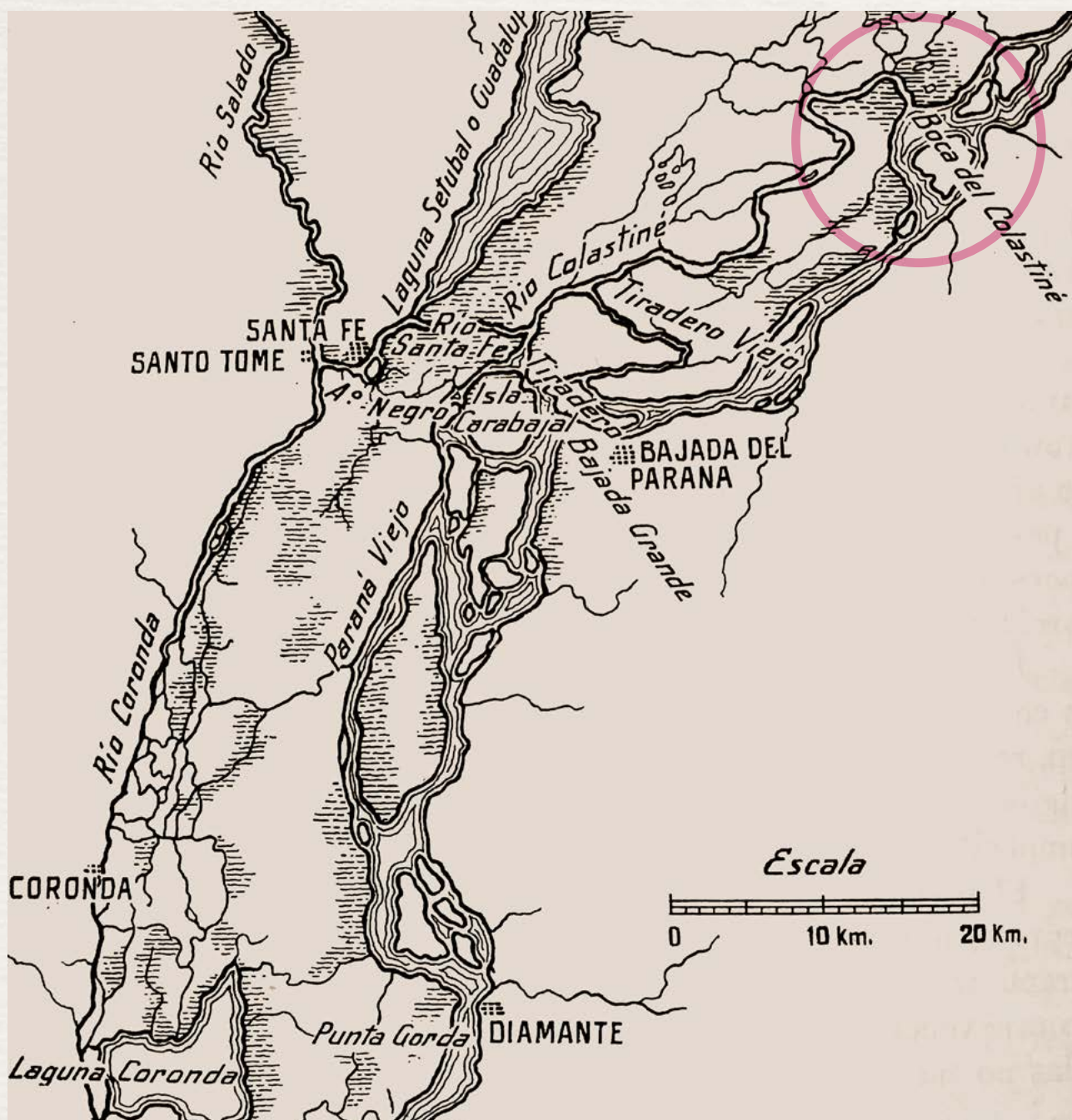
Al parecer, el factor sorpresa, clave para el éxito de los abordajes, quedó anulado por los gritos de guerra de los aborígenes al iniciar la ofensiva; por otra parte, como Hubac ya conocía el frecuente empleo del abordaje por la gente de Campbell, había previsto embarcar tropas milicianas del Tercio de Cívicos de Buenos Aires para enfrentar dicha amenaza con elementos más o menos similares.

El combate se destacó justamente por la generalizada aplicación de acciones de abordaje ejecutadas por aquellas particulares fuerzas de marineros montoneros, que incluían aborígenes y gauchos, las cuales utilizaron ganchos y escaleras especiales sobre los buques porteños para aferrarlos y tomarlos al abordaje.

La lucha se concentró, muy especialmente, en el bergantín *Nuestra Señora de Aranzazú*, donde Ángel Hubac izaba su insignia. Allí las fuerzas de abordaje ganaron la cubierta del buque y se produjo una terrible pelea cuerpo a cuerpo y al arma blanca en todos los sectores y recovecos de la nave atacada: era el *entrevero*, el combate casi individual, mano a mano, que tanto atraía a los montoneros. Los guaraníes, guaycurúes y gauchos blandían con mortífera eficacia sus facones, sables, cuchillos, lanzas y hachas, a la vez que también disparaban sus pistolas, carabinas, trabucos y fusiles; por su parte, las fuerzas porteñas respondían con igual bravura con sus armas de fuego y sus sables. Un mortal menú de armas blancas se impuso sobre la artillería naval, la cual, no obstante, fue utilizada por las fuerzas de Buenos Aires.

Si bien el enfrentamiento tuvo como principal escenario al bergantín *Nuestra Señora de Aranzazú*, todos los buques de la escuadrilla porteña resultaron víctimas de los abordajes de los montoneros fluviales y en sus cubiertas se libraron sangrientos choques cuerpo a cuerpo con todo tipo de armas blancas. Los jefes de ambas escuadrillas, Ángel Hubac y Pedro Campbell, participaron activamente en la lucha, ya que combatieron codo a codo con sus hombres, confundiéndose con las mismas tripulaciones y tropas.

El feroz y arrasador empuje de los hombres de Campbell pudo ser contenido a duras penas y con enorme esfuerzo por las tropas y la marinería de Hubac, las cuales, con igual energía, lograron finalmente rechazarlos y arrojarlos fuera de las naves de Buenos Aires. Viendo que la situación



Escenario del combate de Colastiné. Ilustración tomada de la obra de Oscar Luis Ensínck.


se revertía y se presentaba cada vez más desfavorable, entre palabras que mezclaban inglés, español y guaraní, Campbell ordenó la retirada...

En la escuadrilla de Campbell, los faluchos *Artigas* y *Oriental* fueron hundidos por el fuego de la artillería naval porteña, y se perdieron, aparentemente, dos lanchones. Por su parte, Buenos Aires terminó con el bergantín *Nuestra Señora de Aranzazú* seriamente dañado, y perdió tres embarcaciones (hundidas o capturadas por el enemigo).

Las víctimas humanas fueron tremendas. Ambas fuerzas navales quedaron prácticamente sin jefes y oficiales. El espectáculo de muertos y heridos entre las tripulaciones y las tropas resultó escalofriante. El combate constituyó una auténtica carnicería, a causa del masivo empleo de las más variadas armas blancas, de la obstinada búsqueda del combate cuerpo a cuerpo, y de la furia y del encarnizamiento con que se luchó.

La cubierta del *Nuestra Señora de Aranzazú* quedó repleta de cadáveres y heridos entre dilatados charcos de sangre. Oliffrant, segundo en el mando de la fuerza de Campbell, fue degollado por los porteños y su cadáver colgado de uno de los palos del *Nuestra Señora de Aranzazú*. El valiente jefe naval porteño, Ángel Hubac, terminó con más de treinta heridas de arma blanca en su cuerpo y con sus piernas destrozadas; en Buenos Aires fue necesario amputarle las dos piernas y allí murió el 18 de marzo de 1820 como consecuencia de las heridas recibidas en el infierno de Colastiné.

Los porteños, finalmente, se habían impuesto a las indomables huestes del “Almirante Gaucho”. La maltrecha escuadrilla de Buenos Aires se retiró hacia el Sur, aunque permaneció en operaciones en el Paraná, en tanto que los caudillos federales del Litoral lograron descomprimir un poco la presión naval porteña sobre las comunicaciones fluviales en torno a Santa Fe y Entre Ríos.

El combate naval de Colastiné fue de apenas unos 10 minutos, una lucha breve, pero que pareció durar una eternidad. Fue una verdadera victoria pírrica para la Marina de Buenos Aires. En aquella acción marinos y soldados porteños y federales dieron sobradas muestras de coraje y valentía en el combate, a la vez allí se apreció, con toda crudeza, la profundización de las pasiones y la extrema violencia que lamentablemente caracterizan a los conflictos entre hermanos. En otro sentido, Colastiné contribuyó con el progresivo debilitamiento del gobierno de Buenos Aires y, de alguna manera, preparó el escenario de la decisiva batalla de Cepeda (1 de febrero de 1820), que significará el fin del régimen porteño y el inicio de una nueva etapa en nuestra historia. 

Fuentes bibliográficas y documentales

- ARGÜERO, Luis Eduardo. *Cielo al Tope*, cuarta edición. Buenos Aires, Instituto Browniano, 1994.
- ARGUINDEGUY, Pablo E. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, tomo I. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- "La Comandancia de Marina de 1818 a 1825". En: *Historia Marítima Argentina*, tomo V, capítulo XVI. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987.
- CAILLET BOIS, Teodoro. *Historia Naval Argentina*. Río Santiago, Talleres Gráficos de la Escuela Naval Militar.
- CERVERA, Manuel M. *Historia de la Ciudad y Provincia de Santa Fe*, 2º edición, tomo II. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1980.
- DESTÉFANI, Laurio H. *Los Marineros en las Invasiones Inglesas*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1975.
- *Manual de Historia Naval Argentina*, tercera edición. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1980.
- ENSINCK, Oscar Luis. *El río Paraná en nuestra historia*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1965.
- FLORIA, Carlos y GARCÍA BELSUNCE, César. *Historia de los Argentinos*, tomo I. Buenos Aires, Larousse, 1992.
- FRADKIN, Raúl O. "Sociedad y militarización revolucionaria. Buenos Aires y el Litoral rioplatense en la primera mitad del siglo XIX". En: *La construcción de la Nación Argentina. El rol de las Fuerzas Armadas*. Buenos Aires, Ministerio de Defensa, 2010.
- Lecturas Seleccionadas. Historia Naval*. Montevideo, Club Naval, 2007.
- MARTÍNEZ MONTERO, Homero. *Armada Nacional. Estudio histórico biográfico*. Montevideo, Club Naval, 1977.
- MITRE, Bartolomé. *Historia de Belgrano y de la independencia argentina*. Buenos Aires, Ediciones Anaconda, 1950.
- MONTALBÁN, Cristina. "Don Pedro Campbell. Comandante General de la Marina Artiguista". En: *Revista Del Mar* año LIII, N° 163, diciembre de 2008. Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano.
- PATIÑO, Enrique; BERAZA, Agustín y ROMA, Luis. *Don Pedro Campbell. Comandante General de la Marina Artiguista*. Montevideo, Centro de Estudios Históricos, Navales y Marítimos, 1983.
- PAZ, José María. *Memorias Póstumas del General José María Paz*, tomo primero. Biblioteca del Oficial. Buenos Aires, Círculo Militar, 1924.
- PELLIZZETTI, Bruno. *El Paraná en llamas*. Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 2002.
- PICCIRILLI, Ricardo y GIANELLO, Leoncio. *Biografías Navales*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963.
- RODRÍGUEZ, Horacio y ARGUINDEGUY, Pablo E. *Nómina de Oficiales Navales Argentinos 1810-1900*. Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1998.
- TERNAVASIO, Marcela. *Historia de la Argentina 1806-1852*. Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores, 2013.
- YABEN, Jacinto. *Biografías Argentinas y Sudamericanas*, tomos I y III. Buenos Aires, Editorial "Metrópolis", 1938-1939.

Historia marítima y naval

El capitán de fragata D. José Antonio Oca Balda. Una interesante figura de nuestra Armada

Eduardo Alberto Sadous¹



Entre las muchas figuras de relieve que la Armada Argentina ha dado a la historia patria es digno de destacar el nombre del capitán de fragata D. José A. Oca Balda, quien no solamente cumplió una meritoria carrera naval, sino que también brilló como inventor, escritor e investigador de temas muy diversos, siempre bien documentados y que constituyeron, y aún lo son, valiosos aportes a varias disciplinas.

Oca Balda nació en San Antonio de Areco, provincia de Buenos Aires, el 15 de abril de 1887, siendo bautizado en la iglesia parroquial el 5 de junio del mismo año. Pertenecía a una familia de arraigo en esa localidad, donde se había asentado a mediados del siglo XIX su abuelo D. Miguel Balda, procedente del País Vasco. Además de destacarse en el comercio, Balda integró

1 Abogado. Diplomático (Embajador Extraordinario y Plenipotenciario). Fue Subsecretario de Negociaciones Económicas Internacionales. Recibió condecoraciones de los gobiernos de Malasia, Francia, Venezuela, Nicaragua, El Líbano y Países Bajos. Profesor Universitario. Fue Presidente de la Academia Argentina de Ceremonial, del Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades, del Instituto Americano de Investigaciones Económicas, Jurídicas y Sociales y de la International Law Association (Rama Argentina). Es miembro de diversas instituciones (Academia Argentina de la Historia, Academia Argentina de Artes y Ciencias de la Comunicación, Academia Argentina de Ceremonial, Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades, Instituto Argentino de Ciencias Genealógicas e Instituto Nacional Browniano).

las comisiones auxiliares que colaboraron en la construcción del tercer y actual, templo parroquial de San Antonio de Areco, ocupando otras funciones como municipal suplente y otros cargos oficiales. Su padre, José Antonio Oca Infante había nacido en España y casó en Areco con María Balda Tellechea, hija de D. Miguel Balda y de Josefa Tellechea Saldías.

Ingresó nuestro biografiado en la Escuela Naval Militar, de la cual egresó con muy buenas clasificaciones el 31 de diciembre de 1907, fecha en que obtuvo su despacho de guardiamarina. Inicio así su promisorio carrera que lo llevó a ascender a alférez de fragata (1910), alférez de navío (1912), teniente de fragata (1915), teniente de navío (1919) y capitán de fragata (1925).

Luego de haber cumplido el viaje de instrucción reglamentario a bordo del buque-escuela fragata *Presidente Sarmiento* en 1907, formó parte de las planas mayores de los siguientes buques: *Bathurst*, *Independencia* y *Garibaldi*, efectuando con éste un viaje a la costa Sur de nuestro país. Como alférez de fragata integró la plana mayor del transporte *Guardia Nacional* en el cual se trasladó a Alemania para incorporarse al destructor *Jujuy*, con el que regresó al país. En 1913, siendo alférez de navío, fue comandante del aviso *Gaviota*, y luego segundo comandante del balizador *Alférez Mackinlay*, con el que realizó importantes trabajos hidrográficos en las costas de la provincia de Buenos Aires y de la Patagonia.

Siendo teniente de fragata, en 1917 se le nombró oficial de derrota y profesor de navegación del buque-escuela fragata *Presidente Sarmiento* en su 17º viaje de circunnavegación al mando del capitán de fragata D. José I. Cros.

El 22 de mayo de 1918 embarcó en el acorazado *Rivadavia* para trasladarse a Estados Unidos, donde se incorporó a la escuadra de ese país, permaneciendo en la Base de Submarinos de New London y la División Destroyers, regresando a nuestro país en noviembre de 1920, después de obtener su diploma de especialización en submarinos.

Ascendido a teniente de navío, el 2 de junio de 1921 se lo designó comandante del transporte *Vicente F. López*, así como inspector de las dependencias del Ministerio de Marina en Santa Cruz y Tierra del Fuego, cargos que desempeñó por breve tiempo. Como comandante de los transportes *Patagonia* (1923) y *Río Negro* (1924), efectuó varios viajes a Ushuaia. Luego se

Buque de
Investigación
Pesquera (BIP)
Capitán Oca Balda.



lo designó jefe del Grupo de Destroyers, integrado por el *Misiones*, *Corrientes* y *Entre Ríos*.

Como capitán de fragata fue comandante del destructor *Córdoba*, de los cañoneros *Paraná* y *Rosario* y del guardacostas *Libertad*, desempeñando además durante el comando de este último buque las funciones de jefe de Estado Mayor de la División de Instrucción a la Costa Sud que realizó el viaje en 1930.

Las millas navegadas por Oca Balda ascendían a 102.668 y en viajes de río 9.727. Entre otros cargos que desempeñó merecen destacarse: jefe de la sección B de la División Hidrografía (1916), jefe de la División Armas Submarinas de la Base Naval de Río Santiago (1920) y jefe de la División Torpedos y Minas de la Dirección General del Material (1930). Entre 1921 y 1923 fue profesor de Sumergibles de la Escuela de Aplicación para Oficiales. Asimismo fue profesor de Guerra Marítima en la Escuela Superior de Guerra (1925-1928). En 1927 fue Director de la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales, cargo que desempeñó nuevamente desde el 1 de diciembre de 1930 hasta el 29 de julio de 1931, cuando pasó a situación de retiro a su solicitud.

Entre 1913 y 1914, como de alférez de navío, integró la Comisión Hidrográfica del Litoral Marítimo, que realizó importantes trabajos en la costa de la provincia de Buenos Aires. Perteneciendo a la plana mayor del balizador *Alférez Mackinlay* efectuó trabajos hidrográficos en la isla Leones, Cabo

Blanco, Cabo Buen Tiempo, Roca Bellaca y Puerto Deseado (1915), al mismo tiempo que cumplió con una comisión reservada de sondajes en el canal Beagle y luego el relevamiento del canal La Manuelita y otros trabajos en la Barra de Monte Hermoso y canal comercial de Puerto Militar, mereciendo por su desempeño la felicitación del Ministro de Marina.

Siendo comandante del guardacostas *Libertad* y jefe del Estado Mayor de la División Instrucción a la Costa Sud, en 1930 cooperó en el salvamento de los naufragos del vapor *Monte Cervantes*, encallado en la costa de Ushuaia. Esta actuación del capitán Oca Balda le significó una mención especial del Ministro de Marina y una plaqueta de salvaje en siniestro marítimo con su diploma, conferido y suscripto por el presidente de Alemania Paul von Hindenburg. Ostentaba también la condecoración de “Caballero de la Orden de la Corona de Italia”. Poseía diploma extendido el 18 de enero de 1919 por el Comando de las Fuerzas de Submarinos de los Estados Unidos, en el que certifica haber cumplido satisfactoriamente el curso de instrucción en submarinos en la Escuela de Submarinos de New London, Connecticut.

En el plano intelectual, Oca Balda fue autor de las instrucciones sobre alzas Bethlehem, declaradas reglamentarias por el Ministerio de Marina. Además, fue inventor de un director de torpedos, cuyo modelo confeccionó. Fue autor de un gran número de artículos y trabajos sobre organización y política naval, finanzas y economía, astronomía, navegación, hidrografía, oceanografía, táctica, estrategia, operaciones navales, plantas mareomotrices en la Patagonia, derecho, electricidad, artillería, armas submarinas, industria pesquera, entre muchos otros temas. Registró numerosos inventos de su autoría.

Uno de sus libros más importantes, “*El Último Libertador*”, donde trata la figura del presidente Carlos Pellegrini, fue libro de cabecera de otro gran presidente de la República, el doctor Arturo Frondizi, según relata su estrecha colaboradora, la profesora Emilia Menotti. Sentía una profunda admiración por ese gobernante, quien condujo al país en momentos de grave crisis política y económica.

