

Revista del Mar

ÓRGANO OFICIAL DEL INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO Nº 177 | SEGUNDO SEMESTRE 2021



Un cadete nos cuenta detalles de los primeros años de la Escuela Naval Militar
111

Javier Valladares

La muerte del Almirante Brown10
Pablo Emilio Palermo

La Matrícula de Mar en Buenos Aires durante la guerra contra el Imperio del Brasil 22
Tomás Merino

El lenguaje de los marinos de las provincias españolas en la documentación histórica 71
Beatriz Sanz Alonso

Un mito transatlántico: el Peje Nicolao ...82
Susana Frías

Misterio sobre la boca del río Santa Cruz 92
Maximiliano Jubany y Sabina María Ema Cortés

Una anécdota de adolescencia ¿Don Atahualpa Yupanqui, hombre de mar?... 133
Patricia Coto

Y MUCHO MÁS >



INSTITUTO NACIONAL BROWNIANO
Fundado el 22 de febrero de 1948



Ministerio de Cultura
Argentina



Revista del Mar

N° 177,
Segundo semestre de 2021

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

Analía Hers

Instituto Nacional Browniano

Propiedad Intelectual
N° 270.672

ISSN 2796-7786

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

Imagen de portada:

Aspirantes de la Escuela Naval Militar, sede Recoleta, 1882

(HISTORIA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR,
DEL CAPITÁN DE NAVÍO HUMBERTO BURZIO)

Contenido

Editorial..... 3

Consejo Directivo 6

Representaciones del Instituto Nacional Browniano7

ESTUDIOS BROWNIANOS

La muerte del Almirante Brown..... 10
Pablo Emilio Palermo

HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL

La Matrícula de Mar en Buenos Aires durante la guerra contra el Imperio del Brasil22
Tomás Merino

El equipaje de los viajeros..... 40
Roberto L. Elissalde

INTERESES MARÍTIMOS Y FLUVIALES

1978: Nuestro retorno al mar49
Ernesto Roca Gonzales

Los Radioaficionados y la Antártida
Construyendo un puente invisible entre la
Argentina Bicontinental.....54
Juan C. Benavente

MISCELÁNEAS

El lenguaje de los marinos de las provincias españolas en la documentación histórica 71
Beatriz Sanz Alonso

Un mito transatlántico: el Peje Nicolao82
Susana Frías

Misterio sobre la boca del río Santa Cruz92
Maximiliano Jubany y Sabina María Ema Cortés

Un cadete nos cuenta detalles de los primeros años de la Escuela Naval Militar111
Javier Valladares

La literatura naval que el oficial de marina no puede dejar de leer 118
Jorge Rafael Bóveda

Una anécdota de adolescencia ¿Don Atahualpa Yupanqui, hombre de mar? 133
Patricia Coto

Actividades y novedades institucionales..... 136

Editorial

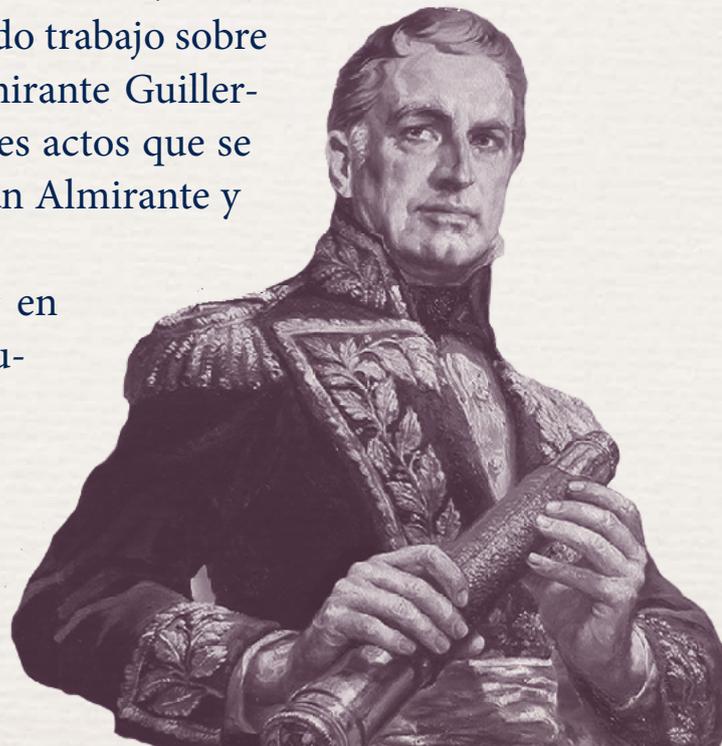
La *Revista del Mar* ha llegado a su número 177, correspondiente al segundo semestre de 2021. De esta manera, nuestro órgano de difusión oficial continúa y consolida su proceso de actualización, visibilidad y presencia entre los miembros del Instituto Nacional Browniano, de instituciones amigas y afines y del público en general.

El lento retorno a una suerte de cierta “normalidad” en el contexto de la todavía vigente pandemia global del COVID-19 permite ver, con perspectivas más claras y alentadoras, el desarrollo presente y futuro de las actividades del Instituto Nacional Browniano. Las reuniones del Consejo Directivo, las acciones de divulgación y conmemoración, la participación de autoridades y miembros del Instituto en distintos eventos, la labor de la Academia Browniana y la difusión que se realiza a través de la *Revista del Mar*, constituyen expresiones de que nuestro Instituto continúa en pleno funcionamiento en estos momentos de aparente transición hacia una vida un poco más cercana a lo que conocimos antes del comienzo de la pandemia.

El empleo permanente de las tecnologías de la comunicación y de la información, tales como el uso de la plataforma Zoom y Redes Sociales, ha permitido mantener los necesarios y fluidos vínculos para conservar activo al Instituto y continuar con la realización de sus diferentes iniciativas y proyectos de divulgación.

Respecto a las colaboraciones de este número, Pablo Emilio Palermo nos ofrece un documentado trabajo sobre los últimos momentos de la vida del Almirante Guillermo Brown, su fallecimiento y los diferentes actos que se realizaron para despedir los restos del Gran Almirante y recordar su memoria.

La formación de la Matrícula de Mar en las Provincias Unidas del Río de la Plata durante la guerra contra el Imperio del Brasil (1825-1828) constituye el tema de investigación de Tomás Merino, quien apor-



ta un valioso *corpus* documental sobre ese aspecto tan complejo e importante de la organización de nuestra Marina de Guerra.

Roberto Elissalde repasa el variado, abundante y curioso contenido de los equipajes que llevaban los pasajeros que viajaban hacia el Río de la Plata, especialmente durante el siglo XVIII, lo cual nos permite apreciar las características y las necesidades que rodeaban a las travesías marítimas de aquella época.

Ernesto Abel Roca González relata la llegada a la Zona Franca del puerto de Rosario, procedente de Venezuela, del Buque TM-01 *Libertador Bolívar*, perteneciente a la Armada boliviana. El autor describe el particular contexto regional de la época, y destaca el significado de aquel acontecimiento para los intereses marítimos y fluviales de Bolivia.

Las actividades de los Radioaficionados en el Continente Antártico y, especialmente la labor del Servicio Auxiliar de Radioaficionados de la Armada (SARA), constituyen la temática de Juan Benavente, la cual nos informa acerca de un aspecto esencial de la presencia y acción de Argentina en aquel lejano y estratégico territorio marítimo.

Desde el campo de la lingüística, Beatriz Sanz Alonso destaca y analiza la riqueza y las características del particular lenguaje mariner, a través del estudio minucioso de algunos testimonios documentales de distintas épocas referidos a los vastos y lejanos territorios de España en ultramar.

El universo mitológico relacionado con el mar es encarado por Susana Frías a través del origen del mito del peje Nicolao, sus primeras referencias, sus diversas manifestaciones y representaciones en distintos escenarios, su proyección hacia las tierras españolas y americanas y, finalmente, su vigencia en el tiempo.

Maximiliano Jubany y Sabina María Ema Cortés recuerdan a su familiar el teniente de navío aviador naval de la Armada Argentina José I. P. Jubany, su accidente aéreo (no exento de enigmas) mientras realizaba un vuelo sobre el entonces Territorio Nacional de Santa Cruz y, finalmente, la proyección de su figura en el escenario de la Antártida Argentina.

También desde la óptica del recuerdo familiar, Javier Armando Valladares rescata la figura de Daniel Rojas Torres (luego vicealmirante de la Armada Argentina), quien, en sus escritos personales (conservados por el autor de

este artículo) aporta jugosas descripciones de la Marina de Guerra y, especialmente, de la Escuela Naval Militar, durante el período 1879-1891.

Por su parte, Jorge Rafael Bóveda elaboró una cuidadosa selección, con sus respectivos comentarios y análisis, de una serie de obras de la literatura naval extranjera y nacional, que considera imprescindibles para la educación del oficial de la Armada Argentina, lo cual le otorga a su colaboración un importante componente pedagógico y formativo.

Finalmente, Patricia Coto rescata una anécdota referida a la figura de Atahualpa Yupanqui, detalle en apariencia pequeño pero muy significativo, pues nos permite conocer aspectos originales y desconocidos acerca de la impensada relación del mar con personalidades de nuestra cultura.

Agradecemos los generosos aportes de los colaboradores de este número, invitando asimismo a los miembros y amigos del Instituto Nacional Browniano a enriquecer la *Revista del Mar* con sus siempre bienvenidos artículos. Queda para el final de este Editorial, el saludo y el deseo de unas muy Felices Fiestas al público lector y los mayores éxitos y logros para 2022.

≈ Magíster Luis Fernando Furlan
Director

Instituto Nacional Browniano

Consejo Directivo

Presidente	Comodoro de marina (RN) doctor Miguel Ángel De Marco
Vicepresidente 1º	Licenciada Nélide Beatriz Cirigliano
Vicepresidente 2º	Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martin
Secretario General	Capitán de navío (R) magíster Tomás Merino
Secretario	Magíster Luis Fernando Furlan
Prosecretario	Doctor Pedro Bautista Tomá Irigoyen
Tesorero	Doctor Isidro Edgardo M. González Rojas
Protesorero	Contraalmirante auditor (R) Raúl Alberto Lachnicht Battaglia
Vocal Titular 1º	Licenciado Jorge Norberto Mangas
Vocal Titular 2º	Capitán de navío VGM (R) doctor Washington Bárcena
Vocal Titular 3º	Capitán de corbeta (R) ingeniero Héctor López Neglia
Vocal Titular 4º	Señor Alberto Arena
Vocal Titular 5º	Capitán de navío (R) profesor Guillermo Sergio Spinelli
Vocal Titular 6º	Doctor Juan José Ghirimoldi
Vocal Titular 7º	Doctor Ingeniero Luis Clementi
Vocal Suplente 1º	Contraalmirante (R) doctor Luis María González Day
Vocal Suplente 2º	Contraalmirante IM (R) Eduardo Alfredo Pérez Bacchi
Vocal Suplente 3º	Señor Ricardo Pagliaro
Vocal Suplente 4º	Profesora Florencia Grosso de Andersen

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Titular 1º	Doctor Alfio A. Puglisi
Titular 2º	
Titular 3º	Capitán de navío VGM (R) doctor Guillermo Andrés Oyarzábal
Suplente 1º	Señor Carlos Franco Martínez
Suplente 2º	Señora María Luisa Cordero



Representaciones del Instituto Nacional Browniano



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

Presidente: Sr. Adolfo Iñiguez

📍 [filialaltebrown.fundadorainb](https://www.facebook.com/filialaltebrown.fundadorainb)

Filial Mar del Plata (provincia de Buenos Aires)

Presidente: Sr. Sergio Campagnoli

📍 [inbmardelplata](https://www.facebook.com/inbmardelplata)

Filial Tres Arroyos (provincia de Buenos Aires)

Presidente: Cdor. Raúl Odasso

📍 [Instituto-Nacional-Browniano-Filial-Tres-Arroyos](https://www.facebook.com/Instituto-Nacional-Browniano-Filial-Tres-Arroyos)

Filial Bahía Blanca (provincia de Buenos Aires)

Presidente: Sr. Juan M. Racedo Brown

📍 [inbbahiablanca](https://www.facebook.com/inbbahiablanca)

www.browniano.com.ar

Filial La Plata
(provincia de Buenos Aires)
Presidente: Prof. Julio César Marchini

Filial Rosario
(provincia de Santa Fe)
Presidente: Sr. Guillermo Fajardo

Delegación Claromecó
(provincia de Buenos Aires)
Presidente: Sra. Rosana M. Oroquieta
f INBClaromeco

Delegación Necochea
(provincia de Buenos Aires)
Presidente: Sr. Celso Troncoso
f brownianos

Delegación Quilmes
(provincia de Buenos Aires)
Presidente: Sr. Alberto Arena
f INBQ

Delegación Punta Alta
(provincia de Buenos Aires)
Presidente: Sr. Carlos Alberto Lencinas

Delegación Presidente Roque Sáenz Peña (prov.de Chaco)
Presidente: Mg. Javier Darío Peralta

Delegación San Nicolás de los Arroyos
(provincia de Buenos Aires)
Presidente: Carlos Franco Martínez
f Instituto-Nacional-Browniano-Delegacion-San-Nicolas-De-Los-Arroyos

Delegado en Dolores
(provincia de Buenos Aires)
Sr. Luis Augusto Raffo
f brownianos.delegacion.dolores

Delegado en Lanús (provincia de Buenos Aires)
Sr. César Augusto Villamayor Revythis
f institutonacionalbrownianolanus

Delegado en Tucumán
(provincia de Tucumán)
Sr. Alejandro Saleme Martinez

Delegada en Villa Dolores
(provincia de Córdoba)
Sra. María del Carmen Marietán

Delegado en Puerto Madryn
(provincia de Chubut)
Sr. Fernando Luis Romeo

Delegado en Puerto Deseado
(provincia de Santa Cruz)
Sr. Fernando A. Caferino González

**Delegado en Yerba Buena -
(provincia de Tucumán)**

Presidente: Dr. José María Posse

**Delegado en Ushuaia - Provin-
cia de Tierra del Fuego**

Sr. Carlos A. Pombo

**Delegado en Corrientes
(provincia de Corrientes)**

Presidente: Sr. Roberto Iglesia Llano

**Delegado en Caleta Olivia
(provincia de Santa Cruz)**

Presidente: Sr. Argentino del
Valle López

**Delegada en La Banda
(provincia de Santiago
del Estero)**

Presidente: Prof. Graciela Padilla

📍 Instituto-Nacional-Brow-
niano-Delegación-La-Ban-
da-Sgo-del-Estero

**Delegado en Ciudad de Santa Fe
(provincia de Santa Fe)**

TN (RN) Rolando Garavaglia

Delegado Irlanda

Sr. Oliver Murphy

Admiral William Brown Society

📍 Admiral-William-Brown-Socie-
ty-OFFICIAL

Delegada en Kerry, Irlanda

Lic. Mabel C. Aguilera Arias

**Delegado en Madrid
(Reino de España)**

Lic. Esteban Balaguer Trelles

📍 inbrownianoesp

**Delegado en Avignon
(República de Francia)**

Presidente: Sr. Daniel Degani

📍 inb-france

Estudios Brownianos

La muerte del Almirante Brown

Pablo Emilio Palermo¹



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, miembro académico del Instituto Nacional Browniano y miembro de número de la Academia Browniana. 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*.

Una tarde del otoño de 1856, el coronel Bartolomé Mitre, ministro de Guerra y Marina del Estado de Buenos Aires, visitó al Almirante Guillermo Brown en su residencia del barrio de Barracas. Un año más tarde, rememoró el Ministro aquel encuentro en ese *albergue pintoresco y tranquilo, donde el audaz marino reposaba de sus fatigas en los mares procelosos de la vida*. En el jardín de la mansión hablaron de sus campañas marítimas, de los compañeros de armas, del sentimiento patriótico y de las memorias de su vida, que se ocupaba en escribir. Mitre entendió que tenía delante de él algo más que un héroe. Brown era un corazón generoso, un alma formada para amar y comprender lo bello y lo bueno, y digna de atraer sobre su cabeza laureada las bendiciones del cielo a la par que la admiración y las bendiciones de la humanidad. Días después, el Almirante envió a su visitante las memorias que había confeccionado: su última faena, al decir de Héctor R. Ratto². Con ellas iba una carta que decía: *Quiero acabar ese trabajo antes de emprender el gran viaje hacia los sombríos mares de la muerte*³.

Benjamín Villegas Basavilbaso estampó en cierto párrafo evocativo: *Las arrugas de su cara, como cicatrices de guerra, se extendían sin ahorrar lugares; sus cabellos, prematuramente encanecidos, daban a su marcial figura un aire de patriarca; sus azules ojos aún conservaban el brillo de su mocedad*⁴.

En su conocido tratado sobre las neurosis de los hombres célebres de la historia argentina, José María Ramos Mejía sostuvo en referencia al genial anciano y a sus delirios de persecuciones:

En lo sucesivo la luz de cada día, fue alumbrando una nueva arruga sobre su espíritu: la desconfianza y la taciturnidad de su carácter tomaban proporciones enormes y desconsoladoras. La vejez, la senec-

2 Héctor R. Ratto, *Historia de Brown*, t. II, Buenos Aires, Librería y Editorial La Facultad, 1939, p. 360.

3 "Oración fúnebre de Bartolomé Mitre", *Memorias del Almirante Brown*, publicación de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown en el centenario de su muerte, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1957, pp. 17-18. Se trataba de Memoria de las operaciones de la Marina de la República Argentina desde el año 1813 hasta la conclusión de la paz con el Emperador del Brasil en el año 1828 según observación personal y diarios oficiales y la Memoria del Comodoro Brown sobre el viaje al Pacífico por el Cabo de Hornos. Pérdida de la Trinidad en Guayaquil y captura de la Hércules por el buque Brazen de S. M. B. *Memorias*, op. cit., pp. 27-237.

4 Benjamín Villegas Basavilbaso, "La muerte y las exequias del Almirante", *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, año XXXIV, N.º. XXVIII, Buenos Aires, 1957, p. 72.



tud, habían dejado en él esa fría indiferencia que relaja el corazón del célibe octogenario⁵ y que lo desliga del mundo envolviéndolo en una especie de sudario anticipado.

La soledad y el silencio de aquella casa —aseguraba Ramos Mejía—, medio perdida entre los pajonales de la ribera, el aislamiento en que pasaba las horas despertaron como era consiguiente esta idea lógica de sustraerse por siempre a las conspiraciones de que era víctima; y embargado, asediado, perseguido por ella tomó la determinación de arrojar de la azotea fracturándose una pierna⁶.

5 Equivoca Ramos Mejía: Brown fue un hombre casado.

6 José María Ramos Mejía, Las neurosis de los hombres célebres en la historia argentina, precedido de una introducción por el doctor D. Vicente Fidel López, primera parte: *Rosas y su época*, Buenos Aires, Martín Biedma editor, 1878, pp. 231-233.

La fortaleza del varón justo...

Comenzado 1857 Brown, que en junio había alcanzado los 79 años, experimentó un notorio desmejoramiento:

Llegaba el término de su laboriosa existencia —escribió Villegas Basavilbaso. Su salud preocupaba a sus familiares. La fatiga, anunciadora de graves dolencias, le obligó a un absoluto reposo. La muerte de su hijo Eduardo, en el último día de diciembre de 1856, aumentó su abatimiento⁷.

El martes 27 de enero el padre Antonio Fahy, irlandés como él, llegó a Barracas para asistir espiritualmente a su viejo amigo. Se encontraba presente el coronel de Marina José Murature quien oyó decir al enfermo que quería *tener el práctico a bordo* pues comprendía que *pronto cambiaría de fondeadero*. El jueves *El Nacional* de Buenos Aires informó sobre el estado del prócer: *Sigue gravemente enfermo. Antes de ayer recibió el sagrado Viático en su quinta para lo cual el ilustre marino se había preparado debidamente. Durante ese momento supremo manifestó los sentimientos cristianos de que estaba poseído, respondiendo en términos propios al sacerdote y agradeciendo a Dios aquellas pruebas de alta misericordia para con un guerrero que había salvado tantas veces de la muerte, para morir tranquilo con todos los auxilios de la religión.*

Desde aquel momento —escribe Leoncio Gianello— fueron más asiduas las visitas del Padre Fahy a la quinta de Barracas. Sin embargo, la fuerte naturaleza del viejo marino, a pesar de los padecimientos de las largas navegaciones y combates, luchaba contra el avance de la enfermedad.

Llegó marzo y con él las dificultades respiratorias. De prisa arribaron a la mansión el médico, Fahy y Murature. Guillermo Brown murió apenas iniciado el martes 3. El sacerdote comunicó de inmediato al ministro Mitre:

El infrascripto capellán de los católicos irlandeses, tiene el honor de informar a V. E., para conocimiento del Superior Gobierno, que a las doce de la noche dejó de existir el brigadier general don Guillermo Brown. Y continuó: Él fue, señor Ministro, un cristiano cuya fe no pudo conmovier la impiedad, un

7 Villegas Basavilbaso, "La muerte y las exequias del Almirante", *op. cit.*, p. 75.

patriota cuya integridad la corrupción no pudo comprar y un héroe a quien el peligro no pudo arredrar⁸.

El deceso del Almirante se produjo cuando su amada tierra de adopción se hallaba dividida en dos Estados dispuestos a enfrentarse y hacerse la guerra: la Confederación Argentina, mandada por el presidente Justo José de Urquiza, y el Estado de Buenos Aires, que no había querido acatar la autoridad del Congreso General Constituyente de 1853 y ejercía su soberanía interior y exterior.

El Nacional, en su editorial titulado *El General Brown*, dijo:

El decano de los generales del Estado, el ilustre marino que dio glorias navales a la República Argentina, el que rindió la escuadra de España y del Brasil a la sombra de la bandera azul y blanca, el Brigadier General D. Guillermo Brown, rindió anoche su último suspiro con la resignación del cristiano y la fortaleza del varón justo.

La República Argentina debe vestir luto por la pérdida de tan esclarecido guerrero. Su nombre solo, simboliza todas las glorias marítimas de la República Argentina. El Río de la Plata, el Uruguay, el Paraná, el mar Pacífico y el Atlántico son las inmortales páginas de gloria y esplendor en que se hallan escritas las hazañas de Brown, cuyo cañón fue siempre anuncio de victoria y cuya bandera no se rindió jamás sino fuera para sepultarse en el seno de las aguas⁹.

El mismo 3 de marzo el gobernador Pastor Obligado, en un *decreto histórico* que, según expresión de Ricardo Levene, *por su brevedad, y por su letra y espíritu se advierte que es original de Mitre¹⁰*, dispuso una serie de honras fúnebres a la memoria del ilustre marino cuyo nombre simboliza las glorias navales de la República Argentina, y cuya vida ha estado consagrada constantemente al servicio público en las guerras Nacionales que ha mantenido nuestra patria desde la época de la Independencia. La escuadra de Buenos Aires haría una

8 Leoncio Gianello, *Almirante Guillermo Brown*, Buenos Aires, Ángel Estrada y Cía., 1957, pp. 221-223.

9 Gianello, *op. cit.*, p. 224.

10 "Disertación del doctor Ricardo Levene, presidente de la Academia Nacional de la Historia", *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, año XXXIV, N.º. XXVIII, Buenos Aires, 1957, p. 66.

salva fúnebre cada quince minutos y mantendrían sus buques la bandera a media asta y las vergas cruzadas. Una comisión de jefes nombrados por la Inspección General de Armas debía velar los restos del General Brown en la casa mortuoria, en la que se montaría una guardia de marinos. Al día siguiente se efectuaría el traslado al cementerio. Presidiría la comitiva oficial el ministro Bartolomé Mitre¹¹.

La comisión nombrada, que integraban los sargentos mayores Antonio Toll, Francisco Seguí y José Murature, se apersonó a las seis de la tarde en la casa quinta del barrio sur y fue recibida por Elisa Chitty de Brown, esposa del Almirante. Los restos mortales *de aquel genio mimado de la victoria, que tantas veces los había hecho partícipes de ella, ocultando siempre los peligros que enervan el valor o lo que el destino les niega los dotes del genio*, yacían en su lecho y fueron vestidos con ropas blancas. A las nueve de la noche arribaron tres cajas fúnebres: la primera, de madera de pino forrada con las telas de seda conocidas como gro y pequín; la segunda de plomo y la tercera de caoba. Esta última ostentaba en su tapa *el signo de nuestra redención y en su peana la inscripción: «Cenizas del Brigadier General Argentino D. Guillermo Brown. Falleció el día 3 de marzo de 1857»*.

Dieciséis cirios *de primera clase* iluminaron la capilla ardiente. Centinelas, un oficial y los jefes de la Comisión velaron al *antiguo general y maestro*. Catorce coronas cívicas fueron enviadas *por otras tantas notabilidades del país*. A las dos de la tarde del día siguiente se cerró el ataúd. Tres horas después se presentaron Mitre, los generales Ignacio Álvarez Thomas y Juan Madariaga; el coronel Julián Martínez, Inspector General de Armas, más la Plana Mayor del Ejército y *numerosos ciudadanos*. El féretro exhibía el uniforme de Brigadier General y el escudo de la bandera que la Sociedad de Damas de Beneficencia había regalado al Almirante con motivo del combate de Los Pozos, librado el 11 de junio de 1826 contra las naves del Imperio del Brasil.

11 Decreto fechado en Buenos Aires el 3 de marzo de 1857, con las firmas de Pastor Obligado y Bartolomé Mitre. *Documentos del Almirante Brown*, publicación de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown en el centenario de su muerte, 1857-1957, t. II, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1959, pp. 308-309.

Su sombra empuñará el timón...

La tarde vio avanzar al convoy fúnebre por las calles Defensa, Rivadavia y Perú, arribar a la Plaza de Marte (hoy Retiro) y bajar por *el camino del Paseo Guardia Nacional* (actual Avenida del Libertador) hasta la puerta del Cementerio de la Recoleta. A las seis y diez el ataúd fue depositado en la capilla para un servicio religioso a cargo de dos sacerdotes. Antes de ser alojado en el sepulcro del general José María Paz, la concurrencia escuchó al coronel Mitre en vibrante discurso¹².

El Ministro, luego de recordar su encuentro con el Almirante en el otoño del año pasado –según hemos relatado al inicio del presente trabajo–, sentenció: *Brown en la vida, de pie sobre la popa de su bajel, valía para nosotros una flota. Brown en el sepulcro, simboliza con su nombre toda nuestra historia naval.* Cabía al prócer la inauguración del poder argentino en las aguas:

No teníamos astilleros, ni maderas, ni marineros, ni nuestro carácter nos arrastraba a las aventuras de la mar, ni nadie se imaginaba que sin esos elementos pudiéramos competir algún día sobre las aguas, con potencias marítimas que enarbolaban en bosques de mástiles centenares de gallardetes. Ese prodigio lo realizó el almirante Brown en los momentos de mayor conflicto, en las dos grandes guerras nacionales que ha sostenido la República Argentina.

En el magnífico discurso hubo tiempo de mencionar las inmortales hazañas de don Guillermo: Martín García, Montevideo, el Callao, Guayaquil, la guerra contra el Brasil. Casi al finalizar su intervención, Mitre manifestó:

Al descender al sepulcro, el almirante Brown lleva consigo la admiración de los patriotas y las simpatías de los buenos, y la marina argentina queda huérfana del viejo padre que la meció al nacer sobre las olas embravecidas del Plata. El Pacífico, el Atlántico, el Uruguay, el Paraná,

12 "Borrador del informe pasado por la Comisión designada especialmente para constatar la muerte del Almirante Guillermo Brown y asistir a su velatorio. 4 de marzo de 1857". Documentos del Almirante Brown, *op. cit.*, pp. 309-311.

el Río de la Plata, serán siempre las páginas inmortales donde se leerán sus altos hechos, y mientras flote en sus aguas una chalupa o flamee en ellas un gallardete argentino, el nombre de Brown será invocado por todos los marinos, como genio protector de nuestros piélagos.

Si algún día nuevos peligros amenazasen a la patria de los argentinos, si algún día nos viésemos obligados a confiar al leño flotante el pabellón de Mayo, el soplo poderoso del viejo Almirante henchirá nuestras velas, su sombra empuñará el timón en medio de las tempestades, y su figura guerrera se verá de pie sobre las popas de nuestras naves en medio de la humarada del cañón y la grito de abordaje¹³.

A las siete los despojos de Brown descansaban ya en su morada final¹⁴. Escribió Leoncio Gianello: *Después, lentamente, fueron quedando desiertos los senderos de la ciudad de la muerte, y las primeras sombras que bajaban del cielo parecían madurar en su entraña los graves rumores del Eclesiastés¹⁵.*

Bajo el título *Rivadavia y Brown*, Dalmacio Vélez Sarsfield publicó en *El Nacional* el sentido homenaje al que acababa de morir. *El Almirante Brown pertenecía a una escuela militar que se impone como un deber no discutir los gobiernos, sino obedecerlos dentro de los límites del honor militar y la dignidad del hombre. Juan Manuel de Rosas no había podido obligarlo a degollar prisioneros, ni a dejar de lado la más cabal hidalguía; no pudo prohibirle que rindiese homenaje al mérito de los enemigos del tirano y rindiese honores fúnebres en sus buques al General Martín Rodríguez, muerto en el destierro como salvaje unitario; no pudo hacer del Almirante Brown otra cosa que el honrado y caballeroso veterano de las guerras de la Independencia. Y si Rivadavia era la personificación más completa de la libertad y del progreso en el Río de la Plata, Brown significaba para Vélez Sarsfield el símbolo de la gloria del Río de la Plata¹⁶.*

13 "Oración fúnebre de Bartolomé Mitre", *Memorias*, op. cit., pp. 17-23.

14 "Borrador del informe". Documentos del Almirante Brown, op. cit., p. 311.

15 Gianello, op. cit., p. 228.

16 Ratto, op. cit., pp. 374-375.



El mismo periódico reprodujo en su edición del lunes 9 de marzo un poema sin firma, que formaba con las letras iniciales el acróstico *Duerme en tu tumba, Almirante*. Cantaba la primera estrofa:

*¡Duerme en paz, Almirante! A tu memoria
Una joven nación agradecida
En el libro sagrado de su historia
Reservará su foja bendecida.
¡Marino con honor! Viejo soldado
En quien viera mi patria su renombre¹⁷.*

El 13 de abril el cura rector de la Parroquia de San Pedro Telmo, Juan Antonio Martínez, certificó la partida de defunción de Brown existente en los

17 Gianello, *op. cit.*, pp. 245-246.

libros parroquiales. La misma guardaba dos errores evidentes: la fecha de muerte y la edad del Almirante al momento de su deceso:

Certifico que en el libro tercero de partidas de muertos blancos, al folio cuarenta y seis, se encuentra la siguiente:

«En cuatro de marzo de mil ochocientos cincuenta y siete falleció el General de Marina D. Guillermo Brown, natural de Irlanda, de ochenta años, casado con Da. Isabel Chitty; recibió los sacramentos. Doy fe. Juan Antonio Martínez»¹⁸.

El brigadier de la antigua Armada Nacional...

Tres meses después de la muerte de Brown, su viuda se dirigió al Gobierno de Buenos Aires con la intención de solicitar *la pensión de su grado militar de Brigadier General de Marina. La lealtad con que el Gral. Brown (permítame V. E. decirlo), ha prestado sus servicios al país de su adopción en el largo período de su Independencia, está al alcance de sus contemporáneos y se honra en creer que todos le hacen justicia. La señora Chitty esperaba a que el señalamiento de su referida pensión corresponda a los deberes que sobre ella pesan, para atender a las huérfanas de su posteridad en la familia de su única hija también viuda, y sin fortuna*¹⁹.

El 24 de agosto el Ministerio de Guerra y Marina del Estado de Buenos Aires comunicó a Isabel que el Gobernador había dispuesto para el jueves 27 de agosto a las diez de la mañana los funerales del *ilustre Brigadier General D. Guillermo Brown* en la Santa Iglesia Catedral, ceremonia que sería presidida por una comisión que representase al Gobierno²⁰.

La Confederación Argentina no permaneció ajena al triste acontecimiento de la muerte del Almirante. El presidente Justo José de Urquiza firmó en Paraná el 11 de septiembre del mismo año un decreto en el que

18 Reproducción facsimilar, en: Ratto, *op. cit.*, pp. 363.

19 Se refería a *Martina Brown*. Documento firmado por Isabel Brown el 16 de junio de 1857, Documentos del Almirante Brown, *op. cit.*, pp. 311-312.

20 *Ibidem*, p. 313.



Mausoleo del Almirante Guillermo Brown en el cementerio de la Recoleta

deploraba la desaparición física de aquel *Brigadier General de Marina de la antigua Armada Nacional de las Provincias Unidas del Río de la Plata*. La *pérdida del héroe de las glorias navales argentinas* era sin dudas un *infausto acontecimiento*. Se acordó que el Ejército Nacional vestiría luto por tres días consecutivos, días que habrían de designarse por los gobiernos provinciales para las fuerzas de la Confederación dentro de sus jurisdicciones, y por la Inspección General del Ejército para las guarniciones del territorio federal²¹.

El 17 de octubre de 1857 se informó a Isabel Chitty el texto de la ley del Estado de Buenos Aires que le concedía *el sueldo íntegro que corresponde a los de su clase por vía de pensión*. A renglón seguido se le previno que la pen-

21 *Ibidem*, pp. 313-314.

sión se abonaría desde el día inmediato al fallecimiento de su esposo el Brigadier General D. Guillermo Brown²².

Para el volumen titulado *Galería de celebridades argentinas*, lanzado ese año en Buenos Aires por la imprenta de Ledoux y Vignal, e ilustrado por Narciso Desmandryl, José Tomás Guido confeccionó una noticia biográfica de don Guillermo Brown. ≈

BIBLIOGRAFÍA

GIANELLO, LEONCIO, *Almirante Guillermo Brown*, Buenos Aires, Ángel Estrada y Cía., 1957.

LEVENE, RICARDO, "Disertación del doctor Ricardo Levene, presidente de la Academia Nacional de la Historia", *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, año XXXIV, N.º. XXVIII, Buenos Aires, 1957.

RAMOS MEJÍA, JOSÉ MARÍA, *Las neurosis de los hombres célebres en la historia argentina*, precedido de una introducción por el doctor D. Vicente Fidel López, primera parte: Rosas y su época, Buenos Aires, Martín Biedma editor, 1878.

RATTO, HÉCTOR R., *Historia de Brown*, t. II, Buenos Aires, Librería y Editorial La Facultad, 1939.

VILLEGAS BASAVILBASO, BENJAMÍN, "La muerte y las exequias del Almirante", *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, año XXXIV, N.º. XXVIII, Buenos Aires, 1957.

WASSERMAN, FABIO, *Entre Clío y la Polis. Conocimiento histórico y representaciones del pasado en el Río de la Plata (1830-1860)*, Buenos Aires, Teseo, 2008.

FUENTES DOCUMENTALES

Documentos del Almirante Brown. Publicación de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown en el centenario de su muerte, 1857-1957, t. II, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1959.

Memorias del Almirante Brown. Publicación de la Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown en el centenario de su muerte, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1957.

