

LA ESCUELA NAVAL MILITAR: 150 AÑOS FORMANDO MARINOS

Un recorrido por sus sedes, figuras y viajes de instrucción

Teniente de Navío Sebastián E. Morán



Antigua sede
de Río Santiago.
Salón de clases



«La Patria no solo se agranda cultivando la tierra: hay que sembrar el mar». Con estas breves pero contundentes palabras, Domingo Faustino Sarmiento definía su voluntad de darles a los medios y a las instituciones navales la trascendencia y la significancia merecidas. Entre sus iniciativas como estadista, la Escuela Naval Militar ocupó un lugar preponderante al darle a la nación aquellos oficiales de marina con una instrucción teórico-científica que los nuevos tiempos demandaban. Sus antecedentes, fundación y largo derrotero hasta su sede actual son el motivo del presente trabajo.

La deuda pendiente: una escuela que formara marinos

Durante el período hispánico, los rioplatenses no contaron con un instituto de instrucción que lograra satisfacer la labor marinera. En este desafortunado contexto, la Escuela de Náutica fundada por Manuel Belgrano había sido una excepción; había iniciado sus clases el 25 de noviembre de 1799 en el Real Consulado de Buenos Aires. Sin embargo, tuvo una corta existencia, pues cerró sus puertas en 1806. Tras varios años de cambios de sede y de sucesivas aperturas y cierres, los designios de Belgrano encontraron rumbo seguro a partir de 1895, cuando se reinició la actividad como Escuela Nacional de Pilotos.

No obstante, la deuda de constituir una institución que formara hombres de armas para la defensa del Río de la Plata y sus afluentes —de acuerdo con la lógica del momento— quedaba pendiente. El estallido de la Revolución de Mayo no allanó el camino para ese proyecto: Montevideo se había declarado contraria a la Junta de Buenos Aires, y la mayor parte de los oficiales se encontraban en el Apostadero Naval que allí tenía asiento, por lo que se debió recurrir a marinos extranjeros que, con el correr de los acontecimientos, brindaron verdaderos ejemplos de probidad y patriotismo: Guillermo Brown, Hipólito Bouchard y Juan Bautista Azopardo, por mencionar solo algunos ejemplos. Todos ellos habían aprendido su oficio en la dura escuela del combate, con la experiencia como única maestra.

A mediados del siglo XIX, los progresos navales, la invención del vapor y el uso generalizado de instrumental náutico hicieron necesaria una formación teórico-científica para el desempeño en la profesión naval y, culminada la guerra de la Triple Alianza (1865-1870), se redoblaron los esfuerzos del Gobierno Nacional en pos de encontrar un nuevo cauce. Clodomiro Urtubey, destacado oficial argentino veterano de aquel conflicto, fue puesto al frente del transporte *Coronel Rosetti*. A bordo de este buque y en ocasión de una reunión de camaradería con el Sargento Mayor Erasmo Obligado, el Capitán Enrique Howard y el Teniente Carlos Hasting¹, se determinó la imperiosa necesidad de constituir una escuela que diera a los futuros oficiales de marina una formación que superara las carencias del mo-

El Teniente de Navío Sebastián Emiliano Morán es Oficial del Cuerpo Profesional de la Armada Argentina desde 2011; Licenciado y Profesor en Historia por la Universidad Nacional del Sur (UNS), de la ciudad de Bahía Blanca (2009); Experticia en Filosofía por el Seminario Arquidiocesano Santo Cura de Ars, de la ciudad de Mercedes, Bs. As. (2010); Licenciado en Museología Histórica y Patrimonial, por la Universidad Nacional de Lanús (2019); Doctorando en Historia por la Universidad del Salvador (USAL); Jefe de Investigaciones Históricas y Jefe de Despacho del Departamento de Estudios Históricos Navales (2012-2017). Se desempeñó como secretario de la Comisión Directiva de la Red de Museos para la Defensa (REMUDEF), docente de la Escuela Naval Militar para el Cuerpo de Cadetes y para Oficiales del Cuerpo Profesional en la materia Historia Naval Argentina e Historia Argentina y Naval. Actualmente, se encuentra destinado en la Escuela Naval Militar, donde se desempeña como docente y jefe de Museo y Biblioteca. Asimismo, es docente en la Escuela Nacional de Museología (ENaM), dependiente del Ministerio de Cultura de la Nación, donde dictó la materia Indumentaria Militar y, actualmente, enseña Historia Argentina I y II, e Historia de las Ideas; en la Universidad Maimónides (UMAI), en las materias Historia Moderna y Argentina II. Es miembro del Instituto Nacional Browniano y del Instituto Nacional Belgraniano, ambos dependientes del Ministerio de Cultura de la Nación. Integra el Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia. Ha dictado conferencias y publicado artículos vinculados a la temática naval y patrimonial.