Oca Balda fue el primero en referirse científicamente al uso de la energía mareomotriz en la península de Valdés. En una de sus obras “Utilización de las mareas del Golfo San José”, escribió lo siguiente:

Una tarde navegábamos frente a la Península Valdez y comenté con el oficial de guardia que era el teniente Videla Dorna, las dificultades técnicas y económicas para obtener energía a bajo precio. Y mirando el Golfo Nuevo agregué que para obtener ventajas reales en el caso de que fuera posible aprovechar una fuente de energía mareomotriz, era necesario un embalse natural de proporciones gigantescas como las del Golfo Nuevo. El teniente Videla Dorna me llamó la atención sobre el Golfo San José. Bajé al camarote, tomé los datos de la carta marítima y después de un breve cálculo, retorné al puente de mando para manifestarle que habíamos descubierto una fuente de riqueza nacional.

Han pasado 105 años de aquel descubrimiento y nada se ha hecho al respecto, pese a que la Ley N° 20.956, aprobada por ambas Cámaras del Congreso Nacional en 1975, determinaba que en 1978 debían comenzar las obras para obtener energía mareomotriz, fruto de las diferencias de nivel en esas aguas de nuestra Patagonia.

Fue miembro del Centro Naval, donde integró su Comisión Directiva, siendo además uno de los fundadores de la Escuela de Estudios Argentinos, donde también integró su Comisión Directiva, lo mismo que del Círculo Argentino de Inventores y del Instituto Oceanográfico Argentino, en todos los cuales ocupó cargos directivos. También perteneció a la Liga Naval Argentina y a las Sociedades Agrarias de la Patagonia.

El Capitán Oca Balda falleció en Buenos Aires el 9 de mayo de 1939 y sus restos fueron inhumados en el Cementerio de la Chacarita, con los honores correspondientes a su grado. Despidieron sus restos en el peristilo de dicha necrópolis el capitán de fragata Carlos A. Burgos en nombre de la Marina de Guerra, el contralmirante Osvaldo Repetto en representación de los compañeros de promoción, y el teniente de fragata retirado Eduardo Videla Dorna en nombre de quienes fueron sus alumnos.

El diario *La Prensa* del 10 y 11 de mayo al referirse al fallecimiento y al sepelio de Oca Balda, lo caracterizaba como *marino de notoria experiencia y de una larga y distinguida actuación en la armada nacional*, al tiempo que destacaba su *importante labor de estudioso*. *La Nación* y otros medios de la época también destacaron sus valiosas contribuciones al mejor conocimiento de nuestro país.

En 1983 se bautizó con su nombre al buque investigador pesquero del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP). El buque *Capitán Oca Balda* realizó 239 campañas entre 1983 y 2014, año en que se dispuso su lamentable desactivación, ante los costos que insumiría su rehabilitación. Así, el nombre de quien fuera una figura destacada de la Marina de Guerra y del desarrollo del país, desaparecía de la nomenclatura. Es de esperar que, en el futuro vuelva a designarse a una nave con el nombre de quien dedicó su vida y su obra al engrandecimiento de su Patria.


Debe recordarse lo que dijo de él una personalidad tan destacada como Adolfo D. Holmberg:

Era marino de alma; podía llegar a Almirante con todo lo que el grado significa en medios de acción; prefirió renunciar a halago tan excelso, para entregarse sin reservas a una gran meditación creadora. (...). Estruja el corazón y hace caer los brazos el pensar que un hombre como Oca Balda, un gran constructor maduro, se haya ido cuando la Patria parece cansada....

Palabras premonitorias de otro gran científico argentino.

En el orden humano de este personaje ilustre creo que las palabras del teniente de navío (R) Eduardo Videla Dorna, en el acto de inhumación de sus restos lo describe acertadamente; dijo allí:

allá en las silenciosas soledades del Atlántico Sur, pude aquilatar los valores infinitos que Oca Balda poseía...un espíritu sano, romántico, incansable trabajador e investigador, y fundamentalmente humano...

Este breve esbozo permite recordar la vida y obra de un gran argentino, un gran marino enamorado de su Patria, un gran ser humano y un relevante investigador y estudioso de nuestro país. 

Historia marítima y naval

La logística de los malones

Alberto Gianola Otamendi¹



Ángel Della Valle.
La vuelta del Malón (1892)

Imagen: Bellasartes.gob.ar

Una de las más interesantes conferencias a las que asistí en mi larga carrera naval, de hecho la que más recuerdo, fue la primera de mis años de oficial. Aunque asistí designado en forma de “invitación obligada”, la disfruté mucho. Curiosamente, para tratarse de una comisión del servicio, no fue dada por un veterano militar, ni por un profesor de Escuela de Guerra; tampoco se trató de un tema marítimo ni estrictamente bélico, y ni siquiera fue en un ámbito castrense.

Recién recibido de guardiamarina, debí concurrir a una disertación del antropólogo del CADIC² doctor Ernesto Piana, en el hotel Las Lengas, de

1 Capitán de fragata (R) de la Armada Argentina, capitán de ultramar, capitán fluvial, perito naval y licenciado en Sistemas Navales. Posgrado en Gestión de Desastres y Riesgos Naturales. Participó en Misiones de Paz y de Estabilización de la ONU. Fue Comandante de distintas unidades navales. Se desempeñó como Jefe de la Agrupación Lanchas Rápidas de la Base Naval Ushuaia. Prestó además servicios en diferentes Institutos de la Armada Argentina, donde a su vez cumplió funciones docentes.

2 Centro Austral de Investigaciones Científicas, del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).

Ushuaia, sobre sus investigaciones de tesis. Su trabajo, documentado por EUDEBA en *Toponimia y Arqueología del Siglo XIX*, versaba sobre lo que el general británico Julian Thompson, un viejo conocido de las trincheras de enfrente en la guerra de Malvinas, denominó *La Savia de la Guerra*, o sea la Logística. Y una muy peculiar: la Logística de los Malones.

Piana descubre algo esencial en los malones araucanos, sobre la frontera bonaerense, pampeana y cordobesa, demostrando su elevado grado de planificación y meticulosa ejecución pseudo-militar, con una alta coordinación y ajustadas comunicaciones.

Los indios debían atravesar un extenso territorio con sus caballadas y los arreos productos del saqueo, hasta llegar a las zonas bajo su propio dominio o a la seguridad del Río Colorado o los pasos cordilleranos. Esa llanura es esencialmente seca, semiárida. De allí el nombre de “Campañas al Desierto” que se dio a las sucesivas acciones defensivas desde la colonia hasta muy avanzado el siglo XIX. Sin embargo, las incursiones vandálicas supieron proveerse del agua necesaria desde el Sur de Córdoba y Este de Buenos Aires hasta el Río Colorado.

Muchas son las citas de campaña sobre estas represas y el uso que también le dieron las fuerzas nacionales. Las mencionan, entre otros, Estanislao Zeballos en *Calfulcurá y la dinastía de los piedra*, Eduardo Racedo en *La Conquista del Desierto*, Conrado Villegas en *Expedición al gran lago Nahuel Huapi* y Lucio Mansilla en su célebre obra *Una excursión a los indios ranqueles*.

También son explícitamente descriptas en el Diario de Marchas del R. G. Álvarez; en los Partes de Guerra del teniente Carlos Soler del 10 de Línea, del teniente coronel Sócrates Anaya, del sargento mayor Manuel Gómez y de Rudecindo Roca; y en las Memorias del médico de la Tercera División Expedicionaria doctor Dupont.

El rastreo toponímico y el estudio de la orografía, permitió descubrir pozos de agua, jagüeles, diques artificiales y construcciones especiales que los grupos tribales realizaban concienzudamente en preparación de las rutas de asalto y las posibles vías de escape de las milicias rurales que los perseguirían agotadas.

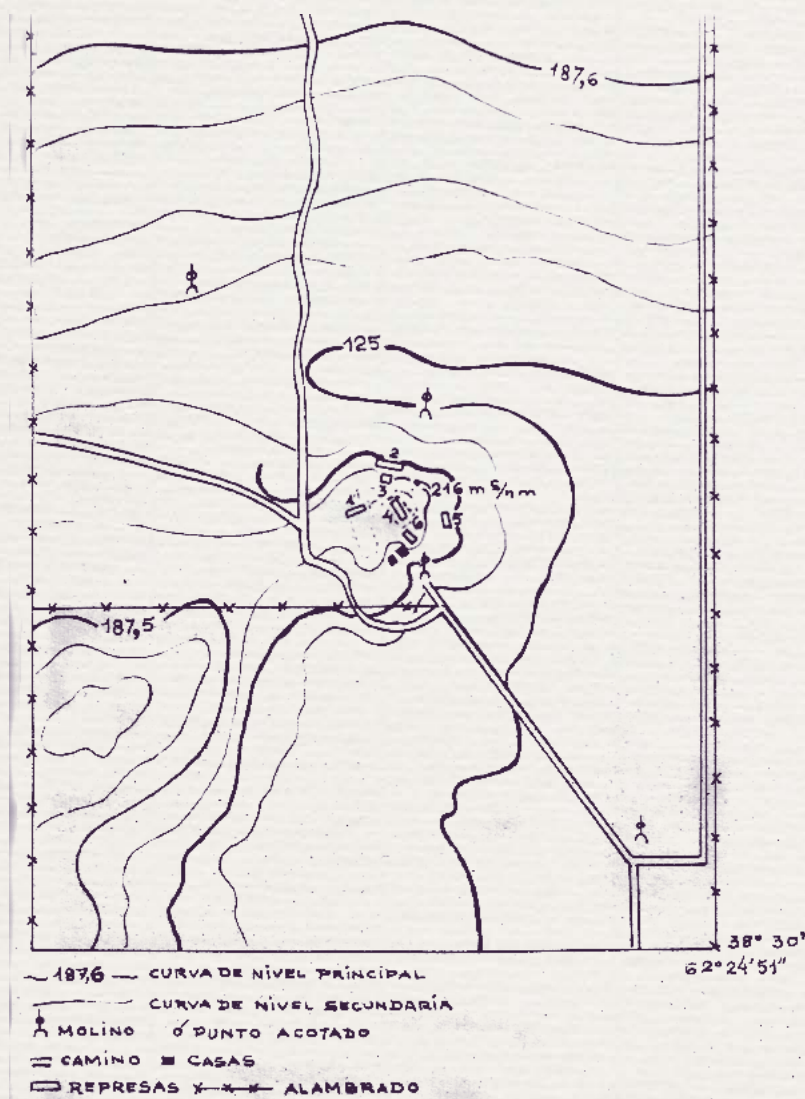
Con mucha antelación a cada incursión, se destacaban clanes numerosos para construir diques de piedras con el fin de acumular el agua de

precipitaciones y arroyos, en hondonadas y valles de la zona pampeana que pensaban atravesar en su senda de venida o de regreso a sus tolderías en el Sur de Chile. Probablemente fueran también establecimiento de sus campamentos o tolderías.

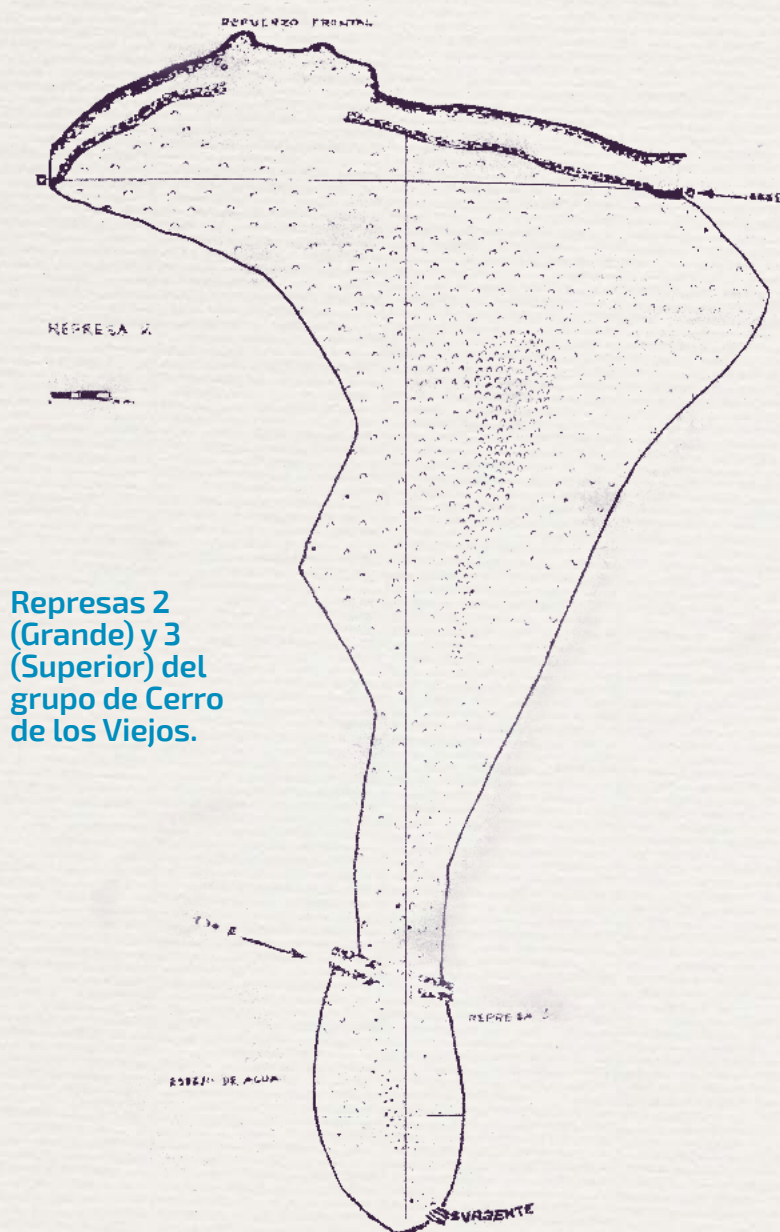
Como ejemplo, en Cerro de los Viejos (Cura Lauquén o Curacó, Departamento de Caleu Caleu, al Sudeste de la provincia de La Pampa, Latitud $38^{\circ} 30' S$, Longitud $062^{\circ} 24,5' W$), quedan vestigios muy concretos y algunos todavía preservados, de un amplio complejo de seis represas. Incluso dos de ellas estaban en línea, encadenando los embalses. Las más importantes contenían volúmenes estimados de agua superiores a los 550.000 y los 900.000 litros, suficientes para dar de beber a tropillas de cientos de miles de cabezas

de ganado que llegaron a tener las incursiones hacia 1870. A su alrededor se encontraron numerosas puntas de flechas y muchas vainas de diferentes tipos de carabinas, lo que parece un indicio de un enfrentamiento no registrado en los anales documentados.

Su construcción demandó mucha mano de obra y buen conocimiento de las técnicas constructivas (similares a las de otras tribus del centro y Noroeste del país). La elección del lugar y el aprovechamiento de declives, valles y hondonadas, demuestra un inteligente uso del lugar y sus recursos, incluido un pequeño surgente natural.



Complejo de represas y sitios de Cerro de los Viejos (La Pampa).



Represas 2 (Grande) y 3 (Superior) del grupo de Cerro de los Viejos.

Algunas de estas presas eran muy complejas, con dobles muros de piedra cuidadosamente apilada y terraplén intermedio de tierra apisonada. En el ejemplo referido, los paredones llegaron a tener hasta 56 metros de largo, 3 de ancho y más de 3,5 de altura.

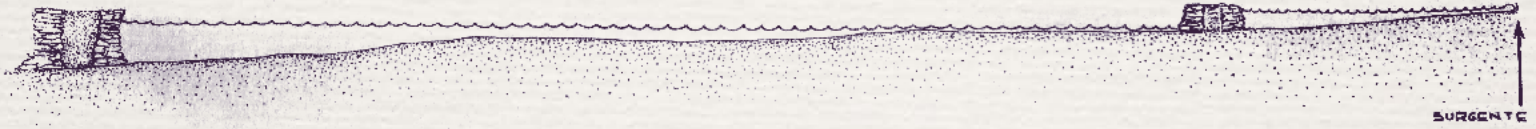
Una vez terminados los embalses, y cuando las escasas lluvias los llenaran, enviaban emisarios indicando que se encontraban cargados y listos a recibir el paso de las fuerzas del raid, y los hombres del campamento estaban preparados para integrarse con sus lanzas. Esto les permitía, además, poder ampliar su acción durante todo el año, y extender el área de los predadores.

Arrasadas los puestos y las estancias que tenían en sus objetivos (incluso las tolderías de otras tribus locales pacificadas), emprendían una estudiada retirada hacia las fuentes que saciarían la sed de las manadas robadas. Luego, eventualmente, abrían o destruían los diques, para impedir su uso por las fuerzas del Ejército Nacional y las milicias provinciales persecutorias.

Tras el cruce de la cordillera, cambiarían su botín por armas, abrigo y licores. Hay versiones incluso de que recibían reconocimiento de grado militar.

REPRESA 2 CORTE LONGITUDINAL DE SU ESPEJO DE AGUA

REPRESA 3 CORTE LONGITUDINAL DE SU ESPEJO DE AGUA



Vista Lateral de las represas 2 y 3 del complejo de aguadas de Cerro de los Viejos.

Tal fue la importancia de estas obras de ingeniería, que en la última y definitiva campaña nacional organizada para terminar con el azote araucano (que hoy llamarían “Mapuche”), que ambos bandos destruían estos embalses según demandas tácticas. Posteriormente se dispersaron los terraplenes y hasta borraron de los mapas las citas a ellos, sus nombres y referencias, para impedir su nuevo uso. De allí el valor arqueológico del estudio referido.

¿Qué relevancia tiene esto? Parece una mera curiosidad histórica, pero nos abre un abanico de lecturas y enfoques muy amplio, sirviendo de disparador a otros breves comentarios.

Lo primero que se me ocurre es reafirmar que las numerosas y desgastantes campañas contra las tribus pampeanas no fueron acciones simples, sino una larga y muy compleja serie de esfuerzos contra fuerzas bien armadas y hábilmente preparadas para una lucha de desgaste, ante las cuales resultaron infructuosos los acuerdos y los tratados, como inútiles las zanjas, las líneas defensivas de incontables fortines e incluso las fortalezas como la Protectora Argentina de Bahía Blanca y los *Bersaglieri* de la Legión Italiana.

Las más reconocidas campañas armadas poscoloniales fueron:

- las tres del general Martín Rodríguez (1820-1824);
- las tres del coronel Federico Rauch (1826-1827);
- las del coronel José Félix Aldao (1828 y 1832, en esta segunda ya como general);
- la del coronel Manuel Virto (1830);
- la del general José Albino Gutiérrez (1831);
- la de Juan Manuel de Rosas, acompañado por José F. Aldao y José Ruiz Huidobro (1833-1834);



Foto de la represa 1 del grupo de aguadas de Cerro de los Viejos.