22 La ley fue sancionada el 15 de octubre de 1857. *Ibidem*, p. 314.

Historia marítima y naval

La Matrícula de Mar en Buenos Aires durante la guerra contra el Imperio del Brasil

Tomás Merino¹



Vista de Buenos Aires hacia 1825-1828. Grabado de época de autor anónimo.

IMAGEN: HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA, TOMO VI

La situación de la Banda Oriental, que venía con antecedentes desde la época virreinal, se fue radicalizando desde septiembre de 1822, al reconocer el ejército de ocupación al Emperador de Brasil Pedro I. El deseo del pueblo que Uruguay *no pertenecía, ni debe, ni quiere pertenecer a otro Poder, Estado o Nación que las Provincias Unidas...*, el desembarco en abril de 1825 en tierra oriental de los Treinta y Tres Orientales y la demostración naval brasilera frente a Buenos Aires en julio de 1825 mostraban que no había dudas del cercano estallido del conflicto.

1 Capitán de navío (R). Especializado en comunicaciones y submarinos. Fue comandante del transporte *Canal Beagle* y del submarino *San Juan*. Magíster en Historia de la Guerra (Instituto de Enseñanza Superior del Ejército-Escuela Superior de Guerra). Miembro de Número Académico del Instituto Nacional Browniano, del cual fue Vicepresidente 2º y es actual Secretario General. Académico y Vicepresidente 1º de la Academia Browniana. Miembro de Instituto Argentino de Historia Militar. Autor de numerosos artículos, y del libro *Desde el 25 de Mayo es Invencible la causa Americana. Combate naval de San Nicolás de los Arroyos, 2 de marzo de 1811*. Conferencista sobre temas históricos.

Así julio de 1825 fue la oportunidad para iniciar importantes cambios en el Ministerio de Guerra y Marina: el 16 de julio el coronel mayor Marcos Balcarce reemplazaba al coronel mayor Francisco de la Cruz al frente del mismo. Poco después, el 8 de agosto fue el momento de incrementar el ramo de

Marina, recreando ese día la antigua Comandancia General, la que se puso en manos del coronel mayor José Matías Zapiola. Desde entonces se inició rápidamente la reconstrucción naval, y Zapiola con sus hombres llevaron a cabo las tareas previas al reclutamiento masivo del personal necesario, que siempre había sido el cuello de botella en el armamento de las anteriores escuadrillas. El 20 de julio de 1825 el ministro Marcos Balcarce ordenaba al Capitán del Puerto *para que los Carpinteros, Calafates y demás empleados en la recomposición de los bergantines Belgrano y Balcarce no sean distraídos de las principales ocupaciones en que se hallan, el Capitán del Puerto dispondráse forme una lista de todos ellos con expresión del cuerpo en que hayan sido alistados, la que remitirá a este Ministerio para prevenir al Superior Gobierno que de las órdenes convenientes a fin de que no sean citados ni ocupados en el menor servicio*².

Ministro de Guerra y Marina General Marcos Balcarce

IMAGEN: BIOGRAFÍAS ARGENTINAS Y SUDAMERICANAS, TOMO I, DEL CAPITÁN DE FRAGATA JACINTO YABEN

El 27 de julio, el capitán del Puerto contestaba que *Consecuente a la orden de VS fecha veinte del corriente, elevo a su superior conocimiento, relación de los Carpinteros y Calafates matriculados alistados en la milicia activa, y que actualmente se hallan empleados, en servicio del Estado, y son los siguientes: Caballería activa: José María García, Jacobo Pachame y Francisco Custodio*³.

Y recién el 19 de agosto el ministro le informaba al Comandante General de Marina que:

Habiendose prevenido al capitán del Puerto que remitiese una lista de los individuos que estaban alistados en la Milicia, y cuyos trabajos eran nece-

2 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

3 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

sarios en la Marina, dijo en respuesta que los únicos que había por ahora eran José María Gracia, Jacobo Pachame y Francisco Custodio, sobre los que se ha ordenado al Inspector General lo conveniente para que no sean molestados en citación ni servicio alguno mientras subsistan en los trabajos que ahora tienen. Se avisa a VS para su noticia y demás fines⁴.



**Comandante
General de
Marina Brigadier
General José
Matías Zapiola**

IMAGEN: BIOGRAFÍAS
NAVALES, DE RICARDO
PICCIRILLI Y LEONCIO
GIANELLO

Después de estos pobres pasos dados entre julio y agosto, el ministro se dirigió el 10 de septiembre al Comandante General de Marina, indicándole:

con esta fecha se dan las órdenes convenientes, para que en el término de veinte días se enrolen todos los marineros de los Partidos de la Ensenada, Conchas, San Pedro, Baradero y San Nicolás, comprendiendo tal disposición a todos los que sepan remar, y que se empleen en el tráfico ..., debiendo dar cuenta instruida con listas del resultado de esta operación, la que dispondrá VS se realice en toda la comprensión de este Puerto, haciendo saber que esta medida es dirigida solamente para saber el número de los Marineros existentes⁵.

Ese mismo día salían sendas notas a los Subdelegados de Marina en Ensenada y las Conchas, los Jueces de Paz de San Pedro y Baradero y al Comandante de San Nicolás, ordenando:

El Gobierno ha dispuesto que en el territorio de la comprensión de ese partido, se haga un enrolamiento exacto en el término de 20 días de todos los marineros que existan en él, incluyendo en este número a todos los que sepan remar se empleén en el tráfico de los Montes advirtiéndole que esta operación es solamente dirigida a saber el número de los que existen en la provincia de-

4 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

5 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

*biendo inmediatamente dar cuenta instruida con las listas correspondientes en lo que se encarga a Ud proceda con el mayor celo y actividad*⁶.

Las contestaciones al pedido del 10 de septiembre fueron llegando entre el 22 de septiembre y el 4 de octubre, pero el 16 de ese mes el ministro ahora le ordenaba al Comandante General de Marina⁷:

Con arreglo y sugestión a la ordenanza de Matrículas, dispondrá VS se abra la matrícula de la Marinería por las reglas y privilegios que en ella están prescritos, a excepción solamente del fuero, pues que en esto debe procederse con sugestión al art. 5° de la Ley de 3 de julio de 1823 sobre abolición del fuero.

Esta última nota, ya avanzada la crisis con el Imperio muestra que la Ordenanza de 1802 no estaba eficientemente utilizada y preparada en los años y meses anteriores como una de las herramientas para remontar el alistamiento de la fuerza naval necesaria para enfrentar la flota imperial. Como ya se vio a fines de 1815 y principios de 1816, y además si también se considera la experiencia española tanto en el Río de la Plata como en los Departamentos de la Metrópoli, el sistema de matrículas requiere una continuidad en el tiempo que nunca se dio en Buenos Aires, dado que durante largos períodos la imprescindible actividad burocrática persistente en el tiempo se dejaba de lado. Cuando se hacía imprescindible remontar tripulaciones con breves pre avisos, se recurría a este procedimiento acelerado de hacer el relevamiento de los recursos disponibles mediante la apertura de la matrícula y a continuación decidir qué porcentaje de los enrolados se convoca, pero su éxito siempre estaba supeditado a que la comunidad



Capitán del Puerto
de Buenos Aires
Coronel
Francisco Lynch

IMAGEN: HISTORIA
MARÍTIMA ARGENTINA,
TOMO VI

6 Archivo General de la Nación, Legajo X-13-8-2.

7 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

marítima dejara en bloque sus actividades para servir a bordo de las naves de la Marina.

Otro tema que refleja la misma nota es que los matriculados en esta oportunidad ya no contaban con el fuero de Marina, que había sido abolido poco más de dos años antes, y que en la tradición de la matrícula en España, era uno de los beneficios más apreciados por la gente de mar.

Por último, su acelerada ejecución, sin haber finalizado el requerimiento previo del 10 de septiembre, que recién días después de este segundo método de trabajo, se comenzarían a recibir los listados correspondientes al primer pedido, enredó las acciones de las autoridades de cada partido.

Las respuestas a los listados requeridos el 10 de septiembre, junto con la profusa correspondencia intercambiada en esos meses entre el Ministerio, la Comandancia Marítima y las autoridades locales, se detallan en el Anexo 11; de ella se sintetiza el siguiente resumen de los recursos humanos máximos disponibles por aplicación de la reglamentación de la Matrícula, con las especificaciones de detalle que cada una de las autoridades consideraron oportunas en esta ocasión:

- El Comandante de San Nicolás Cipriano Zeballos, el 18 de septiembre, informaba la *Relación de los individuos Marineros y remadores, que se emplean en los trabajos de monte en este Punto* que se resumía en 30 individuos, de los cuales 7 casados y 23 solteros y sus profesiones eran marineros 9, montarases 19 y pulperos 2⁸.
- El Juez de Paz de Baradero Pedro José de Campos, el 27 de septiembre, la *lista adjunta en que se expresa el número y nombres de los que se ejercitan en este puerto, y puedan considerarse propios del Partido, que son a los que pertenecen los marineros que van anotados que son quince*⁹.



Comisario General de Marina (1826)

IMAGEN: HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA, TOMO VI

8 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

9 Archivo General de la Nación, Legajo X-13-8-2.

- El Subdelegado en Ensenada, el 28 de septiembre, informaba *la adjunta lista que manifiesta los marineros existentes en esta, y Laguna del Pescado, como también los que trabajan en el monte sin que por ahora se encuentre uno mas, que si en lo sucesivo viniesen algunos daré cuenta a VS remitiendo listas de ellos*¹⁰. Su resumen era: 2 marineros matriculados (naturales: 1 de islas Canarias y 1 de Inglaterra), 5 marineros de la Falúa de la Capitanía de Puerto (naturales: 2 de Corrientes, 1 de Buenos Ayres, 1 de Galicia y 1 de Inglaterra), 3 empleados en la Falúa del resguardo (naturales: 2 de Ensenada y 1 de Buenos Ayres), 7 marineros (naturales de: 1 de Buenos Ayres, 2 de Inglaterra, 2 de Paraguay, 1 de Cádiz y 1 de Benecia), y 5 montarases (naturales de: 1 de Vizcalla, 2 de Portugal, 1 de Génova y 1 de Norteamérica).
- El Juez de Paz de San Pedro, también el 28 de septiembre, informaba *he procedido ha hacer un enrolamiento exacto de los individuos que saben remar, y que se ocupan en el trabajo de los Montes, no habiendo encontrado Marinero alguno que enrolado que tenga residencia en este Partido, a saber 37 individuos*¹¹.
- Por último la relación elevada por el Subdelegado en las Conchas se resumía en 13 patrones, 20 marineros y 49 remadores.

Como vemos del análisis de los recursos humanos informados, que suman menos de 200 individuos, a los cuales les falta sumar los presentes en la ciudad de Buenos Aires, son muy pocos ante las necesidades que se debían afrontar para tripular la escuadra en alistamiento para enfrentar a las fuerzas brasileñas. Así en un borrador de trabajo para redactar una nota donde informar al Ministerio, se detallaba el 22 de octubre el resumen del problema que enfrentaban las autoridades en los siguientes considerandos¹²:

Para poder dotar los buques de guerra según se me ordena por VS no encuentra la Comandancia otro medio que poner carteles ofreciendo una onza

10 Archivo General de la Nación, Legajo X-13-8-2.

11 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

12 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

de oro a todo marinero que quiera engancharse saliendo responsables sus fiadores de ellos hasta salir las lanchas armadas a Balizas haciéndose el pago por la Comandancia en mano propia. No es posible citar la gente que se haya matriculada, por no haberse concluido esta, y la mayor parte de la gente que se halla matriculada se haya en el caso de hallarse fuera de viaje.

La medida de matricular adoptada por el Superior Gobierno para hacerse de la marinería que exige el armamento naval que se está aprestando no ha sido suficiente para llenar el objeto que se proponía, pues que si la que ha levantado esta Comandancia solo resultan 360 hombres aproximadamente siendo de notar que 132 son portugueses. La reunión de aquellos con la celeridad que demandan hoy las circunstancias que VS me previene es sumamente difícil tanto por que aún no se han presentado todos los que deven quando por que los que lo han executado se hallan en diferentes partes o navegando, sin haberse por esta razón habilitado los cabos de matrícula que deben regentear los respectivos tercios para estos casos a citaciones.

Con los considerandos del párrafo anterior la Comandancia de Marina concluía opinando:



Costa de Buenos Aires cerca de Retiro (Óleo de Richard Adams, 1826)

IMAGEN: HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA, TOMO VI

Creo por lo mismo ser de necesidad valerse del enganchamiento como único medio en el día para remover los inconvenientes indicados. Si VS presta su conformidad a esta medida podrá ofrecerse para cada hombre diez y siete pesos que deberán satisfacerse en la Comisaría del ramo, en mano propia al que se presentase voluntariamente y ofrezca seguro en su persona, o a los que los presentaren con el deber de responder de ellos hasta el momento que los buques se sitúen armados en balizas.

El ministro Marcos Balcarce, recibido ese informe del Comandante General de Marina, le respondía ese mismo día¹³:

El gobierno ... ha resuelto proceda VS a abonar a cada individuo de los que voluntariamente se presenten diez y siete pesos por via de enganchamiento que serán entregados por la Comisaría del ramo, no perdonando VS otras providencias que conduzcan a llenar los decesos del Gobierno para la mas pronta reunión de ella, como lo tiene a VS repetidas veces encargado; y a fin de que no se demore el arreglo de todo lo que es necesario para el completo del armamento que se está haciendo, y que por su urgencia debía estar ya listo, quedando ya hechas las prevenciones convenientes a Hacienda.

Tampoco esto fue solución, el 27 de octubre la Comandancia de Marina informaba y proponía al Ministro¹⁴:

Van corridos seis días que VS por su Superior orden del 22 del corriente autorizó a esta Comandancia para el enganchamiento de la marinería necesaria para tripular las embarcaciones en guerra pagando 17 pesos por cada individuo a los que se presentaren; no se ha omitido medio que conduxere al logro de esta determinación y sin embargo hasta hoy solo se cuentan seis que han concurrido y se hallan destinados.

13 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

14 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

La morosidad que se advierte por una parte y por la otra la rapidez que hoy demandan las circunstancias y que VS tanto recomienda exigir otras medidas mas eficaces, tal creo, extender mas la gratificación esto es a la cantidad de veinte pesos por hombre; destinar personas entre los pulperos y fonderos de mas crédito que tengan alojados en sus casas la gente que se necesita, dándoles de gratificación tres pesos por individuo, con este estímulo que no alterando respecto de los enganchados la cuota ofrecida, me atrevo a asegurar dexar llenar las miras al Gobierno en esta parte sin perjuicio de hacer por la mía todas las que estuvieron a mi alcance.

Espero que VS con el convencimiento de lo expuesto lo tenga presente a VE para la aprobación correspondiente.

Simultáneamente ese mismo día 27 de octubre la Comandancia ordenaba a los subdelegados en las Conchas y Ensenada¹⁵:

A la mayor brevedad posible convocará Ud para el servicio, la tercera parte de los individuos de mar que se hubiesen alistado en la matrícula, y los remitirá Ud bien sea en buques del cabotage, o en carretas que fletará Ud al intenso, avisando a esta Comandancia de los individuos llamados al servicio y del flete que deba abonarse por su conducción.

El 2 de noviembre el subdelegado en las Conchas respondía al Comandante General de Marina coronel mayor José Zapiola:¹⁶

Tengo el honor de pasar a manos de VS la adjunta lista de los individuos que se han matriculado has-



Oficial de Marina (1826)

IMAGEN: HISTORIA MARÍTIMA
ARGENTINA, TOMO VI

15 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

16 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

ta la fecha en esta Subdelegación de mi cargo, cuyo número se ha conseguido incrementar al tiempo de seguir viaje por que no se les ha permitido embarcarse sin este requisito; y con esto motivó de estar los más ausentes ni ha sido posible hacer la remisión de la tercera parte de estos individuos según VS me ordenó con fecha 27 del pasado, pero que lo verificaré a la mayor brevedad.

El problema continuó y a principios de diciembre el subdelegado en las Conchas planteaba

Sr Coronel Mayor Comandante General de Marina D José Zapiola

Al Subdelegado del Puerto de las Conchas le es sumamente sensible tener que decir a VS que hasta la fecha le ha sido y es difícil cumplir con la remisión de los matriculados que VS le tiene ordenado con fecha 27 de Octubre último. Esta dificultad proviene precisamente de la oposición que estos individuos tienen al servicio, pues que para evadirse de ser llamados a él, la mayor parte se mantiene en los montes sin haber vuelto a este puerto desde que salieron de él habiéndose matriculado. En este estado pues el Subdelegado cree que no queda otro medio que el de forzarlos; pero también ve que aunque con esta medida se logre la remisión de algunos, serán muy pocos, sin que se logre el objeto como corresponde por que la deserción será mayor, por lo cual el Subdelegado espera que VS le indique lo que sea mas conveniente en este caso.

Dios guarde a VS ms as Puerto del Tigre Diciembre 1° de 1825

Firma Bernardo Castañon.

Unos días más tarde en la misma subdelegación se producía un acontecimiento favorable y así lo informaba a la Comandancia:

Puerto del Tigre Diciembre 4 de 1825

El Subdelegado de Matrículas de Marina de aquel Puerto

Que a las quatro de la tarde del día en que oficia se puso en marcha para esa Ciudad la recluta venida de Corrientes, para cuya conducción se



Puente de Barracas (1825/1828) IMAGEN: HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA, TOMO VI

han fletado seis carretas grandes, y al teniente coronel Dn Angel Rolón se le facilitaron diez Milicianos para custodia de la recluta.

Adjunta a esta comunicación se encuentran quatro papeletas presentadas por los dueños de dichas carretas cobrando veinte y quatro por que importa el flete de ellas.

El 10 de diciembre, el Emperador del Brasil Pedro I en la Declaración de Guerra, dirigida a las Provincias Unidas del Río de la Plata, decretaba *Por lo tanto que por mar y por tierra ordeno que se le hagan todas las hostilidades posibles, autorizándose el corso y todo otro armamento que quieran usar mis súbditos*¹⁷. Esta recién sería conocida en Buenos Aires a fin de año, y el 1° de enero de 1826 la Sala de Representantes de la Provincia de Buenos Aires sancionaba en un solo artículo la ley donde establecía que *el Poder Ejecutivo*

17 Archivo General de la Nación, Legajo VII-12-3-6.

*Nacional queda autorizado para resistir la agresión del Imperio del Brasil por todos los medios que hace lícito los derechos de la guerra*¹⁸.

El 22 de diciembre el Ministro de Guerra y Marina comunicaba al Comandante General de Marina que *por noticias que parece no deben dudarse, se asegura que en dos o tres días será bloqueado este puerto por las fuerzas navales del Emperador del Brasil y bajo tal total concepto Ud no debe perdonar medio ni fatiga para que desde hoy se ponga la Escuadrilla lista de quanto necesite para servirse de ella en qualquier caso*¹⁹.

Por último, el 31 de diciembre se sancionó una ley disponiendo el enganche obligatorio en la Marina de todos los tripulantes de las embarcaciones nacionales de cabotaje y mar, que era informada mediante la siguiente nota²⁰:

Sr Comandante General de Marina

Buenos Ayres Diciembre 31 de 1825

En sesión de este día ha sancionado el Congreso General a la Ley que sigue:

- “Art. 1° Todo individuo perteneciente a las tripulaciones de los Buques Nacionales y embarcaciones del Cabotage y menores, queda obligado a entrar al servicio de la Marina, luego que sea requerido por el Estado Nacional.*
- 2° Se consideran en el caso del artículo anterior los individuos aptos para el servicio de la Marina que se hallan separado de su servicio después de emprehendido el armamento naval.*
- 3° Si las medidas acordadas en los artículos anteriores, fueron insuficientes a llenar las necesidades que pudiese sentir la Marina, se autoriza al PEN para obligar al Servicio de ella, a todo individuo apto que le fuese necesario.*
- 4° El PEN en la ejecución de esta Ley provera a la necesidad del Servicio público con la posible consideración a los intereses particulares.”*

Cuya ley se transcribe a VS para su mas pronto cumplimiento, con prevención que los individuos que llamados desde hoy mismo a su Servicio y que demanda imperiosamente la situación del país no lo acepten, serán

18 Archivo General de la Nación, Legajo VII-12-3-6.

19 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

20 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 019.

obligados a él acto continuo, llenando de todos modos las tripulaciones de los Buques de Guerra sin mas espera.

Firma Marcos Balcarce.

A partir de esta fecha y con la herramienta legal disponible, se produjo una importante incorporación de personal a la escuadra, pero ya desde la implementación del enganche rentado la utilización de la matrícula había perdido su sentido, ahora esta incorporación pasaba a tener características de leva, incluso de presos y malvivientes como lo demuestran los siguientes ejemplos:

- *De orden del Sr Gefe de Policia se remiten a la disposición de VS ochenta y siete individuos que han sido tomados en la noche de ayer los que van para que VS se sirva disponer de los que halle útiles.²¹ Dios guarde a VS ms años Bs Ays Enero 12 de 1826. Por comisión del Sr Gefe, Firma Prudencio Sagani*



Sargento Mayor de Marina (1827) IMAGEN: HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA, TOMO VI

- *Este Juzgado ha condenado a cumplir servicio en la marina y a ración sin sueldo a los individuos Manuel Alvarez, y José María Gaetta por haber intentado robar la casa de Dn Henrique Hervi, con la espresa condición que durante el tiempo de su condena no podrán baxar a tierra; en concepto se remiten a la disposición de VS para que tenga efecto aquella.²² Dios guarde a VS ms as Buenos Ayres 16 de Enero de 1826, Firma Bartolo Cueto. Se embarcaron en el Bergantín República Argentina en 18 de enero.*

- *Buenos Ayres Enero 18 de 1826. En la causa seguida contra el soldado del Regimiento de Húsares Macedonio Ocampo, acusado de segunda deserción en Campaña, ha resuelto el*

21 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 020.

22 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 020.

Gobierno en esta fecha lo que sigue: Se destina a Macedonio Ocampo soldado de la 1a Compañía del 3er Batallón del Regimiento de Húsares al Servicio de Marinero de la Esquadra por todo el tiempo que dure la Guerra, en atención a no poderse vencer las dificultades que hay para esclarecer el punto en duda para ser juzgado como desertor de segunda en compañía; y al efecto vuelva al Inspector General para que de las órdenes convenientes para que se entregue al Comandante General de Marina, a quien se copiará esta resolución²³.

El 23 de enero el gobierno previno a los comisarios de Policía en campaña, Jueces de Paz, Alcaldes, y Tenientes, que procediesen a reunir, y remitir a disposición del Sr Comandante de Marina *todos quantos marineros se encuentren en ella, eceptuando solo los portugueses de nacionalidad*. Así a los pocos días como ejemplos de sus resultados pueden indicarse:

- *El Comisario que subscribe en cumplimiento de la Resolución de 23 del presente rige que le ha sido transcripta por el señor Gefe de Policia, tiene el honor de remitir a disposición del Sr Comandante General de Marina veinte y un individuos que ha podido reunir, los que a bien que no por bastantemente instruidos en el arte de la marina son ejercitados en el manejo de chalanas y canoas, y dos los únicos marineros que se encuentran en este destino. Con este motivo salen al Sr Comandante General con el respeto y consideración debida. San Pedro Enero 31 de 1826²⁴.*
- *Pongo a disposición de VS los marineros cuios nombres son los siguientes: Ignacio Suares, Pedro Antonio casuega, Sirilo Basualdo, Olegario Gadea, Tomás Sanches, Manuel Cabral, Francisco Pereyra. De estos siete los 5 primeros son matriculados y los dos últimos no lo son. Todos los que se han matriculado en esta clase son 14 y los nueve que faltan a este número andan ausentes en las Islas en sus negocios particulares, conforme bayan compareciendo se remitirán. No van las filiaciones de estos 5, no van porque no da lugar el tiempo, pero si son necesarias VS tendrá a bien preve-*

23 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 020.

24 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 020.



Buenos Aires desde el banco entre las radas interior y exterior (Acuarela de E. E. Vidal)

IMAGEN: HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA, TOMO VI

nirmelo para remitirlas luego.²⁵ Dios guarde a VS ms as Baradero Febrero 1° de 1826 Firma Pedro José de Campos.

- El que suscribe tiene el honor de dirigirse al Sr Comandante General de Marina, en cumplimiento de las órdenes del Superior Gobierno para la remisión de Marineros extranjeros y en su consecuencia el cabo de Blandengues portador de este pondrá a disposición de VS siete individuos que conduce cuyos nombres se expresan en la adjunta relación, y son los que existían en este partido.²⁶ Con este motivo ofrece a VS sus respetos con la mayor consideración. Guardia de Lobos y Febrero 2 de 1826. G. Espinosa.
- Por conducto del Sr Juez de Policia me ordena el Superior Gobierno con fecha 23 de Enero remita todos los marineros extranjeros que se han encontrado en esta frontera del Monte y son remitidos por orden del Superior Gobierno ..., lo que hago cumpliendo con la citada orden y son los 7 individuos por nombre y apellido que en nómina acompaño.²⁷ Dios guarde a VS ms as, Monte y Febrero de 1826 Firma Vicente González.

A partir de unos días después, las incorporaciones ya fueron más espaciadas y respondían a diferentes incentivos:

- Los marineros Juan Baustino y Juan Lorea se han presentado en esta Comisión para marchar voluntariamente a servir en nuestra Escuadra a las

25 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 020.

26 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 020.

27 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 020.

órdenes del Sr Brown, cuyos individuos remito a VS advirtiéndole que me he abanzado a darles un socorro de ocho pesos a cada uno, a petición de ellos, de cuya determinación espero la aprobación de VS.²⁸ Dios guarde a VS ms as San Nicolás Febrero 25 de 1826. Firma Toribio Serantes.

- *Ha sido aprehendido Ceverino Lopez por no encontrársele papeleta que acredite ocupación a que se agrega sospechase sea desertor mas como esto no puede esclarecerse, lo remito a VS para que se sirva darle destino en uno de los buques de la Esquadra, y es a propósito por ser Paraguallo a un que niega.²⁹ Dios guarde a VS ms as Buenos Ayres Marzo 4 de 1826 Firma José María Somalo.*
- *Antonio Francisco Alvares, procedente de Montevideo, desertor de la corbeta de guerra Brasileira Taparigue, pasa a la Comandancia de Marina con el objeto de tomar plaza voluntaria en la Escuadra Nacional³⁰. Bs Ays Mayo 2 de 1826 Firma Saenz.*

Con todos estos marinos de oficio y parroquianos levados, se fue armando en muy reducidos meses a las tripulaciones de los buques de la Escuadra, que al mando del entonces coronel mayor Guillermo Brown, defendería con esfuerzo a Buenos Aires de las fuerzas navales brasileras.

Para tener una idea del esfuerzo que fue necesario realizar, relacionado con la obtención de recursos humanos para remontar el armamento de la Escuadra, baste considerar que esta pasó de tan solo dos Bergantines y una Cañonera durante casi todo el año 1825 a 14 buques: la Fragata 25 de Mayo, dos Bergantines, una Corbeta, una Barca, una Sumaca, seis Goletas, trece Cañoneras y ocho Lanchones que, conformaron durante 1826 la Escuadra Republicana en el Río de la Plata, a esta Escuadra deben sumarse dos fragatas y una corbeta que no llegaron a incorporarse pero fue necesario tripularlas, y lamentablemente dos de ellas provenientes de Chile se perdieron, con sus tripulaciones en el mar.

28 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 020.

29 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 020.

30 Archivo General de la Nación, Legajo III Capitanía de Puertos 020.

Bajo las órdenes de Brown, en el combate de Los Pozos el 11 de junio, tripulaban la Escuadra que se interpuso entre el *bosque de palos* de las naves brasileras y la ciudad de Buenos Aires, 850 hombres, a quienes se sumaron las tripulaciones de la escolta del convoy que retornaba de trasladar unidades del ejército Republicano que el brigadier general Carlos María de Alvear organizaba en tierra oriental. Ya para entonces las bajas entre muertos y heridos en los diferentes combates excedían los doscientos. El esfuerzo en sangre y vidas vemos fue importante, a ellos se sumaban alrededor de 80 prisioneros perdidos en particular en la acción de Colonia de fines de febrero y principios de marzo. A estos números de tripulantes perdidos, deben mencionarse las naves perdidas: la fragata *25 de Mayo*, el bergantín *General Belgrano*, la goleta *Río*, las cañoneras 4, 6 y 7 y uno de los lanchones.



Contramaestre
(1825-1828)

IMAGEN: HISTORIA MARÍTIMA
ARGENTINA, TOMO VI

Considero que hacer diferencias entre matriculados convocados, enganchados, reclutados por levas, libertos y embarcados para saldar deudas con la justicia, no es justo pues a pesar de su muy dispar origen, ya a bordo y respondiendo a los valores que sabía demostrar el Almirante Brown, defendieron la ciudad y la República frente a la agresión de la escuadra bloqueadora integrándose como homogéneas tripulaciones inspiradas en el espíritu de cuerpo y de buque de cada una de sus naves.

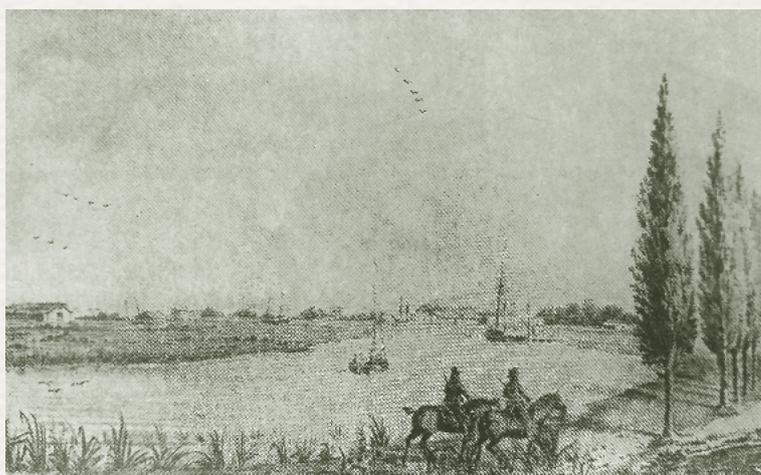
Ese espíritu se hizo presente en la campaña naval del Juncal, que se llevó a cabo entre diciembre de 1826 y el 9 de febrero de 1827. Así Brown y sus *hombres* entre el 8 y el 9 de ese mes lograron la más importante victoria frente a las fuerzas navales brasileras, logrando capturar gran parte de las naves enemigas.

Luego de las victoriosas acciones: la naval de Juncal, la terrestre en Ituzaingó y la anfibia de Patagones durante febrero y principios de marzo de 1827, la Escuadra continuó incorporando buques, a través de compra de una Fragata y tres Goletas, se construyeron cuatro nuevas Cañoneras, y se agregaron tres Bergantines y diez Goletas obtenidos como presas de las acciones de Juncal, Patagones y del Corso, a pesar que en el nivel político

se vivió una crisis que alargó las negociaciones de paz y dio por finalizado el régimen republicano cesando la figura de Presidente y reapareciendo la dispersión provincial.

Este importante crecimiento de la Escuadra continuaba complicando la logística de personal de la Comandancia de Marina, y en consideración al traumático y frustrante intento de utilizar la Ordenanza de Matrículas de 1802 entre septiembre y noviembre de 1825, su utilización desde entonces quedó de lado, no encontrándose en los archivos registros de enrolamientos y / o convocatorias, restringiéndose tan solo al registro voluntario de calafates y carpinteros con el objeto de mantenerse como una organización gremial cercana a las autoridades de la Capitanía de Puerto, que a cambio de trabajos oficiales ante emergencias, se distribuían su participación en la actividad de ribera y naviera. Con respecto a los marineros, el número de los naturales de Buenos Aires y provincias próximas siempre fue ínfimo en relación a los marinos extranjeros, de otras regiones de América del Sur, de Estados Unidos y de la mayoría de los países europeos, normalmente presentes en la región como resultado de la actividad naviera fluvial y en particular marítima que se generaba por el comercio exterior.

Por lo indicado en el párrafo anterior, desde entonces y hasta la incorporación de la Escuadra adquirida en la década de 1870 por Sarmiento, el método de incorporación normal de marinería en las naves militares fue el de enganche, recurriéndose a levas junto con condenados y presos cuando la situación hacía necesario incrementar las fuerzas navales mas allá de las posibilidades de enganche, quedando sólo en el recuerdo y en papeles de letra muerta desde la guerra contra el Imperio del Brasil la Ordenanza de Matrículas de 1802. ~



**Maestranza de marina (Riachuelo).
Litografía de C. E. Pellegrini**

IMAGEN: ARMADA NACIONAL. RESEÑA HISTÓRICA DE SU ORIGEN Y DESARROLLO ORGÁNICO, DEL CAPITÁN DE NAVÍO HUMBERTO BURZIO.

Historia marítima y naval

El equipaje de los viajeros

Roberto L. Elissalde¹



1 Académico de número del Instituto Nacional Browniano y de su Academia Browniana, 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, de la Institución Mitre de la Junta de Estudios Históricos de la Recoleta y de la Asociación de Estudios Irlandeses del Sur. Miembro correspondiente de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, del Instituto de Investigaciones Históricas de Corrientes y de la Junta Provincial de Historia de Santa Fe. Académico correspondiente de la Academia Paraguaya de la Historia, del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y de la Sociedad Uruguaya de Historia de la Medicina. Colaborador permanente de *La Nación*, *La Prensa*, *Gaceta Mercantil* y *Todo es Historia*. Ha publicado numerosos libros, entre ellos: *Liniers íntimo*, *Historias Ignoradas de las Invasiones Inglesas*, *Diario de Buenos Aires 1810*, *Los Pueyrredon*.

Hace unos años emprendí la tarea de fichar los pasajeros al Río de la Plata, a través de las licencias o permisos de embarque que les otorgaban, lo que logró convertirse en un *Diccionario de Pasajeros al Río de la Plata*, que seguimos completando. Así conocimos algunas interesantes referencias por ejemplo de don Juan Esteban de Anchorena el fundador del apellido en Buenos Aires que viajó en 1751 y de quien se anotaron en el permiso estos detalles: *natural de la ciudad de Pamplona, de 16 años de edad, mediano de cuerpo, trigueño, hoyoso de viruelas, con una señal de cicatriz en la frente*², dato que hicimos conocer a Pedro Fernández Lalanne para su libro sobre la historia de esa familia³.

Resulta de interés el equipaje que traían estos viajeros. Uno de los problemas principales era la alimentación, y no faltaban las bizcocheras recipientes de lata para guardar los bizcochos, o las frasqueras que eran unas cajas con divisiones para guardar varios frascos o botellas, especialmente de vino o agua. Sabemos que la comida fresca y el agua para consumo era una de las preocupaciones de los viajeros. Vamos a ver algunos ejemplos de esos a veces tan curiosos equipajes.