¹ OYARZÁBAL, GUILLERMO A., *Los Marinos de la Generación del Ochenta*. Buenos Aires, Emecé, 2009, pág. 28.



Comodoro de Marina
Clodomiro Urtubey Larrosa.
Primer director de la
Escuela Naval

«A mediados del siglo xix, los progresos navales, la invención del vapor y el uso generalizado de instrumental náutico, hicieron necesaria una formación teórico-científica para desempeñarse en la profesión naval, y culminada la guerra de la Triple Alianza (1865-1870), los esfuerzos del Gobierno Nacional pudieron encontrar un nuevo cauce».

mento. Juntos concibieron la idea de crearla según el modelo de educación integral europeo, proyecto que fue elevado por Urtubey al Ministro de Guerra y Marina, Coronel Martín de Gainza. En carta elevada al Ministro el 12 de julio de 1871, Urtubey expresa:

Vengo a proponer a V.E. el establecimiento á bordo del buque de mi mando de una Academia teórico-práctica en pequeña escala, a efecto de que los conocimientos adquiridos por mí por cuenta del Gobierno de mi país puedan ser transmitidos a jóvenes que se dedican a su servicio en la Marina de la República. Acompaño á V.E. el programa de estudios y textos que pienso adoptar si, como lo espero, se sirve acceder a mi pedido².

Ya en 1869, el presidente Sarmiento había promovido y creado el Colegio Militar, y con la ley de adquisición de armamento sancionada en mayo de 1872 —con la que se preveía incorporar nuevas unidades de guerra para superar los modestos servicios logísticos— sumada a las experiencias de la Guerra con el Paraguay, no fue difícil lograr el consenso necesario para que se gestionara el proyecto de su creación, convertido en ley el 5 de octubre de 1872. Así, el Sargento Mayor Urtubey se convirtió en el primer director de la Escuela Naval Militar y comandante de su flamante sede, el vapor *General Brown*, un buque de origen escocés amarrado en el río Luján.

En lo fundamental, aquella legislación expresaba:

Art. 1.º - Autorícese al Poder Ejecutivo para la fundación de una escuela náutica en el vapor *General Brown*.

Art. 2.º - Formarán la base del establecimiento los aspirantes y guardias marinas en actual servicio de la Armada Nacional³.

Clodomiro Urtubey, su primer director

Formado en el histórico Colegio Nacional de Buenos Aires, reconocida institución a la que asistió buena parte de la dirigencia política e intelectual argentina, Clodomiro Urtubey y Larrosa había nacido en la ciudad porteña, en 1840. Inició su carrera de marino en el Colegio Naval Militar de San Fernando, en la provincia española de Cádiz, y ya de regreso en el país, tomó parte en las operaciones fluviales de apoyo al ejército aliado durante la guerra con el Paraguay. La destacada acción que desempeñó en diferentes ocasiones le permitió no solo un rápido ascenso durante la guerra y el reconocimiento de sus pares, sino también advertir la debilidad de los medios navales y la carencia de oficiales con instrucción formal entre las filas de la Marina.

Culminada la guerra, la flamante creación de la Escuela Naval a instancias del presidente Sarmiento llevó a su designación como primer director. El programa de estudios fue el mismo que él tuvo como alumno en la Academia española, y Rafael Lobo y Casal, su antiguo compañero, figuró como uno de los profesores de la nueva institución.

La llegada de las nuevas unidades, a partir de 1874, que conformaron la primera escuadra de vapor y hierro argentina, obligó a establecer un arsenal de artillería de marina en Zárate, del cual Urtubey fue designado jefe, con lo cual se siguió con los criterios de defensa del Río de la Plata diseñados por Sarmiento.

En esa época, predominaban figuras tales como Murature, Py, Alzogaray, Obligado, Guerri-co, Laserre, los hermanos Cordero; todos ellos formados en el fragor de la batalla en tiempos de la Confederación y aún antes. Esta marina tradicional poco a poco fue dejando lugar a una nueva generación iniciada en 1880, cuyos líderes en la Armada fueron los hijos de la Escuela fundada en 1872.

2 DESTEFANI, LAURIO y MARIO QUARTARUOLO, *Comodoro Clodomiro Urtubey*, Buenos Aires, Comisión de Homenaje al Comodoro Clodomiro Urtubey, 1967, pág. 144.

3 PICCIRILLI, RICARDO y LEONCIO GIANELLO, *Biografías Navales*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963, pág. 306.



