

TODO QUEDÓ EN FAMILIA, EN UN VIEJO PAPEL AMARILLENTO

HERNÁN ÁLVAREZ FORN

No me había animado hasta ahora a sacar a la luz

un episodio quizá poco importante dentro del contexto histórico general de nuestro país, pero de interés para los curiosos navales de esas pequeñas anécdotas que a menudo se pierden o diluyen por falta de memoria. Mi reticencia se basaba en que para escribir acerca de él debía pecar de una cierta inmodestia, por estar uno de sus actores comprendidos en las generales de la ley. Pero al fin ha triunfado la idea de que sería un egoísta si reservara este conocimiento de primera agua para mí sólo y lo dejara dormir en la oscura profundidad de mi bodega.

A veces sucede en las familias que entre tres generaciones hay un lapso curiosamente largo y ello conlleva a tener un antecesor que actuó durante la segunda mitad del siglo XIX hasta principios del XX, época sumamente interesante en la República Argentina, en la que floreció aquella "generación del 80" que tanto aportó a la política, las ciencias, la literatura y, dentro de los asuntos que nos traen aquí, a la modernización de nuestra marina militar.

Todo esto viene al caso porque quizás un año atrás encontré en un archivo heredado y muy poco frecuentado un papel que reclamó más interés que los que los acompañaban y, de paso, lo ocultaban. Se trata de un mero apunte, una minuta manuscrita, un borrador de puño y letra de mi abuelo Agustín Enrique Álvarez, a la sazón integrante del Consejo Supremo de Guerra y Marina.

A este cargo había llegado tras una vida no muy larga, pero sí bastante dura. Agustín Álvarez había nacido en Mendoza en el año 1857, mellizo de Jacinto, dos de los cinco hijos que tuvo el matrimonio de Nicolás Álvarez Coria y Matilde Suárez. Nicolás fue uno de los cuyanos que se fueron a buscar oro a California en 1848, llegando a formar parte de la junta vecinal fundadora de la ciudad de San Francisco, y si volvió pobre, por lo menos dejó el nombre de un accidente en la costa de ese Estado, el cabo Mendocinos. En el terremoto de 1861 la casa se les cayó encima y murieron todos, menos los mellizos, a los que una niñera, con una notable intuición ingenieril, los metió en el horno de pan, estructura que los protegió. Pascual Suárez, tío de ellos y propietario de la estancia El Cepillo, envió un capataz al día siguiente que llevó a los mellizos sobrevivientes, cada uno en una de las árganas de su apero. Pascual los crió y Agustín entró en el Colegio Militar en 1883, solicitando ese ingreso mediante una carta al ministro de Guerra, el que accedió. Mien-



Hernán Álvarez Forn (n. 1926) es arquitecto y navegante. Asimismo especializado en pinturas y escritos sobre el mar. Con su velero Pequod ha recorrido isla Los Estados, cabo Hornos, y Antártida. Con el barco escuela Náutico ha rodeado el cabo Hornos y la isla Grande de Tierra del Fuego, retornando por el estrecho Magallanes. Posteriormente, con ese mismo velero, cruzó cuatro veces Atlántico Norte. Sus partidas y regresos siempre fueron San Isidro. Colabora en revistas náuticas y de construcción y ha publicado cinco libros. Los dos últimos han sido Cronicón de un marinero y Memorias posibles de Luis Piedra Buena, ambos por el Instituto de Publicaciones Navales. Está en preparación La tempestad y después en la misma editorial. Es miembro de la Academia del Mar, de la Comisión Náutica Fragata Sarmiento Corbeta Uruguay, de la Asociación Amigos de la Fragata Libertad, de Amigos de la Tradición Náutica Argentina, Miembro Honorario de la Flota de Mar y socio vitalicio del Club Náutico San Isidro.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 809