Uno de los primeros es el de Francisco de Monforte, gobernador y capitán general de la provincia del Paraguay, que con licencia del 2 de enero de 1685 pasó a Buenos Aires, de donde siguió a la Asunción, con los siguientes criados: Antonio Burgos Mantilla, Pedro Mateos Albalan, Juan José Vela y Lucas González Berza. En el documento se inserta “Memoria de los baúles que lleva don Francisco de Monforte. Dos baúles, con encerado colorado,



Buenos Aires vista desde el río. Grabado de Malaspina

IMAGEN: ABC.GOV.AR/ BICENTENARIO DE LA RECONQUISTA DE BUENOS AIRES

2 AGI, Contratación, 5492, N.2, R.14.

3 PEDRO FERNÁNDEZ LALANNE, *Los Anchorena*, Buenos Aires, 2016, p. 10.

dos baúles con encerado verde, dos arcas, un cofrecillo de vaqueta negra, un cajoncillo de vidrios y jícaras, un cajón con tres arrobas de chocolate, una petaca con chocolate y azúcar, un cajoncillo con una arroba de cera, dos frasqueras de 15 frascos, una caja redonda con bizcochos, una cajilla de dos varas de largo con cuatro pinturas, dos atados con colchones, dos cajones de libros con su despacho del Consejo Supremo de la Inquisición y una sombrerera con cuatro sombreros”⁴. Tres arrobas de chocolate significan poco más de 33 kilos, lo que nos demuestra lo Rafael de la Moneda, coronel de infantería, gobernador y capitán general del Paraguay, *primer teniente de mis Reales Guardias de Infantería Españolas*, natural de Burgos, hijo legítimo de Francisco Antonio de la Moneda y Quintanadueñas y de Andrea de la Mota y Torre, “mozo soltero”. Con licencia del 15 de febrero de 1740 pasó a Buenos Aires en la fragata de aviso del Consulado de Cádiz *Nuestra Señora de la Consolación* (a) *El Nazareno*, a cargo del capitán y piloto don Pedro de Arrambide. Se embarcaron en dicha nave *los géneros de Barcelona para el vestuario de la gobernación de Buenos Aires*. Integraban su comitiva siguientes personas: los criados Gabriel de Quiroga y Francisco Martínez de Rozas; el teniente de capitán don Nicolás de Elorduy y el ingeniero Diego Cardoso, destinado éste a la ciudad de Buenos Aires. De la Moneda cargó en el navío como equipaje propio *seis baúles de ropa, armas y libros de uso*⁵.

Don Pedro de Melo de Portugal, cuando embarcó a Buenos Aires, en el navío *Príncipe Carlos* con licencia del 11 junio de 1777 para seguir a la Asunción, donde había sido designado gobernador, lo hizo acompañado por el siguiente personal: mayordomo Francisco Vidal; ayuda de Cámara Tomás Ortega y el cocinero Domingo Fernández. Cargó como equipaje: *cuatro baúles con ropa de uso; tres frasqueras con licores, un botiquín, un maletón con cuatro colchones, una bizcochera y varias cosas comestibles*⁶. Años más tarde fue designado al frente del Virreinato del Río de la Plata, con licencia del

Ortega y el cocinero Domingo Fernández. Cargó como equipaje: *cuatro baúles con ropa de uso; tres frasqueras con licores, un botiquín, un maletón con cuatro colchones, una bizcochera y varias cosas comestibles*⁶. Años más tarde fue designado al frente del Virreinato del Río de la Plata, con licencia del



4 Ver: AGI, Contratación, 5446, N.147, Contratación 5447, N.1. R.12.

5 Ver: AGI, Contratación, 5484, N.1, R.21.

6 AGI. Arribadas, 517, N.157; Indiferente, 2120, N.34.

11 de diciembre de 1791 pasó a Montevideo, si bien no encontramos el detalle del equipaje, sabemos que lo hizo acompañado por una importante comitiva que la integraban: Andrés Fernández, secretario particular; Andrés Fermín Fernández Jiménez y Urrutia, mayordomo; Antonio Coello, caballero; José de Loizaga, paje; Francisco Zedillo, paje; José Fernández Rezano, paje, José Boqui, metre, Antonio Boqui, ayuda de cámara; Domingo González del Rivero, ayuda de cámara; Francisco Antonio Cózar, guardarropa; José Gassalla, repostero; Juan Antonio López, Albina Ferrera, planchadora; Joaquín Fernández, sota; Bernardo Fernández, mozo de caballos; Vicente González, lacayo; Baltasar Fernández, ayudante de repostería; Alonso de Lago, ayudante de cocina; Juan de Dios Piñera, ayudante de cocina; José Melvil y Zabaleta; Sebastián de Arrieta; Mauricio López; Joaquín de la Villa; Joaquín Buil y Salesa y Francisco Soria⁷.

Uno de los más interesantes es el de Juan Bautista de Lasala, natural de Monein, Bearne, Bajos Pirineos, hijo legítimo de Pedro de Lasala y de María Bachelet; capitán del regimiento provincial de Caballería de Buenos Aires, casado el 13 de junio de 1760 con Juana Agustina Fernández de Larrazábal⁸. El 3 de octubre de 1777, se le acordó licencia para volver en el navío *El Matamoros* con el siguiente equipaje: *4 baúles regulares y otro más pequeño con su*



Vista de la ciudad de Buenos Aires. Aguada atribuida al italiano Fernando Brambila, 1794

IMAGEN: ABC.GOV.AR/ BICENTENARIO DE LA RECONQUISTA DE BUENOS AIRES

7 AGI, Contratación, 5523, N.2, R.42.

8 HUGO FERNÁNDEZ DE BURZACO, *Apuntes Biogenealógicos para un padrón de los habitantes del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1987, T. IV, p. 116.

ropa de uso, una papelerera pequeña con papeles y libros de cuentas con alguna ropa blanca usada, dos frasqueras con vino de Jerez, una con vino mistela, una cama con su catricofre, un cajón con 150 frasquitos de agua de olor, una caja forrada en vaqueta de Moscovia con dos violines, una caja de pino con un vaso adentro, una bizcochera de lata con bizcochos y un cajón de chocolate⁹. Llama la atención entre los objetos la cantidad de agua de olor, fragancias o perfumes, lo que habla de la higiene de una época y los dos violines.

Petrola Cháves de Sandoval fue autorizada a regresar a Buenos Aires el 12 de enero de 1786, en la fragata *Nuestra Señora de la O*, con su hermano Diego y un niño huérfano de corta edad que había llevado consigo, con el siguiente equipaje: 3 baúles, 1 caja, 2 frasqueras, 2 bizcocheras, 2 camas, 3 excusas baratas con alguna ropa y comestibles, 1 decantado de cobre para agua y 1 cajita vacía¹⁰.

Joaquín Antonio de Mosquera. Militar. Nombrado ingeniero en Buenos Aires. El 22 de abril de 1780 se le expidió la licencia de embarque. En el expediente figura la *Relación del equipaje para embarcar a Buenos Aires el ingeniero extraordinario Joaquín Antonio de Mosquera en el navío: Tres baúles con la ropa blanca, de color y uniformes de su uso. Un cajón de libros cuya lista se halla en el Santo Oficio. Otro cajón con el aderezo del caballo. Otro pequeño con platos, vasos, etc. Otro con limones, azúcar, chocolate, etc. Cuatro frasqueras con agrios, vino, agua, etc. Unas cantinas. Un maletón con su cama, una bizcochera. Una sombrerera con cuatro sombreros de su uso. Lo acompañaron sus criados Francisco Rico y Manuel José Guerra, los que llevaron un baúl pequeño con la ropa de ambos y dos transportines¹¹. Estos dos últimos eran las conocidas también sillas de mano utilizadas en la ciudad, de las cuáles pocas llegaron a nuestros días.*



Pablo Roza, funcionario, comisario de Guerra y Marina, con licencia del 11 de noviembre de 1748 pasó a Buenos Aires, con sus criados: Jacinto de la Torriente, Lorenzo Rodríguez; con un equipaje con los baúles con su ropa de

9 Ver: AGI, Contratación, 5523, N.2, R.110.

10 AGI, Contratación, 5530, N.3, R.2.

11 Ver: AGI, Contratación, 5535, N.3, R.26.

uso, utensilios de su servicio, y dos frasqueras de agua. En el documento también se acordó licencia para que lo acompañara Francisco de la Torre, oficial primero de la contaduría principal de marina; con Pedro Martínez, Antonio Maldonado y Benito Fernández¹².

El capitán de pliegos Francisco de la Plaza y Garaycochea, natural de Buenos Aires, segundo piloto del navío *El Visitante*, viajó a Cádiz con licencia del gobernador de Buenos Aires del 5 de julio de 1757, en el aviso *Santa Bárbara*, en compañía de *su asistente José de Velasco, dos frasqueras con bebidas, sus camas y 1.000 pesos plata para los gastos.* Se le otorgó el 27 de febrero de 1760 licencia para reintegrarse a nuestra ciudad en el aviso *Nuestra Señora de las Tres Fuentes*¹³.

El comerciante Pedro José de Cañas Trujillo, viajó a España con autorización del gobernador Andonaegui, llevando como criados a Juan José Morales Melgarejo y Francisco Guerrero, con el siguiente equipaje “un baúl, tres petacas, dos pozuelos, dos frasqueras y su cama”. Casado en Chile con María Loreto del Portillo y Olivera, fue autorizado a cargar mercaderías a Buenos Aires el 22 de diciembre de 1749 en el navío *Jesús María y José*, a cargo del maestro Antonio Álvarez; y a retornar a esa ciudad en la compañía de los mencionados criados¹⁴.

Diego de Echave, religioso, Miembro la Compañía de Jesús, *de 28 años, picado de viruelas, la barba algo bermeja, mediano de cuerpo, sacerdote* con licencia del 28 de abril de 1643 regresó a Paraguay con el padre Antonio Ruiz de Montoya, de la misma orden. Traían consigo: *imágenes, breviarios, libros y otros ornamentos para las iglesias de los pueblos de los indios nuevamente convertidos en aquellas tierras muy pobres y a la vez caras las cosas en ellas y llevarse de estos reinos dos imágenes de bulto de Nuestra Señora de la Concepción; un tabernáculo dorado para una de esas imágenes, dos órganos pequeños, cuatro ciriales de madera con guarniciones de bronce, tres ornamentos de altar de damasco blanco y colorado con sus dalmáticas y capas, tres de lo mismo; cuatro ornamentos de brocatel; dos ornamentos casullas bordados de seda*

12 AGI, Contratación, 5489, N.1, R.24.

13 AGI, Contratación, 5503, N.2, R.2.

14 AGI, Contratación, 5490, N.2, R.37.

de colores, un crucifijo de madera pequeño, seis imágenes de pincel de María y otros santos; dos docenas de breviarios, dos campanas medianas para las dichas iglesias; dos cajones de anzuelos para repartir a los indios, cantidad de agujas, alfileres y cuentas para atraer a los indios; veinte cajones que se han impreso en esta Corte de la lengua guaraní: *Arte y Vocabulario, Tesoro de la Doctrina Cristiana*, todo en lengua del Paraguay y del río Marañón para que los curas aprendan la lengua y puedan predicar y ayudar a esa nueva conversión de esos gentiles; dos doseles de damasco para las dos imágenes, cuatro mucetas para el Santísimo Sacramento¹⁵.



Fray Miguel Méndez Jofré, religioso franciscano de la provincia del Río de la Plata, fue autorizado el 1 de junio de 1753 a regresar a Buenos Aires por Cartagena, en un navío holandés como capellán de los oficiales españoles, en compañía de Antonio del Castillo y el equipaje: *un baúl, una cama, una frasquera y un cajón de libros*¹⁶.

Domingo de Passo, marino, natural del lugar Ribas de Mar, feligresía de San Pedro Burgallido, en el arzobispado de Santiago de Compostela; hijo legítimo de Pedro de Paso y de Isabel de Trencó, vecino de Buenos Aires, casado en ésta el 8 de marzo de 1755 con María Manuela Fernández y Escandón, hija legítima de Francisco Fernández y de Pascuala de la Torre; Pasó a España como despensero del navío *El Vigilante*, solicitó licencia para regresar en el navío *María Magdalena*, con *un baúl con su ropa de uso y un envoltorio*, la que le fue acordada el 9 de setiembre de 1763¹⁷. Fue el fundador de la familia en el Río de la Plata, de sus diez hijos, Ildefonso y Juan José de destacada actuación en los tiempos de la revolución son los más conocidos.

José de Villa, comerciante, casado en Buenos Aires con María Simona González, sargento del Batallón de Milicias de Voluntarios Españoles de la ciudad, a cargo del capitán José Buchardo, del que “es comandante el coronel Diego de Salas, teniente del rey”; pasó por trámites personales con licencia al

15 AGI, Contratación, 5426, N.79.

16 AGI, Contratación, 5495, N.1, R.14.

17 AGI, Contratación, 5506, N.1, R.7.

puerto de El Ferrol, en el navío *El Príncipe* al que arribó en marzo de 1771. El 14 de noviembre de 1772, se le acordó permiso para regresar llevando en su equipaje “tres escopetas y una espada” en el navío *Jesús María y José*¹⁸.

El funcionario José de Ballivian, contador de las reales cajas de la provincia de Carabaya, en el virreinato de Buenos Aires, con licencia del 6 de marzo de 1783 con su criado Blas Manuel Ignacio de Guevara, pasó a Montevideo y Buenos Aires en la fragata de guerra *Santa Bárbara* a cargo del comandante don Joaquín Molina. Llevaba como equipaje: *dos baúles de ropa hecha usada y por usar, de mi gasto y otras cosas correspondientes. Una escopeta y dos pistolas. Una frasquera con licores y vino para mi gasto. Una sombrera con tres sombreros. Un lío donde van las camas del criado y mías*¹⁹.

Fray Tomás Donoso Pajuelo, religioso, fraile procurador de la provincia de Chile, miembro de la orden de San Agustín solicitó pasar a Chile, por vía Buenos Aires, con un criado, su equipaje y 6 cajas de libros. El 7 de julio de 1785 fue autorizado a hacerlo en la fragata *Diligencia* pero sin el criado, lamentablemente no disponemos del detalle de los volúmenes que traía el ilustrado religioso²⁰.

Un joven militar Francisco. Bermúdez, subteniente de infantería del Regimiento de Burgos, destinado al de Buenos Aires, no pudo embarcar con el resto de los efectivos por enfermedad. El 21 de enero de 1786 fue autorizado a hacerlo en la fragata *Nuestra Señora de la O*, con un equipaje de *tres baúles y una maleta con ropa de su uso, una cama, una frasquera y una bizcochera*²¹.

Ignacio Prats y Griera, comerciante, natural de Barcelona y vecino de Buenos Aires, casado en ésta con Ana María Rufina de Gainza, viajó a España en 1776, en el navío *El Toscano*, con el siguiente equipaje: *un baúl con su ropa de uso, una petaca con bizcochos; una frasquera con licores; una bizcochera; su cama*. El

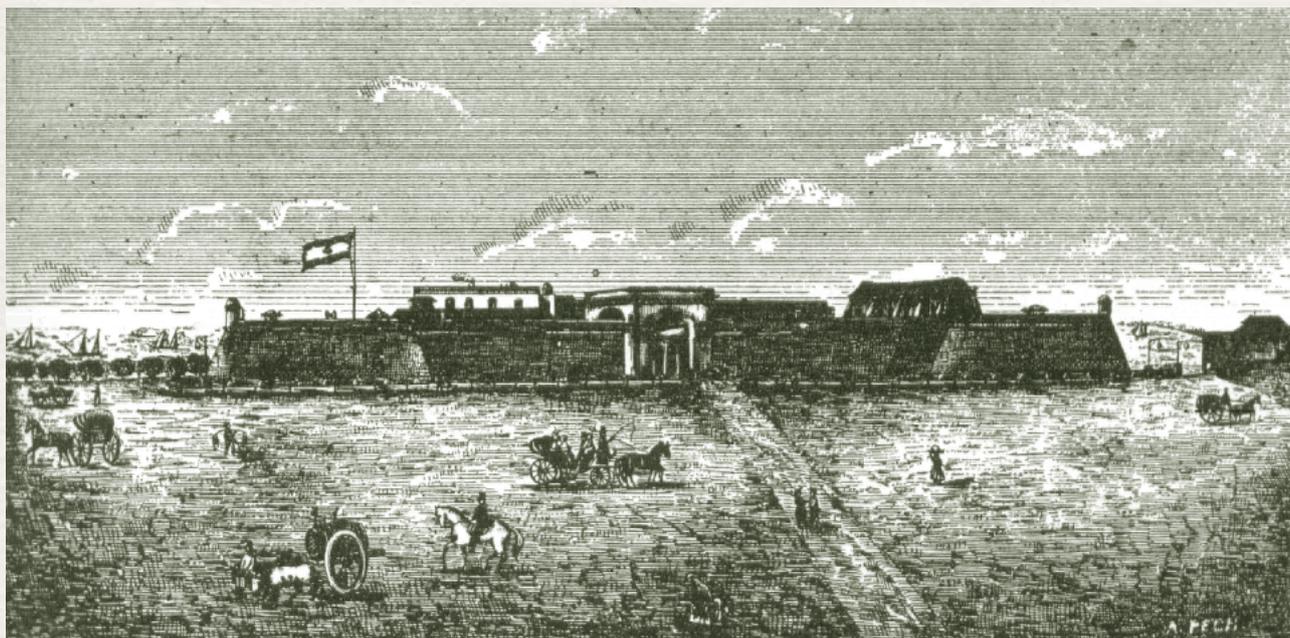


18 AGI, Contratación, 5517, N.1, R.52

19 AGI, Contratación, 5526, N.2, R.13.

20 AGI, Contratación, 5529, N.2, R.73.

21 AGI, Contratación, 5530, N.4, R.3.



Vista del Fuerte de Buenos Aires. Grabado de G. Posadas

IMAGEN: ABC.GOV.AR/ BICENTENARIO DE LA RECONQUISTA DE BUENOS AIRES

20 de diciembre del mismo año se le acordó el regreso en el navío *La Victoria*. Hombre viajado a quien las largas travesías no lo preocupaban, lo hizo nuevamente en 1784 por intereses comerciales. El 21 de setiembre de 1785 se le acordó licencia para retornar a Buenos Aires en la fragata *Golondrina* a cargo del maestro Miguel Solsona²².

Juan Francisco de Solórzano, comerciante, natural de Ojear, en la Junta de Laredo, obispado de Santander, solicitó pasar a Montevideo para vivir con su tío Lorenzo Larrauri, vecino y del comercio de esa ciudad, quien había escrito a su madre viuda, solicitándole lo embarcara para asistirlo en su negocio. El 5 de setiembre de 1789 fue autorizado a hacerlo “con su equipaje, reducido a una cama y a una cajita con la poca ropa de uso”, en el bergantín *Nuestra Señora del Carmen* a cargo del maestro Manuel de Lazcano²³.

Como esos modernos equipos que hoy leen en aeropuertos y terminales nuestros equipajes, estos documentos nos revelan lo que necesitaban aquellas gentes para navegar casi tres meses, y es apenas una pequeña muestra de los objetos que traían distintas clases de pasajeros. ≈

22 AGI, Contratación, 5522, N.1, R.45; AGI, Contratación, 5529, N.2, R.93.

23 AGI, Contratación, 5533, N.2, R.53.

Intereses marítimos y fluviales

1978: Nuestro retorno al mar

Ernesto Roca Gonzales¹



1 Vicealmirante (R) de la Armada Boliviana. Se desempeñó como Jefe del Estado Mayor General de la Armada de Bolivia, Jefe de la Delegación boliviana ante la Junta Interamericana de Defensa (Washington), Agregado Naval en la República Argentina y Director de la Escuela Naval Militar. En la República Argentina, fue cadete becario en la Escuela Naval Militar y alumno becado en la Escuela de Guerra Naval. Es miembro del Instituto Nacional Browniano. Autor del libro *Hidrografía: alternativa marítima boliviana*.

Han transcurrido 42 años de uno de los fastos de la historia marítima boliviana y en particular de la Armada Boliviana, que constituyó un hito trascendente en la voluntad estratégica nacional, para mostrar al mundo la decisión indeclinable de estar presentes en los mares del mundo, mostrando la tricolor nacional.

El 24 de abril de 1978 atracaba en el Puerto de la Zona Franca de Rosario, el Buque TM - 01 *Libertador Bolívar* con sus 46 tripulantes, entre jefes, oficiales, suboficiales, sargentos y marineros, seleccionados por sus excelentes condiciones profesionales. Este buque donado por el Gobierno de Venezuela al Gobierno boliviano había pasado por un importante proceso de reparaciones y mantenimiento de sus sistemas, en astilleros y talleres de la Armada de Venezuela, trabajos en los que participaron activamente los tripulantes bolivianos, zarpado después de varios meses de alistamiento, de la Base Naval de Puerto Cabello (Venezuela) rumbo al Río de La Plata.

Aquel hecho se realiza en un espacio temporal muy sensible y de gran actividad diplomática, en el que varios actores regionales, con sus intereses en conflicto, mostraban acciones y/o actitudes de cooperación y competencia, en un escenario estratégico complejo y en el que la presencia naval boliviana en ese momento y en ese lugar, adquirirían gran connotación geoestratégica.

El general Hugo Banzer Suarez, un cruceño notable, oriundo de la Chiquitania, que como militar y estadista tenía clara su visión marítima, había decidido en los primeros años de su gobierno, iniciar acercamientos con el general Pinochet para analizar una posible solución al enclaustramiento marítimo boliviano. Esta decisión se plasma en el famoso “Abrazo de Charaña”, en febrero de 1975, que continúa con el restablecimiento de relaciones diplomáticas y futuras acciones que realizarían nuestros diplomáticos.

En Chile, antes y durante ese periodo, el gobierno del general Pinochet, estaba aislado y desprestigiado ante un conjunto de países y otros actores internacionales, que habían expresado explícita e implícitamente su desacuerdo con la política interna represiva de su gobierno.

Brasil, aprovechando la ceremonia de relevo de Presidentes en marzo de 1974, en la asunción de general Ernesto Geisel y utilizando su diplomacia siempre inteligente, sutil y eficiente, logró que Banzer y Pinochet “por casualidad” se encontrasen solos en un ambiente separado y dispuesto para este fin, lo que permitió el acer-

camiento personal entre ambos mandatarios, que acordaron establecer contactos para revisar el tema marítimo, permitiendo al poco tiempo la reunión de Charaña.

Es difícil pensar que esta acción de Brasil haya sido simplemente de oficio. Lo más probable es que, en acuerdo con Chile, se pretendía neutralizar a Bolivia en el conflicto argentino-chileno y al mismo tiempo, si se daba una solución, también se neutralizaría la acción ofensiva peruana, que crecía en intensidad. Para guardar las formas diplomáticas, Brasil señalaría tiempo después, que podría ser un “mediador prescindente”. La habilidad estratégica del general Banzer hizo que el general Geisel sea un amigo importante de Bolivia, y bajo su presidencia se llevaron a cabo varias acciones políticas y económicas bilaterales exitosas.

Argentina, por otro lado, decidió desconocer el Laudo Arbitral emitido por la Corona Inglesa el 2 de mayo de 1977, por el cual Chile obtenía soberanía en las Islas Picton, Nueva y Lennox y con ello obtenía salida al Atlántico, desconociéndose el principio histórico sostenido por ambos países: “Argentina en el Atlántico y Chile en el Pacífico”. Este hecho dio inicio a un año de crisis, en permanente escalada hasta diciembre de 1978, cuando ambas fuerzas militares estuvieron a punto de iniciar la conflagración armada, para la cual se habían preparado.

El Perú había dado muestras de intensa actividad militar, acompañado de acciones diplomáticas y compra de armamentos que parecían preceder a una acción militar para recuperar Arica, ante la proximidad del centenario de la guerra del Pacífico.

En diciembre de 1974, en ocasión del sesquicentenario de la batalla de Ayacucho, en pleno manejo estratégico del general Banzer (previo al “Abrazo de Charaña”), el presidente Velasco Alvarado lo invitó a participar de los actos conmemorativos, junto a varios presidentes quienes, además, debían firmar un acuerdo sobre cooperación e integración; evidentemente, con ese pretexto pretendían distender el conflicto sub-regional imperante. El general Banzer puso como condición para su asistencia, incorporar en el Acta Final un punto sobre el tema marítimo, con la intención de apurar al general Pinochet, que no fue aceptado en forma inicial, por lo que comunicó que no asistiría a esa cumbre presidencial; en sus Memorias, el general Banzer señala que el mismo general Velasco Alvarado le aseguró que su pedido sería aceptado, pero que asistiera, y en el acta final se incluyó el tema. El canciller chileno almirante Carvajal no quiso firmar pero a pedido de varios presi-

dentes, y en particular del anfitrión, tuvo que llamar al general Pinochet y requerir su autorización. Pinochet autorizó la firma del acta.

Posteriormente, Perú se había tomado casi un año (diciembre de 1975-noviembre de 1976) para responder a la consulta chilena sobre una eventual cesión de un corredor soberano a Bolivia al Sur de la línea de la concordia. Su respuesta fue ambigua e incorporaba elementos que sabía muy bien que Chile no aceptaría.

Venezuela, por su parte, declaró en la cumbre de Perú –señalada anteriormente– y muy especialmente en ocasión de la Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar llevada a cabo en Caracas, su apoyo incondicional a Bolivia en su reclamo marítimo; en esos momentos, ya estaba en ejecución el “Plan Buque Militar para Bolivia”.

En ocasión de la visita a nuestro país, del presidente venezolano Carlos Andrés Pérez, en agosto de 1975, para participar en los actos del Sesquicentenario de la Independencia, se recibió otro importante respaldo para la causa marítima boliviana.

El escenario internacional descrito muestra el momento en que se produce la cesión del buque venezolano y su llegada a uno de los puertos más importantes y simbólicos de Argentina, donde Bolivia –hacía ya 11 años– tenía un Puerto Franco Libre, cedido por la República Argentina, con una evidente y ventajosa posición portuaria de proyección marítima, gestión que había realizado otro militar visionario, el general René Barrientos.

La estrategia es llevar la política a la acción, es la dialéctica de voluntades (Beaufre) y eso hizo el general Banzer, adoptada la política de reintegración marítima, estableciendo objetivos en el campo de la estrategia, cuyos puntos más sobresalientes fueron:

- La conformación de CONAMAR (Consejo Nacional Marítimo), encargada de generar la estrategia diplomática en el tema marítimo, como apoyo al acercamiento con Chile (1974).
- La firma del Convenio Bilateral para la cesión de un Buque por parte de Venezuela a Bolivia (1976).
- El Decreto Supremo de creación de la Escuela Naval Militar (1973).
- El Decreto de cesión de la Ex – Estación Guaqui – La Paz para el establecimiento de la Escuela Naval Militar (1976).

- El ataque del Buque Militar boliviano en el Puerto de la Zona Franca cedida por Argentina en la ciudad de Rosario (1978).

Aquellos objetivos se constituyeron en mensajes estratégicos que mostraban la voluntad de Bolivia para reintegrarse al mar; en su concepción, siempre estuvo presente personal naval de todas las jerarquías. Mi homenaje a quienes asesoraron, planificaron y ejecutaron de manera brillante y profesional, todas las acciones descritas; no cito nombres porque podría olvidar alguno y porque ese hecho llenó de verdadero orgullo institucional a todos quienes vestíamos el uniforme naval.

Simplemente citare un momento en el que el autor, junto a dos camaradas de promoción embarcados en la Fragata *Libertad* de la Armada Argentina, en visita a Chile en julio de 1977, nos reunimos con el embajador boliviano señor Adalberto Violand, en una recepción social en la embajada argentina en Santiago, quien a tiempo de felicitarnos por la navegación, nos comunicaba que estábamos próximos a obtener nuestra salida al mar, por lo que nos recomendaba estudiar y prepararnos para ese momento que él veía próximo.

Aquel logro histórico de la Armada y el orgullo y realización que todo el personal naval sentía, motivó después, la promulgación del Decreto Ley 18.760 de diciembre de 1981, en el que se instituyó el **24 de abril** de cada año, como Aniversario de la Armada Boliviana, cuando el general Celso Torrelio Villa ejercía la Presidencia de la Republica, fecha que fue modificada durante el llamado “Proceso de Cambio”.

A modo de colofón, podemos afirmar que el general Hugo Banzer Suárez fue el presidente que más cerca estuvo de lograr nuestra salida al mar con un acuerdo conveniente para ambas partes; años después, en el periodo democrático, al asumir el mando constitucional del país, en su discurso inaugural en 1993 y siguiendo su impronta personal, diría: *repondremos la jerarquía histórica que corresponde a la causa marítima, objetivo permanente e irrenunciable de nuestra Política Exterior.* ~

Referencias bibliográficas

BANZER, Hugo. *El Destino de un Soldado*. Alfonso Crespo, 1999.

FRISCHKNECHT, LANZARINI y otros. *Logica, Teoria y Práctica de la Estrategia*.





Intereses marítimos y fluviales

Oscar Atienza

Los Radioaficionados y la Antártida Construyendo un puente invisible entre la Argentina Bicontinental¹

Juan C. Benavente²

- 1 Este artículo concluye la serie publicada en la *Revista del Mar*, N° 175, diciembre de 2020. Disponible en: http://www.inb.gov.ar/pages/revistas_del_mar/revista_del_mar_175/revista_del_mar_175.pdf; y *Revista del Mar*, N° 176, 1° Semestre 2021. Disponible en: https://www.inb.gov.ar/pages/revistas_del_mar/revista_del_mar_176/revista_del_mar_176.pdf
- 2 El autor es personal civil de la Fuerza Aérea Argentina desde 1984. Actualmente se desempeña en la Escuela Antártica del Comando Conjunto Antártico. Su experiencia antártica incluye diversas comisiones a Base Marambio; Base Matienzo y cumplió tareas en Base Esperanza, en especial en la emisora LRA 36 (2019-2020). Es Especialista en Ambiente y Desarrollo Sustentable, Licenciado en Comunicación Social, técnico electrónico, radioaficionado y operador de radio. Ejerce la docencia en el Área de Radio de la Universidad Nacional de Quilmes (UNQ) donde dirige el proyecto Uniendo Voces, una iniciativa que incluye experiencias de radioafición en Antártida.



Otra vez quedó bien manifiesta la eficiente y desinteresada tarea de esta legión casi anónima. El radioaficionado ha sido indispensable para llevar el mensaje alentador o las voces de las familias que quedaron allá lejos. LU7AEK se distinguió colaborando en la doble tarea —afectiva y de servicio— de mantener contacto en operaciones. Ningún instante de la actividad ni detalle del vuelo antártico escapó a su celo de radioaficionado.

Mario L. Olezza, “No hay victoria sin sacrificio”,
Revista Nacional Aeronáutica y Espacial, marzo de 1966.

Uego de haber repasado muy sucintamente en los dos números anteriores el inicio y la evolución de las radiocomunicaciones en la Antártida, en este artículo se abordará la importancia del Servicio de Radioaficionados en esa actividad, referenciando los servicios respectivos de la Fuerza Aérea y en especial el de la Armada Nacional.

Radioafición: otra dimensión de la radio

La radioafición es un servicio de comunicaciones regulado por el Ente Nacional de Comunicaciones (ENACOM) y reconocido por la ITU (Unión Internacional de Telecomunicaciones), organismo de la ONU que fija las nor-



Activación de Radioaficionados Cerro Filo - Marambio - Orcadas -2013



Centro Emisor TB1 - Buenos Aires
GENTILEZA SR. NAVARRO



Integrantes del SARA en una unidad naval

mas generales y técnicas en relación con las comunicaciones y el uso del espectro radioeléctrico.

El Proyecto de Extensión Universitaria *Uniendo Voces* de la Universidad Nacional de Quilmes (UNQ), fue el primero en incluir dentro de sus áreas temáticas a la radioafición. Desde 2013, aprovechando la oportunidad de que uno de sus integrantes realiza viajes a la Antártida, colaboró en las activaciones radiales en bandas de radioaficionados desde bases antárticas, reactivando un servicio discontinuado.

Además del interés experimental y creativo, esta actividad de radio es, ante todo, un servicio de comunicación muypreciado y eficaz, como ha sido demostrado en catástrofes y situaciones de emergencia³, en las que los radio-

3 La decisiva colaboración de los radioaficionados durante catástrofes o situaciones de emergencia constituye un ícono del servicio, aunque el tratamiento dispensado por los estudios académicos es sorprendentemente insignificante. Además del proyecto universitario mencionado, uno de los es-

aficionados constituyeron a veces el único medio de comunicación disponible.

Los radioaficionados mantienen el espíritu de la experimentación y el entusiasmo por las comunicaciones; construyen y/o modifican equipos; diseñan y ensayan antenas, intercambian mejoras y organizan transmisiones de campaña, las expediciones radiales. En Argentina, la radioafición ha ocupado un lugar esencial en el desarrollo de la radio, y su práctica no ha tenido el reconocimiento por el servicio que presta.



El señor Navarro instruyendo a jóvenes marinos - GENT. SR. NAVARRO

Radioaficionados en la Antártida

Desde la pionera experiencia radiotelegráfica de 1927⁴ en el Destacamento de Orcadas, inaugurando la era de las radiocomunicaciones en la Antártida, los radioaficionados tuvieron una especial atención y participación en lo que ocurría con los argentinos que viajaban al sexto continente.

También, vale recordar la primera radiocomunicación efectuada en 1940 mediante el uso de la voz (radiotelefonía) que se efectuó con Orcadas, en la que una vez más intervinieron y la posibilitaron radioaficionados⁵.

De una u otra manera, participando activamente desde la Antártida o brindando apoyo radioeléctrico y técnico desde la Argentina sudamericana, los radioaficionados argentinos nunca se desconectaron de lo que sucedía en el confín austral del país.

En los despliegues, expediciones y tareas en el sector antártico, los radioaficionados prestaron apoyo radioeléctrico incluso para comunicados

casos abordajes es la tesis de ESCOBAR, M. (2014). El rol de los radioaficionados en la inundación de 2003, Santa Fe (ver bibliografía).

4 Mencionada en: *Revista del Mar*, Nro. 175 – Diciembre de 2020, disponible en : http://www.inb.gov.ar/pages/revistas_del_mar/revista_del_mar_175/revista_del_mar_175.pdf

5 Tratada en la entrega anterior de la *Revista del Mar*, N° 176 ya citada.



Operadores de radio de Orcadas durante una activación

GENTILEZA SR NAVARRO

personales con los familiares de los argentinos que trabajaban allí. Esto último lo verificó el autor durante la reapertura de la Base Matienzo (2018); cuando a través del servicio de radioaficionados se lograron los primeros contactos con los familiares de la dotación.

Durante años, radioaficionados que integraron las dotaciones de las distintas bases antárticas tuvieron inquietudes pioneras, a la vez de fortalecer la presencia soberana argentina desde el espectro radioeléctrico. Así, el extinto radioaficionado Francisco Burzi, licencia LU3EAQ, fue integrante de la dotación en la Base Orcadas en 1961, y recordó en una entrevista el valor de las activaciones radiales y la experiencia de aquel año:

Cuando fui me otorgaron la licencia LU3ZM, y a quien sería mi Jefe de Radio le dieron la LU4ZM. Nos encomendaron la misión, siempre que el tiempo y las tareas de la base lo permitieran, hacer contactos con estaciones de otros países para hacer saber al mundo de la presencia argentina en la Antártida. Nuestro trabajo como radioaficionados no estaba restringido, podíamos hacerlo en cualquier banda⁶.