Corbeta *Uruguay*. Óleo de Emilio Biggeri



Uniforme usado por los cadetes. Paseo de verano. 1873 - 1888. Acuarela de Emilio Biggeri

Posteriormente, cumplió numerosas comisiones en Europa para la compra de material naval, la fiscalización de buques en construcción y la contratación y dirección de reparaciones; también desempeñó cargos tales como el de Director de Talleres de Marina, en 1890, y el de Subsecretario del Ministerio de Marina, en 1892.

Vuelto a Europa, obtuvo su retiro en 1895. Su fallecimiento se produjo en la localidad de Hassacks, Gran Bretaña, el 30 de agosto de 1902. Repatriados sus restos, hoy descansan en el Panteón de los Guerreros del Paraguay, sito en el cementerio porteño de la Recoleta⁴.

La Escuela pasa a tierra firme



Francisco Beuf, director de la Escuela

Al vapor *General Brown* le siguieron otras sedes en las que la Escuela Naval Militar estuvo embarcada, como fueron el vapor *Coronel Espora* (1875-1876), un buque de clase a ruedas, construido en Liverpool; nuevamente, el vapor *Brown* (1876-1877), surto en Zárate; la cañonera *Uruguay* (1877-1880), adquirida por la Ley de Armamento N.º 498 de 1872, cuyo comandante director fue el Teniente Coronel de Marina Martín Guerrico; y una tercera estaba en el *Brown* (1880-1881) hasta que la complejidad que habían adquirido las tareas académicas, que requerían de gabinetes, laboratorios y talleres, obligó a que la Escuela pasara a desempeñar su formación en tierra firme.

El nombramiento de su nuevo director, Coronel de Marina honorario Francisco Beuf, significó un cambio notable en la itinerante vida de la institución naval. La regularidad de los estudios

Ya en 1869, Sarmiento había creado el Colegio Militar, y con la ley de adquisición de armamento sancionada en mayo de 1872, sumada a las experiencias de la Guerra con el Paraguay, no fue difícil lograr el consenso para la creación de la Escuela, por ley del 5 de octubre de 1872.

⁴ ARAMBURU, Enrique. «Personajes ilustres relacionados con el mar que están sepultados en el cementerio de La Recoleta», en *Boletín del Centro Naval*, N.º 850, ene/abr 2019, págs. 40-51.

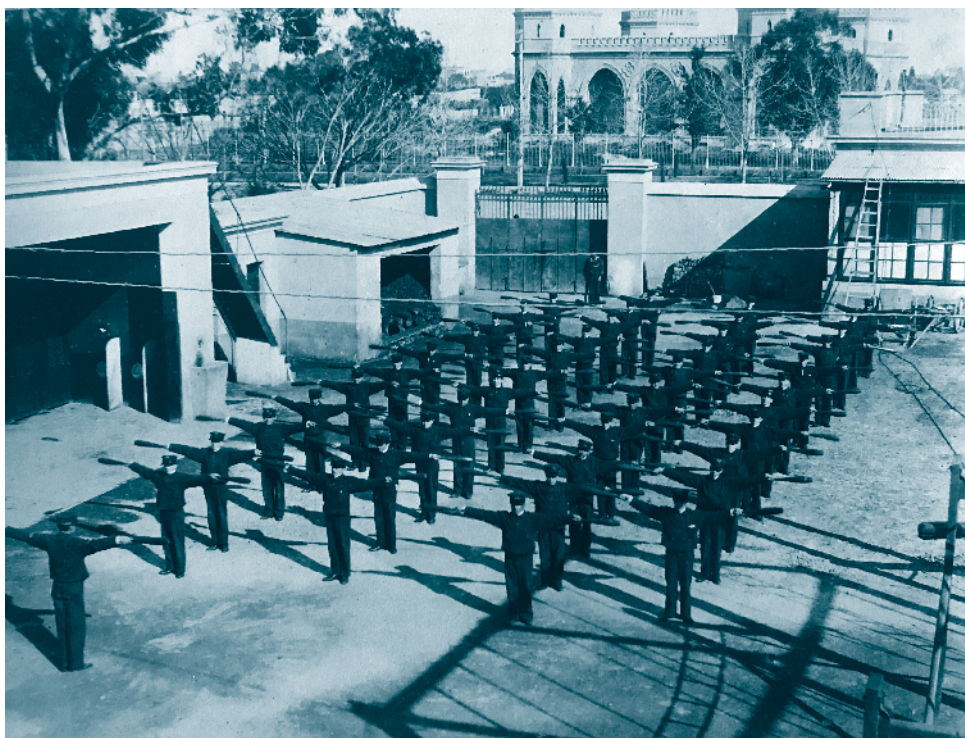
que llevó a pensar en la necesidad de un destino en tierra impuso la adopción de un nuevo reglamento interno y un plan de estudios más riguroso. De este modo, por decreto del 15 de agosto de 1881, se dispuso que funcionara en un local ubicado en la Capital Federal y que, además, contase con un buque escuela de aplicación.