Septiembre/diciembre de 2004

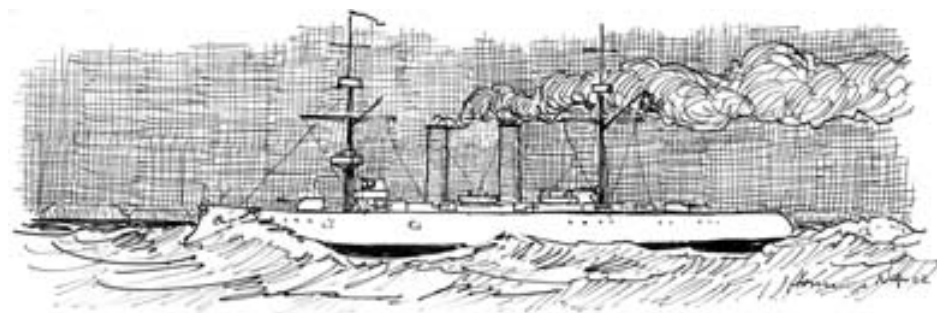
Recibido: 17.9.2002

tras tanto le solventaba la carrera de médico a Jacinto. Cuando se graduó, fue destinado al regimiento 7 de Línea, actualmente 7 de Infantería de La Plata, con el que participó en varias campañas de la época. Después, en 1888, se recibió también de abogado y esa doble condición lo llevó a ser vocal letrado del Consejo Superior de Guerra y Marina, entre 1896 y 1906, llegando al grado de general. Además fue educador, escritor, juez en Mendoza, cofundador, primer vicepresidente y canciller vitalicio y guardasellos de la Universidad de La Plata, y diputado por su provincia de 1892 a 1896. Solamente con el fin de establecer una curiosidad, que por premonitoria no es malo recordar, los títulos de los libros que escribió Agustín fueron *South America* (mote despectivo, por cierto) en 1894; *Manual de patología política* (1899); *Educación moral* (1901); *¿Adónde vamos?* (1904), *Historia de las instituciones libres* (1909) y *La creación de un mundo moral* (1912), lo que lo consagró como obstinado predicador en el desierto. Su severidad como juez se pone de manifiesto cuando en 1903 el Consejo juzgó a los convictos evadidos del penal de Puerto Cook, en isla Los Estados y firmó en disidencia la conmutación de las penas de muerte impuestas a Cenzano, Peralta y Roldán por haber asesinado a guardias, aunque una apelación posterior se las trocó por prisión por tiempo indeterminado. Formaban ese Consejo Supremo entonces J. A. Gelly y Obes, L. M. Cantengui, A. Lasserre, R. Blanco, F. García, F. Smith A. Arias y Agustín E. Álvarez.

Por su parte Jacinto, prototipo de médico provinciano, fue en dos ocasiones gobernador de su provincia. En grandes rasgos, las vidas de dos hombres sencillos que respondían a imperativos de la época. Agustín murió en Mar del Plata en febrero de 1914, a los 57 años de edad.

Pero vamos a nuestro papel amarillento, no datado explícitamente, pero escrito por Agustín, según pude constatar, en 1899:

El 12 de febrero del año corriente, con mar tranquila y día sereno fondeaba el crucero 9 de Julio a las 5.45 p.m. en las inmediaciones de la barra del río Santa Cruz, procedente del Sur, con objeto de esperar marea y tomar puerto.



El 9 de Julio era un crucero construido en acero en el astillero Armstrong de Inglaterra, botado en julio de 1892. Sus principales medidas eran 113,50 m de eslora, 16,10 m de manga, 5,60 m de calado medio y su desplazamiento alcanzaba a las 3.575 toneladas. Tenía un poderoso armamento, cuyo máximo calibre era de 150 mm y tubos lanzatorpedos. Lo impulsaban dos máquinas vertica-

les de 4 cilindros, alimentadas por ocho calderas a carbón, que trasmitían a dos hélices nada menos que 14.000 HP. Su autonomía le permitía navegar cerca de 5.000 millas a velocidad económica; en cuanto a su máxima era de 22 nudos, un andar importante aun hoy. Como se puede apreciar, un buque muy evolucionado para la época, que fiel a la técnica de entonces, poseía un blindaje de acero de 127 mm. Era casi gemelo del 25 de Mayo y a lo largo de su servicio integró divisiones de cruceros muy activas. Su dotación sumaba 346 hombres.

Aquel año de 1899 la división había realizado maniobras navegando hasta Ushuaia, donde quedaron durante febrero y marzo. El presidente de la Nación era Julio A. Roca, por segundo período y aún subsistían diferencias con Chile por cuestiones de límites.

Es, pues, en un patrullaje desde Ushuaia donde comienza el comentario de nuestro amarillento papel.

El 12 de febrero del año corriente, con mar tranquila y día sereno fondeaba el Crucero 9 de Julio a las 5.45 p.m. en las inmediaciones de la barra del río Santa Cruz, procedente del Sur, con objeto de separar reaca y tomar el puerto. A las 6.35, calando 19 1/2 pies se ponía en movimiento en demanda de la entrada y habiéndole disminuido el braceaje por efecto de haber caído sobre estribor, paró las máquinas y dio atrás hasta volver a las seis brazas desde donde marchó nuevamente adelante y sobre babor fue a varar en un bajo fondo de tosca a 7.08 p.m. t.v. o sean 7.22 p.m. t.m. Una de las máquinas a lo menos funcionaba en el momento de encallar. Las sondas alrededor del buque en el ~~parage~~ ^{parage} de la varadura fueron de 6 brazas a 4 1/2, encontrándose la menor agua a proa, a babor, donde sólo había 3 brazas. Veinte minutos después el Crucero zafó con averías de consideración y fue a fondear fuera de la barra a 8.10 p.m.

Se intentó tomar el puerto pasando por el canal del Sur en opción de haber encontrado en el mar al transporte Santa Cruz que llevaba algunas víveres para la división del río de la Plata y el cual avisó por señales que conducía comunicaciones para U. S. el señor Presidente de la República, que no podía demorar y que la entrada por otros canales hubiera ocasionado ~~unos~~ retardos que se quiso evitar.