En la Base Esperanza⁷ en 1980 se creó el “LU1ZM Radio Club Antártico Argentino”, que nació con treinta socios y se ofrecía la asociación a radioaficionados argentinos y extranjeros. En sus comienzos, el Radio Club Antártico contaba con un transmisor *Collins* KMW2A, una antena rómbica y varias antenas dipolos.

Cuando se creó el LU1ZM ya estaba emitiendo la estación de onda corta LRA36 “Radio Arcángel San Gabriel”, incluida en la red de emisoras de Radio Nacional⁸. Continuando la experiencia de Esperanza, en 1997 y en el ámbito de la Base Marambio, un grupo de entusiastas constituyeron la Aso-

6 Comunicación personal del señor Francisco Burzi (2017).

7 Fundada y operada por el Ejército hasta la constitución permanente del Comando Conjunto Antártico en 2018, cuando todas las bases pasaron a depender de ese organismo.

8 Idem nota 3.



Tito Burzi

ciación Civil “Radio Club Base Marambio” (LU1ZBM), que con un desarrollo dispar se discontinuó hace años.

En 2014, el entonces jefe de la Base Marambio, vicecomodoro Gabriel F. Maldonado, durante las activaciones radiales en bandas de radioaficionados que se realizaban en la dependencia manifestó:

Me enorgullece y me da satisfacción apoyar la activación radial desde la base; contar con personal especializado que por iniciativa propia, amor a la patria y sentido de responsabilidad realiza estos enlaces. La radio acerca y ayuda; en este caso, al realizar comunicaciones contribuye al fortalecimiento y al fomento de la presencia de nuestro país en el continente blanco.

El motivo estratégico más importante para la activación de estaciones de radioaficionados de bases antárticas se resume en lo que sentenció Maldo-

**El radioaficionado
Francisco Burzi en
Orcadas - 1961**
ARCHIVO DEL AUTOR



nado: el fomento de la soberanía en la región, impulsada por la presencia de estaciones argentinas en el espectro radioeléctrico.

Las entidades funcionaron durante años, pero la discontinuidad de radioaficionados en la Antártida, junto a cierto desdén por el desconocimiento de la actividad, fueron declinando las activaciones.

No obstante, la existencia de los servicios auxiliares de las Fuerzas Armadas, junto a iniciativas como la de la UNQ; el mantenimiento de las licencias de las estaciones de radioaficionados de las bases antárticas, junto al apoyo de profesionales y radialistas de prestigio como Adrián Korol, radioaficionado y director de RAE⁹ (Radiodifusión Argentina al Exterior) son auspiciosos y esenciales para mantener vigente esta estratégica actividad que, desde la Antártida, nunca dejaremos de insistir en ello, promueve la soberanía.

Del SAR al SACFA, pasando por la Guerra de Malvinas

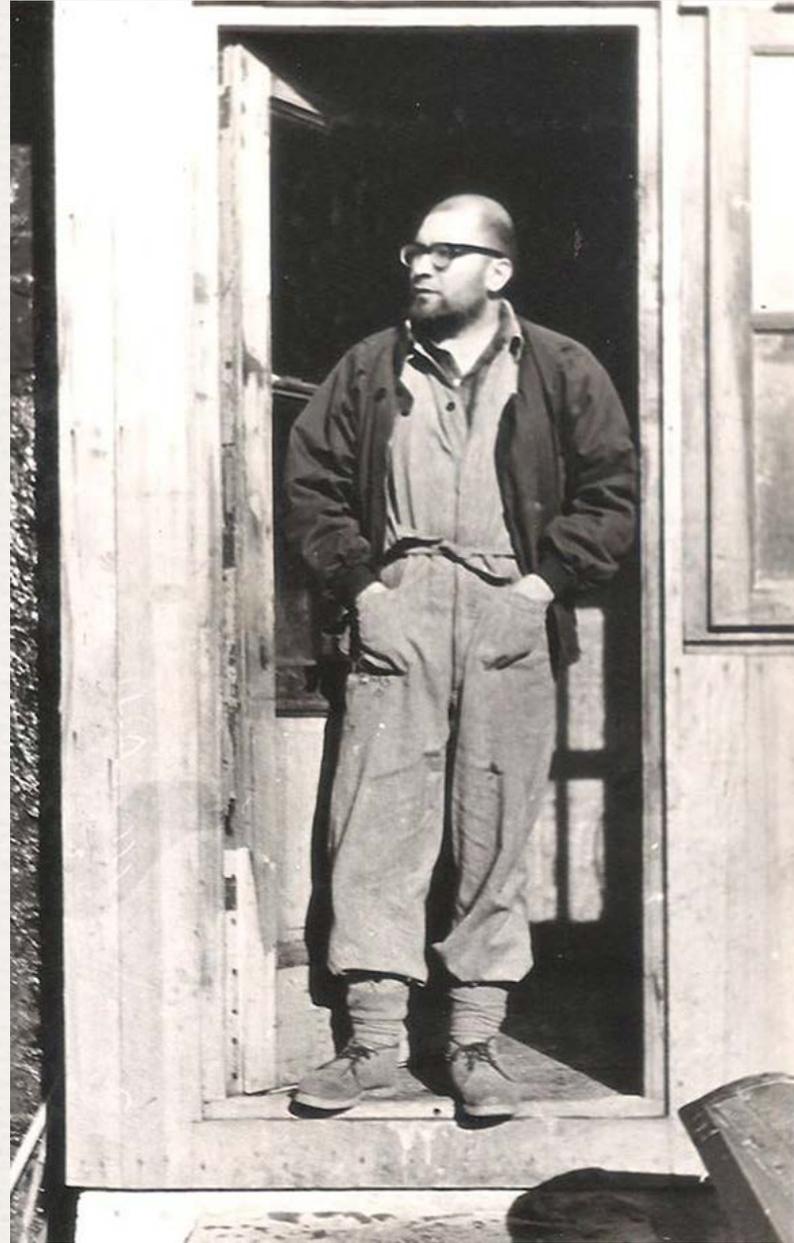
En el caso de la Fuerza Aérea (FAA), el inicio de este servicio auxiliar devino junto a los crecientes requerimientos comunicacionales de apoyo propios del desarrollo de la aviación.

9 Organismo integrante de Radio Nacional (RN) responsable de las emisiones de onda corta, que actualmente junto a la tecnología de streaming mediante Internet, y en ocho idiomas, brinda contenidos argentinos a nivel internacional.

Décadas atrás, la radioafición contaba con un reconocimiento —incluso dentro de las Fuerzas Armadas— muy superior al que tiene en la actualidad. En el ámbito aeronáutico, era frecuente el contacto con radioaficionados que proporcionaban información complementaria de meteorología, pistas, caminos y que colaboraban en las operaciones de búsqueda y salvamento, y como servicio alternativo en situaciones de emergencias u operaciones especiales. Los radioaficionados ofrecían —y ofrecen— apoyo vital al personal que cumple funciones en la Antártida, tanto para comunicarse con sus familiares y como respaldo radioeléctrico en operaciones.

En 1962 se creó el Servicio Aeronáutico de Radioaficionados (SAR), que contó con una estación independiente de la Central de Comunicaciones. La Secretaría de Comunicaciones de la Nación le asignó la licencia LU7DRL.

En los comienzos, el SAR contó con una barraca desarmable en El Palomar, en la que se alojó el equipamiento, y se convocaron a suboficiales retirados para su operación. Los vínculos entre el SAR y los radioaficionados fueron consolidándose, y se incorporó equipamiento adicional al servicio. Así, numerosos radioaficionados civiles se sumaron al SAR para actuar en sus zonas de influencia.



Oscar Atienza

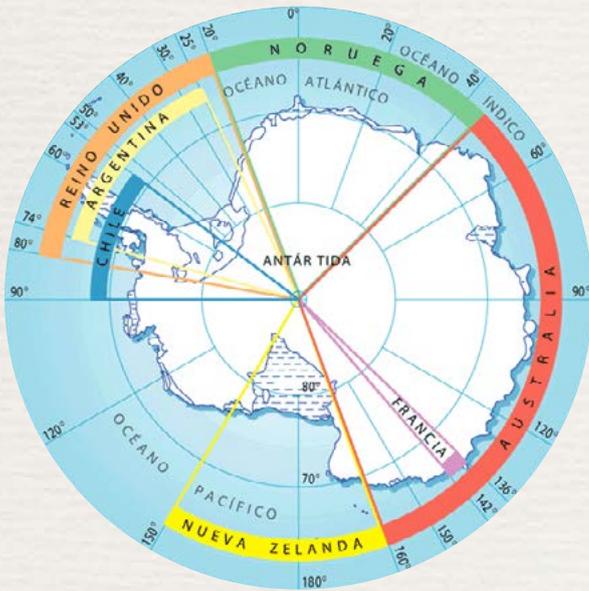


Tarjeta Orcadas

Se asignaron licencias de radioaficionados a numerosas aeronaves, y aún actualmente, algunas las mantienen, aunque las vicisitudes han discontinuado las activaciones aéreas.

Uno de los operativos más destacados históricamente del SAR fue la participación en el apoyo radioeléctrico a la búsqueda del cuatrimotor *Douglas* DC-4 matrícula TC-48 accidentado en 1965 en Centroamérica, en el que perdieron la vida sesenta y ocho personas, la mayoría cadetes de la Promoción 31 de la Escuela de Aviación Militar, que realizaban el viaje final de instrucción hacia Estados Unidos.

Durante la Guerra de Malvinas, diecinueve radioaficionados civiles, voluntarios, fueron desplegados a las islas para realizar tareas de vigilancia y comunicación, cumpliendo un servicio extraordinario, arriesgando sus vidas y utilizando equipamiento personal. En 1984 fueron condecorados por el Congreso de la Nación. Una veintena más no pudo llegar al suelo malvinense. A la vez, decenas de radioaficionados realizaron vigilancia radioeléctrica durante la guerra, desde la Argentina (Benavente y Nonna, 2014).



Los radioaficionados brindan un servicio voluntario a la comunidad y a las Fuerzas Armadas, sin reparar en horarios ni gastos y con sobrada capacidad operativa y técnica, y “deberían haber encontrado en las autoridades convocantes un trato recíproco que valorara la importancia de sus prestaciones sin considerarlas secundarias y prescindibles”¹⁰.

Reclamos de soberanía

Recientemente, por iniciativa de veteranos de Malvinas, radioaficionados, reservistas y personal en actividad, la Fuerza Aérea Argentina inició acciones para recuperar el servicio de radioaficionados en el ámbito de la institución, lo que dio origen al SACFA (Servicio Auxiliar de Comunicaciones de la Fuerza Aérea) que se encuentra en pleno proceso de organización.

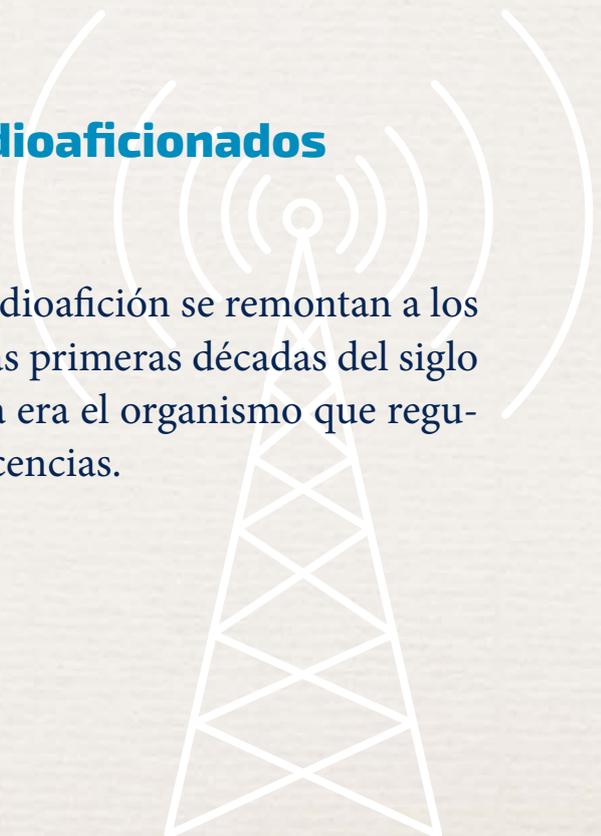
Un medio de difusión de referencia para cualquier consulta de las actividades argentinas en la Antártida y de los radioaficionados en el sexto continente, lo conforman el sitio y el boletín mensual de la Fundación Marambio¹¹. Esta prestigiosa entidad y sus canales de difusión fueron creados por el suboficial mayor VGM (R) de la Fuerza Aérea Juan Carlos Luján, integrante de la Patrulla Soberanía que en 1969 fundó la Base Marambio.

60 años del Servicio Auxiliar de Radioaficionados de la Armada (SARA)

Los vínculos entre la Armada Argentina y la Radioafición se remontan a los mismos orígenes de la actividad en el país, en las primeras décadas del siglo XX, dado que el entonces Ministerio de Marina era el organismo que regulaba la actividad radioeléctrica y otorgaba las licencias.

10 Rodríguez Noguerras et al., 2011, p. 126, ver bibliografía.

11 Ver www.marambio.aq



En 1921 el entonces capitán de fragata Luis A. Orlandini con otros radioaficionados, fundaron el Radio Club Argentino, una de las primeras instituciones del rubro en el mundo, asumiendo la Presidencia de la primera Comisión Directiva de la entidad.

El Servicio Auxiliar de Radioaficionados de la Armada fue creado el 21 de septiembre de 1961 por resolución N° 121/61 "R" (Reservada) del entonces Secretario de Marina contraalmirante Gastón Carlos

Clement, con el fin de formalizar una integración de radioaficionados al arma. Esta red, depende orgánicamente del Servicio de Comunicaciones Navales. Los principios que orientaron a la iniciativa, cuya enumeración más amplia se fijan en el Reglamento de ese servicio, se pueden resumir sustantivamente en:

- a) Colaborar en lo relacionado a las radiocomunicaciones, de interés para la Defensa Nacional en el aspecto "Intereses Marítimos" y en la salvaguarda de la vida humana;
- b) *Propender al fomento y adelantos técnicos, en electrónica y comunicaciones, con miras a mantener Servicios Auxiliares en tiempo de paz e incrementar la eficacia de los mismos en tiempos de guerra;*
- c) *Profundizar los lazos de intercambio y trabajo con radioaficionados.*

Además de ello, el SARA participa de la conformación de una Red Auxiliar de Comunicaciones, tendiente a contribuir a la vigilancia radioeléctrica y el apoyo a la salvaguarda de la vida humana. Especial énfasis se hace en el alcance federal del servicio para unir puntos del país en donde existan estaciones de la Armada u otras oficiales.

El servicio instaló una Estación Cabecera Principal de radio en Buenos Aires, con la distintiva TB1 (*Tango Bravo uno*, en código fonético interna-



Tarjeta de confirmación de contacto - SAR - Fuerza Aérea



Otro momento del enlace desde Orcadas con un colegio GENTILEZA SR. NAVARRO

cional) en el Servicio de Hidrografía Naval; posteriormente la estación cabecera fue trasladada varias veces hasta su ubicación actual en el Centro Emisor, en la misma ciudad. En adición, la armada ha dispuesto para el Servicio otras estaciones cabeceras regionales.

Integrantes del SARA, como de los otros servicios y radioaficionados individuales, actuaron como operadores de escucha e interceptación en los conflictos con Chile en 1978 y en la Guerra de Malvinas, en los que:

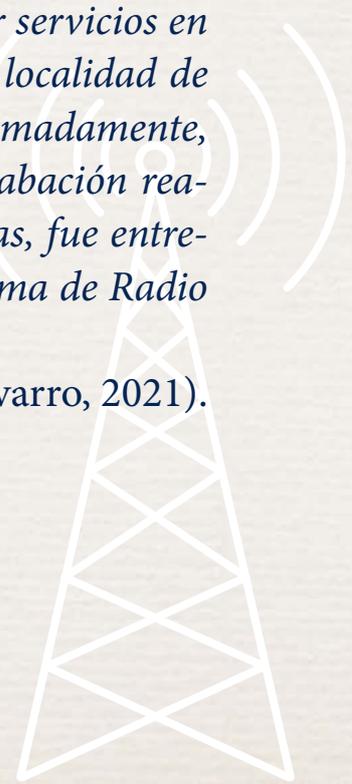
se brindó apoyo radioeléctrico a la dotación destacada en las Islas Georgias del Sur, se emplearon diferentes sistemas de códigos, astucias etc. para escuchar, para transmitir mensajes de servicio haciendo inteligencia y contrainteligencia, ingeniosas, eludiendo la escucha del enemigo¹².

Según el informe del radioaficionado y conspicuo miembro del SARA, Alberto Navarro:

...ocurrieron durante los conflictos con Chile y Gran Bretaña numerosas anécdotas; varios integrantes fueron convocados para prestar servicios en el Comando Aéreo de Defensa Aérea (GIBA) ubicado en la localidad de Merlo, Buenos Aires, por un período de cuatro meses aproximadamente, donde cubrían guardias desde las 05:00 a 21:00 hs. Una grabación realizada por un integrante del servicio en una de estas guardias, fue entregada, luego de su fallecimiento, se hizo pública en un programa de Radio Nacional, emitido en 2019.

(Navarro, 2021).

12 Navarro, 2021, ver bibliografía.



Durante la epidemia de cólera en 1992, integrantes del Servicio “brindaron apoyo radioeléctrico a la Dirección de Emergencias Sociales (DINES) para evacuar tráfico de emergencia” (*Ib.*).

En relación con las actividades vinculadas a la Antártida, el SARA realizó desde 1995 tareas de divulgación de Historia Antártica Marítima mediante enlaces radioeléctricos con la Base Orcadas desde colegios públicos y privados y en diversas instituciones. Los enlaces implicaron que integrantes del SARA instalaran el equipamiento radioeléctrico en los sitios y escuelas, despertando gran interés en las comunidades educativas.

En 1997, celebrando el centenario de la botadura de la fragata —actualmente museo flotante— *ARA Presidente Sarmiento*, integrantes del SARA acondicionaron la antigua estación de radio de a bordo, y montando equipos y antenas, concretaron una activación radioeléctrica, actividad replicada luego en la corbeta —y también museo— *ARA Uruguay*, otro ícono nacional de la presencia argentina en la Antártida. Como se recordará, este veterano navío fue el medio naval utilizado para el célebre rescate, en 1903, de los integrantes de la Expedición Antártica Sueca del doctor Otto Nordenskjöld, entre los que estaba el alférez José María Sobral.

Utilizando una unidad móvil radioeléctrica restaurada por integrantes del servicio (denominada afectuosamente “SARITA”) el SARA participó en numerosas activaciones radioeléctricas en jornadas abiertas (*Open Day*) desde la Sociedad Rural, el Planetario de Buenos Aires, el Apostadero Naval de Puerto Madero, el Faro Punta Mogotes de Mar del Plata, entre otros lugares.

Algunos integrantes voluntarios, luego de cumplir su conscripción, cubrieron largos turnos adicionales en la radioestación TB1 prestando apoyo radioeléctrico a la Base Orcadas, la entonces Base Antártica Jubany (hoy



Equipamiento Estación TB1
GENTILEZA SR NAVARRO

Carlini); al rompehielos ARA *Almirante Irizar* durante sus viajes antárticos y a otros navíos de la Armada.

Además, integrantes del Servicio fueron entrenados para apoyo radioeléctrico en situaciones de emergencias, lo que deviene que, en caso de ocurrir una situación límite o de catástrofe, pueden ser convocados por la Defensa Civil, estando el SARA en condiciones de proveer apoyo para comunicaciones con estaciones nacionales y extranjeras y al Servicio Móvil Marítimo (SMM), con distintas tecnologías de enlaces.

El SARA participó en numerosas ceremonias oficiales realizadas para efemérides nacionales, desplegando equipos y personal realizando enlaces radioeléctricos, como se expresó, en varias oportunidades con la Base Orcadas de la Antártida.

Este servicio de la Armada, incluso, colaboró con el Arzobispado de Buenos Aires ofreciendo apoyo radioeléctrico durante distintas peregrinaciones juveniles a la ciudad de Luján (en la provincia homónima).

La misma modalidad mencionada, pero en distintos escenarios, utilizada por este Servicio de Radioaficionados de la Armada, fue la de participar en numerosas oportunidades en conferencias y eventos relacionados con la Historia Naval, la Soberanía del Mar Argentino e Historia Antártica Argentina, instalando equipamiento radioeléctrico y sistemas de videoconferencias. De ese modo, los radiooperadores efectuaron activaciones radiales desde los eventos en los que casi siempre intervino la Base Orcadas.

Mención especial son las tareas de esta índole realizadas entre el SARA y el Instituto Nacional Browniano Filial Fundadora, en Museos, Exposiciones temáticas o de homenaje, como así también en diversas instituciones y colegios, entre ellos, por mencionar uno, en la localidad bonaerense de Rafael Calzada.

El SARA asistió varias veces al buque multipropósito ARA *Ciudad de Rosario*, incluso durante el periodo de Aislamiento Social Preventivo y Obli-



Enlace Orcadas con una escuela de la localidad de Rafael Calzada, Buenos Aires

GENTILEZA SR. NAVARRO

gatorio, motivado por la pandemia del COVID-19, cooperando en tareas sanitarias, distribución de alimentos y en el combate de incendios forestales en la zona del Delta.

Continuando con el repaso del apoyo brindado a los despliegues antárticos, durante la Campaña Antártica de Verano (CAV) 2019/2020, el Servicio proporcionó equipamiento radioeléctrico (transceptor, sintonizador automático de antena y fuente de alimentación) disponibles en la estación central TB1 y que se destinó durante la reapertura estival de una base temporal.

Mención especial merecen las contribuciones radioeléctricas a distintos veleros que efectuaron arriesgadas travesías, tal el caso, por ejemplo, del *Pequod* que en diciembre de 1987 fue el primer velero deportivo argentino, al mando del arquitecto Hernán Álvarez Forn (a) *Hormiga Negra* que realizó el viaje de ida y vuelta a la Antártida. El capitán de navío (RE) Pedro Margalot desarrolló las tareas de comunicaciones.

Del mismo modo se brindó apoyo radioeléctrico al velero *Salvador* en su infructuoso derrotero a las Islas Malvinas, que zozobró frente a las costas del Faro Punta Rasa. Más tarde, el trascendente viaje a Malvinas lo pudo concretar otro velero, el *Místico*, entre finales de 2005 y primeros meses de 2006.

En diversas oportunidades el SARA participó en el concurso de Emergencias realizados por el Radio Club Argentino (RCA), con el despliegue del “Sarita” y de otras unidades radioeléctricas móviles, propiedad de los integrantes del Servicio, incluso generadores portátiles de energía eléctrica, mástiles autoportantes y torres móviles para montar las antenas.

En particular, dos de esos ejercicios se constituyeron en emergencias reales desencadenadas por fuertes temporales nocturnos que azotaron la zona de los despliegues de los campamentos radioeléctricos.

Con la irrupción de la pandemia del COVID-19 y aprovechando las tecnologías de información y comunicación digitales, asiduamente utilizadas en todo el mundo, Integrantes del SARA participaron de las Primeras Jornadas de Divulgación de Experiencias y Recursos Didácticos (2020), organizada por el Museo Marítimo y del Presidio de Ushuaia, por el Proyecto Antártida en el Aula de la Agrupación Antárticos Mar del Plata y por la UNQ. En esas jornadas, el Servicio expuso la experiencia en Comuni-

caciones y Conferencias realizadas con el tema “Antártida Argentina y la República Argentina Bicontinental”.

Del mismo modo, el SARA participó del Simposio Internacional “Visiones sobre Antártida” (mes de julio de 2021) por invitación de la Fundación Pro Antártida.

Conviene enfatizar lo expresado por el mencionado radioaficionado Alberto Navarro del SARA:

Los Integrantes (del Servicio) de carácter civil o militar, colaboran con la Armada Argentina, brindándose por entero, con dedicación y esmero, sin pedir nada a cambio. Por su desempeño, responsabilidad y compromiso con la Institución, algunos integrantes fueron invitados a Unidades Navales navegando a Mar del Plata, Puerto Belgrano, Ushuaia y la Antártida, con actividades y tareas específicas a bordo.

Como se enfatizó desde la primera nota de esta entrega, el protagonismo y la participación de los radioaficionados fueron decisivos y descollantes, no sólo en los mismos orígenes de la radio en el país, sino en cada avance vinculado a las telecomunicaciones, descontando todo el caudal de cooperación relacionado con la constitución de ese puente invisible e inalámbrico con la Antártida.

Merecería una nota adicional el uso de la tecnología satelital para la radioafición, incluso con sistemas de comunicaciones de bajo coste y con antenas de construcción caseras. En este campo comunicacional, sin dudas un capítulo destacado es el desarrollo de satélites de radioaficionados a cargo de ingenieros y técnicos argentinos, miembros de este servicio.

Algunos afirman que la radioafición conformó la primera red global. Evitando el análisis de la, con seguridad, afortunada aseveración, con más modestia, pero con no menos convicción, se puede sustentar con los integrantes de ésta, por momentos extravagante comunidad, que “cuando todo falla, estamos los radioaficionados”. 

Agradecimientos

El autor desea agradecer especialmente al señor Alberto Héctor Navarro, radioaficionado licencia LW5DK, integrante del SARA, quien colaboró desinteresadamente y proporcionó valiosa información para la realización de esta nota.

Suboficial mayor Víctor Daniel Luján, encargado del SARA.

Suboficial principal de la Armada Argentina Sergio Silvero.

Señor Adrián Korol, Director de RAE.

Suboficial mayor VGM (R) de la Fuerza Aérea Argentina Juan Carlos Luján, fundador y presidente de la Fundación Marambio.

Señor Alberto Muner, reservista de la Fuerza Aérea Argentina, radioaficionado licencia LU2BN.

Ingeniero Alejandro Álvarez, radioaficionado de Neuquén, licencia LU8YD

Señor Edgardo García Meza, director FM Luzu 92.3, radioaficionado licencia LW4EXJ.

Señor Italo Nonna.

Referencias bibliográficas

BENAVENTE, JUAN Y NONNA, ÍTALO. (2014). *QSO Malvinas: La participación de radioaficionados civiles en el conflicto*. Buenos Aires: DEH-FAA.

ESCOBAR, M. (2014). *El rol de los radioaficionados en la inundación de 2003, Santa Fe*, Tesis de Licenciatura no publicada, Entre Ríos, UNER.

ITU, (2016). *Reglamento de las Radiocomunicaciones*, Ginebra. Recuperado de (09-05-2018): <http://search.itu.int/history/HistoryDigitalCollectionDocLibrary/1.43.48.es.301.pdf>

NAVARRO, A. (2021), *Historia del SARA*, Buenos Aires, SARA.

RODRIGUEZ NOGUERAS, ET. AL. (2011), *Comunicaciones Aeronáuticas en la Argentina: Origen y Evolución: 1912-1982*, Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos, FAA.

OLEZZA, Mario Luis (2007). *El Valor del Miedo*. Buenos Aires, Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica.



Misceláneas

El lenguaje de los marinos de las provincias españolas en la documentación histórica

Beatriz Sanz Alonso¹

El lenguaje no puede analizarse independientemente de las circunstancias en que se usa; por tanto, el lema, la entrada, la palabra del diccionario adquiere vida y significado cuando alguien la pronuncia con una determinada intención: expresiva, informativa, directiva, etc. Así pues, todo mareante atenderá con un ojo en el corazón y el otro en lo alto, el *desfogarse* del cielo, muchas veces precursor de un gran riesgo y de enormes trabajos. En su contexto marino, *desfogar* y *desfogarse* tiene un significado evidente y único que no tiene ninguna relación con lo que *desfogarse* significa para mí.



Pedro Sarmiento de Gamboa

¹ Profesora del Departamento de Lengua Española de la Universidad de Valladolid, y de la Universidad de Turín. Se especializa en gramática española, lexicología, toponimia, español como lengua extranjera, germania y discurso marino. Investigadora en diversos proyectos nacionales e internacionales. Autora de 15 libros (algunos en colaboración), 70 artículos y 2 diccionarios. Académica correspondiente de la Academia Browniana y de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.

Muchos de los textos, como la relación de Sarmiento de Gamboa, las cartas del marqués de la Victoria o algunos relatos de naufragios, por ejemplo, tienen una altísima calidad lingüística y de estilo que se puede reconocer en esta muestra: *Fue cosa de admiración ver las vueltas que la nao iba dando por entre los arrecifes de la Canal, que un caballo mui arrendado no las diera tales; y en todas iba como un rayo, que si discrepara qualquiera cosa, se haría pedazos* (PSG², 66).

La construcción del discurso

Los conceptos que son universales para una sociedad, cuando se instituyen en otra, se encuentran ante otros conceptos, categorías, instituciones y prácticas a través de los cuales se traducen. O sea, que hay que hallar cómo una cultura aprende y aprehende el pensamiento de otra y cómo se traduce eso lingüística y culturalmente, labor que realizan magistralmente los marineros.

Partiendo del axioma de que toda imagen es símbolo y todo símbolo es intención, que Sarmiento mantenga que su oficio es gastar la vida en servicio del rey, que reconozca que *padecían los pobres, así marineros como soldados grandes trabajos*, que un capitán escriba en un Diario de navegación que han visto rabihorcados en el cielo u hojas de plátano flotando en la mar, o que un marinero dieciochesco³ se ofenda porque le llamen cristiano nuevo es una

2 Referencia al Derrotero de Pedro Sarmiento de Gamboa.

3 En 1750 el marinero Felipe de la Iglesia acude al comisario de Marina de Alicante para denunciar a un vecino que injurió gravemente al suplicante profiriendo que era un cristiano nuevo y que le difamaba y ofendía más aún porque lo había publicado a voces en la calle, cuando era bien sabido a todos que estaba libre de semejante "defecto" gracias a la divina piedad y por ser su familia muy antigua y condecorada como cristianos viejos con muchos sujetos en letras y armas. Señor: *Phelipe de la Yglesia, vecino de la villa de Elche, reyno de Valenzia, a los pies de VR (...) pone en su alta y superior consideración que, estando en las casas de su havitación el día 3 de octubre pasado de este año (...) d. Joseph Gómez, maestro de albéitar, con poco temor de Dios y abusando de la exzepción de que goza, por obtener el título de agregado al real almirantazgo, injurió gravemente al suplicante, profiriendo que era un cristiano nuevo y otras diferentes palabras yndecorosas al pundonor, onra y estimación de su persona y familia, la que es (gracias a la divina piedad) libre de los defectos con que le a difamado públicamente y delante de muchos suxetos y concurso que en dha calle avía, por ser el suplicante de familia muy antigua y conozida y de inmemorial tenida y reputada de christianos viexos y condecorados con muchos suxetos que, en letras y armas, se han merecido la mayor estimación. Y, considerando el suplicante la obligación que en ambos fueros le asiste para la vindicación de su crédito y que sus hixos y posteridad no quede con esta mala voz, acudió –con plena justificación del hecho que hizo– ante la xusticia ordinaria de la villa, ante el exmo señor capitán general de este reyno, por medio del reverendo padre fr. Miguel de Vélez, guardián de el convento de Nra. Sra. del Pilar de menores capuchinos de la villa de Monvar,*

traducción lingüística de un mundo y del mundo. Porque nuestra forma de pensar, nuestra ideología, nuestro modo de concebir el mundo se desvela y se desarrolla con las palabras; por tanto, la selección del léxico es la muestra de cómo pensamos, dado que el lenguaje es la horma del pensamiento y que nosotros somos como hablamos.

El punto de vista del marino escritor

Con el sintagma “marino escritor” aludimos tanto a escritores importantes socialmente y reconocidos como a marineros que piden su pensión al rey o a los médicos que determinaban las enfermedades que padecían esos marineros, etc.

Los grandes cronistas siempre advirtieron que la persona que sienta más que otra lo que hay que sentir en cada momento es la adecuada para explicar el valor y la belleza de la cosa (H. James 1975, 65 – 71). Esto es el concepto punto de vista: la conciencia del personaje refleja su vivencia del mundo y del resto de personajes. Veámoslo. El 21 de enero de 1580 la nao capitana *Nuestra Señora de la Esperanza* sale de Puerto Bermejo con su bergantín. Era tal el temporal y tan bravas las mares que:



Pedro
Sarmiento de
Gamboa

en la Capitana se iba con grandísimo trabajo y peligro, llamando a Dios Nuestro Señor y a su benditísima madre que intercediesen por nosotros. Entraba la mar por un bordo y salía por otro, y por popa y proa, que no había cosa que no anduviese debajo del agua. Y como el bergantín era pequeño y la nao daba muchos estrechones, corría grandísimo peligro, y cada golpe de mar lo arrasaba; y los que iban dentro iban dando voces que los socorriesen de la nao, que hacía grandísima lástima oír los gritos que daban. Y más, viendo que no los podían socorrer por ser de noche y nos pusiéramos todos a riesgo de perdernos. Y animábanlos desde la nao diciendo que presto sería de día y los recogerían. En siendo de día, la nao fue puesta de mar en través, las velas tomadas con harto peligro, por tomar y

primo hermano del suplicante, pidiendo la satisfacción de dicha difamación. Y, por su excelencia, le respondió se acudiese al comisario de Marina de Alicante d. Plázido de Leiba (AGS, SMA, lg. 59).

socorrer la gente del bergantín. Y, tirando de la guindalesa con que venía amarrado, lo llevaron a bordo del navío. Y con los mares grandes embestía con el espolón el costado del navío, que temimos ser desfondados con los golpes.. Y luego comenzamos a echar cabos y tablas y boyas a la gente del bergantín para que se aferrasen a ellas y los metiésemos dentro de la nao. Y como la mar era tan soberbia y los balances del navío ahorcaban el bergantín (que en esto tenía tanto y mayor peligro que en la tormenta del mar), nunca pudieron aferrar las sogas ni tablas que les habíamos echado. Y dábamosles voces desde el bordo del navío que se animasen y se encomendasen a Dios que los salvase. Y así lo hicieron. Uno de los marineros, llamado Pedro Jorge, se arrojó a la mar y se aferró del timón del navío y, asiéndose del varón y de la cámara de popa, le echaron un cabo. Y diose mala maña y soltó el cabo y fuese al fondo y se ahogó. Los demás, unos guindados por las cabezas con lazos, medio muertos; otros arrojándose a las cintas y mesas de guarnición, fueron metidos dentro y los salvó Nuestro Señor Jesucristo. A él sean dadas infinitas gracias (PSG, 83).

Hay que analizar las relaciones entre la voz narrativa, el texto y las técnicas de persuasión para influir en el lector. Veamos estas técnicas en un ejemplo en el que el narrador no solo justifica la pérdida de bienes que ha habido en una navegación y se exime de la responsabilidad que por ello pudiera tener, sino que, además enfatiza y recalca cómo antepone el cumplimiento de las órdenes a su propio criterio y a su propia vida y la de la gente embarcada:



Ygnacio
María
de Álava

Después de haver dado quenta a V.M., de cómo quedaría con mi capitana sola, en haviendo salido la Armada en cuanto abonanzó un poco el tiempo, me arrojó más la obediencia de las repetidas órdenes y la consideración de estar a finales de mayo que los requisitos y circunstancias que se dan para salir de los puertos. Más no bastó el que fuese mayo para que no bolviese el bendaval con la fuerça que pudiera en el corazón del ibierno, obligándome, después de la mala noche que pasé, a arrivar al puerto con pérdida de anclas y cables, tomándole con harta dicha de no tener otro descalabro

(AMN⁴, 41, doc. 45, fls. 55-56).