La elección de la nueva sede recayó en el arriendo de una casa y terreno ubicados en el barrio porteño de la Recoleta, propiedad de la señora Domitila Cazón. Esta se encontraba entre las calles Callao, Bella Vista (actual Quintana), Riobamba y la barranca que daba al río (actual Av. Alvear). El Almirante Juan M. Martín, que falleció en 1963 y cursó estudios en aquel edificio, relató con vívido recuerdo:

El solar donde estaba ubicada la escuela era hermoso, soleado y abierto, en lo alto de la barranca y dominando el río, que se veía lleno de barcos, notándose aumento de veleros de mar, barcas y fragatas que después eran llevadas al Riachuelo. En tierra teníamos la arboladura del bergantín citada, en la que aprendía nomenclatura y maniobra; también había una batería de desembarco, con la cual se realizaba la parte de instrucción elemental marinero-militar. Como local improvisado, e imitando la antigua costumbre de a bordo, se continuaban empleando las aulas para comedor y dormitorio; en ellas se habían arreglado baos sólidos de pino de tea equipados con ganchos para colgar los coys, porque en el equipo de la escuela no se había introducido el uso de las camas, aunque existía el proyecto de construir comedor y dormitorio, mencionándose ya el proyecto de un edificio propio para la escuela. Las aulas tenían grandes ventanas sobre el jardín, había buena luz y renovación de aire suficiente; indudablemente eran muy superiores a las camaretas de la Uruguay y del General Brown...

Hacia 1881, la complejidad que habían adquirido las tareas académicas, que requerían de gabinetes, laboratorios y talleres, obligó a que la Escuela pasara a impartir formación en tierra firme.

Al director Beuf le corresponde el mérito de haber organizado la Escuela aplicando normas modernas de enseñanza, teóricas y prácticas. Una de las modificaciones más importantes introducidas por él fue la reducción de los años de estudio y la división de los cadetes en dos cursos: estudios preparatorios y estudios profesionales. Su gestión, aunque breve, dejó una



Caserón de Rosas. Ejercicios de cadetes



Caserón de Rosas. Primer año en clase de aparejos y maniobras

marca profunda en el futuro científico de la Escuela. Permaneció al frente del instituto hasta 1883 y fue reemplazado por el Coronel de Marina honorario Eugenio Bachmann, ex jefe de la Marina de Guerra austro-húngara.

En mayo de 1888, se dispuso un nuevo traslado de la Escuela Naval, esta vez al pueblo de Diamante, en la provincia de Entre Ríos. Allí volvió a estar embarcada, con su asiento en la corbeta *Chacabuco* (1890-1893). Esta nueva unidad, que sirvió de alojamiento de oficiales, dotación, docentes, cadetes y depósito de materiales, era el viejo vapor *General Brown* que, sometido a amplias modificaciones, fue rebautizado en 1884 en su nueva clase de corbeta.

De la *Chacabuco*, muy limitada en cuanto a condiciones de habitabilidad e higiene, en 1893 pasó nuevamente a tierra firme, al barrio porteño de Palermo. La Escuela ya sumaba, para el momento, veinte años de azarosa existencia, embarcada precariamente en diversas unidades y también en tierra; contaba, además, con breves estancias en la isla Martín García, la boca del Riachuelo y la zona de Tigre.

La nueva sede provisoria de Palermo fue la histórica residencia del gobernador Juan Manuel de Rosas, que había sido desocupada por el Colegio Militar de la Nación. Para tal efecto, la antigua casona fue sujeta a obras de ampliación y reparación. Sin embargo, ya en el ideario del Ejecutivo Nacional se plasmaba la necesidad de un nuevo edificio erigido para uso exclusivo de la Escuela, como lo expresan las palabras del presidente Luis Sáenz Peña, en mensaje al Congreso brindado en 1893:

La Escuela Naval [...] ha merecido mi particular atención. Reconocida la incapacidad del buque en el que se encontraba, para alojarla con la comodidad y en las condiciones de higiene tan necesarias para la vida [...] será trasladada temporalmente al edificio de Palermo, mientras con detención se estudia el local más apropiado y la clase de construcción más aparente.

Luego de veinte años de azarosa existencia, en 1893 la Escuela se mudó al barrio porteño de Palermo. La nueva sede fue la histórica residencia del gobernador Rosas, que había sido desocupada por el Colegio Militar de la Nación. Allí permaneció hasta 1899, cuando la urbanización del Parque Tres de Febrero llevó a su demolición.



