



## HISTORIAS DE SOCIOS DEL CENTRO NAVAL

Escrita inicialmente  
en el siglo XIX  
y finalizada en el XXI

Daniel Rojas Torres  
y Javier Valladares

Todas las familias tenemos, en cada generación, al menos un referente: una abuela muy protectora, un tío exitoso en los negocios, un hijo superinteligente y, así, decenas de opciones.

Con el transcurrir del tiempo, algunos de ellos superan su generación y trascienden hacia las siguientes. No estoy hablando de héroes sociales ni de supermadres, sino de gente normal que supera su tiempo y, en el anecdotario familiar, pasa a ser una referencia obligada en las reuniones de guardar.

Pues bien, en la mía tengo un hermano de mi bisabuela, o sea, ¿un tío-bisabuelo? No llegué a conocerlo, porque falleció en 1952 (yo nací en 1954), pero por múltiples motivos de personalidad y de profesión cubrió ese rol referencial.

Cuando ingresé en la Escuela Naval Militar, me convertí en su heredero y sucesor en lo profesional.

Resulta que este tío bisabuelo es, porque sigue vivo en el imaginario familiar, el Vicealmirante Daniel Rojas Torres (promoción Nro. 7 de la ESNM), presidente de nuestro club al momento de la inauguración de la sede de Florida y Córdoba.

Por esos avatares de la vida, tuvo mayoría de hijas y, entre los nietos, la mayoría también fueron mujeres. Casi no hubo varones en esa rama familiar y, de los pocos que hubo, ninguno siguió la carrera naval. Sin embargo, en la división familiar de la cual yo me descuelgo, sí aparecimos algunos navales por ejemplo, un tío abuelo (sobrino de Rojas Torres), Carlos María Valladares (socio N.º 1140 del Centro Naval), de la promoción N.º. 21 de la ESNM, se retiró como Capitán de Fragata. No obstante, por su cercanía en el tiempo, no llegó a heredar los elementos personales que todos atesoramos durante nuestra vida terrenal y que,

*Javier Armando Valladares es Licenciado en Oceanografía Física por el ITBA, especializado en geofísica del petróleo por la UBA. Se retiró en forma voluntaria de la Armada Argentina con el grado de Capitán de Navío. Realizó el curso de Estado Mayor Naval, es Licenciado en Sistemas Navales y tiene una Maestría en Relaciones Internacionales. Embarcó muchos años a cargo de campañas y participó en programas internacionales en oceanografía y geofísica. Fue Comandante de buque en tres oportunidades. Cumplió funciones como Jefe del Servicio de Hidrografía Naval, Agregado Naval en los EE.UU. y Subsecretario de Intereses Marítimos. Participó en numerosos foros internacionales vinculados con temas de investigación marina y ambiental en la Organización Marítima Internacional y en el Bureau Hidrográfico. Es Representante Argentino ante la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, habiendo sido electo Vicepresidente de la misma*

*Sigue en la siguiente página.*



Viene de la página anterior.

por dos períodos entre 2003 y 2007. Actualmente preside dicha organización. Exhibe una dilatada experiencia en gestión y coordinación de actividades interdisciplinarias e interinstitucionales, en vinculación con programas o actividades sociopolíticas y científicas y en administración de programas internacionales. En el sector privado ha desarrollado los estudios de impacto ambiental para varios proyectos de sismica marina, dirige una empresa de cartografía electrónica, y desarrolla tareas como consultor en temas marinos.

Imagen de portada: "Capitán de Navío Rojas Torres", de Rafael Argelés.

al final, solo sirven para que nuestros hijos y nietos se pregunten qué hacer con la mayoría de ellos.

Entonces, muchos años después, me tocó a mí esa herencia. Charreteras y botones que sirvieron para un folleto de la Fragata Libertad, una gorra con el viejo escudo, varias cartas manuscritas y algunas pocas escritas, estimo, con alguna máquina de escribir novedosa para ese entonces, unas pocas fotos.

Sin embargo, entre todos estos elementos destaco dos: su espada, que tuve el orgullo de utilizar, pese a que, por la diferencia de altura y, en consecuencia, la longitud de la espada, me resultaba muy incómoda cuando debía participar en alguna formación, y algo que, a mi gusto, fue lo más interesante de su legado y que creo oportuno compartir con mis distinguidos consocios en esta celebración de un especial aniversario del Centro Naval.