4 AMN: Archivo del Museo Naval. Madrid.

El marco discursivo en el que desarrolla esta explicación es el de la carta de relación. Modelo, por otra, parte constante. Las cartas de relación son procesos ficcionalizadores, porque el género de relación constituía el punto de convergencia de la epístola y el documento legal que, como epístola, narraba e informaba, describía, comentaba acciones, reflexiones y comportamientos; y en tanto que documento legal se comprometía implícitamente con la veracidad de lo narrado (Beatriz Pastor 2008, 126–128).

El problema del narrador consiste en transmitir adecuadamente su historia al lector. Y hay que distinguir entre decir subjetivamente y mostrar objetivamente. Así, *decir* se corresponde con el resumen subjetivo, y *mostrar* con el detalle objetivo.

En las obras del mar lo que se requiere es la mostración pues, aunque parezcan tan objetivas como lo puede ser un diario de navegación, el autor siempre ha asistido a la acción que relata.

Las obras de los marinos son obras para ser leídas. Esto podría parecer una perogrullada pues lo que alguien escribe, en principio, es para que alguien lo lea. Pero en los documentos del mar no solo es para que sino porque alguien los tiene que leer; alguien los leerá. Por eso hay tantas explicaciones, tantos datos referenciales y tantos deícticos que señalan el tiempo, el lugar y la persona; o sea tantos elementos lingüísticos que señalan al yo/tú, tantos marcadores lingüísticos espaciales y temporales. Uno de ellos es la alusión constante a la segunda persona, bien sea directamente o bien bajo la forma cortés de *señor*, *majestad*, *ilustrísima*, etc. Pero esta alusión no es solo en cartas y memoriales que, evidentemente, alguien debe leer y responder, sino también en los derroteros y en los diarios de navegación, cuyos autores no solo tienen una importante competencia lingüística y literaria sino además unos extensísimos conocimientos de navegación, cuyas cualidades eminentes consiguen que *pocos momentos de la historia podrán presentar un conjunto tal de figuras épicas como los que ofrece la conquista española en América. Tantas son, tan fuertes y tan variadas, que después de siglos no han sido todas vistas a plena luz histórica. La difusa e irisada luz de la leyenda nimba aún a muchos recios varones, y hace de ellos figuras de singular atracción para quienes tengan en el alma un ápice de imaginación* (Morales 1932).

Según Proust, el autor de los debe decir al lector: *Mire usted mismo si ve mejor con este cristal, con este otro, con aquel*. Veamos cómo Sarmiento de Gamboa apela al tú prestándole los cristales con los que ha de mirar para ver correctamente el terreno que pisa o, mejor dicho, las aguas que surca:

Por tanto tenga aviso que en viendo aquí herbazal huyan del, porque es bajo, y no se fien por no ver reventar la mar en todas partes, porque la mesma hierba, aunque sea muy baja, quita á la mar que no reviente tanto como donde no hay, y así es peligrosísimo.

Abre el ojo. (PSG, 90).



¿Cómo se describe en los derroteros y en los cuadernos de bitácora?

El realismo: La gente de mar ilustrada –capitanes, almirantes, tenientes de navío, etc.– e incluso algunos frailes, médicos, escribanos o notarios que los acompañaban en las travesías, descubrimientos y cabotajes lo escribían todo, describían todo y anotaban todo. De ahí las numerosas crónicas que nos han llegado con el relato de la aventura del mar; aunque sobre todos estos escritos destacan, desde mi punto de vista, los derroteros, los cuadernos de bitácora y los diarios de navegación, por su belleza, su exactitud y la emoción que transmiten. Es el texto por el que se guiarán todos los buques que hagan el trayecto ahí descrito a partir de ese momento. Ello implica que la tipología y el uso de estos escritos obligan a que sean exactos. Una exactitud vital, pues de ella dependen la fortuna o el naufragio de un barco, con lo que supone de pérdida de vidas y haciendas. Esto significa que estamos ante una literatura verdaderamente realista. Es, en verdad, el único arte realista que tenemos. Se llama realismo al uso de ciertos artificios para provocar ilusión de verosimilitud; pero la realidad no es realista, es real. La novela no es un reflejo de la realidad. De hecho, el arte realista no es real, es aproximado; porque en la pintura de un bodegón, de un retrato o de un paisaje no hay peligros

ni consecuencias si no es exactamente igual al original; pero en una descripción de mares y costas, dicha divergencia con la realidad es un riesgo de muerte. Por eso, en estos relatos la precisión absoluta es fundamental. En los escritos de marinos se habla de una realidad física que hay que dominar con medios humanos y en armonía entre todos; un dominio que incluso parece bello. Dicha literatura marinera tan poco estudiada no sólo nos proporciona referencias históricas y geográficas, sino también, por ejemplo, datos para el estudio de una evolución del clima y la mejor fuente para su conocimiento, así como un compendio de obras literarias con un particular lenguaje y estilo.

Cuando Zola en *Le roman expérimental* de 1880 –año de la aparición del naturalismo– dice *yo sólo traduzco en palabras lo que veo*, está teorizando el concepto artístico del naturalismo. Pero más de 300 años antes Pedro Sarmiento de Gamboa estaba traduciendo –realmente– en palabras lo que veía, con la responsabilidad añadida de que la fortuna de los navíos y la vida de los marineros que leían su obra dependían, en buena parte, del realismo de su relación.

Los relatos de los textos marineros debían hacerse con todo preciosismo, minucia y detalle; porque, como mandaba el rey, *no habéis de perder el cuidado (...) de ir echando vuestros puntos y mirando con cuidado las derrotas, corrientes y aguages que hallaredes, y los vientos que en los tiempos de vuestra navegación os corrieron, y los baxos y arrecifes, islas, ríos, puertos, ensenadas, ancones, y bahías que hallaredes y toparedes* (PSG, 37), *sin dejar muestra ni particularidad por apuntar* (PSG, 38). Además, hay que describir tanto los trabajos y azares de la navegación, por los que los marineros están siempre con el credo en la boca, como cuantos sucesos se consideren necesarios o útiles.

Otra muestra de realismo acendrado se recoge en la descripción geográfica. Dicha exposición prolija se refiere tanto al mar como, lógicamente, a la tierra, a las islas, bajíos, costas y demás, puesto que los marinos están dando las referencias respecto a la costa, a las corrientes, etc. Las descripciones meticulosas de los accidentes geográficos se hacen a partir de un reconocimiento visual, en primer lugar, y de la toma de medidas continuas con los aparatos más precisos que en cada época hubiera.

Las metáforas

Hay un supuesto de que si sabemos contar una historia tendremos la seguridad de dejar absolutamente hechizado a quien la escuche. Yo pocas veces he hallado una historia tan profundamente fascinante como la de la vida de la gente de mar, embarcada y desembarcada, y la del relato de su oficio. Ese relato que hacen, aunque ellos ni siquiera lo pretendan, es un relato poético y un relato metafórico. Los documentos marineros, precisamente, iluminan, “desocultan” la realidad, tanto física como humana, de la mar y lo hacen, en buena parte, gracias a la metáfora. Los documentos de mareantes nos enseñan que quien verdaderamente pone al hombre ante sí mismo es el mar. Marear es, esencialmente, el arte de vivir. Y que cuando comprendemos un texto marinero, la conciencia histórica que dimana de él la captamos como una experiencia de verdad desvelada por una lengua y por unas metáforas, metonimias y personificaciones que nos permiten construir y reconstruir el mundo.

El mar también participa de su propio orden conceptual: durante un huracán, la escuadra del general Álava⁵ *reconoció al amanecer de aquel día cabo Bolivao, con cuyo abrigo la impresión del huracán no le fue tan fuerte pero muy suficiente para que perdiese sus masteleros, palo de mesana y rindiese⁶ el trinquete*. El uso de estos tres lemas connotativamente metafóricos nos conduce a una realidad particular, que es la que han creado los marineros que la designan. La primera metáfora es *impresión*, que es la que deja un huracán no con el significado de ‘movimiento del ánimo o del afecto’, sino con el de ‘marca que se deja al presionar sobre algo’. El tifón que desbarata la escuadra del general Álava y echa a pique varios de sus buques deja su marca, su marca de desolación de agua y viento sobre la nao *San Andrés*, al tiempo que física y moral y psicológicamente lo dejaba también sobre sus hombres. Esta impresión es la tantas veces reiterada en los hombres de mar bajo la expresión *nadie que haya vivido algo semejante podrá olvidarlo jamás* o *júzguelo quien en otras semejantes se ha visto* o idea similar que lo que hace es afianzar lo inefable de un temporal en el mar.

5 *Diario del teniente de navío Dn. Ygnacio María de Álava desde el puerto de El Callao de Lima a el de Cádiz. Año de 1778. (AMN, ms. 941)*

6 El subrayado es mío.

La segunda metáfora es el *abrigo*. Etimológicamente, esta voz deriva del latín *apricus* que significaba ‘expuesto al sol, que está al aire libre, despejado’ (DME⁷, s/v). La referencia a lo soleado y abierto ya nos parece protectora y acogedora; pues en nuestra organización metafórica conceptual, el calor se asocia a lo bueno, lo íntimo, lo familiar, lo recogido, lo que ampara y lo que defiende: hablamos del calor del hogar, de una persona de corazón caliente, de gente fría sin sentimientos, de mentes frías y calculadoras, de los mimos y caricias que calientan el corazón, de una persona cálida o una casa cálida refiriéndonos al hospitalario y a la hospitalidad, etc. Por lo tanto, las naves buscan el refugio metafóricamente protector de lo cálido. Semánticamente, además, podemos relacionar dicha voz con otro término marinerero, cuyo significado preciso no está en el castellano pero sí en el latín: *demandar*. Los navíos van *en demanda* del puerto para buscar la protección y el refugio. En latín el verbo *demandare* significa ‘confiar, poner a buen seguro’, que es lo que pretende todo capitán con su barco; estamos, pues, ante un latinismo semántico.

La tercera metáfora se relaciona con el léxico militar: todo elemento clave en la defensa tiene que resistir hasta el final y solo una fuerza superior consigue que se someta, que se sujete al dominio de alguien o de algo. Así, para los hombres del mar los palos de la arboladura resisten hasta que no pueden más, en cuyo momento *se rinden*. La nao *San Andrés* solo rindió su trinquete en lo más feroz del tifón y tras perder los masteleros y el palo de mesana, sin poder recibir ayuda de ninguna otra nao pues eran todas *juguete de las ondas*; descripción que solo alcanza su justo significado en el mar cuando el casco del buque está anegado, las ondas han arrasado la cubierta y todo lo que en ella había y el agua entraba en el buque mucho más rápido de lo que las bombas la podían expulsar. En este contexto es en el que de verdad nos sobrecoge la metáfora, donde alcanza su verdadera función de integrar en ella todo el sistema lingüístico capaz de suscitar mundos nuevos diferenciados, auténticos monumentos del lenguaje y de experiencia que, una vez alcanzados, ya no tienen vuelta a la cota anterior. Quien haya leído esta figura retórica en medio de la descripción de un huracán o de un naufragio nunca volverá a aceptar la heterodoxia de encontrarla en un pusilánime poema

de amor en el que el corazón sea juguete de las ondas u otras composiciones similares, por muy líricas, espirituales o elevadas que nos puedan parecer.

Son tan copiosos los ejemplos de metáforas, metonimias y personificaciones que merecerían un libro por sí mismas.

La toponimia

Los mareantes también sabían, como todo ser humano, que todo lo que existe o, al menos, todo lo que importa para un hombre tiene nombre; por eso bautizan las tierras que descubren justificando a cada paso su designación y evidenciando lo que venimos exponiendo. Cuando don Pedro de Castilla cuenta a su padre el naufragio que padeció le explica:



En fin, viniendo en busca de la isla una tarde muy clara, en medio del día, dimos en un bajo que llaman Abreojo tan de repente que quando los marineros dijeron “¡fondo! ¡fondo!”, ya la nao estaba tocando. Y dio allí seis golpes tan grandes que cada uno parecía que se hacía mil pedazos.

(AMN, ms. 30, fls. 98 – 101).

Este nombre consolida lingüísticamente una advertencia constante entre la gente de mar, un desconfía incesantemente, no cedas a la apariencia y no pierdas la atención ni por un momento. Ya lo avisaba Sarmiento de Gamboa, como hemos dicho antes.

En 1565 la armada del general Miguel López de Legazpi parte de Nueva España a la isla de Zubú, en Filipinas. Derrotando los mares y conquistando las tierras, toman puerto en una isla poblada de la que dice:

Havía en esta isla como obra de cien indios, gente dispuesta y varvados. Y por eso le pusimos a la isla por nombre Los Varvados.

(AMN, ms. 11, fls. 185 – 206).

A veces la motivación del nombre es metafórica:

Al Sudueste se hace una ensenada como brazo, y por detras della al mesmo rumbo está una islilla algo grande negra echada de Norte-Sur, y en medio della un monte como pan de azúcar. Llamóse Pan de Azúcar. (PSG, 100); otra punta que fué nombrada la Galeotilla, por su figura que hace (PSG, 76).



Otras es un reconocimiento de auxilio y esperanza, un agradecimiento al cielo que es la única ayuda que puede esperarse en las tribulaciones del mar. Cuando la nave de Sarmiento –por buen nombre *Nuestra Señora de la Esperanza*- encuentra por fin en un puerto tras una tormenta tan terrible que les deshizo las amarras, reventó los cables, soltó las anclas y lanzó el navío contra los arrecifes, se protege:

aunque surgió mas en tierra por la señalada merced que Dios nos hizo de darnos en este puerto, donde nos reparamos por intercesión de su gloriosísima Madre. Llamamos a este puerto Nuestra Señora del Rosario; y al otro Peligroso; aunque los marineros le llamaron Cache-diablo. (PSG, 66),

o sea, ‘lo que le hemos hurtado al diablo,’ ‘lo que el diablo no ha podido conseguir.’

Con las manifestaciones lingüísticas del punto de vista, de la construcción de un universo, de la expresión del realismo o de la forma de concebir la realidad o de darle nombre, espero abrir la besana para que muchos otros investigadores se sumen en el cultivo de este amplísimo terreno de la lengua del mar. ≈

Bibliografía

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1867), *Nafragios de la Armada española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*, Madrid, Imprenta de Estrada, Díaz y López.

JAMES, Henry (1975), *El futuro de la novela*, Madrid, Taurus.

MORALES, Ernesto (1932), *Sarmiento de Gamboa. Un navegante español del siglo XVI*, Barcelona, Araluze.

O’SCALAN, Timoteo (1974), *Diccionario marítimo español*, Madrid, Museo Naval.

PASTOR BODMER, Beatriz (2008), *El segundo descubrimiento. La conquista de América narrada por sus coetáneos (1492 – 1589)*, Barcelona, Edhasa.

PROUST, Marcel (1976), *En busca del tiempo perdido. 7. El tiempo recobrado*, Madrid, Alianza.

SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro [1987 (1580)], *Derrotero al Estrecho de Magallanes*. Ed. de Juan Bautista, Madrid, Historia 16.

Un mito transatlántico: el Peje Nicolao¹

Susana Frías²

Hombre de Liérgenes
IMAGEN: SERHISTORICO.NET

En el mundo del Antiguo Régimen la doctrina religiosa convivía con creencias esotéricas, magia y supersticiones en tanto la ciencia –especialmente en el siglo XVII- se abría paso lentamente. Muchos científicos combinaban sus experimentos con la alquimia, procuraban encontrar explicaciones mágicas o invocaban ocultos poderes espirituales. Los sucesos para los que no se hallaba explicación provocaban miedo o rechazo pero también eran atribuidos a indi-

1 Debo mi interés por el tema y los primeros datos bibliográficos a la doctora Daisy Rípodas Ardanaz, a quien dejo aquí expresado mi reconocimiento. Una primera versión fue leída como discurso de incorporación a la Academia Browniana el 14 de abril de 2020.

2 Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia. Miembro de Número Académico del Instituto Nacional Browniano. Entre sus últimas publicaciones, se destacan “Vicario” (Vicar), Max Planck Institute for Legal History and Legal Theory Research Paper Series No.13, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3955118>, Junio 2021; “Demografía histórica de la América Hispana”, [Coordinadora de Dossier], en Temas de historia argentina y americana, julio 2020; Nacer, vivir y morir en los márgenes, Coordinadora del Cuaderno 11. Grupos de Trabajo. *Historia de la Población*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2020; y “El primer obispo criollo del Río de la Plata. Fray Cristóbal de la Mancha y Velasco”, en *Archivo Dominicano. Anuario de Historia Dominicana de la Península Ibérica*. 2019. Coordina las tareas de clasificación documental de los archivos de la Provincia Dominicana de San Agustín y de la Fraternidad Laical Dominicana.

viduos extraños. “El triunfo de la muerte” de Peter Brueghel o las pinturas de El Bosco —pobladas de animales terroríficos y raros seres humanos— son una excelente introducción a la mentalidad del hombre moderno, igual que los mapas ilustrados de la época de los descubrimientos, con representaciones de seres fantásticos. Uno de los globos terráqueos más antiguos —circa 1510— tiene una inscripción sobre la línea del Ecuador “hic sunt dracones”³.

Señala Jean Delumeau que hasta que se impusieron las técnicas modernas el mar “es por excelencia el lugar del miedo”; afirma que en los relatos de viajes suelen aparecer furiosas tempestades y que los peregrinos a Jerusalén daban cuenta de los peligros del mar donde habitaban especímenes que la mentalidad popular asociaba con las potencias infernales. Cuando en 1869 Julio Verne publica *Veinte mil leguas de viaje submarino*, incluye en su obra monstruos marinos, lo que muestra la pervivencia del tema⁴. Imágenes que a la mentalidad del mundo actual le resultan, cuando menos, incomprensibles, tenían un hondo significado para la época, porque lo monstruoso no tenía la dimensión cuasi patológica que posee hoy. Dice Mariela Insúa que el monstruo poseía una doble vertiente era “maravilla admirable por su extrañeza” y a la vez, “agente provocador de espanto” y en este último sentido su representación o el relato de sus hazañas era admonitorio, servía para exorcizar los miedos y también para llamar la atención sobre las prohibiciones morales y los deberes éticos; asimismo buscaba advertir sobre las consecuencias de la curiosidad insaciable o de la ambición excesiva⁵. Lo monstruoso se hacía verosímil a los ojos de la gente ubicándolo en tiempo y espacio, dotándolo de referentes reales —rey, padre o madre— y reforzándolo, precisamente, con imágenes.

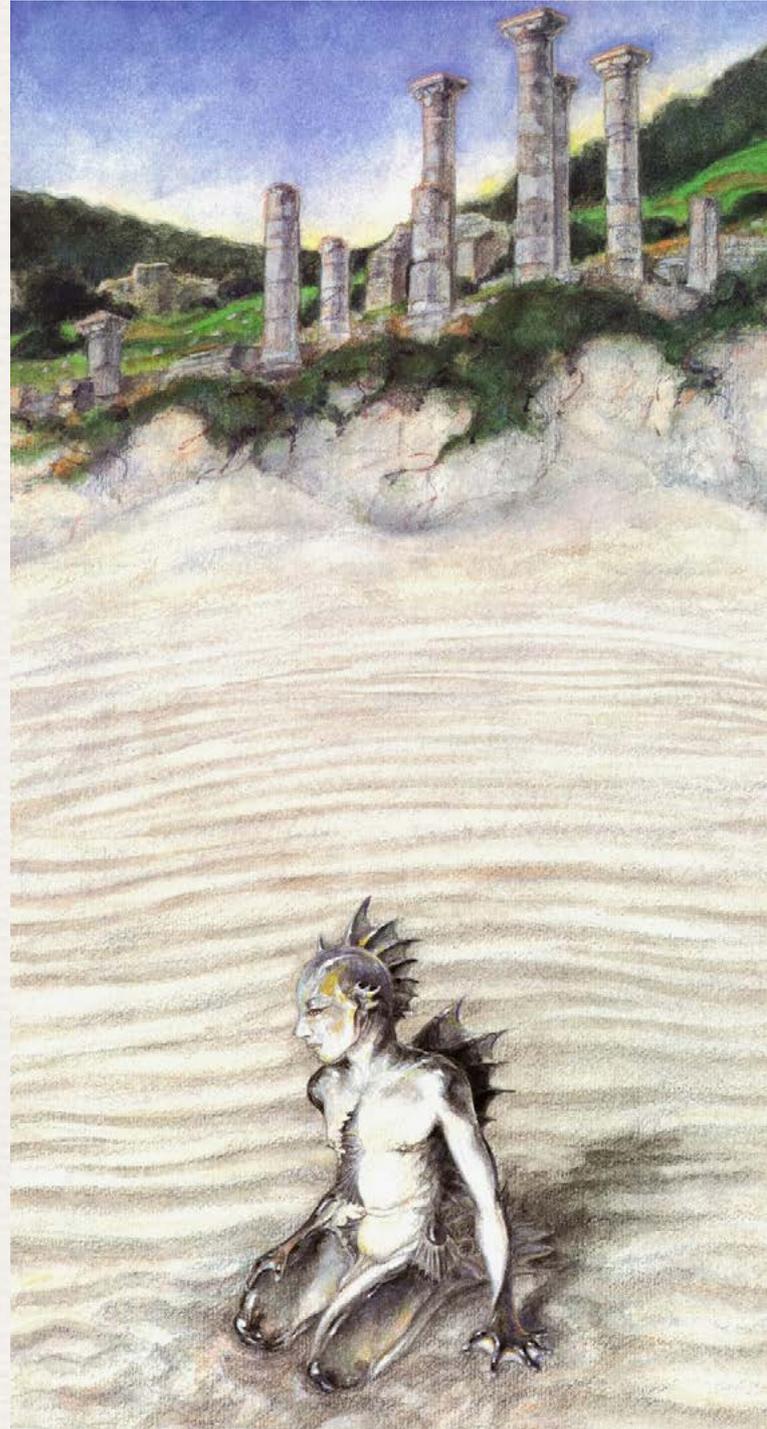
3 Investigadores de la Universidad de Rochester recrearon el Hunt-Lenox Globe mediante tecnología digital lo que ha permitido leer tanto esta inscripción [“aquí hay dragones”] como apreciar otros monstruos marinos en la superficie acuática. [<https://www.rochester.edu/worlds>. Consultado el 11 de noviembre de 2021]. Debo la noticia a un artículo de Carlos Pagni en el diario *La Nación* del 11 de noviembre de 2021.

4 Jean Delumeau, *El miedo en Occidente* (siglos XIV-XVIII). *Una ciudad sitiada*, Madrid, Taurus, 1978, p. 34-42. El autor ofrece una amplia bibliografía sobre el tema de las tempestades y los peligros que entrañaba el mar en para los viajeros.

5 Mariela Insúa, “Derivas hispánicas del pez Nicolás”, en Carlos Mata Indurain, Antonio Sánchez Martínez y Martina Vinatea [eds.], *La escritura en el territorio americano*, New York, Idea, 2019 [en línea]. La autora hace un exhaustivo análisis de la figura del hombre pez.

Primeras noticias del peje Nicolao

En la mitología griega Escila y Caribdis personifican los poderes destructores que amenazan en el mar a los navegantes en la zona de Argólida; tiempo más tarde se las encuentra en el estrecho de Mesina⁶. Y es allí donde por primera vez aparece la historia del peje Nicolao, en el siglo XI, divulgada por escritores ingleses, de donde pasa a Nápoles para migrar luego al Mediterráneo Occidental y a la península Ibérica. En ese trasiego va sufriendo transformaciones, agregados y adaptaciones. En la etapa italiana se lo conoce como “cola pescu il tuffatore”, un excelente nadador y buceador a quien el rey de Nápoles desafió a rescatar un vaso de oro del fondo del mar⁷. Esta primera composición fue difundida por Benedetto Croce, quien vivió en Nápoles y recogió datos, tanto escritos como orales; tardíamente conoció la versión española⁸. Según Zapata Gollán, Plinio da cuenta en su *Historia*



El Peje Nicolao visto por Jesús Gabán

IMAGEN: MANUAL DE ULTRAMARINOS

-
- 6 Hermann Steuding, *Mitología griega y romana*, Barcelona, Labor, 1934, p. 93.
- 7 Giovanni Battista Bronzini, “Cola pescu il truffatore: dalla legenda moderna al mito antico”, en *LARES*, vol. 65, nro. 3, julio-sept. 2000, pp. 341-376 [en línea]. El autor conecta el tema con el mito de Teseo que pretende recuperar el anillo lanzado al mar por el rey Minos. Esta versión reconoce algunas variantes, como la de la doncella que pierde el anillo, que es recuperado por un marinero, a cambio de casarse con ella.
- 8 Véase Julio Caro Baroja, “El ‘Pesce Cola’ o el ‘Peje Nicolao’”, en *Revista de Dialectología y tradiciones populares*, nro. 39, 1984, pp. 7-16.

Natural, de un tritón aparecido en las costas de Lisboa; el mismo autor afirma que también los geógrafos árabes describen seres marinos de apariencia humanoide, inofensivos pero anunciadores de tormentas, situándolos en el mar de la China⁹. Me parece importante resaltar que el mito es antiguo y reconoce variantes; también que, en general se trata de un ser pacífico, aunque sus apariciones se conectan con tormentas marinas.

El mito pasa a España

La primera versión española es la que Pedro Mejía ofrece en *Silva de varia lección*, en la cual Nicolás aparece como un eximio nadador adulto que se arroja al mar para recuperar una copa de oro arrojada por rey de Nápoles para desafiarlo; en esta versión –que difiere de otras también de origen italiano- el nauta no regresa a la superficie¹⁰.

A partir de entonces la historia del peje Nicolao aparece en la literatura académica y en versiones más populares. Cervantes pone en boca de don Quijote las cualidades del caballero andante, entre otras, la de “... saber nadar como dicen que nadaba el peje Nicolás o Nicolao”. Lope de Vega, por su parte, atribuye poderes de enamoramiento a “la piedra que en el pece Nicolás/ la halló un sabio calabrés; llámase zarabullí: con aquesta no hay mujer/ difícil de pretender”¹¹. En 1628 Quevedo adscribe la voz zarabullí a un baile novohispano conocido como bullicuzcuz. Esta es, tal vez, la primera asociación con América¹².

La versión popular del mito data de 1608 difundiéndose casi simultáneamente en Salamanca y en Barcelona a través de pliegos de cordel¹³. En ambas se

9 Agustín Zapata Gollán, “Las maravillas del mundo” en *Revista de Dialectología y tradiciones populares*, nro. 25, 1969, pp. 67-73.

10 Insúa, *ob. cit.*, p. 128. Mejía modifica partes que aparecen en los autores italianos. En el siglo XVIII, un autor venezolano reafirma, como se verá líneas más abajo, esta versión.

11 Citado por Caro Baroja, *ob. cit.* p.13.

12 Daisy Rípodas Ardanaz, *Lo indiano en el teatro menor español de los siglos XVI y XVII*, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1991, pp. XXV y XXXVIII.

13 Cuadernillo impreso de pocas hojas, sin encuadernar destinado a difundir hechos históricos, religiosos, de la vida cotidiana o fantásticos. Se exhibía colgado de una cuerda, generalmente en las esquinas.

titula *Relación de cómo el pece Nicolao se ha parecido de nuevo en el mar y habló con muchos marineros en distintas partes y de las grandes maravillas que les contó de secretos importantes a la navegación*. Como colofón de la versión catalana aparecía una receta que permitía a las viejas rejuvenecer, mientras la salmantina concluye con dos poemas, uno dirigido a los padres y otro a los niños.

La barcelonesa sitúa la acción en Rota, pueblo de pescadores cercano a Cádiz: la afición de Nicolás por el mar lo lleva a expresar a sus progenitores que desea convertirse en pez. Es el momento en que su padre lo maldice “*pues tanto de la mar gustas fuera de la mar no pares*”, y Nicolás desaparece durante un año. Regresa relatando las maravillas ocultas de los mares y desde entonces asoma de tanto en tanto y hasta asiste al casamiento de su hermana desde un barril de agua salada. No obstante, mediante unas pocas líneas el Romance lo eclipsa durante un siglo, momento en el cual, explora los secretos de una zanja marina llena de peligros para los navíos que caen en ella. En la segunda parte del Romance su aparición durante las tormentas, agrega al temor del naufragio el de hallarse ante un fantasma o un demonio; se ha perdido memoria de su existencia. Un día logra llegar a la borda de una nave, confía a sus tripulantes los secretos que ha visto al otro lado de la zanja y los conduce al puerto de Lisboa. Desde entonces, revelada nuevamente su identidad, se convierte en el salvador de los naufragos y guía de los marineros. Si su primera reaparición había permitido el perdón paterno, ahora se convierte en modelo de piedad cristiana. “*Soy el Neptuno del mar/pero yo nunca pretendo/ser como Dios adorado/ que a un Dios estoy sujeto*”.

Durante el siglo XVII la historia del peje Nicolao comparte el sitial con otras, también referidas a hombres marinos. Un relato de 1614 en Alemania cuenta sobre un pescado con rostro de hombre que llevaba en la cabeza una corona imperial. En 1668 Hans Von Grimmelshausen publica *El aventurero simplicissimus*, quien se sumerge en un lago de los Alpes y llega al reino de los tritones en el centro de la tierra¹⁴. En éste, como en el de 1608, existe un

14 Tanto Insúa como Caro Baroja se hacen eco del episodio ocurrido en Rota. Puede verse también Hèlène Tropé, “Propaganda y profecía en la España de los siglos XVI y XVII. Las relaciones de sucesos referidas a monstruos”, en *eHumanista. Journal of Iberian Studies*, vol 36, 2017, pp. 116-126 [en línea Dialnet.unrioja.es/servlet/articulo?codigo 6030331]. Sobre la historia de los Alpes véase Alex Claramunt Soto, “Las relaciones de sucesos sobrenaturales. Un análisis narratológico”; el autor también hace alusión a las dos versiones de 1608. [<https://document.site/download/trabajo-final-de-master-alex-claramunt-soto-pdf>].

paso o zona oscura antes de que se revele la existencia de lugares paradisíacos. Pasajes, cuevas y cavernas representan siempre el hábitat de seres sobrenaturales: enanos, gigantes, hadas o demonios, por lo que su tránsito puede generar miedo, pero superado el ámbito oscuro se llega a lugares donde reina la paz y la armonía. El mismo año en que se difunde el romance del peje Nicolao se publica en Valencia una comedia en honor al fraile Luis Bertrán que narra las peripecias de su vida, especialmente su deseo de pasar a Indias a predicar. Bertrán intenta convencer a un joven lego que lo acompañe, a lo cual éste le responde:

A mí quién me ha hecho marinero?

*Yo en mi vida he visto el grao, ni sé que cosa es la mar
Pues si se da al través la nao, ¿piensa que sabré nadar,
como el peje Nicolao?¹⁵*



La letrilla de esta comedia nos revela que el personaje era bien conocido en la Península aunque, simultáneamente, lo está situando no ya en el Mediterráneo sino de cara al Atlántico.

El padre Feijóo¹⁶ se hace eco de otro relato del mismo tipo ocurrido en los montes Cántabros, del cual se habla hasta hoy: es la historia de Francisco de La Vega, el hombre-pep de Liérganes. Aunque Feijóo dudó inicialmente de la historia, terminó dedicándole un extenso acápite en el cual, luego de relatarla, la comparó con la del Pesce Cola napolitano, de la cual también se hace eco, aunque con algunas variantes. En efecto, el desafiado Nicolao se habría sumergido dos veces, desapareciendo definitivamente en la segunda.

El relato sobre Liérganes comienza en la costa del Cantábrico cerca de 1670; el joven Francisco de la Vega y Casar, había sido enviado por su madre

15 "Comedia de la vida y muerte del santo fray Luis Bertrán" por Gaspar de Aguilar, Valencia, 1ra, edic., 1608, en *Santos indianos en escena en los siglos XVII y XVIII*. [Estudio preliminar Daisy Rípodas Ardanaz], CABA, Dunken, en prensa.

16 Benito Jerónimo Feijóo, *Teatro Crítico Universal*, tomo VI, discurso 8vo.: "Examen filosófico de un peregrino suceso de estos tiempos" [en línea www.filosofia.org/bjf/bjft00]. Véase también Julio Caro Baroja, *De los arquetipos y leyendas*, p. 173 [en línea <https://sites.google.com/jg.books-now.com>] y M. A. Marcos Fernández, "Los hombres pep en la literatura", en *Revista general de Marina*, tomo 268, nro. 215, pp. 619-622 [en línea: dialnet.unrioja.es/serviet/articulo?codigo=5090310].

viuda a aprender un oficio. Mientras se bañaba en el mar junto con unos amigos desaparece y cinco años más tarde reaparece en la bahía de Cádiz donde lo atrapan unos pescadores; tras varias averiguaciones logran establecer su residencia y un fraile lo conduce a Liérganes donde permanece cerca de su madre, aunque en un estado de total indiferencia, casi sin hablar ni comer. Nueve años más tarde, desaparece nuevamente en forma definitiva.

En América

El cruce del Atlántico y a la incertidumbre de la navegación enciende la imaginación y reaviva los miedos, por lo cual antes de embarcar se redacta testamento y cada quien se encomienda a su santo protector. Una vez en tierra firme, las anécdotas dan cuenta de las peripecias, muchas veces adornadas con datos propios de la inventiva del protagonista; en esos relatos, con certeza, se colaría más de una vez el encuentro con el peje Nicolao en alta mar. Dice Rípodas, “hay ... zonas tristemente famosas como la de la Florida y la de Bermuda... motivo por el cual se celebra la instalación en éstas del pece Nicolás, ... por descontarse que los ayudará”¹⁷.

La difusión del mito puede rastrearse en distintos cronistas. El padre Nieremberg afirma que “los hombres marinos” han sido vistos en Indias, y se remite a Francisco Hernando y Pedro Mártir de Anglería, pero aclara que *él* no cree que se trate de hombres. Por su parte, León Pinelo advertía que Pedro Mártir había descrito un hombre-pep avistado en la costa de Araya. Los indígenas del Amazonas afirmaban la existencia del pueblo Yacuruna, raza de hombres anfibios habitantes del fondo de los ríos¹⁸.

Gonzalo Fernández de Oviedo en su *Historia General y Natural de las Indias* recogió el relato de Alonso de Santa Cruz, de la expedición de Gaboto, sobre “hombres marinos que se mostraban fuera del agua de la cinta para arriba...”. También recibió información de marinos venidos al Plata con Pedro de Mendoza quienes le hablaron de “puercos en la cabeza y hocico y en lo de-

17 Rípodas Ardanaz, *ob.cit.*, p. XXXVIII.

18 Marcos Fernández, *cit.*, p. 619.

más, excepto que no tenían pies sino unos aletones y cola como de pescado”¹⁹.