Sede en Caballito

La casa que la Escuela ocupó como nueva sede, propiedad de los Videla Dorna, estaba situada frente a las tierras de Lezica, hoy Parque Rivadavia; contaba con laboratorios de química y física, departamento de máquinas, sala de torpedos, salón de esgrima, gimnasio, museo, biblioteca, talleres de imprenta, entre otras instalaciones.

Al finalizar su dirección, el Capitán de Navío Manuel Domecq García presentó los planos de un nuevo edificio para establecer allí el instituto, inquietud que no pasó de ser proyecto. Asimismo, la urbanización del Parque Tres de Febrero impuso al gobierno municipal de la Ciudad de Buenos Aires, bajo la figura de Adolfo Bullrich, la tarea de demoler la antigua residencia de Rosas y entonces sede de la Escuela, por lo que esta debió sufrir una nueva mudanza. Así, por decreto del 24 de enero de 1899, fue trasladada al barrio de Caballito, donde viviría una etapa de diez años hasta 1909, antes de su asiento en Río Santiago.

La casa que ocupó como nueva sede fue arrendada a la familia Videla Dorna; estaba situada sobre la Av. Rivadavia, frente a las tierras de Lezica (hoy Parque Rivadavia) entre las calles Campichuelo y Ambrosetti. Su director en ese momento era el Capitán de Navío Edelmiro Correa y, junto con otras autoridades,

supervisó las obras para dotar al nuevo local de las instalaciones adecuadas para la instrucción.

Las precarias condiciones que venía padeciendo la Escuela desde la creación de Sarmiento, debidas en gran parte a sus continuas mudanzas y a sus estadías a bordo, comenzaron a corregirse con este nuevo lugar, que contaba con laboratorio de química, gabinete de física, departamento de máquinas, sala de torpedos, batería de cañones, salón de esgrima, gimnasio, pabellón de cronómetros e instrumentos meteorológicos, museo, biblioteca, talleres de imprenta y encuadernación, etc.



Clase de esgrima Sede Caballito

Dicho desarrollo no es casual, si pensamos que, durante la mayor parte del período que funcionó allí, su director fue el destacado marino Manuel José García-Mansilla, que ejerció el cargo de 1900 a 1905 y, luego de un breve interregno, desde 1906 hasta su sorpresiva muerte, acaecida en agosto de 1910. Merece detenernos un momento para reseñar a una figura de su calibre.

García-Mansilla: ejemplo de cultura y marino

En tiempos en los que el país se encontraba dividido por las diferencias entre la Confederación y el Estado porteño, el 17 de febrero de 1859 la ciudad de Buenos Aires vio nacer a este futuro marino que provenía de una familia de destacados personajes. Su abuelo paterno fue Manuel J. García Ferreyra, funcionario y diplomático que se desempeñó durante los gobiernos del Triunvirato, Martín Rodríguez, Bernardino Rivadavia y Juan M. de Rosas; su abuelo materno fue Lucio Norberto Mansilla, héroe de la Vuelta de Obligado.



José Manuel García-Mansilla,
director de la Escuela

Egresó en 1877 de la Escuela Naval francesa de Brest. Embarcado en la fragata *Flora*, navegó durante nueve meses por el Atlántico Norte, las Antillas, las costas africanas y el Mar Mediterráneo. Su comportamiento y dedicación fueron motivo de felicitaciones de las autoridades extranjeras. Contando con dieciocho años, su legajo reza: «excelente conducta, carácter enérgico, es un alumno que amerita elogios por su trabajo, es uno de los mejores de su promoción». Los servicios prestados en otros buques franceses le permitieron navegar los mares de la India, el Pacífico Sur, Australia y Chile —cuando este se encontraba en guerra con Perú—, e incluso completar la vuelta al mundo.

Su paso por la Marina francesa le valió no solo el reconocimiento de sus pares y de sus superiores, sino también la medalla de la Orden Nacional de la Legión de Honor, por haber rescatado durante la navegación a un marinero caído al agua en una maniobra.

En su viaje de vuelta al país, a bordo del transporte *Villarino*, tuvo el privilegio de acompañar la repatriación de los restos del Libertador General José de San Martín y arribó a la Argentina a fines de mayo de 1880.