Resulta que Don Daniel Rojas Torres era un hombre ordenado y de fuerte personalidad y que, en un interesante esfuerzo descriptivo, escribió un diario en el que relató muchas de sus experiencias de la vida naval. Lamentablemente, no tengo información de si lo fue haciendo en forma cronológica o esporádica, reuniendo cada tanto un cúmulo de hechos para relatar. El texto fue manuscrito en un libro de tapa dura y de cantos de cuero que, en su tapa, dice en bajo relieve "Escuadrilla del Río Negro". La letra, si bien comprensible en la mayoría del relato, en ocasiones resulta difícil de leer.

El autor siguió rigurosamente el formato de los renglones que traían las hojas del libro y, sobre un generoso margen izquierdo, volcó referencias a modo de títulos para identificar los cambios temáticos. Además, el libro tenía entre sus páginas un secante (creo que no hace falta explicar lo que era este utensilio en la era de la tinta fresca).

Habría muchos temas para compartir, casi todos de interesante contenido histórico, incluso algunos donde toma posición en conflictos o debates de aquellos tiempos.

Sin embargo, en este artículo quiero compartir solo una parte de su relato, que temporalmente se ubica en 1878 y que corresponde a su primer año como cadete. A fin de evitar confusiones entre el relato de Rojas Torres y el mío, voy a colocar en cursiva las partes originales del libro y dejaré con la fuente del documento y marginados hacia la derecha mis comentarios. Intentaré que estos sean pocos y los intercalaré básicamente para vincularlos con otras fuentes históricas de los mismos hechos.<sup>(1)</sup>

Cada viñeta corresponde a una referencia o a un título incluido en el margen izquierdo del documento original. Los hechos relatados ocurren a bordo de la Cañonera Uruguay<sup>(2)</sup>, buque escuela de esa época, bajo el mando del Comandante y Director Capitán de Fragata D. Marín Guerrico.

Como segundo, acababa de asumir el Sargento Mayor D. Rafael Blanco en reemplazo del Capitán D. Martín Rivadavia, que había sido asignado para el comando de la Corbeta Cabo de Hornos recientemente adquirida por el gobierno. El Comandante de la Compañía de Cadetes era un distinguido oficial de infantería (del 3.ero de línea), el entonces Capitán D. Ramón Falcón.

Y, de esta forma, paso el relato a Don Daniel Rojas Torres:

### ***San Antonio***

***El 9 de octubre, salimos con rumbo al cabo San Antonio con objeto de hacer algunos estudios para el establecimiento de faros. En los primeros días de noviembre, recibimos orden de regresar al puerto y llegamos a Buenos Aires el 9 de noviembre.***

*En el camino, al regresar, encontramos los palos guarnidos de una barca que, durante un tiempo, se vio sin duda en la precisión de picarlos.*

*Perdimos algunas horas en recoger estas perchas, jarcia trozada, etc., con objeto de utilizar parte de ellas a bordo y entregar el resto al gobierno.*

*Al llegar a Buenos Aires, recibimos orden de aprontarnos para tomar parte en la campaña que se preparaba al Río Santa Cruz.*

La captura de la barca norteamericana "Davonshir" por la cañonera chilena "Magallanes" en septiembre, en la zona de Santa Cruz, precipitó la decisión del Presidente Dr. Nicolás Avellaneda y de su Ministro de Guerra y Marina Gral. Julio A. Roca de llevar a cabo la ocupación militar del territorio de Santa Cruz.

## **Zárate**

*El 10 de noviembre, salimos para Zárate, donde cargamos varios torpedos de fondo y los útiles correspondientes.*

*El 11 a la tarde, salimos para Buenos Aires por el Guazú, fondeamos en el puerto el día 12 temprano. Ese mismo día, tomamos carbón, artículos de máquina, etc.*

¿A partir de qué calado estarían obligados a salir por el Guazú?

De todos modos no me cierran muy bien los tiempos de esta singladura.

