

¿SABÍA USTED...?

Horacio Rodríguez

Entre las cosas apasionantes que atrapan al hombre se encuentra la lectura de viejos documentos. Veamos si no nos ocurre eso, al leer un expediente que se encuentra en el Archivo General de la Armada y que sintéticamente exponemos a continuación.

Sesenta años atrás (1947), un representante de la Comisión Directiva del Yacht Club Argentino se presentaba al Comandante de Aviación Naval, Contraalmirante aviador naval Gregorio Portillo, para solicitar la cooperación de la misma en el sentido de suministrarle elementos para continuar con las prácticas de *hidroaviación*, las que hasta ese momento se habían venido cumpliendo eficientemente. Al elevar ese pedido al Estado Mayor General, el Contraalmirante Portillo agregaría entre otras cosas:

Ya antes este Comando había suministrado permanentemente los servicios de un Cabo Aerotécnico para la atención del hidroavión con que contaba aquella Institución, hasta que un accidente puso fuera de servicio la máquina "Luscombe Silvaire", que constituía el único elemento para tales prácticas.

Esa cooperación había venido prestándola la Aviación Naval desde tiempo atrás en forma ininterrumpida, como consecuencia del espíritu y letra del Artículo 102 de la L.O.P.M.G., por el cual el personal que forma parte de las asociaciones náuticas deportivas y de hidroaviación, especialmente capacitado para desempeñarse en los distintos servicios de la Marina de Guerra, constituye la Reserva Auxiliar.

Es evidente la necesidad y obligación que emana del artículo antes citado, en el sentido de que corresponde a la Marina de Guerra la preparación de esta reserva, mediante la contribución de los elementos y medios que pudieran hacer práctica y efectiva la formación de su Reserva Auxiliar.

En muchas oportunidades la Marina de Guerra ha llevado su contribución a las instituciones náuticas, con lo cual es evidente que se ha realizado una obra altamente beneficiosa, en el cumplimiento de lo que establece expresamente la L.O.P.M.G., en la parte que corresponde al "Régimen de Personal de Reserva". En el mismo grado con que se ha prestado aquella cooperación para formar reservas navales, es necesario e imperativo desarrollar una acción efectiva para formar las reservas aeronavales, que han de constituir sin lugar a dudas un elemento importante del problema que debe afrontarse en tiempo de guerra. Tratándose de una institución náutica, se habría llegado al ideal de contar con hombres que comienzan por poseer criterio marino, para luego instruirse en las prácticas de la hidroaviación, con lo cual se habría satisfecho el aspecto que corresponde en la formación de pilotos para la Marina de Guerra.

El Contraalmirante (R) Horacio Rodríguez ingresó a la Escuela Naval Militar con la promoción 79 en 1947, y egresó en el Cuerpo Ejecutivo Propulsión en 1951. Prestó servicios en una extensa cantidad de unidades navales a flote, organismos logísticos e institutos de formación del personal naval en nuestro país y en el extranjero.

Pasó a retiro en 1983. Investigador de temas históricos navales en el Archivo General de la Nación Argentina y del Uruguay, en el Archivo General de la Armada y en los repositorios del Departamento de Estudios Históricos Navales. Fue presidente del Instituto Nacional Browniano, entre 1994 y 2000 del que actualmente es Miembro de Número Académico y en el que dirigió durante tres lustros la Revista "DEL MAR". Miembro del Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia y de la Sociedad Argentina de Historiadores, Miembro de Número Académico de la Sociedad Argentina de Americanistas. Participó en numerosos congresos y simposios en el país y en el extranjero, en los que sus trabajos fueron aprobados y publicados. Tiene publicadas numerosas obras de aliento, algunas de ellas en coautoría con el Contraalmirante Pablo Argüinguey y la última, "Centro Naval - En Unión y Trabajo.", con el Capitán de Navío (R) Jorge R. Bergallo.