- la combinada del coronel Pantaleón Argañaráz (Córdoba y San Luis) y el sargento mayor Ramón Maza (Buenos Aires) (1835-1836);
- las del coronel Bartolomé Mitre y el general Manuel Hornos (1855);
- las de los coroneles Nicolás Granada y Emilio Mitre (1858);
- la del coronel Julio de Vedia (1862);
- la del general Ignacio Rivas (1872);
- la de Adolfo Alsina con cinco columnas a cargo de los coroneles Leopoldo Nelson, Conrado Villegas, Marcelino Freyre y Nicolás Levalle y el teniente coronel Salvador Maldonado (1876);
- la primera del general Julio Argentino Roca con cinco divisiones al mando de los coroneles Conrado Villegas, Nicolás Levalle, Eduardo Racedo, Napoleón Uriburu e Hilario Lagos (1878-1879);
- una segunda campaña ordenada por Julio Argentino Roca como Presidente de la Nación, a Neuquén y Río Negro, a cargo del ya ascendido a general Conrado Villegas, con tres brigadas comandadas por los coroneles Rufino Ortega, Lorenzo Vintter y Liborio Bernal (1880-1881). Esta campaña contó con una Escuadrilla del Río Negro, que operaba entre Carmen de Patagones y Choele-Choel, con los vapores *Río Negro* y *Triunfo*, bajo el comando del coronel Erasmo Obligado (1880-1881);
- Otra posterior del “Toro” Villegas, se dirigió a los Andes, en el sector neuquino. Contó con tres brigadas al mando de los teniente coroneles

Rufino Ortega, Enrique Godoy y Nicolás Palacios. Volvió a tener apoyo fluvial a cargo de Obligado, navegando el Río Negro y parte del Limay (1882-1883);

- la del teniente coronel Lino Oris de Roa al valle inferior del río Chubut (1883-1884). En esta campaña se libraron combates contra grupos aborígenes apoyados por fuerzas orgánicas chilenas. En ella se libró el combate determinante contra los remanentes insurgentes, donde el mayor Miguel Vidal y el teniente Insay vencieron a más de 3000 lanzas de los caciques Sayhueque, Inacayal y Foyel, el 13 de octubre de 1884. La rendición final se produjo el 1 de enero de 1885;
- Luego siguieron habiendo escaramuzas y matanzas aisladas hasta 1920, en especial en la zona del Gran Chaco.

La cantidad de esfuerzos defensivos y maniobras ofensivas, a lo largo de un período de más de 60 años, constituyendo el mayor conflicto nacional en esfuerzos y caídos. La magnitud de fuerzas militares involucradas habla por sí de la complejidad del teatro y del adversario.

Hay fuentes que especulan números de bajas entre las diferentes etnias en armas, sin embargo pocos enumeran la larga lista de derrotas y soldados perdidos en combate. Así sucedió, entre otras, en las batallas de Sierra de la Tinta (1820), de los Toldos Viejos (septiembre de 1826), de las Vizcacheras (marzo de 1829), de Sierra Chica (Calfucurá contra Mitre en mayo de 1855) o de San Jacinto (Calfucurá ante Hornos en octubre de 1855, cobrándose la vida de 18 oficiales y 250 cuadros de tropa). Tal el caso del aniquilamiento de la columna del comandante Nicanor Otamendi y sus 125 milicianos el 13 de septiembre de 1855 por más de 2200 indios de pelea de Yanquetruz.

Si algún analista militar moderno pudiera catalogar ese largo conflicto en la frontera de la República como una “guerra asimétrica” como se diría hoy, antes debe considerarse la equiparación en movilidad de la fuerzas en oposición, así como su armamento. Muchas veces las huestes indígenas estaban provistas de buenos fusiles o carabinas de la época y disponían de hasta 6000 lanceros organizados.

Tal vez otra indicación aclaratoria del conflicto, pueda ser brindado con una lista orientadora de los malones más importantes:

- Arrecifes, Luján y Magdalena (septiembre de 1740). Asesinaron a cientos de españoles;
- Luján (principios de 1818);
- Salto, Mar Chiquita y Bragado (noviembre-diciembre de 1820);
- Dolores y Oeste de la provincia de Buenos Aires (abril de 1821). Robaron 150.000 animales;
- Pergamino (abril de 1822);
- Chascomús (diciembre de 1822);
- provincia de Santa Fe (diciembre de 1822);
- Santa Fe, Luján, Chascomús y Tandil (octubre de 1823);
- Lobos (junio de 1824);
- Salto, Arrecifes y Dolores (junio-agosto de 1826);
- Sur y Oeste de la provincia de Buenos Aires (noviembre de 1826);
- Federación (febrero de 1829);
- Mendoza (julio de 1829 y junio de 1830);
- San Carlos, Tunuyán y Tupungato (1831);
- Luján (1832);
- San Luis (1832). Se perdieron 12.000 cabezas de ganado;
- provincia de Santa Fe (noviembre de 1834);
- provincia de Buenos Aires (junio de 1835);
- Sauce Chico, Tapalqué y Bahía Blanca (octubre de 1836);
- Sur de Córdoba, Santa Fe, Buenos Aires (septiembre de 1836). Se robaron 100.000 cabezas de ganado;
- Río Cuarto y Reducción (septiembre de 1839);
- provincia de Buenos Aires (junio de 1840 y 1841);
- Cruz Alta (1843);
- San Luis (marzo de 1847);
- Bahía Blanca (Calfucurá con 5000 hombres, febrero de 1852);
- Cabo Corrientes, Azul, Tandil, Alvear, Bragado, Melincué, Cruz de Guerra y Bahía Blanca (Calfucurá en febrero de 1855). Dejó más de 300 muertos, 150 familias cautivas y se robaron más de 60.000 cabezas de ganado;
- Pergamino (1857). Se perdieron unas 40.000 reses;
- Bahía Blanca (mayo de 1859). Sumó unos 3000 guerreros aborígenes;

- General Alvear, 25 de Mayo y Nueve de Julio (marzo de 1872). Calfucurá, con 6000 lanzas, causó 300 muertos y robó 200.000 cabezas de ganado;
- “Malón grande”: Azul, Tandil, Olavarría, Juárez, Tapalqué, Tres Arroyos y Alvear (diciembre de 1875). Entre 3500 y 5000 indios en armas dejaron más de 400 muertos; sólo en Azul, llevaron 500 cautivos y más de 300.000 animales;
- y sigue la lista hasta 1878...

En este ámbito hemos estudiado la biografía de Guillermo Brown, capitán mercante y almirante militar. Su vida, en particular la etapa transcurrida en el Río de la Plata, debería ilustrarnos acerca de la importancia del complemento de recursos y personal en ambas actividades (la mercantil y la castrense), para el desarrollo del comercio, la autonomía política y la libertad nacional.

Desde una perspectiva militar, vuelvo a poner un foco de atención en el vital aspecto logístico de toda operación. Muchas veces subestimamos los aspectos de los abastecimientos y apoyos que nutren a las fuerzas desplegadas.

¿Qué se aprendió de la Logística en esa Campaña al Desierto? ¿Qué lecciones obtuvimos de otros conflictos armados? Por ejemplo, ¿qué rescatamos del primer gran despliegue del potencial nacional-militar de la historia argentina, durante la movilización de 1978? ¿Se tuvieron en cuenta esos aprendizajes en la guerra de Malvinas y los obtenidos de ésta? ¿Tenemos hoy conciencia de las demandas de la Logística Militar para la defensa soberana?

Si en 1880 los pozos de agua fueron esenciales para las hordas que asolaban las pampas, el siglo XXI sigue teniendo imperativos limitantes que no alcanzamos a advertir y no hemos logrado salvar. Los ríos y el litoral marítimo siguen requiriendo obras de infraestructura para cambiar su condición de barreras geográficas a vías de comunicación, y convertirse en ayudas al desarrollo en lugar de obstáculos naturales.

Alguna vez se pensó en que disponer de líneas de bandera proveería de buques y embarcaciones aptas para los requerimientos de cargas estratégicas. La Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), tan útil durante la guerra por los archipiélagos de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, fue desarticulada y disuelta durante el gobierno de Carlos Menem. Lo mismo

pasó con la Flota Fluvial del Estado, los barcos petroleros de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y los de cargueros de Yacimientos Carboníferos Fiscales.

En la Armada, el Comando de Transportes Navales ha perdido progresivamente todos sus navíos tanques y de carga general en los últimos 20 años. No es vano recordar el rol civilizador y vital de los transportes navales en el desarrollo de la Patagonia, máxime cuando no existían los muelles comerciales de Ushuaia, Punta Loyola, Punta Quilla, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Puerto Madryn, San Julián, Camarones, San Antonio Oeste, Caleta de los Loros, Viedma, Carmen de Patagones, San Blas, etc. Tiempos pasados en que debía recurrirse al varado controlado, al atraque sólo con marea alta o al trasbordo con barcasas y lanchones, con estiba manual pequeñas grúas a vapor.

Las sucesivas concesiones privadas y posteriores re-estatizaciones parciales de los remanentes de los ferrocarriles nacionales no cerrados en la década de 1980, han perdido no sólo ramales fundamentales sino capacidades de producir rieles (lo tuvo SOMISA), reparar y modernizar locomotoras y vagones, y tender nuevos puentes y ferrovías (como alguna vez tuvo incluso el Ejército Argentino).

Con el caso del transporte aéreo estratégico pasó algo similar. Se han reducido a una mínima expresión y prácticamente se disolvieron las Líneas Aéreas del Estado (LADE), que dependiera de la Fuerza Aérea Argentina. Se desafectó la Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico de la Aviación Naval, así como su Base de Ezeiza y las estaciones aeronavales de Ushuaia, Río Gallegos y Puerto Deseado. El Comando Conjunto de Transportes, sigue existiendo, muy disminuido.

Podemos aprender de las lecciones de nuestra historia o como hace más de 100 años, pronto estemos abocados a armar diques para juntar agua para las vacas flacas y armar flotas improvisadas para romper bloqueos a nuestro comercio. Entonces tuvimos a Brown, luego a Roca. ¿Tendremos líderes para semejantes batallas? ~

Referencia

PIANA, Ernesto Luis. *Toponimia y arqueología del siglo XIX en La Pampa. Lucha de fronteras con el indio*. EUDEBA, 1981.

PRADO, Comandante. *La guerra al malón*. Buenos Aires, Sociedad Militar Seguro de Vida, 2001.

Historia marítima y naval



Taller de Carpintería.
Escuela Militar de
Aviación. Archivo DEH

Los inicios de la conjuntes técnico aeronáutica. Tres marinos en los Talleres de El Palomar

Walter Marcelo Bentancor¹

1 Suboficial Mayor retirado de la Fuerza Aérea Argentina. Actualmente cumple funciones como Personal Docente Universitario en el Museo Nacional de Aeronáutica. Es miembro del Instituto Nacional Newberiano, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; del Instituto Nacional Browniano; del Instituto Argentino de Historia Militar y de la Asociación Española de Historia Militar – ASEHISMI-. Autor del libro *El General de los Cazas. Adolf Galland en Argentina 1948-1955* (tres ediciones), y de diversos artículos sobre historia aeronáutica en publicaciones nacionales y extranjeras.

El 23 de julio de 1913 la Dirección General del Personal de la Marina mediante Orden del Día N° 166, informaba al Cuerpo de Marinería sobre Pases y Bajas a cumplimentar por sus integrantes. Entre quienes dejaban el citado Cuerpo se encontraban tres mecánicos maquinistas:

- Del crucero *Buenos Aires* ayudante mecánico maquinista José Scapuzzi
- Del guardacostas *Independencia* ayudante mecánico maquinista Juan Guerín
- Del torpedero *La Plata* mecánico maquinista principal Jacinto Riera

Los nombrados eran dados de pase al Depósito de Marinería (en Comisión para seguir los cursos de la Aviación Militar). Es así que realizan la presentación de rigor en la Escuela Militar de Aviación de El Palomar, cuyo Director el teniente coronel ingeniero Antonio Arenales Uriburu les da la bienvenida y los deriva a los Talleres de dicho Instituto.

Los tres suboficiales de la Marina son recibidos por el Jefe de Mecánicos, Ambrosio Garagiola, quien les presenta al resto del personal con quienes compartirían las labores diarias: ayudante mecánico Juan Arena; carpintero especializado Pedro Rielo (construyó la primera hélice para aviación en el país); jefe del taller de carpintería, Antonio del Santo; ayudante mecánico principal, Pablo Parasovchka; mecánico, Juan Costallat; ayudante mecánico, G. Gianera; mecánico, Reinaldo Trangone; mecánico, W. Méndez y el ayudante Luna². Todos ellos bajo la supervisión del Jefe de Talleres, Ambrosio Taravella.

Sin embargo no era el primer contacto de hombres de la Marina de Guerra con la actividad aérea. El teniente de fragata Melchor Z. Escola aprovechó la oportunidad que le brindaba la *Compañía Aérea Argentina* en terrenos cedidos por el Ministerio de Guerra en El Palomar y la circunstancia de que *en el contrato de concesión figurase una cláusula por la cual, la Escuela aquella debía proveer a la instrucción de determinado números de oficiales*³.

Sobre un biplano Farman 50 hp perteneciente al aviador francés París Leclerc (a la sazón 2° instructor de la Escuela de aviación de la citada Compañía),

2 Taravella, A. L. *Setenta años de Servicios Aeronáuticos-Historia Ilustrada*, p.122.

3 Biedma Recalde, A. M. "Cincuentenario de la muerte de un Precursor de la Aviación Naval". En: *Revista Nacional Aeronáutica y Espacial*, octubre de 1965, p. 60.

el oficial marino pudo realizar algunos vuelos de entrenamiento, *pero debido a la liquidación de la misma por razones económicas, interrumpió su adiestramiento*⁴.

Luego, producida la inauguración de la Escuela Militar de Aviación por Decreto del 10 de agosto de 1912 y dispuesto que en la misma se instruyera a oficiales del Ejército y de la Marina, el teniente de fragata Escola obtuvo su incorporación al primer curso, diplomándose piloto aviador el 23 de octubre de aquel mismo año y Piloto Aeronauta el 28 de marzo de 1913⁵.

La actividad en la Escuela Militar de Aviación era intensa. Tanto en tierra como en el aire, a pesar de los escasos medios disponibles y un presupuesto exiguo, los mecánicos hacían esfuerzos por mantener en servicio a esas *pajareras de madera, tela y alambre*⁶. Los accidentes eran frecuentes y no había nuevos aeroplanos de reemplazo, por lo que era habitual que las reparaciones se efectuaran *hasta con el alambre del campo*⁷.

La exigua dotación aérea estaba compuesta por las siguientes aeronaves:

Avión	Motor	Nombre
Nieuport M. IV	Gnome 10 hp	La Argentina
Nieuport 2-G	Gnome 50 hp	América
Santos Dumont	Clement 35 hp	Demoiselle
Henri Farman	Gnome 50 hp	
Bleriot XI	Gnome 50 hp 7 Cilindros	Centenario
Bleriot XI-2	Gnome 80 hp rotativo	
Castaibert Modelo IV	Gnome-Omega 50 hp	
MoraneSaulnier	Gnome o Le Rhone 80 hp	Parasol
Marischal	Anzani 35 hp C/3 cilindros	Estudiantil
Breguet 1912	Gnome Double-Omega 100 hp	
Rumpler	Austro Daimler 65 hp	Taube

4 Lironi, J. V. *Génesis de la aviación argentina 1910-1915*, p. 314.

5 Biedma Recalde, A. M. "Cincuentenario de la muerte de un Precursor de la Aviación Naval". Ob. Cit. En: *Revista Nacional Aeronáutica y Espacial*, octubre de 1965, p. 60.

6 Pajareras de madera, tela y alambre. termino con el que se nombraban despectivamente a los aeroplanos, en comparación con las jaulas utilizadas para pájaros.

7 Hasta con alambre de campo. Ambrosio Taravella utiliza ese dicho para describir las soluciones caseras utilizadas en las reparaciones de los aeroplanos.

Al poseer jerarquías de suboficial, Guerin, Scapuzzi y Riera eran supervisados por el sargento 1° Francisco Sánchez, quien se desempeñaba como encargado de la Mayoría. Hombre culto y proveniente del Regimiento de Granaderos a Caballo “General San Martín”, era reconocido por sus dotes de excelente jinete, condición demostrada en sendos torneos hípicas realizados en Francia y Chile.

Sánchez estaba en estrecho contacto con el personal de mecánicos, ya que el mismo era Piloto de Globo y de aeroplano, convirtiéndose en el primer *Clase*⁸ en obtener esos títulos. Era común verlo conducir el automóvil *Anasagasti*⁹ recorriendo las instalaciones de la Escuela Militar de Aviación en compañía de *Chato* (un perro mestizo convertido en mascota del personal).

Un dato interesante lo constituye el hecho descrito en el artículo 24° del Reglamento para la Escuela Militar de Aviación. En él, se especifica que la *Sección de Aeronáutica Militar contaría, entre otros, con 10 conscriptos de la Armada*¹⁰, hecho que no llegó a concretarse, dejando en evidencia la clara intención del Ministerio de Guerra de integrar personal naval a la flamante institución. Merece recordarse que hasta ese momento (1912) todavía no estaban en vigencia las enseñanzas de la Gran Guerra que se aproximaba, aunque se avizoraba que los grandes buques (destruidores) serían vulnerables a los ataques por aire y desde las profundidades a través de los submarinos.

La participación de la Marina Nacional en la creación de la Escuela Militar de Aviación estuvo dada por la designación en la Comisión Central Recolectora de Fondo Pro-Flotilla Aero Militar del almirante Martín (secretario), el almirante Domecq García y los capitanes de navío Durand e Irizar (vocales)¹¹.

Sin embargo, la participación efectiva de los hombres navales en El Palomar fue escasa. Al teniente de fragata Melchor Escola (diplomado piloto aviador) se le sumarian los suboficiales Guerin, Scapuzzi y Riera en el rol de mecánicos. El 10 de junio de 1919, el alferez de navío Mario Sarmiento

8 “Clase”. Término con el que se conocía al Personal Subalterno (suboficiales). Referencia al año de incorporación al Ejército.

9 *Voiturette* Anasagasti modelo 1911, donado por su constructor, Horacio Anasagasti a la Escuela Militar de Aviación de El Palomar. El ejemplar forma parte de la colección del Museo Nacional de Aeronáutica.

10 Lironi, J. V. *Génesis de la aviación argentina 1910-1915*, ob. cit., p. 75.

11 Fortini, E. L. “Sobre la Fundación de la Aviación Naval”. En: *Revista del Mar*, año XXV, N° 112, p. 41.

muere mientras realizaba un vuelo de entrenamiento, en consecuencias de investir en vuelo al avión del capitán italiano Enzo de Giovanardi, perteneciente a la Misión Aérea Italiana en nuestro País¹².

En forma paralela, la Marina consideraba la posibilidad de disponer de su propia Escuela de Aviación dotada con medios acordes a las funciones específicas, sobre todo antisubmarinas y protección de la flota de guerra.

A tal fin, en 1913 comisiona a Europa al alférez Fitz Simón:

quien recibe instrucciones de estudiar sobre la aplicación de la aviación en las marinas. En Francia, el citado Alférez tuvo oportunidad de presenciar y estudiar la construcción de exploradores y encomendado especialmente la de aeroplanos y dirigibles¹³.

Mientras tanto, en los Talleres de la Escuela Militar de Aviación, los mecánicos navales tomaban contacto directo con el material que luego les sería familiar.



Taller de Cazoletaría. Escuela Militar de Aviación. Archivo DEH

12 En: <https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Creacion%20de%20la%20Aviacion%20Naval.htm>

13 Fortini, E. L. "Sobre la Fundación de la Aviación Naval", ob. cit. En: *Revista del Mar*, año XXV, N° 112, p. 41.

Las actividades cumplimentadas incluían teoría y práctica, aunque no existen registros de vuelos realizados por este personal, actividad reservada para el Jefe de mecánicos y Jefe de Talleres (Garagiola y Taravella respectivamente).