## **Patagones**

*El 13 de noviembre a las 7 h PM salimos del puerto con rumbo a Patagones y llegamos a la barra del Río Negro el 16 las 6 h PM después de tres días de navegación feliz. Habiendo pasado ya la pleamar, fondeamos frente a la barra y recién al día siguiente pudimos franquearla para entrar al Río Negro; esa tarde fondeamos en el puerto frente al pueblo de Carmen de Patagones donde estaban ya el Acorazado Los Andes y la Bombardera Constitución, que debían hacer la campaña con nosotros.*

El relato histórico conocido es que, a la altura de Cabo Corrientes, un temporal dispersó la formación y retrasó a la Uruguay... ¿cómo se condice eso con "tres días de navegación feliz"?

*El día 19, salieron los tres buques en escuadra para la boca del río con objeto de hacer ejercicio de tiro al blanco, zafarrancho etc.*

## **Santa Cruz**

*El día 23, después de leerse a la escuadra una proclama del jefe superior Coronel D. Luis Py, en la que se nos hacía saber que debíamos hacer desalojar el puerto Santa Cruz si estaba ocupado por fuerzas chilenas, se franqueó la barra y se hizo rumbo al sur.*

*Debe hacerse notar que el Sargento Mayor Blanco, antes de salir de Buenos Aires, paso al Acorazado Los Andes y quedó en la Uruguay, como segundo, el Teniente D. Jorge H. Barnes. El día 23, se navegó sin novedad hasta la noche cuando el buque jefe ordenó aguar a la capa, para que el Andes remediara una avería en el aparato de gobierno del buque.*

*Habiéndose formado una densa niebla durante la noche, se separaron los tres buques, y los esfuerzos que hicimos al día siguiente para reunirnos resultaron infructuosos.*

*En esta situación, resolvió el Coronel Guerrico seguir viaje con rumbo a Santa Cruz, puerto de destino.*

*El día 26 por la mañana, próxima al puerto de Santa Cruz, encontramos la Constitución navegando a vela porque se le había terminado el carbón.*

*La tomamos a remolque y seguimos viaje llegando poco después a la barra del río; fondeamos la Constitución y entramos al río para reconocer un buque que resultó ser el Andes. Entonces, salimos, le dimos carbón a la Bombardera y entramos los tres buques al puerto.*

El relato histórico nada dice de esta situación y generaliza que, el 27, los tres buques estaban fondeados frente al Cañadón de Misioneros, dentro del río Santa Cruz.

*El puerto había sido evacuado dos días antes por los buques chilenos, tal vez ignorando las condiciones en que iban nuestros buques, pues, de lo contrario, se hubieran quedado.*

Comentario “irónico” típico de la familia.

*Al llegar frente al establecimiento en ruinas de Rouco, paraje denominado Misioneros, fondeó la escuadra y desembarcó la tropa de desembarque que llevábamos artillería de costas alojándose en las casillas de Rouco.*

La tropa estaba compuesta por cincuenta hombres del Regimiento de Artillería de Plaza, a órdenes del Mayor del Ejército Félix Adalid.

*Conviene, aquí, decir dos palabras, sobre esta célebre expedición:*

*En el año 1878, contaba ya la Nación con los Acorazados Plata y Andes, las Cañoneras Paraná y Uruguay y las Bombarderas República, Constitución, Bermejo y Pilcomayo.*

*Si nuestras autoridades hubieran entendido algo de marina, seguramente la escuadra que fue a Santa Cruz se hubiera formado con otros buques.*

- 1.ro Lo natural hubiera sido mandar los dos acorazados con la Paraná, por ser los mejores buques que teníamos.*
- 2.do Debí preferirse la Paraná a la Uruguay, porque esta última no tenía todo su armamento, y la otra sí.*
- 3.ro Si se quería mandar un buque de cada tipo, para dejar en Buenos Aires otra escuadra igual, lo natural era enviar, en vez de la Constitución, la Bermejo o la Pilcomayo por ser más aparentes para hacer un viaje al sur, debido a que la pieza de proa puede echarse bajo cubierta en navegación, lo cual las hace más marineras.*

*Sin embargo, en esa época, se sabía tan poco dirigir nuestra escuadra, que fueron comisionados para la expedición los tres buques menos aparentes y, entre ellos, el buque de aplicación ¡con toda la Escuela Naval a bordo!*

*No es esto todo: una escuadra que estaba, tal vez, obligada a entrar en acción se encuentra sin víveres al llegar al puerto de su destino, y uno de los buques a remolque por haberse terminado el carbón.*

El relato histórico cuenta que, estando aún en Santa Cruz, antes de iniciar su regreso en 1879, la bombardera Constitución tuvo varios casos de escorbuto entre su tripulación.