En ese momento, una nueva generación de oficiales coincidían con los postulados de progreso nacional, modernización y fortalecimiento de la paz pregonados por la clase dirigente que integraba la Generación del 80; no obstante ello, estos oficiales formados académicamente en la Escuela Naval y especializados en Europa pretendían mantenerse al margen de la política y hacer su aporte desde el lugar que ocupaban en el servicio naval. Así nació, en mayo de 1882, el Centro Naval, una asociación que bajo el lema «Unión y trabajo» nucleó a oficiales subalternos para el estudio y la reflexión en materia de los avances y las iniciativas dados en el ámbito naval, difundidos y discutidos en su *Boletín*. El prestigio y la experiencia en Europa con que contaba García-Mansilla lo convirtieron en su primer presidente, acompañado por quienes fueron designados presidentes honorarios, Domingo F. Sarmiento y el Ministro de Guerra y Marina, Benjamín Victorica⁵.

Con una foja de servicios que se extiende durante más de treinta años, su carrera se desenvolvió durante un cambio de rumbo, desde una escuadra dedicada a la navegación y a la defensa fluvial hasta la incorporación de los grandes cruceros acorazados que brindaron a la

Una nueva generación de oficiales coincidía con los postulados de progreso nacional, modernización y fortalecimiento de la paz pregonados por la clase dirigente que integraba la Generación del 80. Así nació, en mayo de 1882, el Centro Naval, del cual García-Mansilla fue nombrado su primer presidente.

⁵ BERGALLO, Jorge R., «Contraalmirante Manuel José García-Mansilla. Primer presidente del Centro Naval, 100 años de su fallecimiento», en *Boletín del Centro Naval*, N.º 827, may/ago 2010, pág. 107.

Armada Nacional su proyección marítima. Ocupó cargos de relevancia institucional y participó en importantes sucesos. Fue ingeniero torpedista y comisionado en sucesivas ocasiones al exterior para la adquisición de torpederas; colaboró con el relevamiento hidrográfico de Bahía Blanca, a fin de levantar allí el puerto militar; participó del Combate Naval del Espinillo en 1893, que enfrentó al Gobierno Nacional con la rebelión radical de aquel año; en 1895, el presidente José E. Uriburu lo designó Jefe del Estado Mayor de Marina en lugar del Contraalmirante De Solier, en momentos de fuertes tensiones limítrofes con Chile y de cambios tecnológicos y operativos dentro de la Marina, ya que, por gestión del Ministro Ing. Guillermo Villanueva, se incorporaron a la flota los primeros cruceros acorazados: *Garibaldi*, *Belgrano*, *San Martín* y *Pueyrredón*. En esta función, mandó constituir la Escuadra de Instrucción para posibilitar toda clase de ejercicios e instrucción del personal; en 1897 lo encontramos nuevamente en Europa como jefe de la Comisión Naval Inspectora del crucero acorazado *San Martín*, que se construía en Italia, y un año después hizo lo propio con el *Belgrano*.

Con esta trayectoria, para comienzos del siglo xx García-Mansilla se había convertido en uno de los oficiales más capacitados de la Armada, por lo que no fue sorpresa su designación como Comandante Director de la Escuela Naval Militar, en marzo de 1900, con asiento reciente en el barrio de Caballito. Durante su gestión, le imprimió al instituto un carácter eminentemente profesional, tras reformar su reglamento orgánico y su plan de estudios para dotar al cadete del conocimiento teórico-práctico necesario para la vida naval. Fruto de su obra fueron, también, signos tan caros para la tradición naval como son el escudo, el Día del Cadete y la costumbre del cine los jueves.

La decisión del Ministerio de Marina de realizar un nuevo traslado ubicó a la Escuela en las dependencias del Arsenal de Río Santiago. Allí la muerte lo sorprendió el 18 de agosto de 1910; sus restos fueron inhumados con honores en el Cementerio de la Recoleta. Palabras como las del Teniente General Pablo Ricchieri resumen la esencia del destacado Almirante: «el primer hombre de ciencia de la Armada».

Traslado a Río Santiago y sede actual

Una de las primeras tentativas que señalan aquella zona como propicia para establecer la Escuela está registrada en el nombramiento de una comisión especial hecha por la Junta Superior de Marina, cuya vicepresidencia ejercía el Contraalmirante Mariano Cordero. El informe de esta comisión, suscripto con fecha del 28 de junio de 1890 por el entonces Capitán de Navío Martín Rivadavia, describe la visita a la recientemente fundada ciudad de La Plata para ubicar en sus alrededores un terreno adecuado para edificar el nuevo complejo, en particular la ribera del canal Santiago, que era zona militar y propiedad nacional. Como puede apreciarse, veinte años antes del asiento de la Escuela en Río Santiago, ya se pensaba en aquel lugar como su sede definitiva.

Hasta poder concretarse la construcción del nuevo edificio, la Base Naval Río Santiago albergó las instalaciones de la Escuela. Los locales, exigüos al comienzo, fueron adaptados y ampliados progresivamente con nuevas dependencias debido al aumento de cadetes, que tendieron a triplicarse hacia 1925. Allí sus aulas permanecieron durante más de treinta años.