La instrucción teórica (alternada con la práctica) estaba a cargo de los ingenieros Horacio Anasagasti y Carlos Irmscher¹⁴, quienes en forma honoraria brindaban sus conocimientos a los futuros aviadores y mecánicos. Las materias dictadas eran: construcción y manejo de motores; carburación; medida del poder efectivo; encendido; detalles de construcción; puesta a punto; nociones de mecánica; estática y dinámica¹⁵.

Los tres suboficiales alumnos colaboraban en las tareas del desmontaje de las válvulas de los motores, una vez cumplidas las diez horas de uso, y a las veinte, había que proceder a desarmarlos íntegramente, oportunidad que era aprovechada para una inspección general del aeroplano.

El carpintero Pedro Rielo enseñaba sus dotes con las maderas en el arte de construir hélices y estructuras, mientras que Pablo Parasovchka hacía lo mismo con los motores y superficies móviles. La participación de Guerin, Scapuzzi y Riera incluía la recuperación de elementos pertenecientes a aeroplanos destruidos en accidentes. La reconstrucción del Bleriot- Gnome de 50 CV *Centenario*, en un suceso que tuvo como protagonista al piloto aviador teniente de fragata Melchor Escola, quien debió de realizar un aterrizaje de emergencia en un campo de Moreno, dejando al citado aparato en condiciones deplorables, fue una buena oportunidad para emplear los conocimientos aprendidos, y con la paradoja de haber sido un oficial naval el causante de la destrucción¹⁶.

El aeroplano emblema de la Escuela Militar de Aviación lo era el Farman. Los pilotos aviadores comenzaban en este biplano el aprendizaje. Volaban prácticamente todos los días (en buenas condiciones meteorológicas) y sus fallas frecuentes, se presentaban en los motores. Ambrosio Taravella recuerda que, en el año 1913 *los recursos económicos de la Escuela eran extremadamente exiguos,*

14 Irmscher, Carlos V. Ingeniero alemán, *brevet* internacional de piloto aviador N° 26, expedido por el Aero Club Argentino. A partir de 1912 se desempeñó como profesor honorario de la Escuela de Aviación Militar. Falleció en la ciudad de Buenos Aires el 6 de enero de 1926.

15 Biedma Recalde, A. M. "Antaño y sus Mecánicos". En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, abril de 1958, p.45.

16 Taravella, A. L. V. *Setenta años de Servicios Aeronáuticos-Historia Ilustrada*, ob. cit., pp.15-24.



Gentileza Instituto Aeronaval y SP (ARA)
Lorenzo Borri

*habiendo de recurrir a la ayuda económica privada y a una drástica economía en la conservación y consumo de materiales y combustibles*¹⁷.

A pesar de todos estos contratiempos, las labores de los talleres no disminuían. Las condiciones de trabajo y de vida distaban de ser las ideales. Con solo tres hangares o *cobertizos* de zinc, las instalaciones de la flamante Escuela eran insuficientes y muchos de los mecánicos optaban por quedarse a dormir en ella, en primer lugar porque muchos vuelos finalizaban al atardecer y los aeroplanos regresaban a tierra con novedades, y otra no menor era la lejanía de El Palomar con los centros urbanos y la dificultad de transporte, cuyo único medio disponible era el ferrocarril de la línea *Buenos Aires al Pacífico*, con estación de cabecera en Retiro.

Los cajones de embalaje en el cuál llegaron los primeros aviones eran de madera resistente y utilizada como dormitorios. Los tres marinos pudieron interactuar en forma directa con personajes que pasarían a ser Precursores fundadores de nuestra aeronáutica militar. Los ingenieros Jorge Newbery,

17 Taravella, A. L. V. *Setenta años de Servicios Aeronáuticos-Historia Ilustrada*, ob. cit., pp.15-24.

Alberto Mascias, Horacio Anasagasti; los tenientes primeros Raúl Goubat y Alfredo Agneta; el sargento 1º Francisco Sánchez; el constructor Edmundo Marichal, junto a Ambrosio Garagiola y Ambrosio Taravella, compartieron sus conocimientos con los marinos y obtuvieron la admiración de estos.

La comisión en los Talleres de El Palomar finalizó en diciembre de 1913. Fueron seis meses intensos, de aprendizaje, formando a quienes serían la base técnica de la Aviación Naval argentina y estableciendo los comienzos de una *conjuntes* entre la aviación militar y la Marina de Guerra, con no mucho éxito, pues esta última contaba con otros planes que ya estaban en ejecución.

Es preciso recordar que el 9 de julio de aquel año, el ingeniero Antonio Guido Borello aparecía en vuelo con su biplano *El Colorado* (tipo Farman con motor Gnome 50 hp) sobre la ciudad de La Plata para aterrizar sin novedad en el hipódromo local. Había salido a la mañana de Villa Lugano y reabastecido de combustible en Florencio Varela. Este vuelo cobraría notoria importancia para la futura aviación naval¹⁸.

A comienzos de 1914, los suboficiales José Scapuzzi, Jacinto Riera y Juan Guerin fueron designados para trasladarse a Europa en compañía del teniente de fragata Melchor Escola con el objeto de visitar las principales escuelas y fábricas de Francia, Gran Bretaña, Bélgica y Alemania. A su regreso al país, se procedería a la organización de la Escuela de Hidroaviación¹⁹.

Sin embargo, dicha comisión a Europa tendría corta duración. El 28 de julio comenzó la Primera Guerra Mundial y los marinos argentinos tuvieron que regresar a su país: *Escola y los tres mecánicos que habían cursado en Palomar, al no poder continuar perfeccionándose en Europa, son oficialmente destinados a Berisso con los otros a quienes ya he nombrado y el Conscripto Carlos Alberto Lavelli*²⁰.

En Berisso se había instalado una Escuela de Vuelo a cargo del Condestable Joaquin Oytaben²¹ llamada Escuela de Aviación del Arsenal del Río de la

18 Biedma Recalde, A. M. "Genesis de la Aviación Naval Argentina" (1º y 2º parte). En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, s/f.


19 Biedma Recalde, A. M. "Genesis de la Aviación Naval Argentina" (1º y 2º parte). En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, s/f.

20 Fortini, E. L. "Sobre la Fundación de la Aviación Naval", ob. cit. En: *Revista del Mar*, año XXV, N° 112, p. 44.

21 Nació el 10 de mayo de 1881 en España. Naturalizado argentino. Suboficial de la Marina de Guerra argentina. Diplomado piloto aviador en biplano Farman 50 hp. el 12 de septiembre de 1914. Primer piloto instructor de la primitiva Escuela Naval de Aviación de Fuerte Barragán. Murió en Berisso el 16 de octubre de 1915 a consecuencias de un accidente de aviación (Biedma Recalde, A. M. *Diccionario Biográfico*, p. 117).

Plata, que funcionaba en forma provisoria, aunque la Marina de Guerra enviaba en forma voluntaria a quienes se mostraran deseos de seguir su carrera en esa nueva rama, y además institucionalizada desde el 19 de abril de 1915. Sin querer, el ingeniero Borello había contribuido a la misma al instalar el aeródromo de Berisso.

Lamentablemente, el suboficial José Scapuzzi no pudo presentarse en su nuevo destino. Falleció ahogado en Río Santiago. Jacinto Riera y Juan Guerin secundaron a Oytaben en la faz técnica hasta que un fatal accidente mientras tripulaba un biplano Farman Renault de 70 HP terminara con la vida del condestable, hecho ocurrido el 16 de octubre de 1915.

Los suboficiales Jacinto Riera y Juan Guerin fueron declarados *Precursores de la Aviación Naval* por ser *Organizadores y Fundadores de la Escuela de Berisso*, y esta última reconocida como *primera Escuela de Aviación Naval*²². 

Bibliografía

- BIEDMA RECALDE, Antonio M., "Antaño y sus Mecánicos". En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, abril de 1958.
- "Cincuentenario de la muerte de un Precursor de la Aviación Naval". En: *Revista Nacional Aeronáutica y Espacial*, octubre de 1965.
- *Diccionario Biográfico*. Buenos Aires, Editorial "Aviación", 1935.
- "Génesis de la Aviación Naval Argentina" (1º y 2º parte). En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, s/f.
- FORTINI, Enrique Luis. "Sobre la Fundación de la Aviación Naval". En: *Revista del Mar*, año XXV, N° 112. Buenos Aires, Instituto Browniano.
- LIRONI, Julio Víctor. *Génesis de la aviación argentina 1910-1915*, primera edición. Buenos Aires, 1971.
- TARAVELLA, Ambrosio L. V. *Setenta años de Servicios Aeronáuticos-Historia Ilustrada* Buenos Aires, Ediciones Culturales Argentinas, 1982.

Agradecimientos

- Suboficial Principal (R) (Aviación Naval) Lorenzo Borri.
- Señor Eduardo Juan Amores Oliver (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina).
- Magíster Luis Fernando Furlan (Instituto Nacional Browniano y Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina).

22 Fortini, E. L. "Sobre la Fundación de la Aviación Naval", ob. cit. En: *Revista del Mar*, año XXV, N° 112, p. 50.

Intereses marítimos y fluviales

La Revolución de Mayo y los puertos

Pablo Emilio Palermo



*«La Junta
se ve reducida
a la triste necesidad
de crearlo todo»*

La Primera Junta de Gobierno Patrio (1810). De izquierda a derecha: Manuel Belgrano, Juan José Castelli, Cornelio de Saavedra, Miguel de Azcuénaga, Juan Larrea, Domingo Matheu, Manuel Alberti, Juan José Paso y Mariano Moreno.

(Ilustración reproducida en *Historia Argentina* parte II, Buenos Aires, Editorial Océano, s/f).

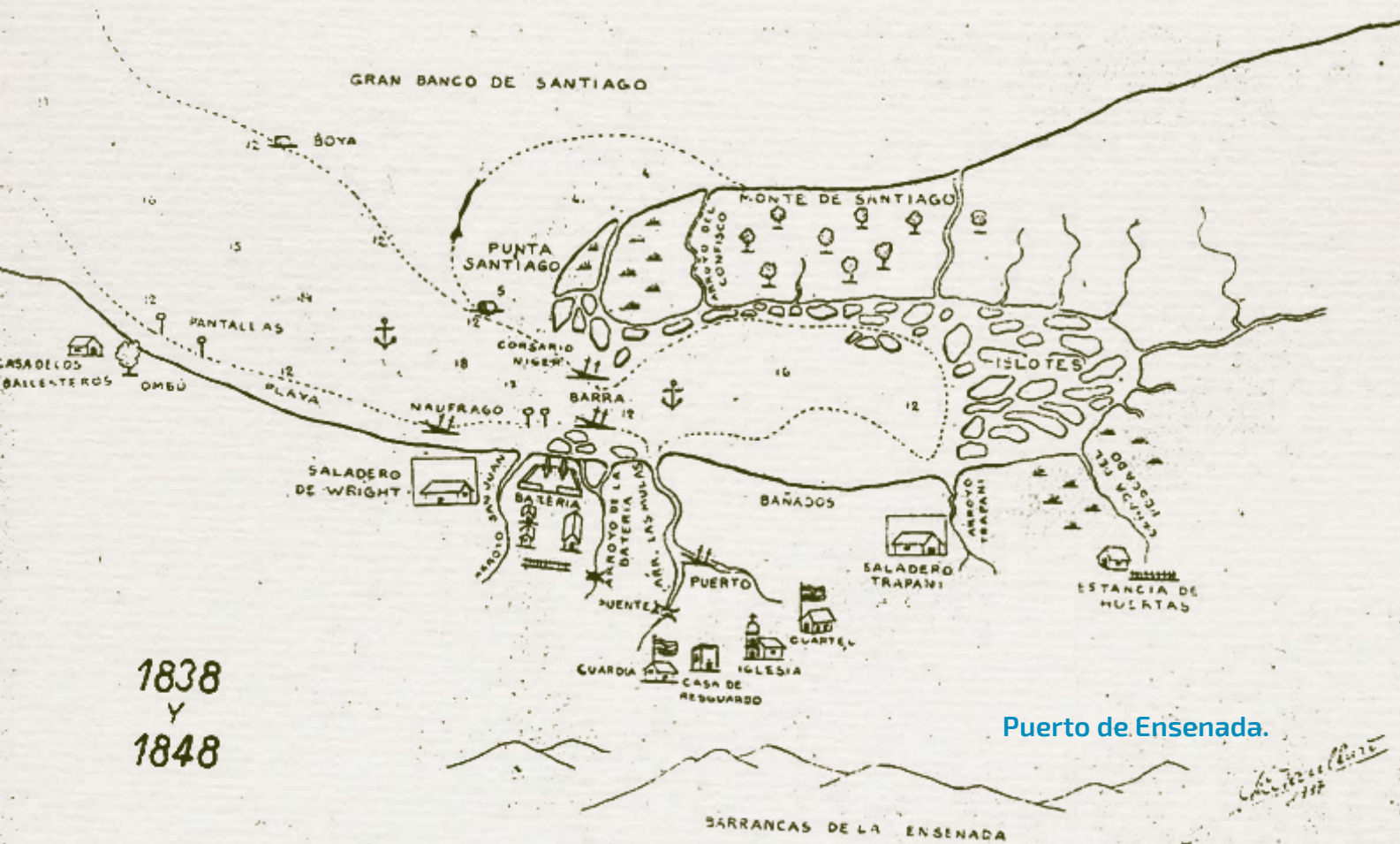
- 1 Contador Público (UBA). Colaborador del diario La Nación y de la revista Todo es Historia. Ha participado de congresos y dictado conferencias sobre historia y literatura. Miembro de Número del Instituto Sarmiento de Sociología e Historia, ex Secretario de la Asociación Sarmientina y Miembro Académico del Instituto Nacional Browniano. Ha publicado: *Esteban Echeverría. Historia de un romántico argentino*; *El Hombre de Mayo. Memorias de Cornelio de Saavedra*; *Sarmiento en el Estado de Buenos Aires*; *Los viajes de la vejez de Sarmiento*; *Nicolás Avellaneda en las letras argentinas*; *Vida y tiempo de Mariano Moreno. Una biografía del Secretario de Gobierno y Guerra de la Junta de 1810*; *Historia de la Contaduría General de la Nación* (en colaboración) y *Vicente López. Una biografía del autor del Himno Nacional Argentino*, declarado de Interés por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Vicente López y la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires.

Así se expresaba el doctor Mariano Moreno en el texto del decreto de septiembre de 1810 que fundaba la Biblioteca Pública de Buenos Aires. La patriótica afirmación del Secretario de Gobierno y Guerra de la Junta Provisional Gubernativa erigida a nombre del rey Fernando VII el 25 de mayo de ese año, sintetizaba la aguda tarea de los hombres de la Revolución, decididos a encauzar el Virreinato por el camino del progreso económico, la cultura, las representaciones provinciales, la ciencia militar, el auxilio a los pueblos del interior, etc.

La Junta Provisional Gubernativa surgida con la Revolución de Mayo de 1810, procuró el fomento de algunos puertos del Virreinato no sólo con un afán de desarrollo y liberalidad comercial, sino también como puntos estratégicos que debían rivalizar con la enemiga ciudad de Montevideo, que negó desde un principio su sometimiento al gobierno revolucionario de Buenos Aires. Así, sucesivos oficios dieron nuevo impulso o decretaron la creación de puertos como Ensenada, Maldonado y Río Negro (Patagonia). También se legisló sobre embarcaciones (lastre, armamento), derechos de importación y exportación y sobre la navegabilidad del Río Tercero en la provincia de Córdoba.

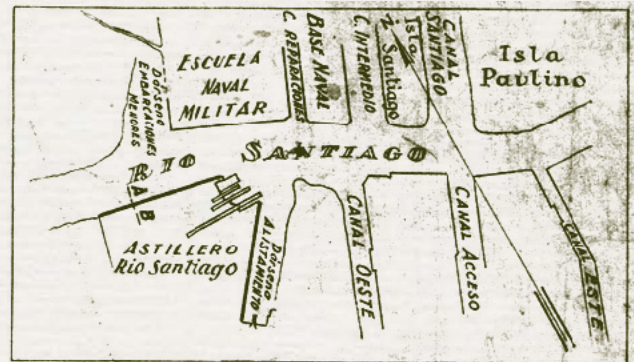
Ensenada

Aquel Primer Gobierno Patrio entendió que una sana economía nacional debía también contar con adecuados establecimientos portuarios y una mejor legislación sobre buques mercantiles. El sureño puntobonaerense de la Ensenada desde un comienzo llamó la atención del nuevo gobierno. Ya en 1799 Pedro de Cerviño, en el discurso inaugural de la Academia de Náutica, destacó: *Maldonado, Montevideo, la Colonia y la Ensenada de Barragán debían franquearse a toda clase de embarcaciones (...) Maldonado y la Ensenada son los más interesantes, aquél por ser el primero del Río de la Plata y éste por ser el más resguardado de los vientos tempestuosos de este clima.* Y seguía: *El Río de la Plata ha de ser el Almacén del Universo, ha de ser el Mercado mayor del Mundo.*



Puerto de Ensenada.

1838
Y
1848



Manuel José de Lavardén, el exquisito poeta de la “Oda al Paraná”, en un trabajo escrito en 1801, afirmó la necesidad de fundar el puerto de la Ensenada, más ventajoso sin dudas que el de Montevideo. Ese mismo año, el virrey Gabriel de Avilés declaró que el puerto de la Ensenada era uno mismo con el de Buenos Aires².

Con fecha 29 de mayo de 1810 la Junta informó al comandante del primero: *Siendo conveniente que se reciban en ese puerto los barcos que lleguen al efecto, lo previene a Ud. esta Junta para que así se verifique, sin embargo de cualesquiera órdenes contrarias con que se halle*³.

El desarrollo del comercio exterior exigía moderación en los derechos de exportación, pero también obligaba a medidas conducentes a impedir el

² Levene, R. *Ensayo Histórico sobre la Revolución de Mayo y Mariano Moreno*, tomo II, pp. 280-281.

³ *Registro Oficial de la República Argentina*, tomo primero, p. 29.

contrabando. El 5 de junio, un decreto firmado por el doctor Juan José Castelli, vocal secretario interino, ordenó que todo buque arribado al puerto de Buenos Aires diese, por medio de su consignatario, cuenta del cargamento embarcado. Los sujetos consignados, por su parte, presentarían sus manifiestos al administrador de la Real Aduana. De no lograrse coincidencia entre lo declarado y el libro de sobordo⁴ llevado por el capitán o maestro, el navío sería decomisado y la carga ocultada. No era novedad para el Gobierno el habitual fraude que tenía por objeto los cueros de caballo y las marquetas⁵.

Maldonado

Montevideo se transformó muy pronto en enemiga de Buenos Aires. La ciudad del Cerrito suspendió el envío de su diputado a la Junta y una misión conciliadora del doctor Juan José Paso, Secretario de Hacienda, no logró su cometido. Sin embargo, fueron varios los pueblos de la Banda Oriental que adhirieron sin pérdida de tiempo al gobierno revolucionario del 25 de mayo.

El 2 de julio la Junta Provisional resolvió la habilitación del puerto de Maldonado, al Este de Montevideo, en calidad de puerto mayor para las importaciones y extracciones (exportaciones) llevadas a cabo en su jurisdicción y campaña. El decreto, con la sola firma de Moreno, reconocía en sus considerandos que el comercio era la raíz de la población y la riqueza de los Estados. De ahí la necesidad de habilitar puertos cómodos para las exportaciones. Los antecedentes de Maldonado obraban en los documentos de Pedro de Cevallos, quien había instado a la Corte de Madrid sobre la fortificación y fomento de esa ciudad, al punto de afirmar que España debía contar con un comercio directo al Perú por el Río de la Plata sólo cuando conservase la posesión de aquel puerto oriental.