*¿Quién nos hubiera librado de un fracaso?*

*Pero Dios vela por los desamparados, por lo cual cumplimos nuestro cometido, y los chilenos perdieron la oportunidad de disminuir nuestra escuadra en esos tres buques.*

Evidentemente, el tío-bisabuelo ya era algo mayor al momento de escribir esta parte del relato, porque dudo de que un cadete jovencito de 15 años hiciera estas reflexiones. Además, a mi entender, el último párrafo resulta un claro antecedente del concepto que, posteriormente, evoluciona en la idea/chiste, bastante utilizado en el ambiente naval, que dice “Dios es argentino”.

Sigamos, ahora, con nuestro relato.

*Una vez en Santa Cruz, el Señor Coronel Guerrico pidió autorización al jefe de la escuadra para regresar con el buque a Buenos Aires, con el fundamento de que la misión de la Uruguay era solo acompañar a los otros dos buques, según se expresaba en las instrucciones que recibió.*

*Sin embargo, en las instrucciones del jefe de la escuadra, se ordenaba que la Uruguay permaneciese en Santa Cruz hasta nueva orden, por cuyo motivo se negó al Coronel Guerrico la autorización para emprender viaje.*

*A los pocos días de estar en Santa Cruz, perdimos un bote con cuatro hombres, que había ido a hacer aguada río arriba, porque, donde estaba fondeada la escuadra, el agua era salobre.*

La documentación histórica ubica este lamentable hecho el 9 de diciembre de 1878.

*Este accidente ocurrió así: iba el bote remontando el río, cuando empezó a bajar la marea, los marineros que lo tripulaban no conocían el puerto dejando barra el bote que quedó completamente en seco. Es de advertir que, en Santa Cruz, crece y baja el río con suma rapidez, pues la diferencia de marea alcanza los 42 pies. Ahora bien, cuando empezó a crecer con fuerza, como los bancos son de arena, la marea envolvió el bote, y los marineros se encontraron aislados en medio del río y expuestos a ser cubiertos por el agua.*

*Entonces, tomó cada uno un remo, y se pusieron a nadar hacia la costa. Los marineros eran cinco, de los cuales cuatro sabían nadar, y el otro no. Los que sabían nadar soltaron los remos para poder nadar con facilidad, y el que no sabía, que iba detrás, los recogió todos, pues no se consideraba seguro con uno solo.*

*Sucedió que los cuatro nadadores, al rato de soltar los remos, estaban tan cansados de luchar contra la corriente que les faltaron las fuerzas y se ahogaron, mientras que el que no sabía nadar, ayudado por los remos, llegó a la costa perfectamente y se salvó.*

*Este triste ejemplo sirvió de mucho, pues en adelante no se largó de a bordo un bote sin que se tomaran todas las precauciones debidas en ríos como el Santa Cruz, cuya corriente alcanza con generalidad las 5 o 6 millas.*

¿Utilizar una unidad de distancia como referencia en lugar de una de velocidad habrá sido un error o una costumbre de la época?

*En diciembre (1878), rendimos examen ante la comisión que se nombró al efecto, presidida por el Coronel Py.*

*El examen mío/Mi examen de segundo semestre se componía de Álgebra, Ordenanzas, Francés y Dibujo, además de Artillería práctica y maniobras.*

Aquí dejo la narración de Daniel Rojas Torres.

Pido disculpas a la infinidad de amigos y de colegas chilenos, porque la anécdota involucra una de nuestras muchas disputas. Sin embargo, también evidencia el respeto recíproco que siempre existió y que hoy ha dado a lugar a las múltiples vías de complementación entre ambas Armadas.