A comienzos de 1936, el Poder Ejecutivo envió un mensaje al Congreso Nacional acompañado de un proyecto de ley por el que se solicitaba autorización para invertir en la construcción de un nuevo edificio, que se fundaba en la precariedad de sus destinos y en la necesidad de poner fin a los inconvenientes anteriores y optimizar la formación de sus efectivos. En cuanto a la ubicación y a los requisitos que debía reunir el complejo, los resumía así: ubicación cercana a un centro de importancia cultural y social; vía de fácil comunicación y poco

«Con una foja de servicios que se extiende durante más de treinta años, su carrera se desarrolló durante un cambio de rumbo, desde una escuadra dedicada a la navegación y a la defensa fluvial, hasta la incorporación de los grandes cruceros acorazados que brindaron a la Armada Nacional su proyección marítima».



Río Santiago. Clase de artillería de desembarco

onerosa para el Estado; inmediata a la costa, en litoral de aguas tranquilas y de relativa profundidad para las prácticas de navegación; proximidad con arsenales y astilleros; no alejada de una base de aviación terrestre o de hidroaviones; posesión de un muelle de atraque; en un terreno de gran extensión para sus instalaciones anexas, campos de maniobras y deportes, polígonos de tiro, con miras a ampliaciones en el futuro.

De acuerdo con estas consideraciones, el lugar propuesto para su erección era la isla de Monte Santiago, en una superficie de 70 ha, de las cuales el 96% era de dominio nacional; el restante era de propiedad privada y declarada de utilidad pública. El plazo para la construcción era de tres años a partir de la fecha de aprobación del contrato. Finalmente, siendo ministro de Marina el Contraalmirante Eleazar Videla y director de la Escuela el Contraalmirante Francisco Lajous, el Congreso Nacional sancionó la Ley N.º 12.353 del 21 de enero de 1937, por la que se autorizó la construcción del edificio que actualmente ocupa. El Decreto 106.518 del 31 de mayo del mismo año adjudicó la suma de \$ 1.000.000 para iniciar las obras de construcción.

La misma ley dispuso la construcción de cuatro unidades para la instrucción práctica de los cadetes. De estos, solo dos fueron destinados, aunque no exclusivamente, como buques de instrucción: nos referimos a los patrulleros ARA *King* y *Murature*, botados en 1943 y 1944, respectivamente. Los terrenos donde debían asentarse los locales eran bajos, por lo que debieron ser rellenados y adecuados para la instalación de muelles. La piedra fundamental

fue colocada el 8 de febrero de 1938 en ceremonia oficial, que contó con la asistencia del presidente Agustín P. Justo, del ministro Videla y de un numeroso grupo de altos jefes y autoridades civiles.

El traslado a la nueva sede comenzó en el año 1942; allí desarrolló a pleno sus actividades a partir de 1944. Constituidas por una zona urbanizada de 32 hectáreas, las flamantes instalaciones proporcionarían todos los elementos para el estudio, la práctica de deportes, las afinidades recreativas y las culturales, además de lo necesario para los cadetes en el Instituto.

Su propuesta arquitectónica respondió al racionalismo, estilo que predomina en todos los edificios que componen la Escuela Naval y que se vincula con grandes sucesos arquitectónicos que venían desarrollándose en el mundo. Finalizada la Primera Guerra Mundial, se derivó en debates sobre cómo debía ser la reconstrucción de las ciudades, con el compromiso de transformar y de mejorar la habitabilidad de las personas. La difusión de esta corriente arquitectónica incluyó a nuestro país, sobre todo con la presencia del afamado arquitecto suizo Le Corbusier, en 1929. En nuestro caso particular, los postulados del racionalismo se ven reflejados en algunos edificios donde los elementos decorativos desaparecen en favor de las formas rectas y desnudas. Hay una preocupación sobre la proporción y la simplicidad. El espacio interno se basa en una planta libre, que se adapta a las diferentes funciones. La simetría, las medidas exactas y las figuras clásicas son predominantes. La presencia del hormigón armado permitió grandes aventanamientos. Sin duda, el surgimiento y la expansión de esta corriente arquitectónica implicaron, para los arquitectos, un proceso de reflexión y de toma de decisiones tendientes a una mejor habitabilidad de las personas.

A partir de esta nueva y definitiva sede, y como en ocasiones anteriores, se dieron nuevas reformas al reglamento orgánico y al plan de estudios, especialmente en la década de 1940, cuando se advirtió una mayor dedicación de los cadetes a los deportes, la creación de divisiones de instrucción para los embarcos de fin de curso a cargo de jefes y oficiales de la Escuela, y la atención del Liceo Naval Militar Almirante Brown, creado en 1947, que se encontraba a cargo de la dirección.