Contándose con los informes de Pedro Cermeño, se trazaron para Maldonado planos de fortificación. Pero los posteriores jefes abandonaron toda

4 Sobordo: Libro o documento en que el capitán del barco anota los efectos o mercancías que constituyen el cargamento.

5 Marqueta: porción de cera sin labrar. Registro Oficial de la República Argentina, tomo primero, ob. cit., p. 31.

idea de fomento y ese puerto fue reducido al olvido, no obstante que su población aumentaba y que las campañas multiplicaban el ganado. Debió el ministro de la Real Hacienda Rafael Pérez del Puerto constituirse en “director” de la población en cuestión para darle un gran espaldarazo a la zona y transformar su puerto en uno de los primeros de la Banda Oriental. La invasión inglesa de 1806 saqueó y ocupó el poblado que, llegado el año 1810, se debatía nuevamente en la decadencia.

Explicaba Moreno que el desarrollo de aquel puerto y pueblo guardaba miras políticas trascendentes para la seguridad y el bien general del Estado y que pronto sus habitantes gozarían de importaciones baratas, lucro y activas exportaciones. De esta manera la población se elevaría transformándose en una barrera en los límites del reino de Portugal y en abrigo contra cualquier posible invasión. Se resolvió que Pérez del Puerto continuase en su cargo de director de la población de Maldonado con el agregado de ser administrador de la Aduana. Como interventor fue nombrado Felipe Cabañas⁶.

Desde las columnas del *Correo de Comercio*, el vocal de la Junta doctor Manuel Belgrano, fundador de esa hoja, escribió en la edición del 14 de julio unas *Reflexiones que pueden hacerse a favor de la habilitación del Puerto de Maldonado*, coincidentes con lo dicho por Moreno al lanzar el decreto antes comentado. El poblado saqueado en 1806, indicaba, sólo podía ser compensado de una manera: habilitando su puerto en calidad de menor, *supuesto que reúne las circunstancias de excelente anclaje y de admitir buques de todos portes*. De que el comercio constituía una de las principales fuentes de recursos no había duda. En América se habían abierto por tal motivo varios puertos: cuatro o cinco en Cuba y tres en Puerto Rico.

Los habitantes de Montevideo —continuaba Belgrano—, *émulos siempre de las glorias y felicidades ajenas, podrían decir que el puerto de Maldonado es malo, y otras ridiculeces que si las tuviésemos a la vista las rebatiríamos con energía*. Pero el arte lograba superar y allanar los escollos no vencidos por la naturaleza. La realidad presentaba a los habitantes de la campaña de Maldonado caminando hasta Montevideo para expender sus frutos y producciones, sufriendo los perjuicios de un doble flete por las distancias más los

6 Registro Oficial de la República Argentina, tomo primero, ob. cit., pp. 48-49.

impuestos. Sumado a su lado comercial, Maldonado se erigiría como punto estratégico, ya que fortificado a la par que la Isla de Gorriti, permitiría que Montevideo y Buenos Aires descansasen protegidos. Y albergaría además a las escuadras del Plata, dado que su boca sur sería sellada sin dificultades de abundante piedra.

Habilitar a Maldonado como puerto para el comercio era dar a los buques un fondeadero seguro, agua abundante en las playas, sabrosos vegetales, frutas exquisitas, buen pan, aves, mantequilla, quesos, carnes de cerdo, carnero y novillo. Maldonado era saludable —se entusiasmaba el futuro creador de la Bandera—, *el pueblo más sano del Río de la Plata, ya que por la superior calidad de su agua y ya porque su situación recibe todos los vientos de la mar, y por consiguiente purificados a excepción del Norte, que es el único que se conoce aquí de tierra*⁷.

La Junta remitió al Cabildo de Maldonado el ejemplar número 5 de la *Gaceta de Buenos Aires*, que reproducía el decreto del día 2, más otros documentos afines. Con la firma de los cabildantes De la Fuente, Inchausti, Martínez y Monegal, la ciudad oriental se dirigió a Buenos Aires el 16 de julio haciendo los más vivos elogios por la decisión de abrir su puerto:

En ellos admira con la expresión más viva y penetrante las dulces influencias de un gobierno ilustrado, que a manera de un astro luminoso las difunde en beneficio de sus súbditos. Maldonado, este pueblo expirante, revive hoy en su existencia política al impulso de las sabias providencias de V. E. La habilitación de su puerto lo hará en breve numerar entre los grandes de esta América. Sus habitantes la recordarán con ternura, bendecirán la mano que les ha protegido, serán sensibles a los testimonios de protección y liberalidad que se les ha dispensado y sus representantes, después de dar a V. E. las más debidas gracias, le consagran y le consagrarán su homenaje de eterno reconocimiento, de amor y de respeto.

7 Documentos del archivo de Belgrano, tomo II, pp. 154-158.

El Cabildo reunió a los vecinos de Maldonado en la mañana del 14 para la lectura del oficio de la Junta de Buenos Aires. La apertura del puerto fue celebrada con una misa solemne y tedeum⁸.

Río Negro

En ese afán por constituir nación, el ojo de la Primera Junta también tomó partido por el remoto sur de la Gobernación de Buenos Aires. Una representación de vecinos *del Río Negro de la Costa Patagónica*, pidió se le conceda a la zona el privilegio exclusivo de abastecer de sal a la Capital y Provincia de Buenos Aires. El 21 de julio, vista dicha representación, el informe del comandante, la exposición del Cabildo y la intervención del síndico procurador, se dispuso darle a esos dominios del Rey su debido valor, sacándolos de su estado miserable y habilitando el puerto del Río Negro en calidad de puerto menor. *El comerciante podrá girar libremente sus cálculos sobre este principio, y las conocidas ventajas que deben seguir a este ensanche de nuestras especulaciones mercantiles,*



El Río Negro, y Carmen de Patagones.
Imagen Archivo Histórico de Río Negro.

8 Gaceta de Buenos Aires (1810-1821), tomo II, pp. 224-225.

*formarán una nueva escala a la felicidad general de estas provincias. Semanas después se ordenó que allí debían recalar los buques negreros, recibir la visita de sanidad y, según los casos, soportar la cuarentena*⁹.

Manuel Moreno escribió en su *Vida y Memorias de Mariano Moreno*, obra aparecida en Londres en 1812:

*El puerto del Río Negro recibirá las comodidades de Europa que Chile y el Perú necesitan; será el gran mercado de los frutos y tesoros de estas provincias, que la Europa ha menester en cambio, y reunirá las producciones e industria de todos los pueblos, sin exceptuar los de Asia*¹⁰.

En agosto, Buenos Aires decidió romper con Montevideo, cuyos barcos iniciaron luego el bloqueo de la ciudad porteña. Un severísimo bando fue publicado el primer día del mes. Se penaba con la confiscación de sus bienes a todo individuo que se ausentase de la Capital sin la debida licencia del Gobierno. Aquellos patrones de buque que condujesen pasajeros sin licencia, serían conducidos a la cadena por cuatro años y soportarían la confiscación de la embarcación. La posesión de armas del Rey, el fomento de divisiones partidarias y la posesión de correspondencia incendiaria con individuos de otros pueblos, implicaba acabar arcabuceado¹¹.

El 28 de septiembre la Junta ordenó que los constructores de lanchas y otros buques menores debían adecuar los transportes fabricados de manera que pudiesen tolerar la instalación de dos cañones en la proa¹².

Una gran batería, un famoso cuartel

Buenos Aires y Montevideo se hallaban en guerra. El puerto de Maldonado había sido presa del gobernador y comandante de marina de la Capital orien-

9 Registro Oficial de la República Argentina, tomo primero, ob. cit., pp. 57, 62.

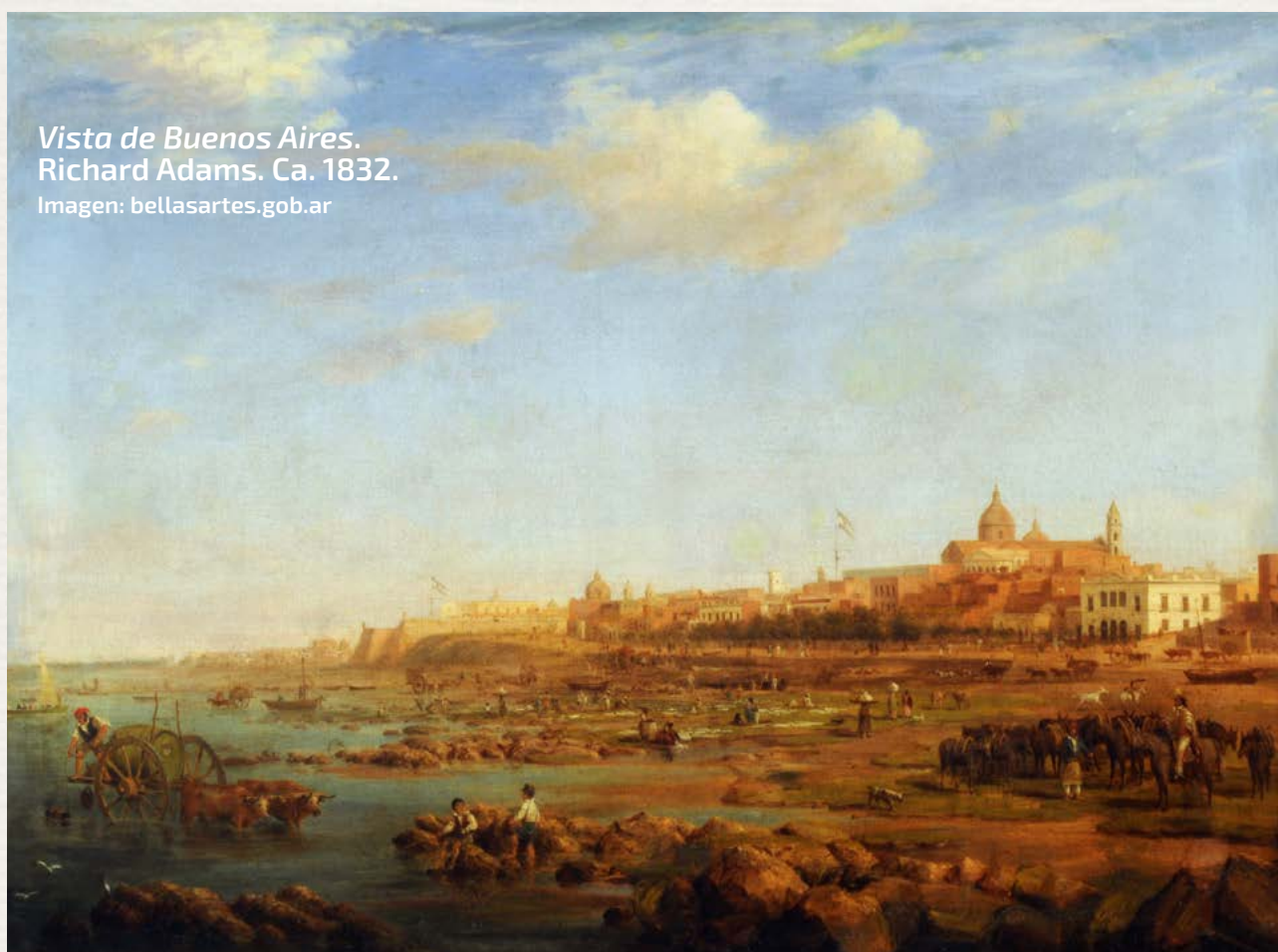
10 Moreno, M. *Vida y Memorias de Mariano Moreno*, p. 156.

11 Registro Oficial de la República Argentina, tomo primero, ob. cit., p. 58.

12 Registro Oficial de la República Argentina, tomo primero, ob. cit., p. 76.

tal. Y como la Ensenada prosperara muy poco, y debía dársele un impulso mayor, se declaraba por decreto del 12 de octubre que todo buque mercante nacional o extranjero que no pudiese entrar al canal de balizas de Buenos Aires, debía situarse en el puerto de la Ensenada para efectuar sus cargas y descargas. Era obligación del Gobierno dotar a dicho puerto de mayores seguridades, dado que el movimiento de mercaderías debía hacerse por agua en buques pequeños o por tierra en carruajes *que transitarán fácilmente después de allanados los embarazos del piso*. Poco después le fue solicitado al Real Consulado el facilitar la colocación de balizas, obra puesta a cargo del vocal Domingo Matheu¹³.

Cuenta Manuel Moreno que su hermano Mariano, antes de firmarse el anterior decreto, visitó Ensenada en compañía de algunos individuos del Gobierno para examinar en persona las bondades de su puerto y enterarse



Vista de Buenos Aires.
Richard Adams. Ca. 1832.
Imagen: bellasartes.gob.ar

13 Registro Oficial de la República Argentina, tomo primero, ob. cit., pp. 77-78, 83.

de las obras necesarias para su fortificación, la traza de caminos a la Capital y el adelanto del pueblo¹⁴.

El cronista Juan Manuel Beruti escribió al respecto en sus *Memorias curiosas*:

En este mismo mes de octubre de 1810, de orden de la excelentísima Junta, han de ir a descargar a la ensenada de Barragán todos los buques mercantes ingleses, cuya orden se expidió para fomentar dicho puerto, a donde se ha mandado construir una gran batería, un famoso cuartel, y ya se ha puesto una buena guarnición de cerca de doscientos hombres con un comandante militar de armas, que es el teniente coronel del regimiento de América don Antonio Luis Beruti; el puerto tiene otro comandante y hay para el resguardo un teniente comandante; con todo lo cual, los puentes que para el tránsito se están formando de orden del real Consulado y muchos buques que han descargado, se va formando una población, que muy en breve será de alguna consideración¹⁵.

El día 24 la Junta estableció que las ventas de terrenos en el pueblo de la Ensenada no podían pasar de una cuadra cuadrada y que todo propietario que tuviese mayores extensiones debía vender una porción a los posibles compradores. Las ventas se harían por tasación de peritos, no pudiendo el dueño fijar precio arbitrariamente. Todo comprador se obligaba a edificar en el plazo de dos meses después de la transacción; de no hacerlo así quedaba conminado a desprenderse del terreno adquirido. El considerando de esta normativa explicaba el porqué de tantas restricciones:

El fomento de esa población, que la Junta ha resuelto sostener a toda costa, excitará la codicia de algunas personas poderosas, que en semejantes ocasiones compran terrenos dilatados por el interés de la reventa, o para establecer grandes posesiones que quitan a los pobladores la esperanza de ser algún día propietarios¹⁶.

14 Moreno, M. *Vida y Memorias de Mariano Moreno*, ob. cit., p. 155.

15 Beruti, J. M. *Memorias curiosas*, pp. 150-151.

16 Moreno, M. *Vida y Memorias de Mariano Moreno*, ob. cit., p. 283.

Desde Curuzú Cuatiá, en marcha hacia el Paraguay, Belgrano escribió a Moreno:

*Gracias por los esfuerzos de Ud. a favor de la Ensenada; ese pueblo, muy pronto, dará a conocer a todos sus ventajas, y concluirá por mucho tiempo con las ventajas que había conseguido, injustamente, la insurgente Montevideo*¹⁷.

En 1815, el director supremo Ignacio Álvarez Thomas, lanzó un decreto por el cual declaraba vigente aún la orden de la Junta del 12 de octubre de 1810 relativa a aquel puerto de Buenos Aires¹⁸.

Río Tercero

También se ocupó la Junta de la navegabilidad del Río Tercero, importante curso fluvial de la provincia de Córdoba. En tal sentido, ofició al Real Consulado y al diputado deán Gregorio Funes:

Entre las atenciones que ocupan a la Junta, sobre realizar todos los medios que pueden contribuir a la felicidad de estas provincias, se señalan con preferencia aquellos proyectos que facilitando la comunicación interior, fomentan las relaciones mutuas de los pueblos, alivian sus necesidades y dan una circulación cómoda y pronta a sus producciones”. Tal era la idea de “allanar la navegación del Río Tercero.

Funes, deán de la Catedral de Córdoba y diputado por esa provincia, fue comisionado ante el Tribunal:

Quiere la Junta aprovechar sus conocimientos, celo y patriotismo para hacer revivir aquel proyecto y llevarlo a efecto con el poderoso influjo de la protección del Gobierno y los auxilios que son de esperar del empeño con que ese Tribunal ha promovido siempre las obras de utilidad pública.

17 Epistolario Belgraniano, pp. 72-73.

18 Registro Oficial de la República Argentina, tomo primero, ob. cit., pp. 333-334.

El 15 de octubre Funes contestó a Cornelio de Saavedra, presidente de la Junta Provisional. Remarcó la utilidad de los canales y vías navegables. Habló de facilitar el comercio y bajar los costos de las exportaciones de mercaderías. Navegable el Tercero, las provincias vecinas ya no se ahogarán en sus abundancias, afirmó el sacerdote¹⁹.

Con la firma del secretario Paso, una orden del 10 de noviembre fijó los derechos de exportación que debían aplicarse en el puerto de la Ensenada, reducidos en un dos por ciento respecto de los otros puertos. Los patrones de las lanchas empleadas en conducir los frutos desde las balizas y barracas de Buenos Aires, tendrían que sujetarse a las siguientes tarifas:

- millar de cueros, 62,50 pesos,
- marqueta de sebo, 3,50 reales,
- fardo de cueros de caballo, 20 reales,
- fardo de crin o lana, 2 pesos,
- plancha de cobre, 3 reales.

Y a las demás especies, por un cálculo aproximado a los precios anteriores, seguía el decreto.

Del mismo día era la orden que exigía arrojar al muelle el lastre de los buques, previo conocimiento del capital del puerto y del capitán de resguardo:


Sabedora la Junta de que los buques mercantes que entran a balizas acostumbran arrojar la piedra que conducen de lastre con notorio riesgo de cegar el canal e inminente peligro de estropear los barcos en bajamares y romper los cables por la roca de las piedras, prohíbe severamente semejante abuso, imponiendo la irremisible pena de mil pesos de multa al que incidiese en este exceso²⁰.

Aseguró Belgrano en su *Autobiografía* que existía unión entre los componentes de la Junta revolucionaria. Era constante el desempeño de las obligaciones de cada uno de sus miembros, guardando siempre el respeto y con-

19 Registro Oficial de la República Argentina, tomo primero, ob. cit., p. 78.

20 Registro Oficial de la República Argentina, tomo primero, ob. cit., pp. 83-84.

sideración merecidos al pueblo de Buenos Aires y a los extranjeros que allí residían²¹. En este ambiente de unidad nacional relatado por el prócer, se sucedieron los oficios que procuraron dar valor económico y estratégico a algunos puertos de las Provincias Unidas.

Finalizaba 1810 cuando se integraron a la primitiva Junta del 25 mayo los diputados provinciales y cuando el secretario Moreno, derrotado ya por sus rivales internos, que se inclinaban por el presidente Saavedra, debió dejar el Gobierno. 

Fuentes bibliográficas y documentales

BERUTI, Juan Manuel. *Memorias curiosas*. Buenos Aires, Emecé Editores, 2001.

DOCUMENTOS DEL ARCHIVO DE BELGRANO, tomos I y II. Buenos Aires, Museo Mitre, 1913.

EPISTOLARIO BELGRANIANO. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1970.

GACETA DE BUENOS AIRES (1810-1821), tomo II. Reproducción facsimilar dirigida por la Junta de Historia y Numismática Americana, Buenos Aires, 1910.

LEVENE, Ricardo. *Ensayo Histórico sobre la Revolución de Mayo y Mariano Moreno*, tomo II. Buenos Aires, Editorial El Ateneo, 1949.