Quiero destacar varios subrelatos:

- El hallazgo de unos palos guarnidos arrojados al mar por una embarcación, motivó que el buque escuela dedicara varias horas a recuperarlos y a aprovechar parte de ese material de cabuyería; el resto lo entregó al gobierno. Evidentemente, el valor de este material recuperado debe de haber sido significativo.
- Tres cambios de secundía (Rivadavia, Blanco, Barnes) en cuestión de dos meses, evidencian una demanda insatisfecha de oficiales adiestrados.
- A modo de confirmación de que los hechos fueron descriptos bastante tiempo después de ocurridos, quiero remarcar que, inicialmente, Rojas Torres presenta a Guerrico como

Capitán de Fragata, pero algo más adelante en el relato lo refiere como Coronel, la misma jerarquía que tenía Py, Jefe de la División Naval. Dejo para los apasionados por los detalles históricos dilucidar la correcta jerarquía que tenía cada personaje.

En estas relaciones jerárquicas, el Comandante de la Escuadra era el Comodoro Luis Py, por lo tanto, es muy probable que Guerrico haya sido Capitán de Fragata, y que la referencia a Coronel que hace Rojas Torres refleje el hecho de que este conociera el grado alcanzado por Guerrico, algunos años después.

- ¿La ausencia de una mención respecto de los comandantes del Acorazado Los Andes y de la Bombardera Constitución, al igual que la somera cita, solo en dos oportunidades, de quien tenía el Comando de la Escuadra, puede evidenciar algún tipo de desinteligencia entre Guerrico y los otros comandantes? ¿Esta trascendió hasta un simple cadete? O ¿Fue conocida varios años después, cuando Rojas Torres tomó posición por el entonces Coronel Guerrico? O quizá, lo menos probable, ¿se trate de una simple omisión?

Por referencias históricas, sabemos que:

- La escuadra era comandada por el Comodoro Luis Py, a bordo del monitor Los Andes.
- El Comandante de Los Andes era el Teniente Coronel de Marina Ceferino Ramírez; el Segundo Comandante, el Sargento Mayor Rafael Blanco.
- El Comandante de la Bombardera Constitución, era el Sargento Mayor Juan Cabassa; e. Segundo Comandante, el Capitán Antonio Pérez.
- El accidente del bote que iba a buscar agua es terrible, ¡murieron cuatro marineros! El relato es algo confuso, y el hecho de que la marea en bajante los dejara varados y la posterior plea los pusiera en condición de nado evidencia que esos marineros pasaron varias horas aislados y que es probable que hayan abandonado imprudentemente el bote, quizás porque este sufrió alguna avería más seria, además de la varadura en un banco de arena.  
Por referencias históricas, sabemos que, el 9 de marzo de 1879, la Bombardera Constitución también perdió un bote con un marinero abordo.
- La mesa examinadora de los cadetes era presidida por el jefe de la escuadra, Coronel Py, lo cual evidencia la importancia que se le daba a la formación de nuestros jóvenes marinos en esa época.

Por referencias históricas, sabemos que, el 1º de julio de 1879, egresó a bordo de la Corbeta Uruguay, la 2.º promoción de la ESNM, el 19 de diciembre de 1879, la 3.º promoción y después, en 1880, la Escuela Naval Militar se trasladó al vapor Gral. Brown.

- El idioma que se enseñaba, en primer año era el francés, pese a que el inglés ya estaba comenzando a dominar la era industrial y la navegación. En partes posteriores del relato, como cadete más antiguo, hace referencia a otros exámenes donde sí aparece el testimonio de haber rendido el examen de inglés.
- En la bombardera Constitución, prestaba servicios, en su plana mayor, el entonces Guardiamarina Santiago Albarracín, quien unos pocos años más tarde (1882) sería el impulsor y fundador del Centro Naval.
- Si bien el relato evidencia múltiples falencias, ya se observaba claramente una tendencia a la institucionalización de la Armada, y se aprecia una interesante complementación de carácter conjunto con el Ejército (Capitán Falcón, Jefe de la Compañía de Cadetes, y Mayor Adalid, Jefe del Grupo de Desembarco).

Si el presente artículo resulta de interés para los lectores, trataré de convencer al coautor del siglo XIX para que me permita utilizar otras partes de su relato y compartirlas en esta segunda década del siglo XXI. ■