El descubridor de las ruinas de Cayastá, Agustín Zapata Gollán, se hizo eco del mito; acopió testimonios respecto del hombre marino al que los habitantes del litoral conocían como el negrito del agua: hombre de escasa estatura, como del tamaño de un niño de 3 ó 4 años, de tez negra, que suele jugar en la orilla de los ríos y arroyos en las horas de más calor, pero que desaparece raudamente si advierte la presencia de extraños. Dice este especialista que, más de una vez, su recolección de material arqueológico se veía obstaculizada por sus ayudantes para quienes esas piezas pertenecían al negrito del agua. Otros relatos recogidos por Zapata Gollán son aún más inverosímiles, como el que recibió de unos paisanos que decían haber “cazado” a uno de éstos y que, mientras lo llevaban atado a la rastra, el río, desbordado, lo perseguía hasta que soltó su carga y éste volvió a su cauce²⁰.



En 1783 en el convento franciscano de Caracas vio la luz *Arca de Letras y teatro universal*, obra de fray Juan Antonio de Navarrete, bibliotecario de aquella casa y erudito investigador. Allí aparece la voz “NICOLAO PEZ: ALIAS COLÁN, O PESCE-COLA” en cuya entrada, Navarrete hace referencia a Feijóo y a la historia del vaso de oro del rey de Nápoles. No lo cree un ser fabuloso, sino un extraordinario nadador y buzo²¹. Esta versión no es la que se ha transmitido y ha llegado hasta hoy entre las comunidades afro-venezolanas del lago de Maracaibo, la cual alude al incesto madre-hijo, cuyo producto es arrojado al mar; otro relato habla de la seducción del hijo hacia su madre, que lo maldice y lo destierra a la vida marina.

19 https://books.google.com.ar/books/about/Historia_general_y_natural_de_las_Indias.html?hl=es&id=YQ4NAQAAMAAJ&redir_esc=y. Tomo 2, capítulo V, p. 178 y capítulo VI, p. 186. Véase también Agustín Zapata Gollán, *La tierra nueva. Dos leyendas del Paraná. El negrito del agua. La ciudad de los Césares*, Santa Fe, Colmegna, 1985, p. 15.

20 Zapata Gollán, *La tierra nueva... cit.* y “Las maravillas...”, *cit.*

21 Navarrete, Juan Antonio, *Arca de letras y teatro universal*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1993, 2 tomos. Ver tomo 1, pp.485.486.

Lecciones, explicaciones y pervivencia

Al igual que otros mitos, en éste hay distintas lecturas que responden a las diferentes versiones. La excesiva confianza en uno mismo y la ambición llevan al peje de la corte napolitana a intentar más de una vez obtener el premio. En el relato español de 1608 es la desobediencia al mandato paterno/materno y el enojo de los padres lo que prima en la primera parte; posteriormente la maldición es perdonada y Nicolás se redime salvando naves en peligro o naufragos. En los periplos de las distintas versiones aparece, también, la sed de conocimientos, en clara referencia a la época en que se desarrollan. Las referencias a una profunda caverna llena de peligros son, por otro lado, una alusión al mito platónico. La obtención del perdón por la desobediencia, así como el auxilio a los que están en peligro tiene un simbolismo cristiano; también presente en la gruta que conduce a una tierra de maravillas o paraíso acuático libre de pecado; en alguno de los relatos, a conectar con el río Jordán y llegar a la tierra prometida.

Si bien en América el peje también se dedica a salvar naves en peligro, aparece el incesto que alude al desorden de costumbres en la época de la conquista.

El racionalismo ha encontrado explicaciones tanto para las apariciones en aguas tropicales como para las del río Paraná. Ya en el siglo XVIII el jesuita Nieremberg anotaba el fenómeno pero advertía sobre su propia incredulidad. También descreyó Navarrete, que aún siguiendo la versión europea intentaba explicarla argumentando sobre la destreza de los buzos. Feijoó, escéptico en un principio, acaba dando una larga explicación sobre Francisco del Casar. Eusebio Llano Zapata entendía que esos seres que saltaban fuera del agua en el caribe venezolano eran monos acuáticos, bastante parecidos a los terrestres, cuyo rostro y manos se parecen al de los hombres; explicación similar a la que, un siglo más tarde, daba Zapata Gollán, para quien se trataba de lobitos de río, de cabeza redonda y casi sin hocico con apariencia de un hombrecito ñato que salían a la orilla en las horas de calor. Ha habido también explicaciones desde el mundo de la medicina y hasta se ha hablado de sucesos paranormales.

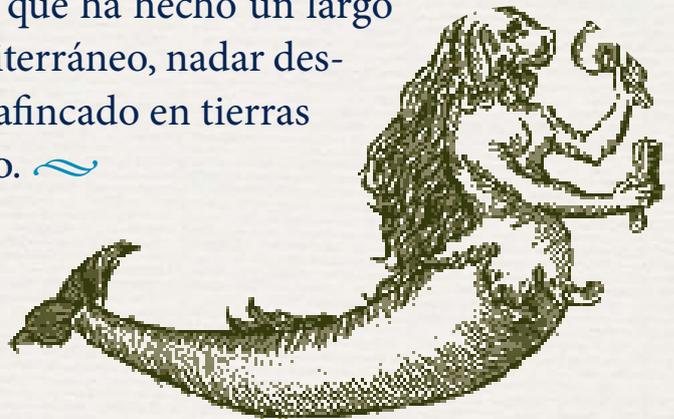
Novelas, cuentos infantiles, canciones y films recrean el mito una y otra vez tanto en España como en América. En la comuna de Liérganes se ha eri-

gido una estatua en memoria de Francisco de la Vega, se promueven paseos en torno a su figura y hay un centro cultural enteramente dedicado a él.

La tradición y los relatos orales de las comunidades afro-venezolanas del lago Maracaibo muestran la persistencia del mito de Nicolás y lo mismo sucede en la isla Margarita donde los pescadores lo sacan en procesión para la Pascua²².

Ha pervivido también en la memoria colectiva. Mi colega y amigo Roberto Elissalde me ha contado que entre 1958 y 1962, siendo él un niño, solía conversar con José Baratti, quien cortaba el pasto en la quinta de Monte Grande en la que su familia pasaba los veranos. Era Roberto muy aficionado al agua por lo cual el jardinero solía compararlo con el peje Nicolao. El recuerdo pudo ser corroborado por el mismo Elissalde a través del censo de 1895; en la sección de Lomas de Zamora se halla consignado Vicente Baratti de 40 años y su esposa Rosa de igual edad, ambos italianos. El empadronador consignó también a los tres hijos: Jorge de 10 años, José de 8 y Francisco de 9. Elissalde recuerda haber conocido también a Catalina, la esposa de José.

En síntesis, la fuerza del mito del peje Nicolao ha sobrevivido cuatro siglos, pero lo más interesante de él es que ha hecho un largo periplo desde el Este para pasar al Mediterráneo, nadar después por las aguas del Atlántico y, aún afincado en tierras americanas, regresar al mundo europeo. ~



22 Véase Insúa, *cit.*

Misceláneas

Misterio sobre la boca del río Santa Cruz

Maximiliano Jubany¹ y Sabina María Ema Cortés²



Teniente de Navío José I. P. Jubany, el tercero de izquierda a derecha. COLECCIÓN FAMILIA JUBANY

- 1 Sobrino nieto del teniente de navío aviador naval José Jubany. Es Licenciado en Turismo y Hotelería por la Universidad del Salvador y Máster de Economía, Desarrollo y Turismo por la Universidad Nacional de San Martín. Se desempeña como docente universitario en la Licenciatura en Turismo de la Universidad del Salvador, Universidad Argentina de la Empresa, Universidad de Ciencias Sociales y Empresariales y en la Tecnicatura en Turismo en Ott Enseñanza Superior. Es consultor en turismo para la Subsecretaría de Desarrollo Estratégico del Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación.
- 2 Licenciada en Derecho por la Universidad de Extremadura, España. Sobrina nieta del teniente de navío aviador naval José I.P. Jubany. Se especializa en Derecho de Inmigración y Comercio Exterior. Profesora de español en la Academia de idiomas Inlingua en Lübeck.

Martes 14 de septiembre de 1948. “Después de las revisiones rutinarias antes de un vuelo, yo, José Jubany, me llaman los allegados “Pepe”, teniente de navío aviador naval y jefe de la Estación Aeronaval de Ushuaia, junto a otros cuatro tripulantes, decolamos desde Río Gallegos destino Capital, el anfíbio PGM-2 Grumman “Goose”.

Reflexiono en todo lo que se reflexiona antes de volar, me concentro y fugazmente “vuelo” en mi pensamiento hasta Corrientes, concretamente, Paso de los Libres, donde se halla mi familia; hace menos de una semana fue mi cumpleaños, tengo 29 años, y en lo más profundo de mi ser anhelo volver a verlos, me digo, “ciertamente los veré pronto, en navidad”. De repente, después de ello que había durado un par de segundos, vuelvo a repasar en mi mente el viaje que debemos realizar y la orden dada por los superiores que debemos cumplir... ninguno de nosotros cinco sabíamos realmente sobre nuestro destino y el que habría de suceder y sobre todo, el por qué ese destino quedaría envuelto en un halo de misterio, difícil de resolver.

El presente artículo tiene por objeto transmitir la historia de un enigmático accidente aéreo desde la perspectiva familiar de uno de los fallecidos en el mismo. Desde niños nos inculcaron la memoria a nuestro ancestro que dio la vida por la patria en un acto de servicio. Sin embargo, a la hora de indagar en el asunto, no encontrábamos motivaciones ni indicios de lo que en verdad sucedió aquel día de 1948 en la boca del Río Santa Cruz. Es por eso que en este artículo buscamos develar el enigma de lo sucedido a través del análisis de los hechos y el testimonio de familiares y cercanos.

Una desolada región

El escenario donde transcurre esta historia es la Patagonia Argentina, la región geográfica más extensa y menos poblada del país. Fue anexada al territorio nacional a fines del siglo XIX tras la Conquista del Desierto y debido a las grandes extensiones de tierra, el desafío se presentó a la hora de integrarla con el resto de la República. La primera vía para ello fue la marítima, que a

través de puertos estratégicos ubicados en los estuarios patagónicos, llevaban y traían pasajeros y mercancías a esas latitudes.

Luego, entre 1929 y 1946, funcionó un servicio aéreo de pasajeros y encomiendas llamado “Aeroposta”, el cual, con capitales franceses y argentinos, cumplió en unir la Capital Federal con los aeropuertos de San Antonio Oeste, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos, Río Grande y Ushuaia, entre otros³. De esa manera, aquellos tramos que podían tardar semanas en trazarse, eran realizados en horas o días.

Teniendo la Aeroposta una función comercial en la Patagonia, era función de la aeronavegación militar, a cargo de la Armada, la custodia y preservación de la soberanía nacional, dadas las extensas distancias de la Patagonia Austral respecto a la Capital Federal.

Finalmente, trasladándonos a 1948, tiempo en que transcurre el presente artículo, el mundo transitaba la posguerra y en ese mismo año se suscriben acuerdos entre distintas naciones que reclamaban soberanía sobre el continente antártico. Es por ello que en esos años cobró extrema importancia la defensa de la soberanía nacional en el entorno austral sudamericano y más tarde en el antártico, cuando las Fuerzas Armadas Argentinas serían protagonistas en la instalación de las bases antárticas.

El protagonista: teniente de navío José I. P. Jubany...

Nació el 8 de septiembre de 1919 en Palma de Mallorca, España. En 1927 arribó a Argentina junto a su madre Hermenegilda y sus hermanos Josefina, Ema (abuela de la autora de esta nota), Julián y Miguel Ángel (abuelo del autor de esta nota).

Aprendió primeras letras en la ciudad de Paso de Los Libres, Corrientes, y a los 17 años ingresó con altas calificaciones a la Escuela Naval Militar. En el estudio se perfiló con caracteres propios, especializándose en marinería, y por su calificación y labor obtuvo, en el 4º curso, el grado de brigadier del Cuerpo de Cadetes.

3 *Historia de la Aeroposta Argentina*, Instituto Saint-Exupéry, marzo 2000. Disponible en: <http://www.saintexupery.com.ar/antoine-en-argentina/aeroposta-argentina.html> consultado el 30/05/2021.

El viaje de instrucción lo realizó a bordo del guardacostas Pueyrredón a cuyo término, el 17 de diciembre de 1941 recibió su despacho de guardiamarina. En 1942 obtuvo el diploma de Aviador Militar y el certificado de Instructor de Vuelo Instrumental, expedidos por Estados Unidos de Norteamérica. En 1944 se lo reconoció como Aviador Naval y fue designado Instructor de Vuelo y profesor de Vuelo Instrumental para los cursos de Piloto Aviador Naval y Conscriptos.



Teniente de navío José I. P. Jubany
COLECCIÓN FAMILIA JUBANY

Teniente de Navío José I. P. Jubany, 1948
COLECCIÓN FAMILIA JUBANY

El 18 de agosto de 1943 el presidente general Pedro P. Ramírez firmó el Decreto-Ley N° 5626 por el que se establecía:

El Gobierno del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego con la Isla de los Estados será ejercido por un Oficial Superior de la Armada, en servi-

cio activo, nombrado por el Poder Ejecutivo a propuesta del Ministerio de Marina, con el título de Gobernador Marítimo del Territorio de la Tierra del Fuego.

En ese contexto, el teniente José Isidro Pedro Jubany en 1948 fue designado jefe de la Estación Aeronaval Ushuaia.

Finalmente, el 14 de setiembre de 1948 es desaparecido en servicio a los 29 años de edad.

Al día del accidente, contaba con más de 2500 horas de vuelo, dominando en todos sus aspectos el arte del vuelo mecánico.

Un vuelo más en la ventosa Patagonia...

Aparato Grumman tipo G-21A JRF-6B “Goose” JRF-5/6B, anfibia, bimotor adquirido a fines de 1946 a la Marina de Guerra a los Estados Unidos y destinado al servicio de patrullaje de las costas patagónicas que prestaba la Prefectura General Marítima (3er Escuadrilla de Patrulleros de la 2ª Escuadra Aeronaval radicada en la Base Aeronaval “Comandante Espora”). Permanecieron en servicio hasta el año 1956, momento en el que fueron transferidos a la Prefectura Naval y algunos, obsequiados a Paraguay.⁴

Aviones de gran estabilidad y facilidad para el descenso, ya sea en tierra o agua. Equipados con motores Pratt & Whitney de 400 caballos de fuerza, alcanzando unos 295 km/h, otorgando unas 4hs de autonomía o 1200 km de radio de acción.^{5 6}

El día 14 de setiembre de 1948, el avión P.G.M. 2, se encontraba piloteado por el teniente de navío José Jubany, llevando como copiloto al alférez

4 MUJICA, Gabriel Alejandro. “Operación de los Grumman G-21 “Goose” en el continente antártico”. En: Proa al Centro N° 211, diciembre de 2019 (publicación digital del Centro de Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”). Disponible en: https://www.cglnm.com.ar/public/PAC/211/Operacion_GOOSE.pdf Consultado 30/5/2021.

5 “El avión perdido en el sur hallóse sin sus ocupantes”. En: periódico local de Paso de Los Libres, Corrientes, 18 de setiembre de 1948. Colección familia Jubany.

6 MUJICA, Gabriel Alejandro. “La historia de un nombre: José Jubany”. En: Gaceta Marinera. Disponible en: <https://gacetamarinera.com.ar/especiales/la-historia-de-un-nombre-jose-jubany/> consultado el 30/05/2021.



Equipo
Grumman
Goose bajo
órdenes de
la Prefectura
General
Marítima.
PGM 1

FUENTE: WWW.
AMILARG.COM.AR
AVIACIÓN MILITAR
ARGENTINA

Balestra de la Prefectura Naval Argentina, el cabo principal Cruz (radiooperador) y los cabos segundos aeronáuticos Antonio Micaelean (mecánico) y Ramón González (pronosticador) que completaban la dotación.

Con destino a Capital Federal, decoló del aeródromo de Río Gallegos hacia el Norte, con escalas programadas en Comodoro Rivadavia y Puerto Madryn. A las 10 de la mañana realizó la última comunicación radiotelegráfica con la Base Aeronaval de Comandante Luis Piedra Buena, a 175 kilómetros al Norte del punto de partida, informando que sobrevolaban una zona de vientos de 200 km/h.⁷

Esta fue la última comunicación del avión con su Base.

Hallazgo del avión...

Desde que se informara del silencio radial, se procedió a realizar numerosas exploraciones con aviones navales Catalina y patrullas terrestres con el objeto de localizar el avión.

7 "A pesar de las dificultades del tiempo fue hallado el avión perdido". En: *Diario Crítica*, 17 de Setiembre de 1948. Colección Familia Jubany.

**Equipo
Grumann
Goose bajo
órdenes de
la Prefectura
General
Marítima.
PGM 3**

FUENTE: WWW.
AMILARG.COM.AR
AVIACIÓN MILITAR
ARGENTINA



El avión fue encontrado después de tres días de incesante búsqueda, en la desembocadura del río Santa Cruz.

El día 17 de setiembre, al mediodía, uno de los aviones “Catalina” reporta el hallazgo del avión P.G.M.2 a unos 10 km al Este de la ciudad de Puerto Santa Cruz, pudiendo comprobar que en sus proximidades flotaba un bote del equipo del aparato desaparecido, pero sin poder advertir otros rastros de sus tripulantes.⁸

Para mí ese avión nunca aterrizó de forma normal, sino que fue una forma de accidente.⁹

Comunicada la noticia a la mencionada población, partió de inmediato una patrulla de la PGM¹⁰ con elementos sanitarios, cuyos componentes encontraron el aparato semihundido en la ribera, en aparente buen estado, sin ningún tripulante en su interior. El bote estaba a medio inflar y el estado general del avión, que es anfibia, indicaba que el descenso se había hecho sobre las aguas, en forma más o menos normal, y que los ocupantes lo habían abandonado en la forma que es de práctica en esas situaciones de emergencia.

8 El avión perdido en el sur hallóse sin sus ocupantes”. En periódico local de Paso de Los Libres, Corrientes, 18 de setiembre de 1948. Colección familia Jubany.

9 Horacio Bollati, historiador de accidentes aéreos, documental “Quién fue José Pepe Jubany”.

10 Prefectura General Marítima.

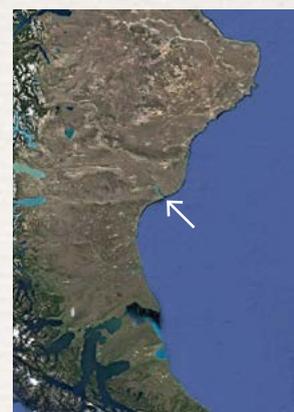
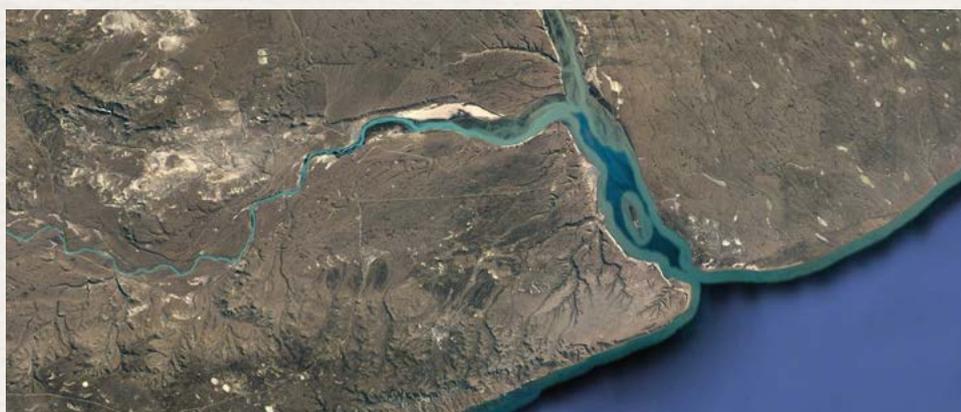


Lugar que se presume ocurrió el accidente, desembocadura del Río Santa Cruz

COLECCIÓN FAMILIA JUBANY

Desembocadura del Río Santa Cruz

FUENTE: GOOGLE EARTH



Ema Jubany, la hermana de Pepe, quien viviera hasta los 99 años, siempre recordaba este hecho, que los tripulantes habían sido hallados con el chaleco puesto, y el bote salvavidas a medio inflar por lo que pudo haber sido la hipotermia la causa del fallecimiento.

El aparato fue remolcado hasta Santa Cruz, donde se procedió a examinarlo detenidamente.

Además, se dispuso que distintas comisiones de militares y civiles inicien una minuciosa búsqueda por las proximidades, para dar con los tripulantes.¹¹

En los cinco días subsiguientes, las intensas búsquedas por los tripulantes dan con el hallazgo de dos de ellos, el alférez Balestra y el cabo principal Cruz, ambos son hallados sin vida. El alférez de la Prefectura General Marítima Roberto Balestra, fue encontrado sin vida el cadáver flotaba en las aguas y tenía puesto el chaleco salvavidas. No presenta signos de haber muerto por

11 "El avión perdido en el sur hallóse sin sus ocupantes". En: en periódico local de Paso de Los Libres, Corrientes, 18 desetiembre de 1948. Colección familia Jubany.



P.G.M. 2 avistado en el río y siendo remolcado fuera del río, 17 de septiembre de 1948

COLECCIÓN FAMILIA JUBANY

P.G.M. 2 siendo remolcado fuera del río. 17 de septiembre de 1948

COLECCIÓN FAMILIA JUBANY



asfixia, ni por traumatismo o heridas graves, por lo que se presume que el frío de las aguas fue la causa de su fallecimiento.¹²

Nuestra familia, que en aquél entonces residían en Paso de los Libres y toda la ciudad, vivieron varios días de angustiada incertidumbre, a medida en que se hallaban, tanto el aparato siniestrado como los tripulantes, lamentablemente sin vida, las plegarias continuaban, y la esperanza de que nuestro tío abuelo fuera encontrado con vida disminuía según el tiempo transcurría.

12 “Fue hallado el cadáver de otro tripulante del avión naval accidentado”. En: periódico local de Paso de Los Libres, Corrientes, 22 de setiembre de 1948. Colección familia Jubany.



El P.G.M.2 ya remolcado en Santa Cruz siendo sujeto a inspecciones

FUENTE: PREFECTURA GENERAL MARÍTIMA, SEPTIEMBRE 1948. COLECCIÓN FAMILIA JUBANY

Hipótesis del accidente...

La información oficial acerca del hallazgo del avión no daba mayores detalles sobre la forma en que el accidente podría haberse producido. Empero, en círculos de la marina de guerra se expresaron varias hipótesis al respecto. Según algunas, el avión habría descendido sin mayores inconvenientes por una falla de los motores y habría sido abandonado en seguida por sus tripulantes.

Existe la posibilidad de que hubiera descendido en el mar y que el oleaje hubiese arrastrado luego el avión, con o sin los tripulantes, hasta el lugar donde fue hallado. La circunstancia de estar el bote de goma solamente a medio inflar, hace pensar también que aquellos se encontraron con dificultades para su utilización.¹³

13 “El avión perdido en el sur hallóse sin sus ocupantes”. En: periódico local de Paso de Los Libres, Corrientes, 18

Por otra parte, esta posibilidad, de un acuatizaje normal, se vería contrapuestas con la última comunicación radiotelegráfica con la Base Aeronaval de Comandante Luis Piedra Buena, en la que se reportaba vientos de más de 200km/h, por lo que podría quedar descartada.

Las imágenes de cómo quedó el avión encontrado, indican que no se realizó un acuatizaje en condiciones normales.

Las fotos del avión de Jubany que hay en Internet realmente me atrajeron mucho porque decían que el avión había acuatizado de una forma normal... el golpe en el agua es mucho más duro que en seco, o sea que en la tierra, la destrucción que produce la detención brusca en un medio líquido es mucho más grave que lo que te puede pasar en una formación de terreno, en la que el avión puede arrastrar... el agua no te da posibilidad... tocaste el ala y se te deformó el avión.¹⁴

Si el avión debió hacer un acuatizaje de emergencia con vientos de hasta 200 km/h, podría haber quedado como se aprecia en la foto.

Además con tales vientos, se levantan unas olas de 1,5 m, y estos aviones no estaban preparados para ello.¹⁵

Recordemos que en ese lugar del Sur el tiempo puede cambiar rápidamente, la maquinaria de aquella época no es la de ahora y las previsiones meteorológicas tampoco se hacían a tanta velocidad como hoy en día.

Fue casi un año de duelo perenne para la familia Jubany, y durante todo ese tiempo, su mamá adornó las aguas del río Uruguay, con flores blancas, en memoria de su hijo.

desetiembre de 1948. Colección familia Jubany.

14 Horacio Bollati, historiador de accidentes aéreos, documental "Quién fue José Pepe Jubany".

15 Capitán de navío aviador naval (R) Edmundo Heraclio Acuña. Documental "Quién fue José Pepe Jubany".

*Con Hermenegilda, mi prima, íbamos todos los meses al puente internacional (Argentina-Brasil) y ella tiraba un ramo o una corona de flores blancas al agua, porque sabíamos que en el mar se perdió Pepe y sus compañeros.*¹⁶

Pasado el mes de septiembre de 1948, no hubo comunicación oficial de parte de la Armada Argentina sobre lo acaecido aquel día.

El capitán de navío aviador naval (R) Edmundo Heraclio Acuña, entrevistado por capitán de navío Gabriel Alejandro Mujica, aseguró por comentarios del capitán Leguizamón Pondal, compañero de instrucción de José, que *probablemente, 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.*¹⁷

Lamentablemente, sólo dos de los cinco tripulantes, fueron hallados.

Los cuerpos del teniente de navío José “Pepe” Jubany, y los cabos segundos aeronáuticos Antonio Micaelean (mecánico) y Ramón González (pronosticador) nunca fueron encontrados.

La realidad es que nunca se supo a ciencia cierta qué sucedió aquella jornada. Al presente, el expediente que refiere lo ocurrido en el accidente se halla extraviado. La libreta de vuelos del teniente Jubany se halla en la actualidad en el Museo Aeronaval de Bahía Blanca; esta libreta está completa, una vez finalizada la misma se abrió una segunda libreta de vuelo, la cual lamentablemente se halla en paradero desconocido.

Hay copias de los accidentes guardadas en el citado Museo, pero las mismas se realizaron a partir de 1950, por lo que tampoco hay registro de este hecho sucedido en 1948.

16 Leonor Batalla, prima hermana de Hermenegilda Gómez de Jubany, madre del teniente José Jubany. Documental “Quién fue José “Pepe” Jubany.

17 Mujica, Gabriel Alejandro. En “Operación de los Grumman G-21 “Goose” en el continente antártico.” En: Proa al Centro N° 211, diciembre de 2019 (publicación digital del Centro De Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”). Disponible en: https://www.cglnm.com.ar/public/PAC/211/Operacion_GOOSE.pdf Consultado 30/5/2021.

El recuerdo de sus amigos: Base Antártica Jubany...

Entre 1951 y 1956, embarcados en los Transportes A.R.A. *Bahía Buen Suceso* y A.R.A. *Bahía Aguirre*, 4 de los equipos Grumman Goose son transportados a la Antártida para operar desde los Destacamentos Navales “Decepción” y “Caleta Potter”. Dada su configuración anfibia, tuvieron una destacada actuación realizando tareas de aerofotografía (75.000km² fotografiados), exploración, reconocimiento y transporte en la Antártida Argentina ya que aún no se disponían de pistas en el continente blanco.¹⁸

Aviación Militar Argentina.

DISPONIBLE EN
[HTTP://WWW.AMILARG.COM.AR/GRUMMAN-GOOSE.HTML](http://www.amilarg.com.ar/grumman-goose.html)
CONSULTADO EL
30 DE MAYO DE
2021



Durante la Campaña Antártica de Verano 1953-1954, se eligió 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’O).

El capitán de navío aviador naval (R) Edmundo Acuña (Promoción 76 Escuela Naval Militar, 1951 y Curso 26 Escuela de Aviación Naval) relata, entrevistado por capitán de navío Gabriel Alejandro Mujica:

18 Aviación Militar Argentina. Disponible en: <http://www.amilarg.com.ar/grumman-goose.html> (consultado el 30 de mayo de 2021).

En 1954 participé de una larga campaña Antártica, duró desde noviembre hasta abril del año siguiente (...) 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.

Entre ellos llamaban a ese refugio "La Morocha" porque estaba pintado con brea, para protegerlo de las inclemencias del clima.

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 campaña¹⁹.

Un dato histórico de aquella actividad fue cuando, un buen día, después de regresar de un vuelo, nos encontramos que el señor Comandante, Capitán LEGUIZAMÓN PONDAL, estaba pintando por primera vez el nombre "JUBANY" y él nos cuenta que quiso homenajear a su compañero de promoción, desaparecido al realizar un acuatizaje forzoso en el río Santa Cruz. (...) 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 aeronaves²⁰.

Quienes participaron en aquella campaña Antártica solicitaron a sus superiores que fuera recordado allí el teniente Jubany, imponiendo su nombre al refugio antártico que allí se encontraba, más tarde, Base Científica Antártica "Jubany".

19 MUJICA, Gabriel Alejandro. "La historia de un nombre: José Jubany". En: Gaceta Marinera. Disponible en: <https://gacetamarinera.com.ar/especiales/la-historia-de-un-nombre-jose-jubany/> consultado el 30/05/2021.

20 MUJICA, Gabriel Alejandro. "Operación de los Grumman G-21 "Goose" en el continente antártico." En: Proa al Centro N° 211, diciembre de 2019 (publicación digital del Centro de Graduados del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown"). Disponible en: https://www.cglnm.com.ar/public/PAC/211/Operacion_GOOSE.pdf Consultado 30/5/2021.



Estación Aeronaval "Teniente Jubany", Antártida COLECCIÓN FAMILIA JUBANY

Es de destacar que José Jubany no solo fue querido y estimado por sus colegas, por su persona y rectitud, sino también por sus jefes, como se aprecia en la carta que dirigiera el capitán de navío Jorge A. Bassi a la madre del teniente Jubany, fechada el 14 de diciembre de 1961, en la que manifiesta que,

De mi mayor consideración, el 29 del cte mes, se cumple un aniversario más de la desaparición de su hijo, el señor Teniente de Navío Don José Jubany, acaecida, mientras cumplía, una comisión ordenada por la superioridad, a bordo de un avión naval. Con palabras no se puede reflejar los sentimientos, pero estimo un deber ineludible hacer llegar a usted estas líneas, portadoras del más sincero y expresivo reconocimiento de todos y cada uno de los integrantes de la Aviación Naval Argentina, hacia quien, desafiando los peligros, que la difícil misión encomendada le imponía, en holocausto de su propia vida. Su alto sentido del deber, espíritu de sacrificio y disciplina; sirviendo de ejemplo a quienes siempre están firmes al servicio de la Institución Naval para brindarle sus mejores esfuerzos en aras del bien Nacional y de la humanidad.

El señor Jorge A. Bassi, hijo del capitán de navío Bassi, quien comparte nombre y apellido con su padre, afirma que

*entiendo que la nota dirigida a su señora madre imponiendo su nombre (Jubany) al refugio antártico fue un sentido homenaje a ese hombre y a su triste pérdida, un verdadero reconocimiento a su valor y a su espíritu de sacrificio y riesgo permanente que no es otro que el de la soberanía. Muchos compañeros de su propia promoción perdieron la vida por aquellos años, no recuerdo nota de tal tenor dirigida a ellos.*²¹

Así se rebautiza a ese refugio, originalmente Potter con el nombre de este aviador.

Por ello, en el transcurso de la CAV²² 1954-55, al inaugurarse una nueva casa-habitación en caleta Potter, la Estación pasó a denominarse Estación Aeronaval “Teniente Jubany”. El jefe fue el teniente decorbeta González Abadie.

En 1982, al ser cedidas las instalaciones para su uso y ocupación a la Dirección Nacional del Antártico (Instituto Antártico Argentino), recibió su actual denominación de Base “Jubany”, inaugurándose el 12 de febrero de 1982, ubicación 62°14’S y 58°40’W, sobre la costa Sur de Caleta Potter, Bahía Guardia Nacional, Isla 25 de Mayo de la Antártida Argentina.²³ La Base Antártica “Jubany” continuó sus operaciones bajo la órbita de la Dirección Nacional del Antártico y en la década de 1990 instaló junto al Alfred-Wege-ner-Institut (AWI-Alemania) el Laboratorio Científico (LAJUB).

La historia nació con él, con su nombre y hay que cuidarla y mantenerla.²⁴

Actualidad y anhelos...

El 5 de marzo de 2012, por Decreto 309/2012 del Poder Ejecutivo Nacional²⁵, se establece el cambio de denominación de la Base “Jubany”, por Base “Car-

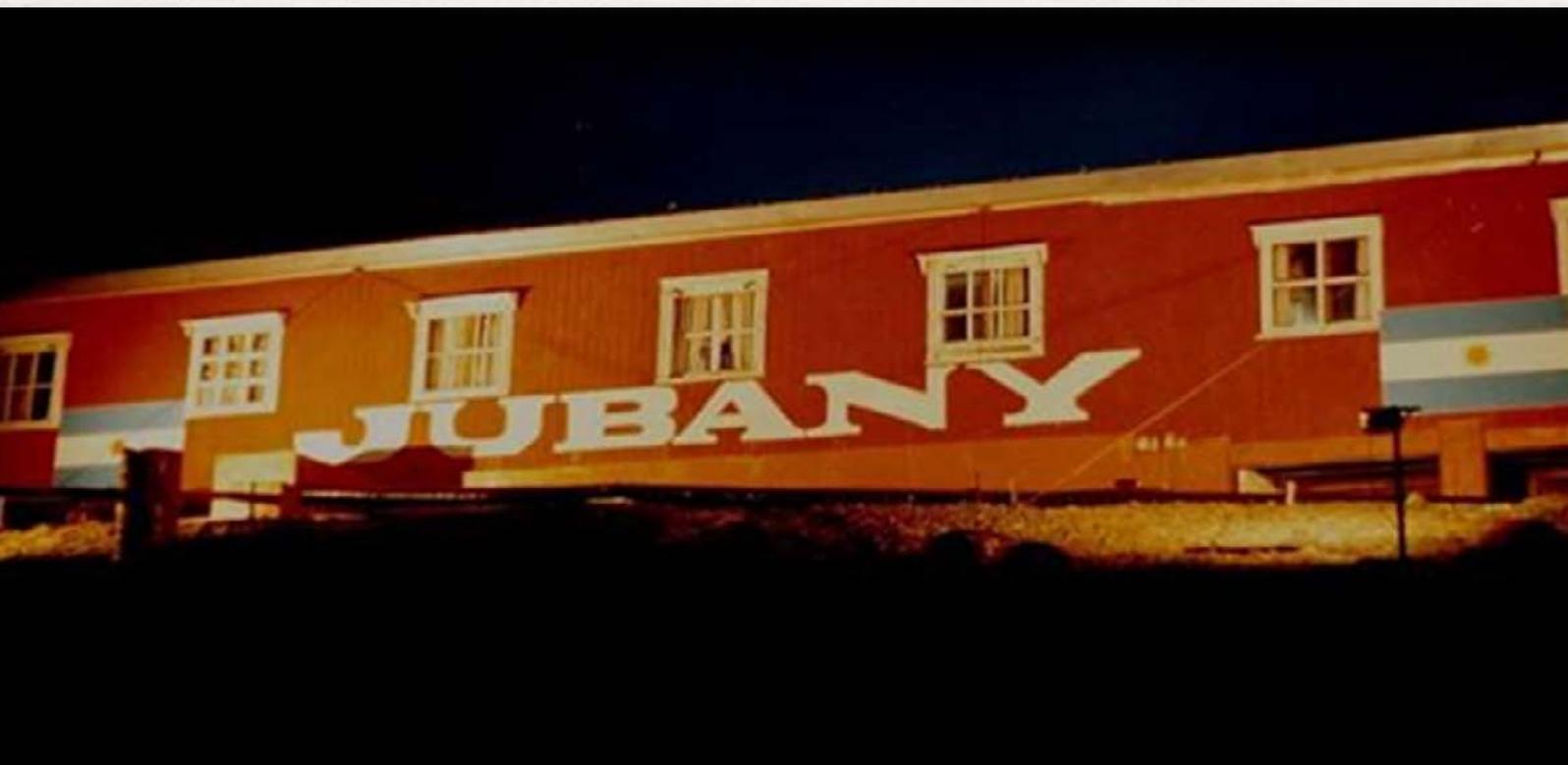
21 Jorge Alfredo Bassi, Documental “Quién fue José “Pepe” Jubany”.