MORENO, Manuel. *Vida y Memorias de Mariano Moreno*. Buenos Aires, EUDEBA, 1968.

MORENO, Mariano. *Escritos II*. Buenos Aires, Ediciones Estrada, 1943.

Registro Oficial de la República Argentina que comprende los documentos expedidos desde 1810 hasta 1873. Tomo primero, Buenos Aires, Imprenta Especial de Obras La República, 1879.

21 *Documentos del archivo de Belgrano*, tomo I, ob. cit., p. 192.

Intereses marítimos y fluviales



De Tres Arroyos al mundo: el capitán de fragata Amelio D'Arcangelo

Mariano Martín Reguero¹

Imagen: Memoir University of Michigan.

1 Capitán de fragata (RE) de la Armada Argentina. Cursó estudios en el Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown" (Promoción 33) y en la Escuela Naval Militar (Promoción 118). Se especializó en Artillería y Control Tiro, como así también en Salvamento y Buceo. Es Licenciado en Sistemas Navales para la Defensa, e Ingeniero Ambiental. Es Miembro de la Fundación Histarmar y del Instituto Nacional Browniano. Actualmente vive en Claromecó, partido de Tres Arroyos, provincia de Buenos Aires.

Redactar una biografía o bien una semblanza sobre una persona es una tarea ardua que necesita el rigor suficiente para no caer en una injusticia que obvie o calle las grandezas de una vida. Es este el caso que me toca, cuando decidir ahondar respecto a la trayectoria de un hombre que en su paso por este mundo ha dejado una huella enorme. Se trata del capitán de fragata (RE) Don Amelio Milo D'Arcangelo, quien en su paso por la Armada Argentina nos ha legado un buen número de obras y enseñanzas.

Es que el tema no es menor, ya que esos trazos nos permiten disfrutar, al día de hoy, de realizaciones en la industria naval y en la tecnología, que nos marcan un camino. Por ende, tómese este artículo como una semblanza, una pincelada sobre su vida. Nunca mejor la frase de Thomas Carlyle: *Una verdadera pintura del más pequeño hombre es capaz de interesar al hombre más grande*. Es un homenaje, este esbozo, de la trayectoria que nos ha dejado de quien hoy expreso este escrito.

Don Amelio D'Arcangelo es un digno hijo del partido de Tres Arroyos, provincia de Buenos Aires. Ya sea como marino o ingeniero, ha dejado un profundo legado. Nació el 13 de febrero de 1914 en el seno de una familia muy humilde de inmigrantes italianos que llegaron al país a fines del siglo XIX o principios del XX. Su apellido es muy probable que sea de origen medieval, y proviene de la palabra raíz latina *Arcangelus*. Se han encontrado rastros de este apellido en la región de Marche (Italia) desde 1600. Pero su rastro más perenne y constante en el tiempo es en las regiones de Abruzzos, Puglia y Lazio. Según la Dirección Nacional de Migraciones de nuestro país, se registró la entrada entre 1885 y 1910, de 10 inmigrantes con ese apellido y de esa región.

Por ende, no es de extrañar que sus padres hayan elegido a Tres Arroyos para establecerse con el fin de afincar sus posibilidades de futuro. Esta primera generación de inmigrantes formó, en este terreno fértil de pujanza, familias que prontamente dieron hijos educados en el amor al trabajo y el deseo de progreso. Sin duda una generación decidida a luchar contra la adversidad y construir un porvenir fructífero a nivel personal y familiar. Y porque no decirlo, también para el país.

Todo lo anterior es más que necesario mencionarlo, ya que es bueno poner el cuadro de época dentro de lo que se quiera explicar. Por aquel entonces Tres Arroyos era un partido incipiente y con empuje gracias al agro.

En virtud de esto, se establecieron todos los recursos necesarios para el progreso. Escuelas primarias y secundarias, sociedades de fomento, bibliotecas, servicios, la llegada del ferrocarril, comunicaciones, comercios y todo lo que conlleva el progreso. Este marco, sumado al familiar, dieron lo suficiente para que un niño tuviese educación y los jóvenes trabajo, dos factores que dan instrumento para el desarrollo personal.

Volviendo a Don Amelio D'Arcangelo, no cabe la menor duda que su familia de origen muy humilde y emprendedor abogó por darle los mayores principios y valores. Trabajó desde joven, y en ese ambiente se educó. Una vez terminada la escuela secundaria, se preparó para su ingreso a la Escuela Naval Militar, siendo becado. Tema mayúsculo, ya que para ingresar a la mencionada Institución (formadora de los oficiales de nuestra Armada Argentina) implicaba un esfuerzo en calificar dentro del cupo de ingreso. Es así como pasa a formar parte del Cuerpo de Cadetes en el “Curso Aplicación para el Cuerpo de Ingenieros”.

En 1934, se encuentra formando parte del Cuerpo de Cadetes con muy buenas calificaciones en las materias que se impartían. Como referencia, el 24 de mayo de ese mismo año, es seleccionado para la Gala que ofrecía el Centro Naval por las fiestas patrias. Recuerda Amelio:

Para mí, un jovencito de campo, de Tres Arroyos, venir a este salón y esa bonita velada fue algo extraordinario para mi vida.

Al completar sus estudios en la Escuela Naval, en 1936, realiza el XXV Viaje de Instrucción a bordo del Buque Escuela ARA *Presidente Sarmiento* desde el 22 de agosto de 1936 al 3 de marzo de 1937, visitando diversos puertos, entre ellos, la costa Oeste de los Estados Unidos. Completada así su formación como cadete y egresó con el grado de alférez de fragata (Promoción 63 Cuerpo General y Promoción 24 de Ingenieros Maquinistas).

De ahí en más, comienza su carrea como oficial naval y es destinado a diferentes unidades, hasta que es designado por la Armada para estudiar Construcción Naval en el *Massachusetts Institute of Technology* (MIT), en Cambridge, Estados Unidos. Ese curso de post grado estaba destinado para oficiales navales graduados de Annapolis (Academia Naval de los Estados Unidos). Consistía en un programa de tres años de duración donde salían

expertos en proyectos en construcción de buques de guerra. Se graduó con honores y se lo considera como el primer Ingeniero Naval de nuestro país.

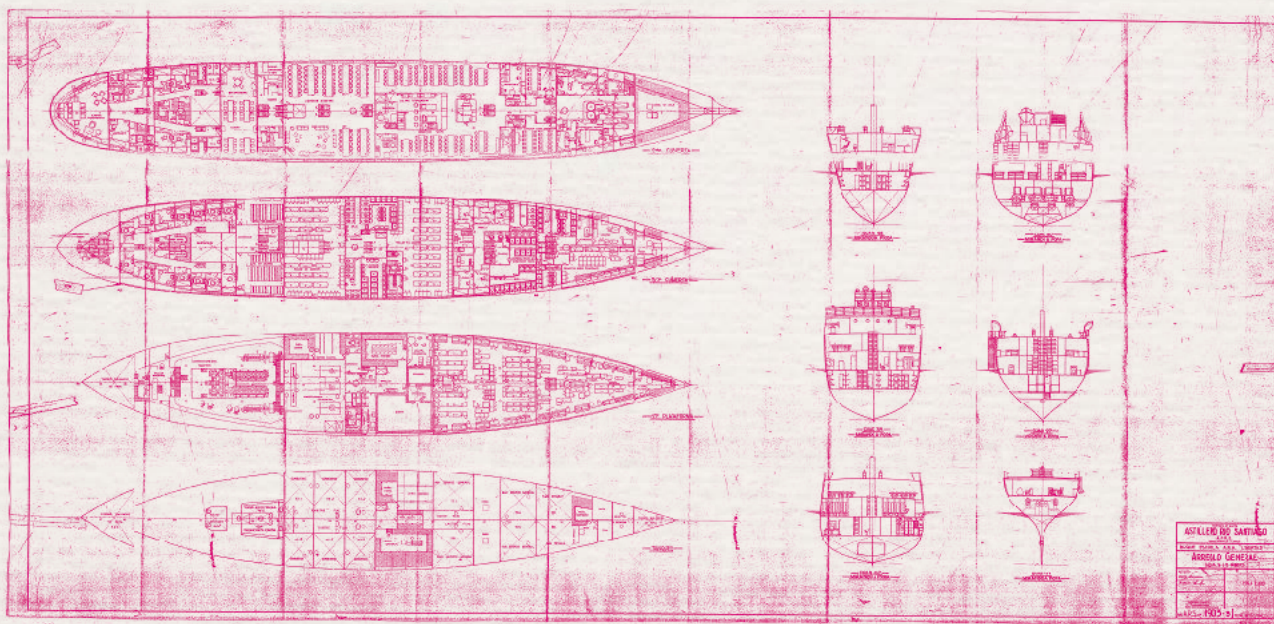
Vuelto a la Argentina, fue destinado a los Talleres Navales de la Base Naval Puerto Belgrano, precisamente, como Jefe de Sección Casco, entre otras tareas. Un puesto más que indicado para el por sus dotes profesionales. En estos tiempos el mundo estaba en guerra y la República Argentina permanecía neutral. Pero un hecho significativo, fue el arribo del buque tanque SS *Longwood*. De pabellón británico, fue torpedeado en el Golfo de Bengala por un submarino japonés. Ocurrido esto, se llevaron a cabo reparaciones menores en Ceilán y Durban, pero siguió por el Atlántico hacia el Oeste para buscar reparaciones mayores en la Base Naval Puerto Belgrano, eludiendo así un nuevo peligro de ataque submarino. Estamos ya en 1943 cuando acontece esto.

Lo detallado anteriormente, y ya en los Talleres Navales de la citada Base, se decidió la entrada a dique del navío. Por la urgencia dada y en el marco de las leyes de neutralidad, necesitaba reparaciones mayores. Esto implicaba la intervención directa del capitán D'Arcangelo. Este innovó un nuevo procedimiento de soldadura para buques remachados siendo esto una experiencia exitosa en la reparación del SS *Longwood*. Tal fue la buena práctica adoptada que le valió la conformidad de su comandante y las felicitaciones correspondientes por la obra efectuada. Cabe destacar que en los aspectos de la construcción de buques en aquellos años se estaba ante una verdadera revolución y salto de tecnología: el buque a remaches estaba dejando el paso a la chapa naval y la soldadura. Es decir, el ingeniero Amelio D'Arcangelo fue un pionero en este tema.

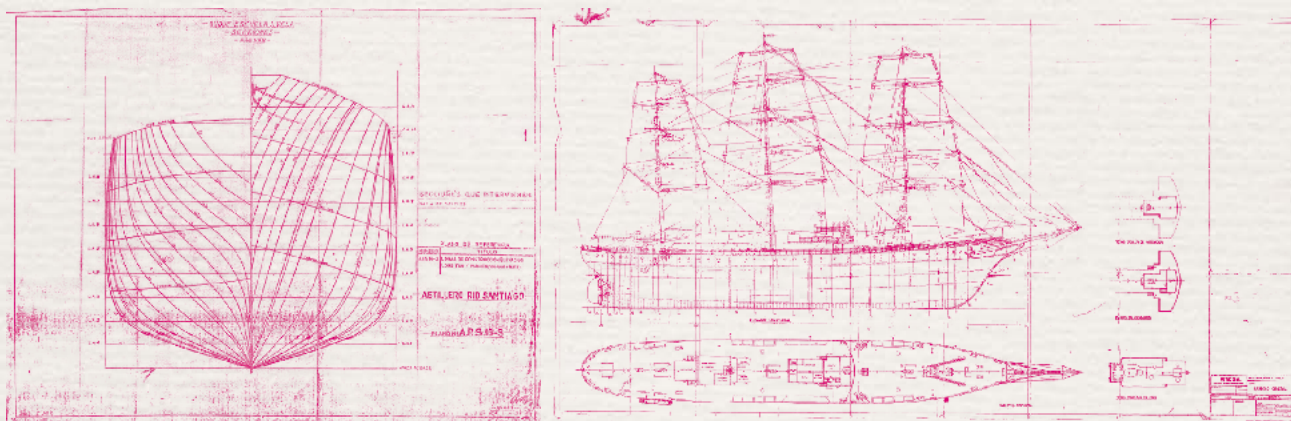
Pero también, no debe olvidarse otro trabajo de suma importancia para la época. En 1941 se produjo un accidente náutico de envergadura, producto de la colisión con la torpedera ARA *Corrientes* por parte del crucero ARA *Almirante Brown*, y el cuasi simultáneo abordaje del acorazado ARA *Moreno* a este; el *Brown* debió regresar a la Base Naval Puerto Belgrano para la reparación del arbotante y de la hélice de estribor con suma urgencia. Este trabajo implicaba sofisticados tratamientos térmicos por las diferentes aleaciones con que estaba construido. La reparación de la hélice consistió en el reemplazo de una pala por un sistema de fusión concebido por el ingeniero D'Arcangelo que no tuvo precursores, ni ha tenido repeticiones.

Finalizada la guerra, es designado como Jefe de la Sección Proyectos de Buques de la Dirección General de Material de la Armada. En esta función, realizó varias misiones oficiales a los Estados Unidos para la adquisición de los cruceros ARA *9 de Julio* y ARA *General Belgrano*. El conflicto mundial había terminado y existían varios ofrecimientos del país mencionado para ceder buques excedentes. Así también, formó parte de la supervisión de la construcción de los buques patrulleros ARA *King* y el ARA *Murature*, unidades de largas trayectorias en la Armada. En efecto, el primero se encuentra al día de la fecha en estado operativo (unos sesenta años de vida en servicio). Cabe mencionar, otro importante proyecto: el diseño de las fragatas Clase *Azopardo*. Tanto estas como los patrulleros mencionados, fueron un hito para la industria naval de nuestro país. Contar con estos proyectos de construcción nacional, de propia concepción y pese a las demoras que han sufrido, se completaron en su totalidad en lo que es hoy el Astillero Naval Río Santiago (en su momento Arsenal Naval Río Santiago).

Lo mencionado en el párrafo anterior, no eclipsa otro hito. Se trata del diseño de las líneas de agua de la fragata ARA *Libertad*. Fue concebida por quien hoy nos ocupa en este artículo. Es de alguna forma su obra maestra, nuestra noble embajadora de los mares. El diseño de las líneas de agua y casco pertenecen al capitán Amelio D'Arcangelo. Y es impor-



Planos de construcción de la fragata *Libertad*. Gentileza: Ignacio Amendolara Bourdette.



Planos de construcción de la fragata *Libertad*. Gentileza: Ignacio Amendolara Bourdette.

tante remarcar que para ello fue necesario el estudio de otros buques veleros (TallShips), optando por la preferencia de las líneas de aguas de un clíper. Estos, fueron famosos veleros que por su eslora y finas formas les daban maniobrabilidad y velocidad. Estudiando cual sería el mejor corte de diseño, llegó a lo que hoy podemos ver con orgullo navegando cada año. Después vendría un largo debate sobre su aparejo, donde tuvo una intervención importante otro gran marino el capitán de navío Don Atilio Porretti. Pero esto fue mucho más tarde y durante el proceso de construcción. En cuanto al casco no hubo ninguna duda que ese diseño era el correcto y el tiempo así lo demostró.

La fragata ARA *Libertad* es, sin duda, la mayor expresión de la obra de Don Amelio D'Arcangelo que se ve a simple vista. Solo se necesita visitarla, contemplarla amarrada o navegando para valorar su trabajo. De bellas formas, eficiente en su concepción como Tall Ship y con una vida como buque escuela que ha sido impecable hasta la fecha. Sigue siendo la embajadora itinerante en los puertos que ha visitado en los diferentes viajes de instrucción y cumple su función formadora de marinos de guerra argentinos.

Es justo agregar, que a la par de su actividad en la Armada Argentina, dedicó años de enseñanza en el ámbito universitario. Ejerció como profesor de Arquitectura Naval en la Universidad de Buenos Aires, desde 1946 a 1951. En 1953, Amelio D'Arcangelo, se vio en la obligación de pedir su pase a retiro de la Armada. Su cónyuge, a quien había conocido en el viaje de instrucción, allá por el año 1936, era de nacionalidad estadounidense. Ella padecía de diabetes y en aquel entonces Argentina sufría sanciones económicas por razones políticas. Por ende, muchos productos y medicinas no se



El capitán de fragata Amelio D'Arcangelo, en una de sus visitas en Buenos Aires.

producían o no se conseguían en el país, entre ellos la insulina. Se ven obligados por esta causa a emigrar a los Estados Unidos. Decía Don Amelio:

La esposa de un camarada, que era también Capitán de Fragata, murió por no conseguir insulina, así que yo pensé que ese podría ser el destino de mi esposa, y decidí emigrar con ella.

Tamaño decisión que nos habla de su lado humano, de su grandeza como hombre y sus altos valores morales.

Pero no todo terminó para con su carrera profesional y la enseñanza. La especialización que eligió como profesión supo encaminarla en su nuevo lugar de vida. De inmediato, fue admitido en el prestigioso Instituto de Tecnología de Michigan (MIT) como profesor adjunto en Arquitectura Naval. En 1958, acepta una invitación como profesor en Ingeniería Mecánica en el Instituto Politécnico de Virginia (hoy conocido por las siglas VT o VPI), donde creó diversos cursos de Ingeniería y Arquitectura Naval.

Su carrera es impresionante y en ascenso. Amelio, se unió a la Universidad de Michigan en enero de 1964, como profesor de Arquitectura Naval e Ingeniería Marina. Fue presidente asociado de su departamento universitario desde 1975 hasta 1981. En esos años en la Universidad, fue reconocido por su enseñanza dedicada y efectiva respecto al diseño de barcos, donde sumo no sólo los conocimientos técnicos sino su enorme y amplia experiencia profesional.

Otra obra maestra que destaca en su fecunda trayectoria es su libro *A guide of a sounds shipsstructures* publicado en 1964 por Cornell Maritime Press y reconocido como referencia para aquellos que estudian esta profesión, fue un verdadero “best seller” en el ámbito técnico. Fue traducido a varios idiomas.

En la Universidad de Michigan se jubiló en 1984. No obstante, desarrollo actividades como consultor y referente en la Arquitectura Naval a nivel internacional. Como ejemplo, se desempeñó como consultor de programas

en esta área mencionada para la Universidad de Veracruz y también para la Universidad de Nueva Orleans.

Sería injusto no mencionar que fue uno de los fundadores del Instituto Panamericano de Ingenieros Navales (IPEN), donde se desempeñó como Director Representativo de los Estados Unidos y Director General, entre otros cargos. Fue miembro de la Sociedad de Arquitectos Navales e Ingenieros Marinos y de la *Royal Institution of Naval Architects*, ubicada en Londres.

Ya en 1981, D'Arcangelo fue elegido miembro de la Academia Mexicana de Ingeniería, merecimiento dado a sus aportes a la enseñanza de la Ingeniería Naval en ese país. Así también, fue jefe de grupos de trabajo de la *Society of Naval Architects and Naval Engineers* (SNAME, Sociedad de Ingeniería Naval y Mecánica), de Nueva York, e inspector del grupo *American Board for Engineering* (ABET).

Por todo esto, en 1991, Amelio D'Arcangelo recibió el *William H. Web Award*, el premio de los premios en el mundo de la Ingeniería Naval, galardón que corona su exitosa y fecunda carrera con un reconocimiento explícito y más que merecido por su aporte al conocimiento e investigación.

En nuestro país, ha entrado en la historia del mundo marítimo argentino. Sea como marino o ingeniero. Tanto su membresía ininterrumpida como miembro del Centro Naval y el reconocimiento de otras instituciones como la Academia del Mar y la Academia de Ingeniería han sabido valorar y reconocer su fecunda tarea. Lo mismo para con su familia, nunca dejó de lado sus lazos con Tres Arroyos, el lugar en el mundo que lo vio nacer.