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 819

Enero / marzo de 2008

Recibido: 8.10.2007



En el caso del Yacht Club Argentino que había tenido la iniciativa de crear la hidroaviación con recursos propios, es desde todo punto de vista lógico que, en la circunstancia que se ha detallado, el Ministerio de Marina concorra con su cooperación a evitar que se interrumpa una actividad que le interesa directamente.

Tras exponer esas razones y fundamentos, el Comandante de la Aviación Naval sometía a la consideración del Jefe del Estado Mayor General los siguientes puntos:

- 1º - Que era necesario y conveniente que el Ministerio de Marina contribuyera a la formación del Personal de su Reserva Auxiliar, capacitándolo para su desempeño en los distintos servicios de la Aviación Naval, a los ciudadanos que formen parte de las asociaciones deportivas náuticas.
- 2º - Que el Yacht Club Argentino desde tiempo atrás había incorporado a su organización las actividades de hidroaviación, las que habían quedado interrumpidas por la pérdida de su material de vuelo; circunstancia que había llevado a esa institución a solicitar la cooperación del Ministerio de Marina por intermedio de la Aviación Naval, para que se le facilitaran los elementos indispensables a ese efecto.
- 3º - Que de considerarse conveniente otorgar la cooperación solicitada, ella podría hacerse de la siguiente manera:
 - 3.1. Adquirir tres aviones "Luscombe Silvaire", con los elementos de repuesto que figuraban en un listado adjunto.
 - 3.2. Esas máquinas puestas en condiciones de servicio serían consignadas al Yacht Club Argentino, de manera de mantenerse dos en servicio y una en reserva, para ser usadas en la formación de pilotos de hidroaviones, en un todo de acuerdo con las disposiciones vigentes en dicha Institución, a cuyo efecto las máquinas estarían bajo la atención mecánica de un Cabo Aerotécnico de la Aviación Naval y la supervisión de ese Comando.
 - 3.3. Los gastos de instrucción, vuelo, conservación y mantenimiento correrían por cuenta del Yacht Club Argentino, y los de recorrida y reparaciones por el Ministerio de Marina.
 - 3.4. Los elementos que se adquirieran serían cargados en los inventarios de la Aviación Naval, a cargo de la que también estarían las inspecciones y controlador técnico de ese material de vuelo.
 - 3.5. La adquisición de los materiales en cuestión, alcanzaría a la suma de dieciséis mil novecientos cincuenta dólares americanos (u\$s 16.950) a los que debe agregarse el costo de flete desde Nueva Orleáns.

Con la opinión del Comandante de Operaciones Navales de que consideraba conveniente la descentralización propuesta, pues ella facilitaría la creación de centros de instrucción a diversas instituciones náuticas; al tiempo que la Aviación Naval no podía encararla con la amplitud necesaria y conveniente, por cuanto por conocidas razones no contaba con el personal necesario. Remarcando además que el Yacht Club Argentino, de donde había partido la iniciativa en análisis, había formado hasta esa fecha 47 pilotos de hidroaviación, los que ya formaban parte de la Reserva Aeronaval, surgido de una iniciativa particular y costeados con fondos propios.

Indudablemente esos sólidos argumentos llevarían a la siguiente Resolución de fecha 19 de abril de 1949:

- a- *Los tres aviones Luscombe Silvaire serán entregados al Yacht Club Argentino, con sus respectivos repuestos, de conformidad con lo indicado a fojas 11 y aprobado por Resolución Ministerial de fojas 13.*
- b- *El Yacht Club Argentino atenderá los gastos de instrucción, vuelo, conservación y mantenimiento y el Ministerio de Marina correrá con los gastos que se originen por reparaciones y recorridas, imputándose los mismos a la partida inc. 2 ítem 1-a) 3-2, Consumo Material Aeronáutico, de acuerdo con lo propuesto por el Estado Mayor General Naval a fojas 11 y aprobado por Resolución Ministerial de fojas 13. ■*

BIBLIOGRAFÍA

- Archivo General de la Armada, Caja de EMGN N° 12.212.