22 Campaña Antártica de Verano.

23 Fundación Marambio. Disponible en <http://www.marambio.aq/bases/carlini.html> consultado el 20/05/2021

24 Horacio Bollati, historiador de accidentes aéreos. Documental “Quién fue José Pepe Jubany”.

25 Boletín Oficial N° 32351, el 06/03/2012, disponible en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verBoletin.do;jsessionid=2F8F72F7F7235F1B619C73259401549F? fechaNro=nro&id=32351> consultado el 30/05/2021.



Base Científica "Jubany". Campaña Antártica 2001 GENTILEZA: CAPITÁN DE NAVÍO GABRIEL A. MUJICA

lini”, nombre que surge del científico de la Dirección Nacional del Antártico fallecido doctor Alejandro Ricardo Carlini.²⁶

Durante el 2019, en motivo del centenario del nacimiento del teniente Jubany, su familia realizó un documental con la colaboración de distintos compañeros de la comunidad militar, naval, antártica, aficionados, amigos y vecinos. Junto con ello, por iniciativa familiar, realizaron un contacto con la familia del doctor Carlini para conocerse e intercambiar historias de su familia, unidas por la tragedia de la pérdida de sus seres queridos. Es voluntad y anhelo de la familia Jubany, con el conocimiento de la familia Carlini buscar la denominación de la Base Antártica como “Carlini-Jubany” de manera conjunta como símbolo de unión tanto familiar como de la comunidad científica y de la aeronavegación naval, pilares ambos de la soberanía argentina en el continente antártico.

El paso del tiempo no debiera oscurecer la historia de nuestros antepasados, sino hacerla brillar cada vez más,

26 Fundación Marambio. Disponible en <http://www.marambio.aq/bases/carlini.html> consultado el 20/05/2021.

*dentro de la Institución todos deberíamos conocer a quienes forjaron nuestra historia, nuestra cultura y quienes dieron la vida por nuestra Institución para mantener en alto la bandera celeste y blanca.*²⁷

Los pilotos navales que conformaron la Campaña Antártica 1954-1955, solicitaron a sus superiores que la estación aeronaval llevara el nombre del teniente de navío aviador naval José Jubany. Curiosamente, son también los colegas del doctor Carlini quienes solicitan que la misma Base Antártica lleve el nombre de su compañero. Los dos nombres a quienes se rememora esa Base, fueron hombres que destacaron no solo por su trabajo y trayectoria profesional sino también por la calidad y de su persona.

Expectantes ante el desenlace de un vuelo extraño e inexplicable...

Cuando se piensa en un hecho, muchas veces lo vemos desde nuestra perspectiva; sin embargo, respecto al vuelo de Jubany de aquél 14 de septiembre de 1948 recordemos que en aquél entonces la aviación era mayormente mecánica, los instrumentales eran elementales y la pericia del aviador era fundamental. Los asistentes electrónicos de vuelo que en la actualidad brindan un amplio espectro de seguridad en vuelos en distintas condiciones meteorológicas hacen olvidar por momentos lo inestable y riesgoso que es surcar los aires. Por ello es preciso revalorizar la destreza de quienes, en cada vuelo, arriesgaban su propia vida, personas valerosas que interponían su deber a su seguridad, por el amor a la patria.

Si bien aún no podemos descubrir en su totalidad el velo que rodea a este último vuelo de Jubany, con esta investigación, como familia, hemos tomado conocimiento de detalles del viaje que no sabíamos, encontrado a personas que hoy en día admiraban la destreza de este piloto naval correntino por adopción, conocido a toda una población, Paso de los Libres, orgullosa

27 Capitán de navío Gabriel A. Mujica. Documental "Quién fue José "Pepe" Jubany".

de contarlos entre sus ilustres lugareños, y dar a conocer a tantas personas que año tras año se comunicaron radiotelefónicamente o desarrollaron su labor en hielos antárticos en “la Jubany”, quién fue José Jubany, porqué su nombre estuvo por más de 50 años en el continente blanco, y sobre todo, intentado responder a esa inquietud que surgió hace mucho tiempo, un 14 de septiembre de 1948... 🌊

Referencias bibliográficas

“A pesar de las dificultades del tiempo fue hallado el avión perdido”. *Crítica*, 17 de septiembre de 1948.

Aviación Militar Argentina. (s.f.). Obtenido de <http://www.amilarg.com.ar/grumman-goose.html> “El avión perdido en el sur hallóse sin sus ocupantes” (22 de septiembre de 1948).

EXPÓSITO, E. *Geografía Turística Argentina*. Buenos Aires, Ediciones turísticas, 2012.

“Fue hallado el cadáver de otro tripulante del avión naval accidentado” (22 de septiembre de 1948).

FUNDACIÓN MARAMBIO (s.f.). Obtenido de <http://www.marambio.aq/bases/carlini.html> INSTITUTO SAINT EXÚPERY (marzo de 2000). Obtenido de Historia de la

Aeroposta Argentina: <http://www.saintexupery.com.ar/antoine-en-argentina/aeroposta-argentina.html>

JUBANY, F. Aniversario del fallecimiento de José I. Jubany (septiembre de 1949). Paso de Los Libres, Corrientes, Argentina.

MUJICA, Gabriel. *Gaceta Marina*. Obtenido de <https://gacetamarinera.com.ar/especiales/la-historia-de-un-nombre-jose-jubany/>

------. “Operación de los Grumman G-21 “Goose” en el continente antártico”. En: *Proa al Centro* N° 211, diciembre de 2019 (publicación digital del Centro de Graduados del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown”). Disponible en: https://www.cglnm.com.ar/public/PAC/211/Operacion_GOOSE.pdf Consultado 30/5/2021.

ZUBELDIA, Pedro A. “Cronología e implicancias del trágico vuelo del Teniente Jubany”. *Mach 1 Círculo informativo profesional de la Aviación Naval Argentina*, año XV, N° 54, septiembre-diciembre de 1998.

Misceláneas

Un cadete nos cuenta detalles de los primeros años de la Escuela Naval Militar

Javier Valladares¹



¡ Lamentablemente aún no podemos viajar en el tiempo! Pero el tener un pariente que documentó, detalladamente, el comienzo de su carrera naval, me permite compartir con ustedes algunos detalles de los inicios de la Escuela Naval Militar.

1 Capitán de navío (R) de la Armada Argentina. Licenciado en Sistemas Navales. Doctor en Geografía y en Oceanografía. Se desempeñó como Jefe del Servicio de Hidrografía Naval, Agregado Naval y Jefe de la Misión Naval en los Estados Unidos de América y Subsecretario de Intereses Marítimos. Miembro del Consejo de Administración del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA). Actualmente es Presidente de la Academia del Mar.

Si bien, este relato tiene un alto componente de tipo personal, todos los hechos pueden ser fácilmente contrastados con cualquier cronología histórica bien documentada pero muy especialmente nos permite compartir una visión o interpretación, reitero, obviamente personal, de los hechos descriptos por el entonces joven marino Daniel Rojas Torres (promoción 7 de la Escuela Naval Militar, hermano de mi bisabuela) en un documento manuscrito que aún guardo familiarmente.

Luego de la epopeya que representó para la cañonera *Uruguay*, buque escuela en 1878, formar parte de la Escuadra del comodoro Luis Py, al río Santa Cruz (que motivó un artículo publicado en el *Boletín del Centro Naval* N° 838 enero/junio de 2014), en donde Rojas

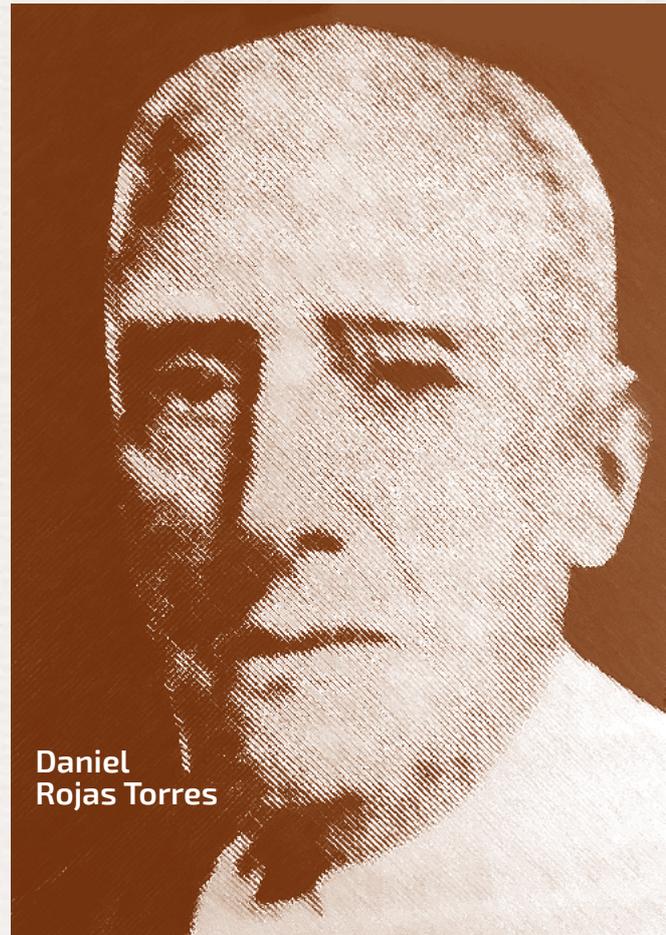
Torres, como bisoño cadete naval, participó de esos acontecimientos, con los que se inició el relato que vamos a compartir.

De vuelta en Buenos Aires en marzo de 1879 la *Uruguay*, al mando del coronel Martín Guerrico, su Comandante y Director de la Escuela Naval Militar, zarpó de Buenos Aires rumbo al Sur, remolcando al vapor *Triunfo*, para participar de la campaña del Río Negro. Fue un viaje complicado porque el mal estado del remolque obligo una entrada a Montevideo para mejorar la condición de navegabilidad del *Triunfo*.

El 4 de abril fondean frente a Patagones, y el vapor *Triunfo* remonta el río con destino a Choele Choel.

En Carmen de Patagones fueron visitados por el entonces Ministro de Guerra en Campaña, el general Julio A. Roca, quien había acampado al Ejército sobre la margen izquierda del río Negro y emprendió viaje a Buenos Aires embarcando con su comitiva entre la cañonera *Paraná* y el acorazado *Los Andes*.

La cañonera con la escuela embarcada realizó varios reconocimientos por la bahía de San Matías, generalmente buscando sitios donde obtener agua dulce. En una de estas navegaciones, pretendiendo entrar en San An-



Daniel Rojas Torres

tonio, el 30 de julio, los sorprende un fuerte temporal, mal evaluado inicialmente abordo, que los puso en alto riesgo de zozobrar, debiendo mantenerse a la capa con los fuegos prendidos propulsando por casi tres días con mucha tripulación con mal de mar.

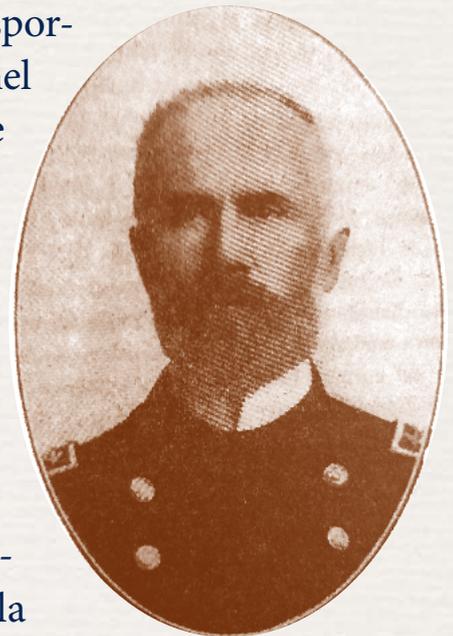
En los primeros días de septiembre se dispuso que el Regimiento 1 de Caballería regresara a la Capital y la *Uruguay* sirvió para cruzar la barra del Río Negro y transbordar al Regimiento a bordo de la corbeta *Cabo de Hornos* que finalmente realizaría el transporte.

En octubre regreso la *Uruguay* a Buenos Aires transportando al gobernador del Territorio de la Patagonia coronel Álvaro Barros, funcionario que había puesto el asiento de esa gobernación en el poblado frente a Patagones, que pasó posteriormente a llamarse Viedma.

En esta Campaña al Río Negro y Patagonia, se otorgó un diploma y medalla conmemorativa. Rojas Torres la recibió en 1887 y se la conservada aún en la familia, y sus detalles se los puede apreciar en las dos fotos siguientes:

En noviembre de 1879 en San Fernando, la *Uruguay* entro al dique para limpiar sus fondos y la Escuela se trasladó provisoriamente a una casa alquilada en esa localidad, para continuar con las clases y rendir exámenes supervisados por el Comandante General de Marina, coronel Mariano Cordero. En el relato queda confuso si hubo una casa alquilada inicialmente en San Fernando y luego pasaron a otra en Tigre o simplemente era la misma casa, al momento de estos hechos ya existía la Villa de San Fernando de la Buena Vista² como localidad independiente de Tigre³.

En esa época se resolvió que pasara a ser nuevamente buque Escuela el antiguo vapor *General Brown*, allí se había iniciado la Escuela Naval Militar



Coronel Martín Guerrico

2 Creada por el Virrey Sobremonte luego de una fuerte sudestada en 1805, que obligó a relocalizar habitantes de la ribera.

3 Que existía como partido desde 1790.

en 1872. Con este fin, se le iniciaron una serie de reparaciones en el Riachuelo a cargo de los contratistas Moneta y Húngaro.

En abril de 1880 se pasó a una casa alquilada en la boca del Riachuelo frente a la estación Brown.

Ese 20 de mayo hubo una formación en conmemoración del centenario de nacimiento de Bernardino Rivadavia. Los cadetes participaron a órdenes del capitán Ramón Falcón, comandante de la Compañía. Terminado ese Tedeum, los cadetes navales y los de Palermo (forma en que el pariente se refería a los cadetes militares) embarcaron en la cañonera *Paraná* y se dirigieron a Montevideo para desde allí escoltar los restos del general José de San Martín que habían venido de Europa en el transporte *Villarino*.

En Montevideo hubo un suntuoso funeral en la Iglesia Matriz, con el cajón desembarcado y escoltado por ambas escuelas y tropas orientales.

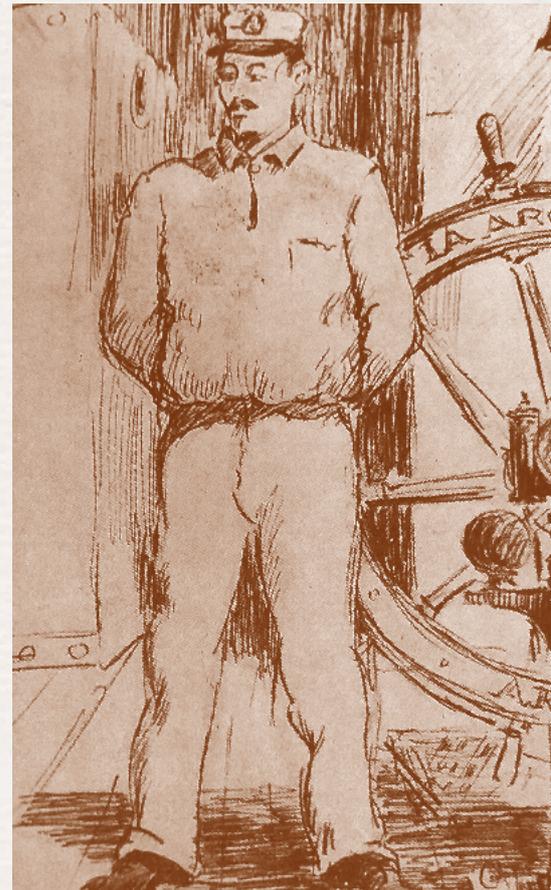
El 22 de mayo, los cadetes navales embarcaron para montar guardia en una capilla ardiente preparada en el *Villarino* y en él regresaron a Buenos Aires el 23 de mayo.

El 27 se bajaron los restos del prócer en el muelle de Catalinas, desde donde ambas Escuelas marcharon en procesión hasta la Catedral.

En junio de 1880 estalló la revolución de la provincia de Buenos Aires encabezada por el gobernador doctor Carlos Tejedor, contra el resto de la Nación. El presidente Avellaneda se trasladó con su gobierno al pueblo de Belgrano (declarado Capital Provisoria).

El 5 de junio el coronel Guerrico pidió su baja y permaneció en Buenos Aires al servicio de Tejedor. El capitán Falcón condujo a la Escuela Naval Militar a Belgrano, donde le entregó la Escuela al brigadier primero Guillermo Scott Brown (uno de los cadetes que había superado el conflictivo “Motín de los Gabanes” ocurrido en 1875) y regresó a Buenos Aires para sumarse a la Revolución.

El día 7 comenzaron a desertar cadetes (inicialmente 6); por ese motivo, y para evitar una deserción generalizada, se trasladó a la Escuela en



Aspirante de la Escuela Naval Militar, década de 1880

IMAGEN: HISTORIA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR, DEL CAPITÁN DE NAVÍO HUMBERTO BURZIO



Cañonera Uruguay

forma muy precaria y casi sin alimentos a la isla de Martín García, a cargo del subdirector Rafael León, donde permanecieron un mes.

El 7 de julio de 1880, vencida la Revolución, los cadetes volvieron a la misma casa en La Boca en el vapor aviso *Resguardo*. Ya en Buenos Aires, asumió la compañía el teniente Carlos Sarmiento.

Finalizado el alistamiento del *General Brown*, fue nombrado Comandante y Director Militar de la Escuela el coronel Antonio Somellera y como Director Académico el señor Rafael León. Los cadetes en una Escuela nuevamente embarcada, retomaron las clases abordo.

El buque escuela se trasladó del Riachuelo a fondear en la entrada al Canal de San Fernando.

El 1 de enero de 1881, finalizando su sexto semestre de cadete, mi pariente fue ascendido a subbrigadier. Al inicio de ese año renunció el señor León y ocupó sus funciones el profesor Luis Pastor.

También al comienzo de aquel año el buque escuela fue remolcado nuevamente hacia el Riachuelo.

En los primeros días de julio de ese año se rindieron los exámenes que, para el cadete de séptimo semestre Rojas Torres fueron: Pilotaje, Balística, Derecho Internacional, Derecho Constitucional e Inglés. Estos exámenes fueron presididos por el señor Francisco Beuf, ex Director del Observatorio de Toulon y oficial de la Marina Francesa, contratado por el gobierno nacional para asumir la dirección de la Escuela; con este fin, se lo designó capitán de navío honorario. Como segundo comandante del buque asumió el teniente Guillermo Mac Catley.

Francisco Beuf reorganizó la Escuela, pasando de los ciclos semestrales a anuales. Otro cambio significativo fue trasladar la Escuela a una casa espaciosa

con más de una manzana de terreno, sobre la calle Bella Vista, en aquella época abierta a una cuadra del paseo de la Recoleta. Esta calle se pobló de aristocráticos palacios y al poco tiempo cambió su nombre a avenida “General Alvear”.

Años después en el mismo predio se instaló la oficina Hidrografía y el Observatorio de Marina, con nuevos instrumentos adquiridos en la casa francesa Gautier.

Los cambios tan radicales, espejando incluso en el calendario a la escuela francesa, fueron inicialmente muy resistidos por los cadetes, agravado el conflicto por la convocatoria que el Director hizo para que dos sargentos del Batallón 8 de Línea, fueran los que controlaran la disciplina y dieran la instrucción militar.

Resultaba evidente que la incorporación de Beuf aumentó el nivel académico de la Escuela, pero simultáneamente se fue haciendo también evidente la falta de comprensión de la idiosincrasia local. La relación del Director con los cadetes se fue complicando con reclamos que finalmente terminaron con una resolución del Ejecutivo nacional, prohibiendo a los alumnos hacer reclamos (sobre vestuario, comida, estudios, etc.), so pena de ser dados de baja previa prisión en un pontón por dos meses.

El 13 de noviembre de 1881, un fuerte temporal causó muchos estragos sobre la línea de ribera, incluso una barca francesa se tumbó frente a la escuela en el Canal del Norte.

Una fuerte pulmonía llevó a que mi pariente fuera enviado a su domicilio para recuperarse, pero en ese proceso perdió un año, retomando en abril del 1882 con la promoción siguiente a la suya de ingreso.

Un hecho lamentable durante 1882 fue que el brigadier 1º Martín Raña (17 años) se suicidó por un amor incomprendido hacia una parienta mucho mayor que él.

El 16 de abril de 1883 Rojas Torres, quien había ingresado en 1878 a una Escuela Teórico-Práctica a bordo de la cañonera *Uruguay*, egresaba de la Escuela instalada en Recoleta, y quedaba destinado en la misma Escuela como oficial profesor.

En octubre de 1883 renunció Francisco Beuf, y quedó interinamente al frente de la Escuela el capitán Federico Fernández. En esa misma época se abrió en el mismo predio la Escuela de Grumetes.



Aspirantes de la Escuela Naval Militar, sede Recoleta, 1882

IMAGEN: HISTORIA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR, DEL CAPITÁN DE NAVÍO HUMBERTO BURZIO

En enero de 1884 el gobierno nacional dispuso que los alumnos de la Escuela Naval Militar y los oficiales allí destinados fueran en comisión a Europa a las órdenes del capitán Fernández para traer al puerto de la Capital al nuevo buque escuela *La Argentina*, que se estaba construyendo en Trieste.

El 4 de febrero de 1884 la mayoría de la Escuela y sus oficiales, entre ellos mi pariente, se embarcó en el paquebote italiano *Nord-América*, rumbo a Génova y de allí por tierra hasta los astilleros de Trieste.

En Buenos Aires quedó a cargo de la continuidad de la Escuela Naval Militar el señor Eugenio Bachman, recién nombrado para reemplazar a Beuf.

Años después, en 1891, Rojas Torres volvió como Plana Mayor y docente a la Escuela Naval Militar, pero eso será narrado en un próximo artículo... ~

Referencias

Libro con relatos manuscrito del vicealmirante (R) Daniel Rojas Torres (promoción 7 de la Escuela Naval Militar) sobre sus primeros años de carrera naval. Libro en poder del capitán de navío (R) doctor Javier Valladares, por herencia familiar.

ROJAS TORRES, Daniel y VALLADARES Javier. "Historias de socios del Centro Naval. Escrita inicialmente en el siglo XIX y finalizada en el XXI". En: *Boletín del Centro Naval* N° 838, enero/junio 2014.

Misceláneas

La literatura naval que el oficial de marina no puede dejar de leer



Jorge Rafael Bóveda¹

Biblioteca del Centro Naval Capitán Ratto

1 Abogado, historiador naval y magíster en Estudios Estratégicos. Autor de numerosos artículos de historia naval argentina. Fue galardonado con el Premio "Almirante Irizar" (2013) y el Premio "Capitán Ratto" (2015) por sus artículos publicados en el *Boletín del Centro Naval*. Es autor del libro *Malvinas: La Odisea del submarino Santa Fe*, IPN 2007, y del libro, recientemente editado en el Reino Unido: *ALL FOR ONE, AND ONE FOR ALL: Argentine Navy operations during the Falklands/Malvinas War*, Helion & Company Ltd, Warwick, England, 2021. Tradujo del inglés al español varias obras de la colección "Clásicos de la Literatura Naval" que edita el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.

Hace muchos años tuve el privilegio de entrevistar en numerosas ocasiones al vicealmirante Juan José Lombardo, el recordado Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur durante el conflicto por las Islas Malvinas. Esas jugosas charlas me permitieron conocer en detalle la manera de pensar del hombre que tenía sobre sus hombros la responsabilidad de las operaciones de tierra, mar y aire en el área de operaciones Malvinas y los múltiples obstáculos que encontró para cumplir su misión. Con el correr del tiempo nació entre ambos una genuina amistad que duro muchos años. Ese valioso material de primera mano de un protagonista directo de los hechos quedo volcado tiempo después en mi libro titulado: *Malvinas: la Odisea del Submarino Santa Fe*, editado por el Instituto de Publicaciones Navales en 2007, que ya lleva varias ediciones.

Años después de concluido el conflicto el vicealmirante Lombardo se avoco a escribir sus recuerdos del conflicto en unas interesantes memorias a las que tituló *Malvinas: Recuerdos, anécdotas y reflexiones*. Tuve la suerte de ser uno de los primeros en leer su manuscrito. Cuando concluí de leer la obra nos volvimos a reunir y le formulé algunas recomendaciones que, a mi juicio, (en mi calidad de ávido lector de centenares de memorias de marinos) podían contribuir a mejorar el texto. Grata fue mi sorpresa cuando vi incorporadas en el borrador final varias de mis sugerencias, una de las que recuerdo era que el alegato que había redactado en la causa que se instruyó ante el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas fuera introducido como anexo y no en medio del texto, como estaba originalmente. Recuerdo que al entregarme el manuscrito anillado le pregunte si había leído las memorias del almirante Karl Donitz, Comandante de la Fuerza de Submarinos alemana durante la Segunda Guerra Mundial y quien firmó luego la rendición de su país tras la muerte de Adolf Hitler. Su respuesta fue: “¡no, no la leí!” De haberla leído, habría tenido una idea mucho más clara de cómo exponer los hechos que le toco vivir durante la guerra de 1982, mas allá de las obvias diferencias entre uno y otro conflicto.

Su par del lado británico, el almirante Sir John “Sandy” Woodward, también escribió sus memorias al cumplirse el décimo aniversario del conflicto. El almirante británico encaró el proyecto de su libro de otro modo. Decidió

contratar a un escritor profesional, en este caso a Patrick Robinson, que había escrito varios libros sobre una serie de regatas deportivas muy populares en el Reino Unido, pero nada sobre buques de guerra. ¿Por qué tomo esa decisión? Woodward lo explica en el prólogo de su obra:

¿Porque ...no contrate a un historiador naval profesional para que me asistiera? Porque, sospechaba yo, sería como el beso de la muerte para un libro como este, por cuatro importantes razones:

- a) *Casi todos los historiadores que conozco ya habían escrito un libro sobre el conflicto del Atlántico Sur.*
- b) *Los historiadores tienen la tendencia a escribir para sus colegas, para otros expertos, para otros especialistas.*
- c) *Ellos, en su acertada búsqueda de la verdad, se habrían sentido tentados, de manera irresistible, a discutir conmigo. Tal vez en lo único que habríamos estado de acuerdo hubiera sido en el hecho de que nadie sabría nada de mi sino hubiera sido por los acontecimientos de 1982.*
- d) *De todas maneras, yo no quería escribir una historia formal. Es demasiado pronto para ello. Lo que yo buscaba era solo documentar los pensamientos y opiniones del comandante del teatro de operaciones, desde el principio hasta el final. Y para ello necesitaba a un escritor profesional con una actitud abierta. (Woodward 1992:13/14)².*

Woodward había tenido la precaución de llevar un diario durante el conflicto, y algunos pasajes del cual son citados en su libro; el resultado final fue: *Los cien días*, libro que luego fue traducido al español por Editorial Sudamericana, y editado en 1992. Increíblemente fue un éxito de ventas en el mundo anglosajón. Independientemente de la subjetividad del relato del autor, el libro es muy ameno de leer y por momentos atrapante, pues contiene un relato pormenorizado del ejercicio del comando en la primera guerra naval de la era del misil. A nuestro juicio, es una de las lecturas fundamentales para todos aquellos que les interesa el lado británico del conflicto del Atlántico

2 Ver libro de Woodward citado en C.1.

Sur. Más adelante hare referencia a los libros del lado argentino que resultan imprescindibles de leer sobre este tema que nos toca tan de cerca a quienes integramos la gran familia naval argentina.

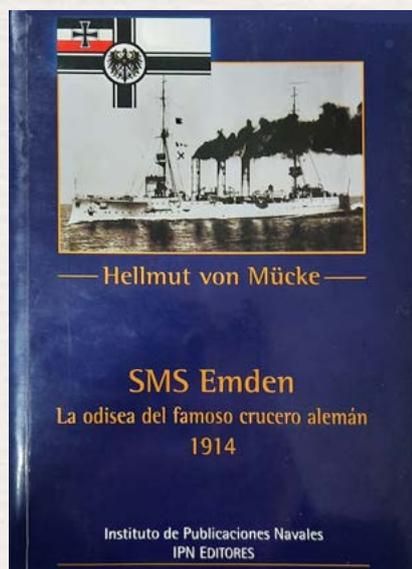
Estas anécdotas sirven de introducción al tema que nos ocupa, que es la literatura naval que el oficial de Marina no puede dejar de leer. Si bien existen infinidad de títulos que podríamos enumerar aquí, he realizado una selección de algunos de las obras más memorables escritas por oficiales navales (y en pocos casos historiadores destacados) que han ocupado algún lugar de relieve durante la Primera o la Segunda Guerra Mundial y durante el Conflicto del Atlántico Sur. Como es de imaginar, estos libros, en general escritos por los protagonistas directos de los hechos, brindan no solo una exquisita lección de liderazgo en tiempo de guerra, sino que también nos permite adentrarnos en las cuestiones del día a día a bordo de las distintas unidades de combate, los problemas operativos y de conducción que nunca faltan, y que todo comandante debe resolver en el mar, muchas veces muy lejos de su base de operaciones y en situaciones operacionales límite. Es allí cuando se advierte la iniciativa y el ingenio del Comandante y su Plana Mayor para superar los distintos obstáculos que se presentan en una patrulla de combate. Muchas veces improvisando, otras recurriendo a soluciones de compromiso, pero siempre sacando el mayor provecho de lo poco que se tiene a bordo para maximizar el daño al enemigo.

Es cierto que las plataformas de combate han cambiado con el transcurso del tiempo, en forma cada vez más acelerada, al igual que los sistemas de armas a disposición de las armadas, los cuales son cada vez más sofisticados, más rápidos y más letales para el enemigo, pero la soledad del comando sigue siendo la misma.

A los fines de este trabajo he dividido las obras que a mi juicio deben integrar la biblioteca del oficial de Marina en tres grandes categorías:

- a) Operaciones de buques de superficie,**
- b) operaciones de submarinos y**
- c) Operaciones durante la Guerra del Atlántico Sur.**

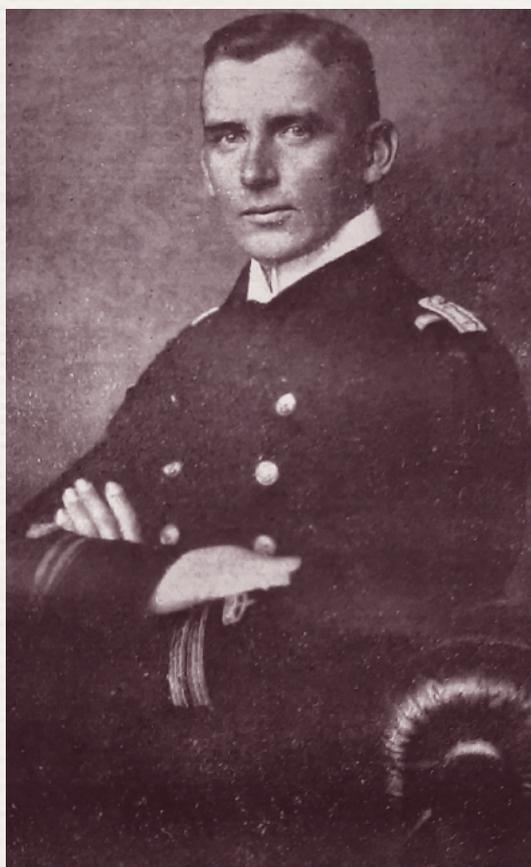
OPERACIONES DE BUQUES DE SUPERFICIE



SMS Emden: las hazañas del famoso crucero alemán en los mares de oriente, por Hellmut von Mücke, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2010.

Se trata del relato de las operaciones del crucero corsario de la Armada Imperial Alemana SMS *EMDEN* durante la Primera Guerra Mundial, buque que estaba al mando del famoso capitán de fragata Karl von Muller. El libro está escrito en primera persona por su segundo al mando, el capitán de corbeta Hellmut von Mücke, quien por el azar del destino no estaba a bordo en el

combate que puso fin a las correrías del *Emden*. Sin embargo, logró aparejar una goleta (la *Ayasha*) que estaba abandonada en las islas Keeling, lugar donde había desembarcado poco antes para realizar una misión in-

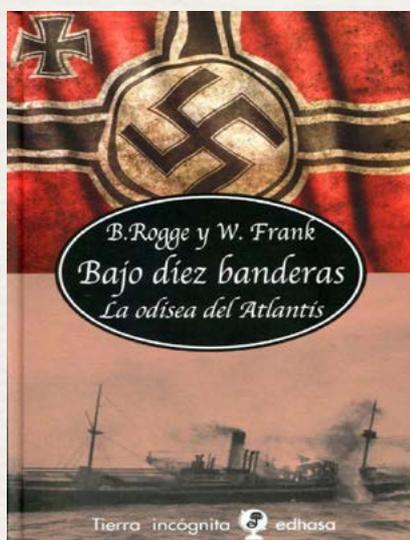


Capitán de corbeta Helmut von Mücke



Capitán de fragata Karl von Müller

dependiente, donde embarcó con su destacamento de 50 hombres, y tras un sinfín de aventuras logra regresar a Alemania sano y salvo eludiendo su captura. Pese a que el libro se lee como una atrapante novela de ficción en realidad refleja hechos que acontecieron en la vida real, hechos que por momentos alcanzan dimensiones épicas, manteniendo en vilo al lector desde la primera página. El autor, joven oficial de la Armada Alemana, nos brinda una soberbia lección de liderazgo, auto superación e ingenio frente a la adversidad, y uno de los mejores relatos de la literatura bélica de todos los tiempos. Publicado originalmente en 1915 a poco de su regreso a Alemania, y luego reeditado ciento de veces en idioma alemán, fue traducido a varios idiomas. La edición del Instituto de Publicaciones Navales acertadamente reúne las dos obras del autor que tratan el tema: la referida al crucero *Emden* y la del grupo de desembarco del crucero que se titula *Ayesha* (la favorita de Mahoma). Ambos libros en un sólo volumen, criterio que también adoptó el US Naval Institute Press de los Estados Unidos para la edición en inglés.