Sobre el ~~el~~ parage en que el boteo varó la carta no da indicaciones; está en blanco. La dirección del Crucero se hallaba a cargo del jefe de la división. El transporte de los artículos que llevaba el Santa Cruz se efectuó en el parage en que el Crucero había fondeado, fuera de la barra y al día siguiente 13, a las 10 a.m., el buque entró al puerto por el canal del Norte bajo la dirección del Comodoro ~~Quemiberry~~.

A las 6.35, calando 19 1/2 pies se ponía en movimiento en demanda de la entrada y habiéndole disminuido el braceaje por efecto de haber caído sobre estribor, paró las máquinas y dio atrás hasta volver a las seis brazas, desde donde marchó nuevamente adelante y sobre babor fue a varar en un bajo fondo de tosca a 7.08 p.m. t.v. o sean 7.22 p.m. t.m. Una de las máquinas a lo menos funcionaba en el momento de encallar. Las sondas alrededor del buque en el parage (sic) de la varadura fueron de 6 brazas a 4 1/2, encontrándose la menor agua a proa, a babor, donde sólo había 3 brazas. Veinte minutos después el crucero zafó con averías de consideración y fue a fondear fuera de la barra a 8.10 p.m.

Me llamó la atención la precisión del lenguaje profesional de marino que se desprende de este resumen. Faltaría consignar qué ocurría en ese momento con la marea que habían esperado, ya que la amplitud en ese paraje anda por los seis metros o más y la corriente originada por tan gran diferencia es del orden de cuatro a seis nudos. Si bien, como el documento lo dice más adelante, la carta de entonces estaba en blanco en ese lugar, en la actual el paso Sur aparece con calado suficiente para el 9 de Julio si se es baquiano de ese puerto. Para hacerlo con seguridad, sin embargo, es necesario seguir cuidadosamente las marcaciones de las balizas, que no creo que existieran entonces. Dadas las circunstancias, pues, la decisión de entrar por allí no suponía riesgos desproporcionados con un buque que calaba casi 17 pies.

Se intentó tomar puerto pasando por el canal del Sur en razón de haber encontrado en el mar al transporte Santa Cruz que llevaba algunos víveres para la división del Río de la Plata y el cual avisó por señales que conducía comunicaciones para S.E. el señor Presidente de la República, que no podía demorar y que la entrada por otros canales hubiera ocasionado un retraso que quiso evitar.

Este párrafo ya insinúa la justificación de la maniobra, lo cual seguramente actuó como descargo en la decisión jurídica y en el que sigue hay más material a ese respecto.

Sobre el pasaje (sic) en que el barco varó la carta no dá indicaciones; está en blanco. La dirección del crucero se hallaba a cargo del gefe (sic) de la división. El trasbordo de los artículos que llevaba el Santa Cruz se efectuó en el paraje (sic) en que el crucero había fondeado, fuera de la barra y al día siguiente 13, a las 10 a.m. el buque entró a puerto por el canal Norte bajo la dirección de su comte. Aguerribery.

Quizá resulta un poco confusa la dualidad de mandos que se desprende de estas líneas. El comando de la nave la ejercía ese año 1899 el capitán de fragata Gregorio Aguerribery, mas el hecho de tener a bordo al Comandante de la División, la responsabilidad, supongo que reglamentariamente, se recayó sobre el de mayor jerarquía.

Y aquí aparece el nombre de un marino de gran trascendencia en la fuerza: el Comandante de la División Cruceros era el entonces capitán de navío Manuel Domecq García, vinculado a lo largo de su fecunda carrera con la vigilancia de la construcción de la fragata *Presidente Sarmiento*, la inspección de la construcción de los que iban a ser los acorazados *Mariano Moreno* y *Bernardino Rivadavia*, en el astillero Ansaldo de Italia, cedidos en la ocasión al Imperio Japonés por la guerra Ruso-Japonesa de 1904, donde tomaron los nombres de *Nishin* y *Kasuga*, respectivamente. Domecq García fue comisionado por Marina para responder a una invitación del almirante nipón Heihachiro Togo para embarcar un veedor a bordo y estuvo en Japón cerca de dos años. Estudioso de las nuevas técnicas de la guerra naval aportó a nuestro país las de los torpedos y los submarinos. Llegó a almirante y a ministro de Marina, entre otros hechos salientes de su legajo personal.

Esta pequeña historia tiene la virtud de terminar bien. La causa incoada al entonces capitán de navío Manuel Domecq García debida al accidente del 9 de Julio, se “solucionó honrosamente” de acuerdo a un periódico de la época y se formó una comisión de homenaje en la que participaron, entre otros, el ingeniero Valentín Virasoro, el coronel Gregorio López, el capitán de fragata Félix Doufourq, Leopoldo Pérez, Eliseo García, el capitán de fragata Juan P. Sáenz Valiente, Juan J. Barreiro, G. A. Villar y el doctor Alejandro Acevedo.

Como para compaginar un corolario casual e íntimo, las familias de Álvarez y Domecq García, en la generación siguiente, se emparentaron por el casamiento de Raúl J. Álvarez, hijo de Agustín, con María Teresa Forn, y su hermano Carlos Forn, con Eugenia Domecq García, hija del almirante.

Sean, pues, perdonar mi indiscreción. ■