El capitán de fragata ingeniero naval, Don Americo Milo D'Arcangelo, falleció el 2 de marzo de 2003 en Blacksburg, Virginia, a los noventa años. Dejo una estela que motiva a navegar en el océano del conocimiento y afrontar el reto de atreverse a emprender objetivos nobles.

De fragatas y el mar. De vida fecunda y con grandeza. De surcos y estelas, forjados con esfuerzos y sacrificios, dejados para el porvenir. De eso se trata esta pequeña semblanza, como una estrella que brilla grandiosa en el firmamento. Ha sido un desafío poder expresar en esta breve y humilde reseña, realizada en tiempos de pandemia y cuarentena. Se trata simplemente de rendir un homenaje que siempre resultara pequeño. No se puede estar más

que en deuda con estas pocas palabras. La vida de un ser humano notable y excepcional por todo lo expresado en los párrafos anteriores. Tres Arroyos y el país deben estar orgullosos de su talla y su legado. Simplemente espero que esta contribución este a la altura de su figura. ~

Bibliografía

Base de datos CEMLA, Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos, www.cemla.com

Base de datos "Barcos de Agnelli". sites.google.com/site/barcosdeagnelli/

Captura de Conferencia "Discurso de aceptación de ingreso a la Academia del Mar de la República Argentina el 25 de noviembre de 1997". www.youtube.com/watch?v=B8Nx6V_c55A

DOMÍNGUEZ, Arístides B. "Homenaje a la Fragata *Libertad*, Buque Escuela de la Armada Argentina y Patrimonio Cultural de la República Argentina". Academia Nacional de Ingeniería, 2012

Educación de los ingenieros navales en la universidad de Michigan.

<https://es.slideshare.net/AcademiaDelIngenieriaMx/educacin-de-los-ingenieros-navales-en-la-universidad-de-michigan>

FUNDACIÓN HISTARMAR, "Crucero Pesado ARA *Almirante Brown*" 1931.

www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/Buques1900a1970/CrAlmBrown1931.htm

----- "El choque y hundimiento del torpedero ARA *Corrientes*".

www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/HundimTorpCorrientes.htm

----- "Viaje 58 de Instrucción/35 de la Fragata 1936/37"

www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/FragataSarmiento/Sarmiento-Viaje35.htm

MIT. *Annual Report*, 1953, 1955, 1958

PUGLISI, Alfio A. "Marinos Notables". En: *Boletín del Centro Naval* N° 839, julio-diciembre de 2014.

www.centronaval.org.ar

TORRE, Mariano. "El Aparejo de la Fragata ARA *Libertad*, consideraciones". En: *Boletín del Centro Naval* N° 801, enero-marzo de 2001

UNIVERSITY OF MICHIGAN, Faculty History Project, Memoir, Amelio Milo D'Arcangelo.

<http://faculty-history.dc.umich.edu/faculty/amelio-milo-d%E2%80%99arcangelo/memoir>

Misceláneas

El Carajo

Horacio Márquez¹



Imagen: Pinterest

En nuestro idioma, el castellano, existen pocas palabras que carguen como un pecado original el peso de la carencia de elegancia y buen gusto como la palabra “carajo” ¿Pero por qué?

¿Quién sabe qué carajo es el carajo? ¿O dónde carajo está el mentado carajo?

La mayoría de las personas, ante estos interrogantes, se orienta hacia algo relacionado con los grandes veleros, especialmente los antiguos. Y hasta aquí todo bien. El objeto de nuestra búsqueda es parte de los antiguos veleros.

Pero esta gran mayoría no vacilará en decir que el famoso carajo es la estructura ubicada al tope del palo mayor donde se ubicaba al vigía (fun-

1 Médico graduado en la Universidad de Buenos Aires. Ingresó a la Armada Argentina, donde se retiró como capitán de fragata médico. Es Veterano de Guerra de Malvinas.

ción desaparecida con la aparición del radar). Esa estructura, que podía ser de madera o tejido de varillas se llamaba en realidad “cofa” o “nido de cuervos”. Era un puesto de trabajo bastante apacible, aunque llegar hasta él implicaba trepar por las jarcias, lo que no estaba exento de riesgos.

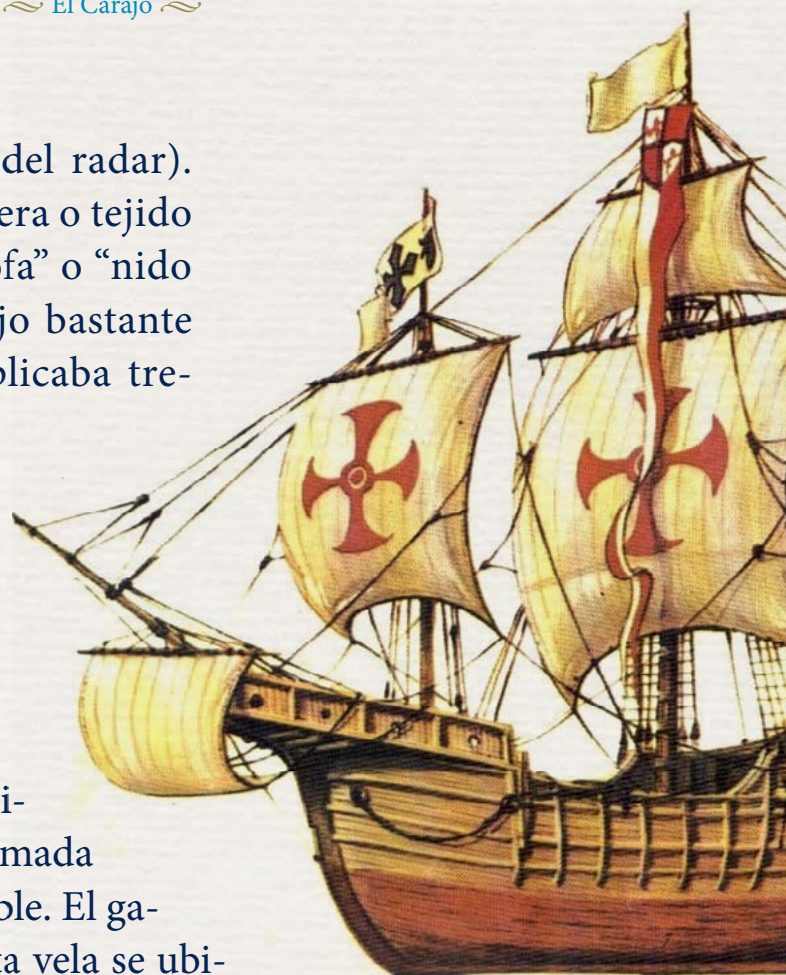
Error. No era entonces el buscado carajo. ¿Y que era entonces? Resulta que en los antiguos veleros (especialmente aquellos aparejados como carabelas o similares), debajo del botalón o bauprés (palo que continuaba a la proa), se tendía una vela llamada “caraja”. Esta vela podía ser única o doble. El gaviero encargado de la maniobra de esta vela se ubicaba en un taburete que pendía mediante un cabo del mencionado bauprés. Ese taburete o soporte era nuestro buscado carajo.

Esta ubicación, por debajo de la proa, lo exponía a los más severos movimientos de la embarcación, sobre todo el cabeceo, y a constantes salpicaduras (o baños) del agua del mar. Era por eso el puesto de trabajo más desagradable y riesgoso en estas embarcaciones. Por esa razón, ser enviado al famoso carajo era generalmente un forma de castigar, vilipendiar o escarnecer a algún marinero de disciplina o desempeño irregular.

Ese es el origen de mandar a alguien al carajo: equivale a mandarlo a un lugar desagradable y riesgoso al que nadie quería ir.

En ocasiones no se ve en estos veleros a nuestro (ahora conocido) carajo, pues el gaviero se sujetaba del “moco”, que es un pequeño palo que estaba por debajo del bauprés y servía para el estay de dicho palo.

¿Quedan dudas? ¡¡¡Carajo!!! ≈



La Santa María.
Imagen: Pinterest

Misceláneas

Fernando de Magallanes

Zulma Nicolini Rollano¹



*Al cabo de un sinfín de eternidades
un ser mitad humano por su cuerpo
mitad cíclope por su entereza fiera,
demostrará al mundo la forma de la Tierra.
La humanidad ha de quedar atónita
ante el milagro que será revelado
del astro que rueda en el oscuro espacio.
Ese será el vital y único designio conferido
al navegante del mirar tranquilo.
Nació en Oporto este noble hidalgo
que se adueñara por sus locos sueños
de la fama inmortal del elegido.
Le gustaba retraerse y ocultarse.
en su profundo espíritu marino
La prudencia y el valor eran su cauce.
Sabía callar, aprendió a esperar.
Desde lo insondable de su alma
supo la verdadera misión de su destino.*

1 Presidenta de la filial SADE-Gualeguaychú. Miembro fundadora de las Naciones Unidas de las Letras y de la Unión Hispanomundial de Escritores. Pertenece a diversas entidades de escritores y poetas del continente americano. Es miembro de número del Instituto Académico de Estudios Políticos y Sociales "Marcelo Torcuato de Alvear". Recibió el "Premio Mundial a la Excelencia Literaria" en el III Congreso Mundial de Escritores "Miguel de Cervantes Saavedra" (2017), entre otras muchas distinciones. Autora de poemarios y ensayos, entre los que cabe citar el libro *Por el mar rumbo a la historia argentina*.

En Azamor, un lanzazo lo marcó para siempre
paralizando su pierna en esa herida.
¿Ha hecho pacto tal vez con la amargura?
Nunca para él las distinciones,
cicatrices por toda recompensa.
Por ser así, taciturno, tan callado,
no sabía sonreír, tampoco ser amable,
ni ser cortés ni sus ideas defenderlas,
se encerraba en sus tristes pensamientos.
La soledad lo envolvía con su manto,
volvió su entorno de frialdad infranqueable.
Más, a pesar de todo, en él habíaun algo tan secreto
guardado impávido en cada uno de sus gestos.
Por eso convivió consigo mismo
en su mundo interior, desconocido.
No se subordinó ante nadie.
Perito en las técnicas de guerra,
diestro en espada y arcabuz,
no desconoció remo ni lanza.
Entendió también de astronomía,
desafió ciclones y tormentas,
feroces ataques y naufragios.
Gira la Tierra, gira y gira..
En la mitad de su vida reconoce
la misión para la que ha nacido.
Una luz nueva se insinúa,
poco a poco disipa las tinieblas.
Fernando de Magallanes,
total desconocido para el mundo,
encerraba en su interior firme certeza
que lo llevó a exclamar: “Lo sé. Hay un paso.
Dadme una flota y he de demostrarlo.
Navegando del Este hacia el Oeste
daré la vuelta al mundo”

Con seis palabras Carlos I abre las puertas
a la enorme aventura de Fernando:
“Habéis de ir con buena suerte”
Así, con cinco naves se lanza el navegante.
Ignora que antárticos hielos lo amenazan,
el calor del trópico, temporales y calma.
Sin tiempo. A la deriva. Solo guiados
por el tesón de un hombre,
un hombre que parece indestructible.
En él se juntan fantasía más sueños,
con la matemática exactitud de su proyecto.
En sus hombros, la enorme misión del hombre solo,
salir vencedor de lo que ocurra.
Nada desconoce de las naves, nada dejó al azar.
Se sabe triunfador sin aún serlo.
En la tierra no se siente a salvo,
solo en alta mar ha de ser libre.
Será señor de la vida y de la muerte.
Lo aguarda lo incierto, lo que no se conoce,
Allí estará indefenso, ha de ampararse en Dios.
El viento y las olas decidirán la suerte
de las naves que emprenden el viaje hacia el misterio
entre sombras y sol.
Un día de septiembre inician su periplo.
Las velas bien hinchadas despliegan el escudo.
Empiezan su camino enfilando hacia el Sur.
Fernando el navegante el Trópico ha pasado.
Ya no más las selvas tropicales
con palmeras que ondulaba el viento.
Más hostil se muestra ya la costa, desnuda, desierta,
el cielo gris oscuro.
El sombrío almirante los conduce a un mundo inhóspito y helado.
El tiempo en la soledad se vuelve más vacío,
el dolor los espera en el puerto de niebla y de desdicha.

En el instante en que la fe decae,
que la oración no calma las angustias,
comienza su ilusión a ser proeza.
Primero de noviembre. El cielo le responde.
De Todos los Santos es el día,
¡la realidad del sueño se ha cumplido!
El silencio absoluto los espera,
la quietud espectral los acompaña.
El gran momento del hombre, el navegante
encontró el paso que su fe anunciara.
Los inmensos océanos se comunican en su lengua de agua
y en un entendimiento insospechado,
aplacan su oleaje y se vuelven calmos.
Magallanes ha llegado lejos,
más que ningún mortal lo haya hecho.
Regresará ostentando el laurel victorioso.
Pero la mano del destino lo toma del hombro y lo detiene.
Silalapu el Grande allá en Filipinas le quitó la vida.
Ahí quedó su cuerpo de una manera absurda.
La proeza inmortal del más grande navegante de la historia,
que venció tempestades en una enorme gesta sobrehumana.
Se desconoce el destino de su cuerpo,
No tuvo su descanso en el lugar deseado.
En el momento en que murió Fernando
la Cruz del Sur acrecentó el fulgor, se volvió intenso.
Los océanos redoblaron la fuerza de sus olas.
Luego reinó el silencio.
La universal heredera de su gloria,
será la humanidad a través de los tiempos.
Que no desaparezca para el mundo
la enorme magnitud de tal hazaña.
Mitad hombre, mitad titán,
fue iluminado por la constelación que lo marcara
con la luz de los bravos y los grandes. ~

Misceláneas

Cementerios de barcos

Alfio A. Puglisi¹

**Nafragio del
Desdémona
en Cabo San Pablo.**
Imagen: Joel Reyero

Nada más triste y nostálgico que visitar un cementerio. Lápidas, bóvedas antiguas, cargadas de epitafios y símbolos que invitan a la meditación. Lo curioso es que también hay en diversas partes del mundo, cementerios de barcos y de submarinos; anclas (Praia do Barril, Tavira, Portugal); cañones (Canal Beagle); trenes y locomotoras (San Martín o Remedios de Escalada, en la provincia de Buenos Aires); motos (Censen, en China); aviones, autos, taxis (en Chongqing, China); camiones, maquinaria pesada y ómnibus (Henderson, de nuevo en la provincia de Buenos Aires y en Yimu, China); etc.

1 Doctor en Psicología. Licenciado en Metodología de la Investigación. Profesor de Filosofía y Pedagogía. Fue profesor y jefe del Gabinete Psicopedagógico de la Escuela Naval Militar entre 1969 y 2013. Fue Presidente del Instituto Nacional Browniano, del cual integra actualmente su Comisión Revisora de Cuentas.



El USS Iowa junto con otros barcos especiales esperando su desguace

Cementerio de submarinos rusos



Imagen: kreiser.unoforum.pro



Camellos a la sombra de un barco. Atrás un buque ya cortado.



Operarios arrastran un trozo de acero.

Imagen: National Geographic.

Concentrémonos en los cementerios de barcos, a veces lugares de espera previa a su desguace. Los hay situados en diversas partes del mundo, a veces, abandonados en ríos (Riachuelo, Delta del Tigre, en la provincia de Buenos Aires); otras tantas llevados a propósito para varar allí. Se encuentran encaillados en sitios peligrosos de constantes naufragios (Tierra del Fuego e Isla de los Estados) y también barcos olvidados (balleneros en las islas Georgias del Sur). Hay cementerios submarinos, fruto de naufragios o de batallas; otros creados artificialmente, hundiendo a propósito barcos, para crear un sitio de buceo (Puerto Madryn).

Los grandes cementerios están en Chittgong (Bangladesh); en Nouadhibou (Mauritania); en Alang y Pipavav (India); en Gadani Beach (Pakistan); en Nueva Zembla y en la península de Kamchatka, polos distantes entre sí en Rusia; Aliaga (Turquía); Landévennec (sobre el río Aulne, en Francia). Existen diversos cementerios y apostaderos de buques en reserva



Submarino ruso abandonado en la península de Kola. Imagen: Submarines.narod.ru



El limo y la vegetación invadieron los cascos en Madows Bay y conservan su forma.

Viejos conocidos de Río Santiago: el ARA Cormorán y el tradicional ferry.



Imagen: Mapio.net/



El cementerio del Riachuelo. Imagen: PortalBA

de los Estados Unidos: Mallows Bay (sobre el Potomac y a escasas 30 millas de Washington), junto con Staten Island (cercana a Nueva York), cierran el circuito norteamericano.

Muchos capitanes prefieren hundir sus barcos antes que remolcarlos a lejanos sitios para su reparación o desguace: algunos cobran el seguro y listo (un fenómeno repetido entre los armadores de buques pesqueros); otros lo hacen por razones sentimentales.



Los balleneros *Albatros* y *Días* de la Compañía Argentina de Pesca en las Georgias.

Los buques de gran tamaño se desguazan en Bangladesh y en Mauritania. Hay capitanes expertos en embicarlos en la playa y una vez allí, se hacen cargos de ellos infinita cantidad de operarios, verdaderos cirujanos de sus restos. Ya cortados, arrastran sus partes al unísono a través de la playa hasta los camiones. No sólo buscan el acero. En las playas se depositan también toneladas de cobre, amianto y pinturas con plomo y cadmio que constituye un lodazal insalubre que afecta

gravemente a los trabajadores. Muchos mueren jóvenes fruto de accidentes. El salario es bajísimo (cobran entre 1,5 y 2,5 dólares diarios); ante la falta de trabajo, muchos se dedican a ello. Mejoran sus ingresos vendiendo en los mercados locales todo lo que encuentran a bordo: menaje, muebles, tuberías, cadenas y cables, etc. Al portaaviones francés *Clemenceau* se le prohibió varar en la India para su desguace final por la cantidad de amianto a bordo, por lo que tuvo que volver a Francia donde se realizó la tarea entre 2009 y 2010.

El Riachuelo de los Navíos (La Boca) y el Tigre constituían lugares de abandono de los barcos con total impunidad. En apenas cuatro años se retiraron de allí 56 barcos hundidos; de ellos, 31 los retiró el gobierno a través de la Prefectura y la Secretaría de Ambiente de la Nación y los otros 25 lo fueron por los propietarios de las embarcaciones. En Río Santiago, sobre la ribera de Berisso, frente a la isla Paulino, se encuentra el *Cormorán*, ex *Jorge*, minador de la Armada Argentina, construido en Alemania donde participó de la Primera Guerra Mundial, y donado al Club Náutico Berisso como sede social.

Benito Quinquela Martín fue uno de los primeros en detectar la belleza oculta en estos cementerios. Inmortalizó con su pintura paisajes del Riachuelo y de La Boca, dio un estilo de color a las fachadas de las casas y rescató mascarones de proa formando uno de los museos más grandes del mundo

al respecto. Éste parece ser el destino de los cementerios marinos, transformarse en parques especiales de tipo ecológico e histórico a la vez tal como las viejas estaciones de trenes han pasado a ser casas de cultura o jardines de infantes. Hay quienes cuidan las viejas locomotoras y los coches.