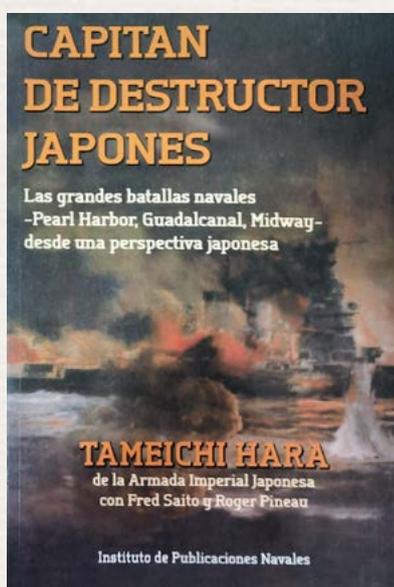


Bajo diez banderas: la odisea del Atlantis,
por B. Rogge Y W. Frank, editorial Edhasa,
Barcelona, 2010.

Al estallar la Segunda Guerra Mundial, en 1939, la flota alemana apenas disponía de unas pocas unidades listas para el combate. El peso de la guerra, pues, hubo de reposar en unos cuantos submarinos, en los pocos acorazados y cruceros de que disponía la Kriesgmarine y en los denominados cruceros auxiliares. Entre estos últimos, el que se haría más famoso, llegando a convertirse en una pesadilla para la Royal Navy, fue el crucero auxiliar *Atlantis* (*Schiff*

16 en alemán). Camuflado como un inocente barco mercante, dio caza al tráfico comercial aliado en los siete mares, llegando a capturar o hundir a veintidós buques mercantes, una hazaña no igualada por ningún otro buque durante la contienda. Al mando de esta unidad iba el capitán de navío Bernhard Rogge, que a sus dotes de marino y a su excepcional astucia unía un alto sentido del honor y

respeto por las leyes internacionales. Tras viajar más de 160.000 km. en 602 días, el *Atlantis* encontró su fin a manos crucero británico *Devonshire* en noviembre de 1941. No obstante, el comandante y la tripulación del buque no fue capturada y emprendió su regreso a Alemania por intermedio de una operación de rescate con ribetes cinematográficos. El capitán Rogge, después de la guerra, se incorporó a la nueva Armada de la República Federal Alemana donde cumplió diversos cargos en la OTAN, retirándose más tarde con el grado de Contraalmirante. Su odisea fue llevada a la pantalla grande con el título *Bajo Diez Banderas*, protagonizada por Charles Laughton en uno de sus últimos papeles y Van Heflin.



Capitán de destructor japonés, por el capitán de navío retirado de la Armada Imperial Japonesa Tameichi Hara con Fred Saito y Roger Pineau, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2016.

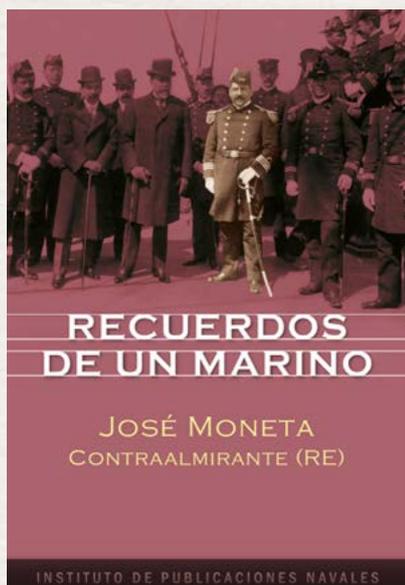
Este libro, ahora disponible en español, es un clásico de la literatura naval que fue un *best seller* tanto en Japón como los Estados Unidos en 1960. Se trata de las memorias del capitán de navío Tameichi Hara que sobrevivió a más de cien misiones de combate contra los aliados, y era conocido en el Japón con el apodo de “el capitán inhundible”. Originalmente publicado en 1961 en una edición de tapa blanda, ha sido atesorado por aficionados a la historia naval e historiadores profesionales por sus reveladores comentarios acerca de la guerra naval de superficie en el Pacífico.

El libro ha sido señalado como fuente de importantes correcciones efectuadas del lado norteamericano de los combates navales y también se lo acredita con haber revelado detalles importantes de reuniones estratégicas del alto mando naval japonés. Su atrapante relato de las operaciones navales en el pacífico, como comandante de destructores, es objetivo y desapasionado, amén de contener un relato de primera mano de casi todos los combates importantes de la guerra en el Pacífico.

En los primeros meses de la guerra las victorias eran comunes, pero en 1943 la falta de mantenimiento de los destructores y de suministros sumado

al desarrollo aliado de equipamiento científico y una aviación superior, re-
virtieron esos tempranos resultados.

El 7 de abril de 1945, durante el último ataque importante de la flota ja-
ponesa, el capitán Hara logro sobrevivir al hundimiento de su propio buque,
solo para ser testigo del hundimiento del acorazado más grande del mundo,
el *Yamato*, en las cercanías de Okinawa.



Recuerdos de un marino, por el contraalmirante (R) José Moneta, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2013.

Con un lenguaje ameno y directo, propio de los oficiales navales, sin pretensiones literarias, pero con ritmo sostenido, el contraalmirante José Moneta evoca su ascendente carrera naval durante aquellos años “dorados” en que la Republica Argentina era respetada y admirada en el mundo entero por la calidad de vida que gozaban sus habitantes y la natural belleza de su metrópoli.

Nada parece escapar al ojo avizor del autor, que retrata vívidamente a superiores y subordinados, presidentes, diplomáticos, políticos y personalidades encumbradas de la época, como el zar Nicolas II, Zar de todas las Rusias; su primo, el emperador Guillermo II de Alemania, don Jaime de Borbón; Teodoro Roosevelt; el comodoro Martin Rivadavia; el presidente Julio Argentino Roca, entre muchos otros simpáticos personajes, que son evocados en estas páginas con la magistral pluma del autor, quien logra, sin proponérselo, abrir una ventana al pasado más glorioso de nuestra Marina de Guerra.

La vida a bordo de las distintas unidades de la Armada donde prestó servicios es fielmente reproducida a través de las páginas del libro, incluso la calidez y sana camaradería que se respira habitualmente en la cámara de oficiales, intercalando sus experiencias personales con sabrosas anécdotas de la Plana Mayor que hacen más amena la lectura y seguramente arrancaran más de una carcajada al lector. Como debe ser, cada página nos hace palpar una marina de guerra predestinada a ocupar un lugar de privilegio entre las potencias navales del cono Sur.

OPERACIONES DE SUBMARINOS

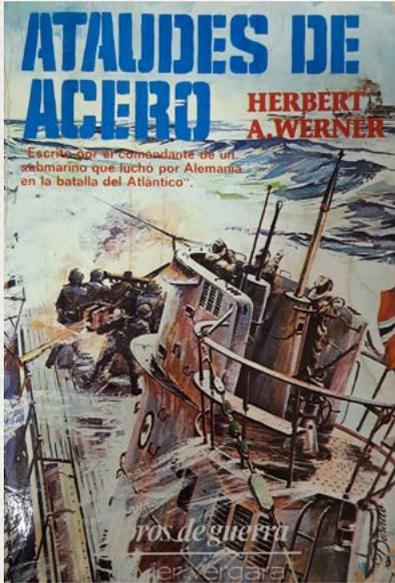


U-BOOT en acción (1915-1918): Memorias del teniente de navío de la Armada Imperial Alemana Werner Furbringer. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2011.

Este libro originalmente publicado en Alemania en 1933, traducido al inglés recién setenta años más tarde debido a las comprometedoras revelaciones que contiene en cuanto al comportamiento del gobierno británico durante la Gran Guerra. En efecto, Werner “Fips” Furbringer da cuenta, entre otras cosas, que los británicos usaban los buques hospital para transportar tropas al teatro de operaciones, y otros graves incumplimientos a las leyes internacionales. También aborda el controvertido tema del hundimiento del *Lusitania* en mayo de 1915, al haber servido a bordo del U-20 bajo las órdenes del famoso teniente de navío Otto Schwiger, autor del dramático hundimiento.

Furbringer fue designado comandante de su primer submarino en abril 1915 y hasta julio de 1918 opero desde la Base Naval de Brujas (Bélgica). Ninguna otra fuerza de submarinos en la historia ha perseverado con un 83% de hundimientos. Muy pocos oficiales sobrevivieron para contar sus experiencias, lo que convierte a las memorias de Furbringer en una verdadera joya literaria. Era ciertamente un asunto muy peligroso y “Fips” nos brinda un estremecedor relato acerca de los terribles peligros que acechaban a los submarinos ni bien emergían más allá del rompeolas de Zeebrugge: grandes campos minados, barreras de reflectores, redes antisubmarinas minadas, buques Q disimulados de diversas formas, y buques faro armados.

Furbringer no solo emerge como un hombre muy valiente, sino también como un hombre noble y muy humanitario. Es por demás sencillo simpatizar con él y sus camaradas. Sus épicas aventuras en el mar durante la Gran Guerra constituyen un relato verdaderamente conmovedor que atrapa al lector desde la primera página.



Ataúdes de Acero, por Herbert A. Werner, Javier Vergara editor, Buenos Aires, 1979.

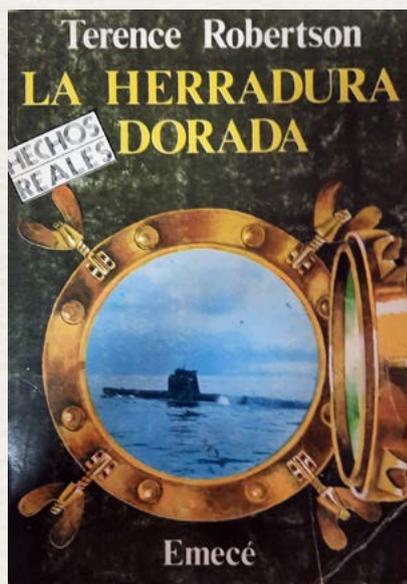
La Batalla del Atlántico –entre todas las de la Segunda Guerra– fue sin duda la más salvaje, la más intensamente disputada y la que tuvo el mayor significado estratégico. Al concluir la contienda, el fondo del océano estaba regado de sus víctimas: 2800 buques mercantes aliados y 175 buques de guerra aliados perdidos, 779 submarinos alemanes (sobre una fuerza de 842) y 28.000 sobre un total de 39.000 hombres de la fuerza de submarinos de la Armada Alemana desaparecieron bajo las olas.

Ataúdes de Acero es la dramática historia, nunca antes narrada por un comandante de los submarinos alemanes que sobrevivió a la guerra. Su por momentos desgarrador testimonio de sus patrullas de guerra durante el periodo 1941-1945 donde sirvió en cinco submarinos, es único en su género y, a mi juicio, el mejor libro de memorias de un oficial submarinista alemán escrito hasta la fecha.

Werner emerge de estas páginas como un valiente, humanitario y honorable oficial de Marina profundamente dedicado a su profesión, solo su pericia como submarinista, su coraje y la suerte hicieron posible que saliera indemne del conflicto, para poder contar su historia. Tras sobrevivir a la guerra y a los años de cautiverio a manos británicas, norteamericanas y francesas, emigró a los Estados Unidos en 1957, donde obtuvo la ciudadanía de ese país, contrajo matrimonio, y se radicó en New Jersey, falleció el 6 de abril de 2013 a la edad de 93 años. Su libro de memorias fue editado por primera vez en los EEUU en 1969 y se convirtió en un *best-seller*.

La Herradura Dorada, por Terence Robertson, Emecé editores, colección "Hechos Reales", Buenos Aires, 1957.

La Herradura Dorada es una de las historias más apasionantes y asombrosas de la Segunda Guerra Mundial. Narra la historia de Otto Kretschmer, comandante del U-99, responsable del hundimiento de no menos de 350.000 toneladas de barcos aliados, un record no superado por ningún otro submarinista durante



el conflicto. “Un torpedo, un barco; doce torpedos, doce barcos”, era su lema. Fue este temerario comandante y sus camaradas de armas quienes inspiraron a Churchill a escribir después de la contienda: “lo único que llegó a asustarme durante la guerra fue el peligro de los submarinos alemanes”.

Kretschmer y su famoso U-99 fueron finalmente hundidos, y este cayó prisionero en 1941. Allí continuó su odisea y su obstinada campaña, en Inglaterra y en Canadá, donde llegó a planear su fuga y a pelearse a palos con sus carceleros.

Kretschmer se negó a ser considerado un héroe. No perteneció al Partido Nazi, pero recibió las “Hojas de Roble” de la Cruz de Caballero, la más alta condecoración otorgada por Hitler. Servía con fanatismo inigualado a su patria, como alemán y como soldado. El almirante británico, Sir George Creasy, que prologa el libro, revive sus extraordinarias condiciones de militar y de caballero.

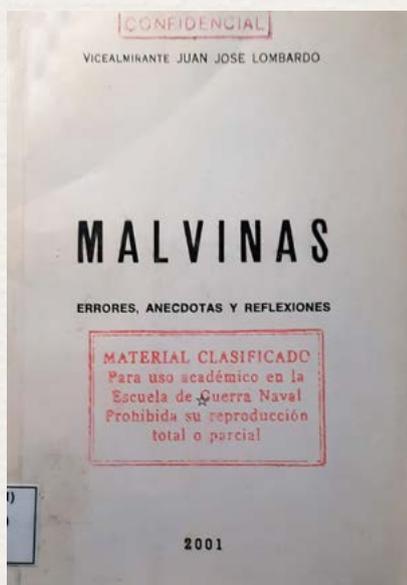
LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR



Los Cien Días, por el almirante Sandy Woodward con Patrick Robinson, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1992.

El 2 de abril de 1982 la Argentina recuperó las islas Malvinas. La respuesta británica fue rápida, algunos dijeron que fue hasta imprudente. En 48 horas, una Fuerza de Tareas bajo el mando del contraalmirante Sandy Woodward, fue despachada hacia las islas Malvinas, a ocho mil millas de distancia. Cien días después el almirante regresó a las costas inglesas victorioso. Todo dicho, cien buques británicos, y veinticinco mil hombres se vieron envueltos en el conflicto.

Este es el relato desde el frente de batalla contado en primera persona por el comandante naval de la fuerza de tareas británica. A veces reflexivo y franco, otras veces revelador de la lógica acerada de un brillante táctico militar, lleva al lector directamente al corazón de la lucha. Tom Pocock, un reconocido historiador británico de la época nelsoniana señaló acerca del libro: *Nunca antes desde que Lord Nelson reveló sus propias dudas y temores en su correspondencia privada hace dos siglos, ha habido un comandante naval de alta graduación que haya descrito tan francamente la soledad del comando.* Independientemente de lo subjetivo del relato, es muy instructivo el modo en que plantea cada uno de los hechos que le tocó vivir y deja muchas lecciones de liderazgo para futuros comandantes en tiempo de guerra.



Malvinas: errores, anécdotas y reflexiones, por el vicealmirante (R) Juan José Lombardo, edición privada de la Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, 2001. Se puede consultar en la biblioteca del citado instituto.

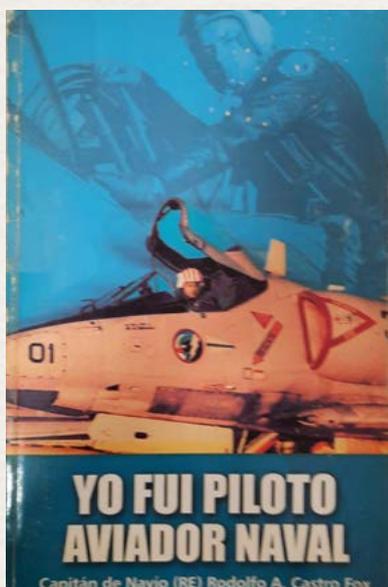
Como ya adelante al principio de este trabajo, el vicealmirante Lombardo describe el lado argentino de la contienda desde el punto de vista del Comandante del Teatro del Atlántico Sur. Es interesante ver en su trabajo lo que pensaba la Junta Militar de 1982 a medida que se desarrollaba el conflicto, y la pérdida de la realidad del Comité Militar aun frente a la evidencia

de una respuesta militar británica que presagiaba un conflicto bélico ineludible.

Es triste leer que no se habían tomado medidas de ningún tipo para defender las islas sobre la base de que no habría una respuesta militar británica a la ocupación. Lo que muy pocos saben, es que las memorias de Lombardo tuvieron varias versiones, que fueron ampliando la original. La que aquí tratamos es la primera versión, hubo por lo menos dos más, estoy al tanto de ello por el propio Lombardo, estas últimas versiones nunca se publicaron. Lombardo deja muy claro que la flota argentina en ningún caso podía buscar una batalla naval decisiva contra la flota británica. Señala que la desproporción de fuerzas y medios técnicos era agobiante. Los submarinos de ataque de propulsión nuclear

enemigos (cuya cantidad y posición se desconocía) también eran una amenaza permanente contra la flota que no había modo de contrarrestar. No obstante ello, el portaaviones navegó junto con sus escoltas exponiéndose a ser torpedeado.

Sin embargo, dice Lombardo, la actuación de la Armada en general fue severamente criticada después del conflicto, pero lo cierto es que el 50% de los muertos en combate pertenecen a la Armada y la gran mayoría de ellos eran de la Flota de Mar. Los 323 muertos del crucero *Belgrano*, otros tantos del *Alférez Sobral*, de la *Guerrico*, los hombres del *Isla de los Estados*, del *Bahía Buen Suceso*, del *Narwal*, del *Río Carcarañá*, de la Aviación Naval, del BIM 5, y tantos otros, son una prueba concreta del coraje, arrojo y heroísmo de los hombres de mar.



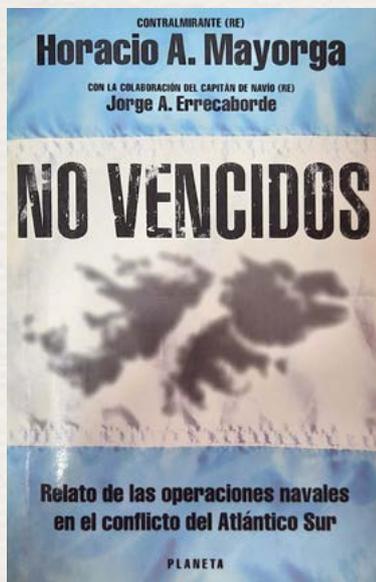
***Yo fui Piloto Aviador Naval*, por el capitán de navío (R) Rodolfo Castro Fox, editado por Jorge Núñez Padín, Buenos Aires, 2002.**

Existen muy pocas memorias de oficiales navales de alta graduación contemporáneos. Ésta es una de las pocas que existen y brinda un panorama muy claro de cómo funcionaba la Armada entre 1961 y 1996, en especial la Aviación Naval, dado que el autor es aviador naval con una dilatada carrera en las escuadrillas de caza y ataque.

Si bien el autor no es egresado de la Escuela Naval Militar, sino de una escuela (la Gurruchaga) creada por la Armada especialmente para formar pilotos navales, sin duda su desempeño profesional y méritos personales lo equiparan a cualquier otro oficial de carrera. Su relato es muy ameno y directo, de fácil lectura, muy rico en anécdotas personales y en cuestiones operativas de relevancia.

Es una suerte para nosotros que el capitán Castro Fox, veterano piloto de Skyhawk A-4Q que realizó varias misiones de combate durante la Guerra de Malvinas haya volcado al papel su historia personal, y sus experiencias de guerra tanto de 1978 como de 1982, la que sin duda inspirara a muchos jóvenes o aspirantes a seguir la carrera de aviador naval. No es ningún secreto que la Aviación Naval fue la rama de la Armada que emergió con mayor prestigio del

conflicto del Atlántico Sur. El autor explica las razones de ese merecido éxito que fue advertido y admirado por todas las Armadas del mundo.



No Vencidos, por el contraalmirante (R) Horacio A. Mayorga con la colaboración del capitán de navío (R) Jorge A. Errecaborde, Buenos Aires, Editorial Planeta, 1998.

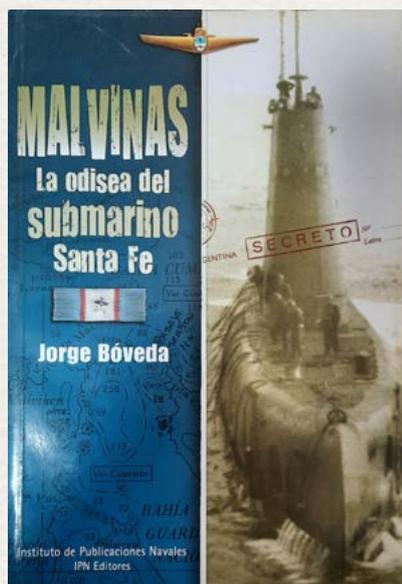
Este trabajo si bien aclara en su nota introductoria que no se trata de “la versión oficial de la Armada”, lo cierto es que se le parece bastante. El autor fue comisionado por el entonces almirante Jorge Isaac Anaya para integrar la denominada COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE (COAC), informe que sirvió de base para un trabajo de 1986 de uso interno de la Institución y de carácter

confidencial. La citada Comisión tenía por objeto relatar una historia militar de las operaciones navales durante el conflicto del Atlántico Sur, analizando todos los hechos operativos, puntualizando aciertos y errores que comparados con la doctrina naval vigente permitieran extraer conclusiones y enseñanzas de cara al futuro. Si bien no tenía por objeto juzgar conductas individuales, profesionales o personales, muchos veteranos consideran que no fue un análisis del todo imparcial y objetivo.

Si bien el trabajo se realizó transcurridos pocos años de las acciones que relata, y no debe interpretarse como la historia definitiva de la Armada en el conflicto, se nutre de los informes oficiales de las unidades de combate y de quienes tuvieron a su cargo los cargos de mayor responsabilidad. El libro no oculta las graves falencias que debió enfrentar la Armada, como por ejemplo la falla de los torpedos filo guiados SST-4, entre muchas otras.

La gesta argentina por Malvinas, por Martin Middlebrook, edición y traducción a cargo de Alejandro Amendolara Bourdette, Buenos Aires, 2017.

Este libro es posiblemente el mejor que se ha escrito hasta la fecha por un autor inglés relatando el lado argentino de la guerra. Contrariamente al resto



de los autores anglosajones, Martin Middlebrook, historiador militar de larga trayectoria, tuvo acceso a múltiples fuentes argentinas (incluyendo varias entrevistas a protagonistas directos de los hechos) que sus colegas eligieron desconocer. Esto dio por resultado un libro muy objetivo, iluminador y desmitificador de muchos aspectos de la contienda.

El libro fue publicado originalmente en inglés con el título *The Fight for Malvinas* en 1989 bajo el sello de Penguin Books. El trabajo se equipara con los mejores libros de historia militar, en el análisis y la comprensión del pensamiento y en la estrategia militar que guio a los planificadores de la campaña argentina, y es de esencial lectura para todos los que desean entender el funcionamiento de las mentes militares.

El autor ha evitado quedar involucrado en la cuestión de la soberanía — marca su diferencia con la posición argentina— asumiendo para bien del relato histórico la interpretación de los actores principales y sus sentimientos.

La gran cantidad de testimonios de oficiales, suboficiales y soldados conscriptos del Ejército y de la Armada revelan una notable investigación por alcanzar la verdad histórica de los hechos.

El Conflicto del Atlántico Sur pese a su corta duración (apenas 74 días) ha dado origen a una increíble cantidad de bibliografía militar, pero son muy pocos los libros que vale la pena leer sobre dicha contienda. Deliberadamente dejé fuera de esta breve selección bibliográfica a los excelentes libros que tratan el tema desde el punto de vista diplomático (*El Peón de la Reina* y *Señales de Guerra*, ambos de Virginia Gamba, entre muchos otros) y la excelente obra *Malvinas: diplomacia y conflicto armado, comentarios a la historia oficial británica*, editado en 2011 por el Embajador retirado Vicente Berasategui, amigo personal del suscripto, y con quien tuve el privilegio de colaborar en dicha obra, tal como lo refleja el prólogo de la misma. Este magistral trabajo, que curiosamente proviene de una fuente privada y no oficial, desnuda capítulo por capítulo la gran cantidad de falsedades contenidas en la historia oficial británica publicada en 2005 por Lawrence Freedman por encargo del gobierno de Su Majestad. ~

Misceláneas

Una anécdota de adolescencia ¿Don Atahualpa Yupanqui, hombre de mar?

Patricia Coto¹



Don Atahualpa Yupanqui, Roberto Chavero (su nombre real, desde que nació en la zona rural y semi-rural de Pergamino, a principios de siglo XX), es un músico popular, de formación tradicional y proyección argentina, iberoamericana y europea. Su larga existencia y compromiso con la cultura en general ha permitido expandir su creación con diversos temas y posturas ideológicas, frecuentemente contradictorias, desde un socialismo romántico a la manera de Pedro Bonifacio Palacios (“Almafuerte”) o de Alfredo Palacios, hasta un nacionalismo nada ostentoso ni violento. Signos de este abanico ideológico son sus libros de poemas y crónicas y sus canciones, como “El payador perseguido”, hasta sus últimas creaciones, como la baguala “Hermanita perdida”, dedicada a la angustia por las Islas Malvinas, en oportunidad de la guerra de 1982, donde compara a las islas con una mujer cautiva de piratas, a la que se debe rescatar.

1 Doctora en Letras (Universidad Nacional de La Plata). Fue profesora del Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” y de la Escuela Naval Militar. Miembro Activo de la Academia Nacional de Folklore (Filial provincia de Buenos Aires).

Fue igualmente un notable recopilador de coplas populares. Es famoso el episodio de que, en Tucumán, al encontrarse con un paisano que conducía, como resero, algunas pocas vacas, por saludar, Don Ata elogió su oficio, como el de *Don Segundo Sombra*, pero el anciano se quejó, abrumado: “Ya ve, ando ‘con penas; las vaquitas siempre son de otros,’ paisano.” Don Ata recreó el dicho en la conocida copla: “Las penas son de nosotros, / las vaquitas son ajenas”, que ha dado pie a toda clase de comentarios desde artísticos (excelentes versos), hasta políticos (las carencias de los paisanos contratados por terratenientes).

Siempre llamó la atención su habilidad como instrumentista: un guitarrista clásico hasta para improvisar solos como si fuera Andrés Segovia, o un guitarrero popular, como si fuera Paco de Lucía, poeta, escritor, periodista.

Este polifacético artista, que falleció, en Francia, casi olvidado por argentinos y europeos, a pesar de su fama, podría haber sido marino. En una entrevista periodística, una locutora le preguntó si sentía alguna frustración. Don Ata comentó que hubiera deseado ser navegante. En su primer viaje a Europa, en barco (posiblemente un buque carguero que llevara algunos pasajeros), sintió la fascinación por el mar, cuando cruzó la línea del Ecuador. No podía creer que el mar fuera tan infinito y que la vida a bordo fuera tan rica, para dar lugar a reflexiones, escrituras de poemas y crónicas y componer zambas, chacareras o huaynos.

En ese momento recordó una anécdota de su adolescencia. Cuando tenía catorce años, en un campo que su familia cuidaba en Pergamino, soñaba con su porvenir y, entre otras posibilidades, deseaba ingresar a la Marina, porque le apasionaba viajar por los mares como por una pampa sin fin. Hubiera deseado “engancharse”. El suicidio de su padre (posiblemente por deudas o enfermedad) con un balazo, en el umbral de la vivienda que arrendaban, determinó que, por ser el hijo mayor, debiera trabajar a destajo, para sostener a su madre y a sus hermanas. El sueño marino naufragó.

Desde entonces, realizó diversas actividades, desde las habituales de un peón de campo y maestro rural, hasta las insólitas de redactar e imprimir un modesto periódico, o exhibir películas al aire libre con un telón blanco y un modesto proyector manual. Estas actividades le permitieron viajar por todo el país, particularmente por el Noroeste. Sin pretenderlo, dio origen al Festival de Folklore de Cosquín, cuando, junto con otros músicos, cantaron en el balcón de una antigua pensión, para los enfermos de tuberculosis, alojados en el hospital

de la población. La presencia constante de artistas dio origen “oficial” al Festival, que se desarrolla, todos los años, en enero, con una agenda variada de conferencias, paneles, conciertos, exposiciones artísticas y la ya popular nacional e internacional actuación de músicos relevantes y la selección de nuevas figuras.

Cuando la locutora insistió en su frustración, el guitarrero destacó también que el mar, la navegación lenta bajo las estrellas o con una brújula y el sonido del viento alimentaron, en gran medida, su vocación de poeta y guitarrista. No es extraño, entonces, que cantara con admirable profundidad “Las Golondrinas”, “Pájaros Perdidos”, composiciones musicales donde el gran personaje es el mar y todo lo que provoca en un hombre, cuando se emprende un proceso de ensimismamiento, tan similar al de los paisanos de Argentina, cuando recorren la pampa.

Indudablemente, Don Atahualpa Yupanqui fue un hombre atravesado por las grandes distancias, por el afán de libertad, por el deseo de introspección volcado hacia la Patria, de la que debió alejarse, por circunstancias políticas y económicas, exiliándose en Francia, donde Edith Piaf, casi sin conocerlo, le permitió actuar en varios escenarios parisinos y adquirió trascendencia mundial, aunque siempre volvía a su chacra, en Cerro Colorado, Córdoba, donde, actualmente, se encuentra un centro cultural que atesora libros, partituras, manuscritos y, fundamentalmente, un túmulo, que conserva las cenizas del guitarrero y de su esposa, la pianista y musicóloga franco-canadiense Nannette Filpatrik.

Sin duda, Atahualpa Yupanqui fue un hombre de mar, aunque se frustrara su vocación de ingresar a la Armada, porque su espíritu estuvo y estará siempre unido a la búsqueda del horizonte, a través páginas, de sonidos, de amistades plenas o del magisterio que, tal vez, sin proponérselo, generó en músicos como Suma Paz o Carlos Di Fulvio. ~

Referencias bibliográficas

DI FULVIO, Carlos. *Recuerdos de un viajero* (libro inédito, donde se menciona la anécdota del surgimiento del Festival de Cosquín).

FERREYRA, Martín y ARANDA, Benito. Entrevistas y datos recopilados para el programa de homenaje emitido por LS 11 Radio Provincia de Buenos Aires, La Plata, mayo 2018 (en este programa, se reprodujo la entrevista de la locutora Blanca Rémorí, realizada en Radio Nacional, donde Atahualpa Yuanqui manifestó su deseo de adolescencia de haber sido marino.).

PUJOL, Sergio. “Don Atahualpa Yupanqui: galopar contra el viento”. En: *Todo es Historia*, 2014.

Actividades y novedades institucionales

Segundo semestre de 2021

El **7 de julio**, el secretario general del Instituto Nacional Browniano capitán de navío (R) magíster Tomás Merino disertó, en modalidad virtual a través de la plataforma Google Meet, sobre el tema “General José de San Martín y el mar: Teniente de Infantería embarcado en la fragata *Santa Dorotea* 1797-1798”. La conferencia se realizó en forma conjunta con el Centro Naval.

Organizada en forma conjunta entre el Instituto Nacional Browniano y el Centro Naval, el **10 de agosto** el secretario general del Instituto capitán de navío (R) magíster Tomás Merino expuso, en modalidad virtual, una conferencia sobre “El General San Martín y el Mar: Expedición Libertadora al Perú”.

El **12 de agosto**, el presidente del Instituto Nacional Browniano comodoro de marina (RN) doctor Miguel Ángel De Marco, especialmente invitado por la Asociación “Amigos de la Fragata ARA *Libertad*”, dictó una conferencia sobre el tema “Mitre, historiador de las glorias navales argentinas”. Dicha presentación se realizó a través videoteleconferencia vía Zoom.

El **15 de septiembre** se realizó la presentación del libro *Brown, primer almirante de los argentinos*, del presidente del Instituto Nacional Browniano comodoro de marina (RN) doctor Miguel Ángel De Marco. La actividad se desarrolló a través de la plataforma Zoom institucional.

El **14 de octubre** el presidente del Instituto comodoro de marina (RN) doctor Miguel Ángel De Marco y el secretario general capitán de navío (R) magíster Tomás Merino, participaron como disertantes en el ciclo de conferencias “Argentina y su participación en la emancipación del Perú, organizado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y

el Instituto Nacional Browniano. Dicha actividad se realizó a través de la plataforma Zoom.us.

El **15 de noviembre**, con motivo de un nuevo aniversario del inicio de la “Patrulla Eterna” del submarino ARA *San Juan*, distintas Representaciones del Instituto Nacional Browniano realizaron actos recordatorios, destacándose las actividades efectuadas por las Representaciones de Necochea y Santa Fe.

El **23 de noviembre** el presidente del Instituto Nacional Browniano comodoro de marina (RN) doctor Miguel Ángel De Marco y el miembro de número académico Roberto Elissalde intervinieron como expositores en un evento de carácter internacional organizado por la Sociedad de Estudios Irlandeses y Latinoamericanos, la Asociación Brasileña de Estudios Irlandeses (Universidad de San Pablo), la Asociación de Estudios Irlandeses del Sur, la Universidad del Pacífico (Perú) y el Proyecto Especial Bicentenario (Perú).

Academia Browniana

En el marco de los actos celebratorios del Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, con activa participación del Instituto Nacional Browniano, se concretó la inauguración de un busto del Almirante Guillermo Brown en la Plaza del Faro de Miraflores. El contraalmirante Andrés Alberto Chiarella Caballero participó en aquellas actividades como Delegado del Instituto en Perú y a la vez en representación de la Academia Browniana como miembro correspondiente en ese país.

Por otra parte, se realizaron las siguientes conferencias de incorporación a la Academia, como miembro de número. Las mismas se llevaron a cabo en modo virtual, se encuentran disponibles en el canal institucional de Youtube y fueron difundidas a través de Redes Sociales.

14 de julio. “El lenguaje de los marinos de las provincias españolas en la documentación histórica”. *Por la doctora Beatriz Sanz Alonso* (Académica Correspondiente en España).

- 11 de agosto.** “Pedro José Agrelo y el discurso patriótico frente a la guerra de la independencia”. *Por el doctor Ariel Eiris.*
- 8 de septiembre.** “Caracterización de la ribera de Buenos Aires”. *Por el capitán de navío (R) doctor Javier Armando Valladares.*
- 13 de octubre.** “Balmis y la expedición filantrópica de la vacuna”. *Por el capitán de navío Eduardo Bernal González-Villegas (Académico Correspondiente en España).*
- 10 de noviembre.** “Una amistad entrañable. El almirante Brown y el padre Fahy”. *Por el doctor Horacio Sánchez de Loria Parodi.* ≈

Revista del Mar



Ministerio de Cultura
Argentina