El acorazado *Rivadavia*, lo más grande que hemos tenido, fue llevado a remolque a Italia para su desguace por la firma Azienda Ricupieri e Molizione Marittimi S.P.A.(ARDEM) de Génova. Su gemelo, el ARA *Moreno*, fue remolcado en 1957 al Japón para la firma Yawata Iron & Steel Co.; al comenzar su desguace, tuvo lugar a bordo una ceremonia shintoísta contando con la presencia del Embajador argentino. Con el dinero obtenido por ambos se compró el primer portaviones argentino, el ARA *Independencia*, incorporado en 1959, cuyo desguace comenzó en octubre de 1971, en Rosario, por la firma Saric S.A. Fue reemplazado por el portaaviones ARA *25 de Mayo*, que en 2000 tuvo su desguace en el puerto de Alang (India) tras un remolque de 8.000 millas. Sólo se conservaron como museos la fragata *Sarmiento* y la corbeta *Uruguay*.



Restos de naufragio en Península Mitre.

Fuentes y lecturas sugeridas

"Alang, el vertedero del planeta". En: *elmundo.es* (27 de enero de 2006). Disponible en: <https://www.elmundo.es/elmundo/2006/01/27/ciencia/1138360444.html> (consultado el 15/3/2020).

BACIGALUPI, Paolo. *ElCementerio de barcos*. De Bolsillo, 2013.

DE LA FUENTE, Ernesto. "El Riachuelo es un verdadero cementerio de barcos". En: *Revista Caras y Caretas*, 17 de septiembre de 1932.

DUIZEIDE, Juan Bautista. "Un amor a toda costa". En: *Clarín*, 25 de mayo de 2008.

EL PENSANTE: LUGARES ABANDONADOS. "Cementerio de barcos de Staten Island, el recodo olvidado". Bogotá, E-Cultura Group (3 julio, 2009).

GILES, Jorge. "El país de los barcos hundidos". En: *El Argentino*, 13 de abril de 2011.

KNIGHT, Matthew. "Mallows Bay: Ghost fleet' graveyard reborn as nature green environment sanctuary". *Going Green*, 28 de junio de 2016.

LÓPEZ, Ignacio H. "Cementerio de barcos". *Nauta 360*. Madrid, 28 de julio de 2014.

Misceláneas

Dos poemas de Jorge Luis Borges sobre el mar

Patricia Coto¹



Imagen: eluniversal.com.mx

El mar es un tema largamente desarrollado por distintas ramas del arte. Desde la música (Debussy), hasta la pintura (Sorolla), el flujo y reflujo de las olas han alentado a los artistas para crear obras que provocan nuestra sensibilidad y admiración.

Para este breve ensayo, elijo dos poemas de Jorge Luis Borges, escritos y publicados en fechas muy distantes, de acuerdo con la edición de *Obras completas* (Buenos Aires, EMECE, 1974), corregida y autorizada por el escritor.

El primer poema es “Singladura”, con estructura de verso libre, incluido en su libro *Luna de en frente*, editado en 1925. En el Prólogo de 1969, Jorge Luis Borges reconoce que ha modificado poco del libro original y que ya no le pertenece (mínima referencia a sus lectores, su máxima preocupación).

¹ Doctora en Letras (Universidad Nacional de La Plata). Fue profesora del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” y de la Escuela Naval Militar.

Singladura

*El mar es una espada innumerable y una plenitud de pobreza.
La llamarada es traducible en ira, el manantial en tiempo, y la
cisterna en clara aceptación.
El mar es solitario como un ciego.
El mar es un antiguo lenguaje que ya no alcanzo a descifrar.
En su hondura, el alba es una humilde tapia encalada.
De su confín surge el claror, igual que una humareda.
Impenetrable como de piedra labrada
persiste el mar ante los muchos días.
Cada tarde es un puerto.
Nuestra mirada flagelada de mar camina por su cielo:
última playa blanda, celeste arcilla de las tardes.
¡Qué dulce intimidad la del ocaso en el huracán mar!
Claras como una feria brillan las nubes.
La luna nueva se ha enredado en un mástil.
La misma luna que dejamos bajo un arco de piedra y cuya luz
agraciara los sauzales.
En la cubierta, quietamente, yo comparto la tarde con mi hermana,
como un trozo de pan.*

Un poema dedicado al mar, tal como el escritor lo vio en su viaje a Europa con su familia, de acuerdo con las referencias autobiográficas y con las biografías más conocidas. El mar deslumbró al poeta que, hasta ese momento, sólo tenía la experiencia de un río, el Río de la Plata, y el conocimiento por sus lecturas. El poeta necesita describir un paisaje muy conocido, pero agrega su visión histórica, el mar de los vikingos, *espada y pobreza*. Rinde tributo a la filosofía griega (*un antiguo lenguaje que ya no alcanzo a descifrar*). Sin embargo, comienza la visión modernista, de la que será deudor en sus primeros textos (*solitario como un ciego*).

Luego, se afianza el estilo característico de Jorge Luis Borges, con la presencia de un mundo suburbano (*humilde tapia encalada (...) celeste arcilla de las tardes*). Puede sentirse, en la descripción, la presencia de un yo lírico

que se desplaza, y desde la eternidad del oleaje se siente inmerso en la grandeza del cruce del Atlántico, con un mar ya personificado (*huraño*) con su luna y sus nubes. La luna de Adrogué o de Palermo se transforma y provoca la sensación de fragilidad del poeta con su hermana, la pintora Norah Borges (*como un trozo de pan*). Un poema clásico en su ortografía y puntuación, pero revolucionario en su vocabulario y estructura. El poema en verso libre casi en prosa es un desafío para cualquier poeta y Jorge Luis Borges lo sobrelleva con maestría.

El otro poema es muy posterior. Se titula “El Mar” y pertenece a *El otro, el mismo*, publicado en 1964. El tiempo ha provocado un proceso de introspección en un escritor, ya casi ciego, que ha superado las metáforas del Ultraísmo que conoció en Europa y ha desarrollado un estilo sobrio, preciso, casi matemático.

El Mar

*Antes que el sueño (o el terror) tejiera
Mitologías y cosmogonías,
antes que el tiempo se acuñara en días,
el mar, el siempre mar, ya estaba y era.
¿Quién es el mar? ¿Quién es aquel violento
y antiguo ser que roe los pilares
de la tierra y es uno y muchos mares
y abismo y resplandor y azar y viento?
Quien lo mira lo ve por vez primera,
siempre. Con el asombro que las cosas
elementales dejan, las hermosas
tardes, la luna, el fuego de una hoguera.
¿Quién es el mar, quién soy? Lo sabré el día
ulterior a la agonía.*

El poema parece inspirado en las frecuentes vacaciones de Jorge Luis Borges, en Mar del Plata, con Silvina Ocampo y Adolfo Bioy Casares. Las primeras

experiencias del escritor, con su ceguera ya avanzada y progresiva, provocaron una honda impresión. Deseaba nadar pero el temor y la falta de perspectiva le impedían alejarse mucho de la playa. Del mismo modo, sentía que se enfrentaba a un cuerpo conocido intelectualmente (*Mitologías y cosmogonías*), reafirmado luego por experiencias de juventud (*Antes de que el tiempo se acuñara en días*) y finalmente, por el conocimiento metafísico, revelado en el recurso de las preguntas retóricas. El poema concluye con el doble conocimiento que permite el mar: preguntarse por las esencias elementales y por la propia identidad del hombre. El verso final presenta dos palabras de gran fuerza expresiva. *Ulterior* y *agonía*. Las dos palabras, desde sus significados etimológicos, connotan las intuiciones del día más lejano en el espacio, o en el tiempo, y a la última lucha del ser humano por su existencia.

Desde su postura agnóstica, Jorge Luis Borges revela su creencia en un período posterior a la muerte que aporta la auténtica personalidad del ser viviente. Además, el escritor ha abandonado el verso libre y construye un soneto, no dividido en estrofas, pero con sus versos de once sílabas y su rima consonante.

Hasta aquí, una propuesta de análisis estilístico y métrico de ambos poemas con una temática común. Sería interesante buscar la presencia del mar, aunque no esté nombrado, en otras obras borgianas. ~

Bibliografía

BRACELI, Rodolfo. *Borges-Bioy. Confesiones, confesiones*. Buenos Aires, Sudamericana, 1997.

BORGES, Jorge Luis. *Autobiografía*. Buenos Aires, El Ateneo, 1999.

----- . *Obras completas(1923-1972)*. Buenos Aires, EMECÉ, 1974.

JURADO, Alicia. *El mundo de la palabra*. Buenos Aires, EMECÉ, 1990.

----- . *Genio y figura de Jorge Luis Borges*. Buenos Aires, EUDEBA, 1964.

Misceláneas

Actividades y novedades institucionales 2019

3 de marzo

Ceremonia conmemorativa por el 162° aniversario del fallecimiento del Almirante Guillermo Brown frente a su Mausoleo en el Cementerio de la Recoleta. A su vez, dicho acto fue igualmente realizado por las diferentes Filiales y Delegaciones en sus respectivas áreas de influencia.

6 de marzo

En el predio del Departamento de Estudios Históricos Navales-Casa Amarilla, tuvo lugar el acto de conmemoración del 162° aniversario del fallecimiento del Almirante Guillermo Brown. Presidió la ceremonia el Jefe del Estado Mayor General de la Armada almirante IM José Luis Villán, acompañado por el Presidente del Instituto Nacional Browniano comodoro de



marina (RN) doctor Miguel Ángel De Marco. Estuvieron presentes autoridades navales, oficiales y suboficiales de la Armada e invitados especiales, entre ellos, descendientes del Gran Almirante. Tras entonarse las estrofas del Himno Nacional Argentino a cargo de la Banda de Música del Estado Mayor General de la Armada, el capellán mayor de la Armada presbítero Francisco María Rostom Maderna efectuó una invocación religiosa. El Jefe del Estado Mayor General de la Armada, el Presidente del Instituto Nacional Browniano y la señora María Cristina Brown de Racedo (chozna del Almirante), colocaron una corona de laureles como ofrenda frente al busto del Almirante, mientras que la Banda de Música ejecutó un toque de oración. La ceremonia finalizó con la interpretación de la “Marcha de San Patricio”, acompañada por gaita, como símbolo del origen irlandés de nuestro Máximo Héroe Naval.

7 de marzo

En la sede central del Centro Naval, entre los actos organizados por el Instituto Nacional Browniano para recordar al Almirante Guillermo Brown en el 162º aniversario de su muerte, el secretario general del Instituto capitán de navío (R) magíster Tomás Merino pronunció la conferencia “Valía como una Flota”. Concurrieron delegaciones de la Escuela Naval Militar y de la Escuela de Guerra Naval, autoridades y miembros del Centro Naval y público en general.

10 de abril-12 de diciembre

Organizado por el Instituto Nacional Browniano, se realizó en las instalaciones de Casa Amarilla el curso “Teoría de la Historia y Metodología de la Investigación”, a cargo de la profesora Sofía Rufina Oguic, con una frecuencia quincenal.

14 de mayo

Con motivo de la Semana de la Armada Argentina, el Instituto Nacional Browniano y la Junta de Historia de Villa Lugano y Villa Riachuelo, recordaron al Almirante Guillermo Brown frente al Monumento a la Fragata *Hércules*, ubicado en el Parque Ribera Sur. La vicepresidente 1º del Instituto licenciada Beatriz Cirigliano pronunció un discurso para recordar a nuestro Gran Almirante.

20 de mayo

La vicepresidente 1° del Instituto Nacional Browniano, licenciada Beatriz Cirigliano acompañada por la licenciada Mariana Gallardo, realizaron una donación de libros a la biblioteca de la Escuela Infantil N° 11 D.E. 4. La oportunidad fue propicia para dar a conocer la figura del Almirante Brown y su obra al alumnado. Se produjo una agradable e interesante charla con los niños. Al finalizar, se entregaron láminas de la fragata *Hércules* para ser trabajadas por los niños en sus clases.

9 de junio

El Instituto Nacional Browniano participó de la "XIII Feria y Exposición del Libro de Historia de Buenos Aires", realizada en la sede del Club del Progreso. En esa oportunidad, el secretario del Instituto magíster Luis Fernando Furlan disertó sobre la vida del Almirante Guillermo Brown, y se efectuó una recreación histórica sobre el combate naval de Montevideo a cargo del recreacionista histórico profesor Guillermo Brochini. La actividad fue coordinada por la vicepresidente 1° del Instituto Licenciada Beatriz Cirigliano, y reunió una gran concurrencia, que se mostró muy interesada y participativa durante las actividades.

10 de junio

La vicepresidente 1° del Instituto Nacional Browniano licenciada Beatriz Cirigliano, acompañada por el recreacionista histórico profesor Guillermo Brochini y la licenciada Mariana Gallardo, realizaron una visita educativa a la Escuela de Integración N° 4 DE 4, vecina a Casa Amarilla. Se entregaron libros infantiles, y se acercó a los alumnos la obra del Almirante Brown a través de Guillermo Brochini, quien personificó a un oficial de la época e interactuó con alumnos y docentes, en una gratificante experiencia que provocó el entusiasmo de los niños.

21 de junio

En la Plazoleta de los Suspiros del barrio de La Boca, se recordó el 242° aniversario del nacimiento del Almirante Guillermo Brown. En esa oportunidad, se tomó promesa de fidelidad a la bandera nacional a los alumnos

de 4º grado de las escuelas Nº 9 “Benito Quinquela Martín” y “William Morris”. Encabezaron la ceremonia el presidente del Instituto Nacional Browniano comodoro de marina (RN) doctor Miguel Ángel De Marco y el director del Museo “Quinquela Martín” licenciado Víctor Fernández. Se hallaron presentes autoridades nacionales, navales, municipales y representantes de instituciones locales. Se entregaron ofrendas florales a la memoria del Almirante Brown, y la ceremonia finalizó con la promesa a la bandera por los alumnos y la posterior entonación de la canción “Salve Argentina”.



21 de junio

Se realizaron en Foxford, Irlanda, los actos conmemorativos por el aniversario del nacimiento del Almirante Guillermo Brown, organizados por la *Admiral William Brown Society*. Participaron autoridades locales, la representación diplomática argentina en Irlanda (embajadora Laura Bernal), Fuerzas Armadas y público en general. El Instituto Nacional Browniano estuvo representado por el señor Oliver Murphy.

22 de junio

Se realizó el acto por el 242º aniversario del nacimiento del Almirante Guillermo Brown en la plaza que lleva su nombre de la ciudad de Adrogué, donde se emplaza el primer monumento dedicado al Gran Almirante. El acto fue organizado por la Filial Almirante Brown local del Instituto Nacional Browniano y

por el Partido de Almirante Brown. Contó con la presencia de autoridades del gobierno local; instituciones educativas e históricas; y fuerzas vivas del Partido. Por el Instituto Nacional Browniano participaron el presidente comodoro de marina (RN) doctor Miguel Ángel De Marco, la vicepresidente 1º licenciada Beatriz Cirigliano, el secretario general capitán de navío (R) magíster Tomas Merino y el presidente de la Filial local señor Adolfo Iñíguez. La Armada Argentina fue representada por el director del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” y una delegación de cadetes del ese Instituto, y por autoridades de la Secretaría General Naval y del Departamento Reservas. El Presidente del Instituto Nacional Browniano pronunció palabras alusivas; se entonaron el Himno Nacional y el Himno de Irlanda; y se depositaron ofrendas florales al pie del monumento al Almirante, con el acompañamiento de un Toque de Silencio. El acto finalizó con una exhibición de danzas irlandesas a cargo de integrantes de una escuela de ballet local.

Dicho acto fue igualmente celebrado por las diferentes Filiales y Delegaciones en sus correspondientes áreas de influencia.

31 de julio-30 de octubre

Organizado por el Instituto Nacional Browniano y dictado por su secretario general el capitán de navío (R) magíster Tomás Merino, se efectuó el Taller de Historia Naval Argentina, orientado a brindar a los participantes un conocimiento cabal de la historia naval argentina y del Almirante Guillermo Brown y sus subordinados.

29 y 30 de agosto

Se llevaron a cabo en la sede central del Centro Naval las Jornadas “La Mujer en la Historia Argentina”, organizadas por el Instituto Nacional Browniano y el Centro Naval. Las actividades fueron coordinadas por la vicepresidente 1º del Instituto Nacional Browniano licenciada Beatriz Cirigliano. Se contó con la participación de numeroso público de distintas edades y provenientes de los más variados ámbitos laborales y profesiones. Se enfatizó hizo el rol y la importancia de la participación de la mujer en la historia argentina y su papel en las ciencias, las artes y las Fuerzas Armadas. Participaron como expositoras: profesora Florencia Grosso (“Remedios de Escalada de San Martín, espo-

sa y amiga”); licenciada María Sáenz Quesada (“Mariquita Sánchez, patriota del año 10”); licenciada Beatriz Cirigliano (“Elizabeth Chitty de Brown, una mujer de coraje”); contraalmirante María Inés Uriarte (“La mujer en la Armada Argentina, historia y nuevos desafíos”); doctora Olga Fernández Latour de Botas (“De una mujer a todas las mujeres”); y licenciada Josefina del Solar (“El trabajo femenino”). Como cierre se ofreció una Gala musical a cargo de la señora Nerina Gaggero, y se entregaron certificados de asistencia.

20 de noviembre

El capitán de navío (R) magíster Tomás Merino, representando al Instituto Nacional Browniano, expuso su ponencia “Costa atlántica patagónica, desde su descubrimiento por Magallanes hasta el siglo XXI”, en el XVI Simposio de Historia Marítima, realizado en Lisboa, Portugal.

Delegación Quilmes, provincia de Buenos Aires

Interactuó con la Escuela Nacional Fluvial, donde realizó donaciones y participó de la entrega de un busto del Almirante Brown por parte del Instituto Nacional Browniano.

Delegado en Yerba Buena, provincia de Tucumán

Gestionó una Ordenanza por la cual se designan diversas calles del Municipio, con los nombres de principales figuras en la historia naval de nuestro país. Se pusieron los siguientes nombres: *Almirante Guillermo Brown; Capitán Sergio Gómez Roca, Capitán Pedro Giachino; Suboficial Mayor buzo táctico José Ramón Cardillo y Alférez José María Sobral.*

Delegado en Foxford, Irlanda

El ingeniero Luis Migone donó, con destino al Museo de Foxford, una maqueta de la Fragata *Hércules*, quien, con su esposa y el delegado señor Oliver Murphy, representaron al Instituto Nacional Browniano en los actos realizados.


Delegado en Madrid, España

El 18 de mayo el doctor Carlos Pesado Riccardi brindó la conferencia “Brigadier Juan A. Gutiérrez de la Concha: Hijo ilustres de Esles (1760-1810)”,

invitado por el Ayuntamiento de Santa María de Cayón, en la ermita de San Antonio, en el pueblo de Esles.

Durante septiembre y octubre, varios integrantes de la representación embarcaron a bordo de la fragata ARA *Libertad*, donde impartieron conferencias a los cadetes argentinos acerca del primer viaje de circunnavegación de la tierra llevado a cabo por Magallanes y Elcano y sobre “Héroes Navales Españoles en la Revolución de Mayo” y “Sistema político de la España contemporánea”.

El 26 de septiembre participaron en la cubierta de la fragata de un acto conmemorativo del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo de Magallanes y Elcano, colocando una ofrenda floral al mar en memoria de los marinos españoles y argentinos caídos en acto de servicio. Junto con la Embajada de la República Argentina ante el Reino de España, se obsequió a la fragata ARA *Libertad* una placa conmemorativa del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo.

El 22 de noviembre, durante una visita a Madrid, el capitán Merino expuso la conferencia “El asilo naval argentino durante la guerra civil española”, realizada en el Salón “Sanmartiniano” del Colegio Mayor Argentino “Nuestra Señora de Luján”. 

≈ *Revista del Mar* ≈



Ministerio de Cultura
Argentina