La proximidad con la Universidad Nacional de la Plata significó un gran aporte, ya que, en adelante, dicha casa de altos estudios compartiría con la Escuela a sus profesores; las capacidades de la institución naval también se exportaban a la Universidad. Muchos libros impresos en Río Santiago fueron bibliografía consultada por los estudiantes de ingeniería de La Plata.

La Escuela y sus viajes de instrucción

La Escuela Naval y los viajes de aplicación que realizan los cadetes antes de egresar están íntimamente unidos en sus misiones, ya que uno complementa la labor educativa del otro. Desde la corbeta *La Argentina*, en 1884, hasta la fragata *Libertad* que sirve en nuestros días, los guardiamarinas «en comisión» realizaron su viaje en diferentes buques de instrucción donde no solo consolidaban su formación, sino que representaban al país y llevaban los colores del pabellón nacional a los diferentes puertos del mundo.

Como se ha afirmado, el primero de ellos fue *La Argentina*, corbeta construida en Trieste —entonces parte del Imperio austrohúngaro— por encargo del gobierno de Turquía⁶. Rescindido el contrato, la unidad quedó en poder de la firma constructora. Gracias a las favorables condiciones ofrecidas, el gobierno argentino comenzó a estudiar la posibilidad de sellar un contrato para su adquisición. Concretada la operación y finalizada la construcción del buque en 1884, se lo bautizó *La Argentina*, en recuerdo de la fragata

La piedra fundamental de la actual sede fue colocada el 8 de febrero de 1938 en ceremonia oficial, que contó con la asistencia del presidente Agustín P. Justo y del ministro de Marina Eleazar Videla. Su traslado comenzó el año 1942, y desarrolló a pleno sus actividades a partir de 1944.

⁶ Escuela Naval Militar. *Libro Centésimo Aniversario de la Escuela Naval Militar*. Buenos Aires, 1972, pág. 110.

con la que Hipólito Bouchard llevó adelante su expedición corsaria por el mundo entre los años 1817 y 1819. Realizó cinco viajes de instrucción, cumplido lo cual la corbeta pasó a desempeñar diversas funciones.

Le siguió el crucero *25 de Mayo* y, luego, la gloriosa fragata *Sarmiento*, por la que se merece hacer un alto para destacar su importancia. Fue encargada su construcción al Astillero Laird's Bros., en Birkenhead, y su botadura tuvo lugar el 31 de agosto de 1897. En aquella ocasión, ofició de madrina de la flamante *Presidente Sarmiento* — como fue bautizada— la esposa del ministro argentino acreditado ante el gobierno británico, la Sra. Ana Cané de Domínguez.



Corbeta *La Argentina*. Primer buque de instrucción (1884)

El 12 de enero de 1899, inició su primer viaje de instrucción; asistieron al acto el presidente Roca y el ministro de Marina, Comodoro Martín Rivadavia, acompañados por una gran multitud. Había correspondido a Rivadavia, destacado y lúcido marino, la idea de adquirir un buque de aplicación a vela con máquina auxiliar, de desplazamiento adecuado y condiciones marineras para realizar largas travesías oceánicas. En las palabras de su discurso, el Ministro expresó:

Hago votos para que vientos propicios os acompañen y abrigo la esperanza de que en todas partes haréis honor a vuestro uniforme, que vuestra conducta caballeresca y correcta en los pueblos que vais a visitar inspirará cariño y respeto a ese emblema querido de la Patria que flamea al tope, cubriendo con su sombra generosa este pedazo de suelo argentino en el que vais a cruzar los mares acompañados del afectuoso recuerdo de vuestros compatriotas, que os desean felicidad y éxito en la campaña⁷.

Se decidió que el itinerario que siguió este viaje inaugural fuera extenso, ya que se buscaba que el país fuera conocido por el mayor número de puertos posible gracias a su nave embajadora. La fragata finalmente arribó al puerto de Buenos Aires el 30 de septiembre de 1900, luego de casi dos años de navegación. El 37.º y último viaje de la veterana fragata se realizó en el año 1938; no obstante, esto no significó su retiro definitivo, dado que su estado de conservación era bueno y le permitió continuar navegando el litoral fluvial y marítimo de nuestro país. Al ser definitivamente retirada del servicio naval, y reunidos los antecedentes históricos, las gestiones de la entonces Secretaría de Estado de Marina y de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos dieron sus frutos y, mediante el Decreto N.º 5.589 del 18 de junio de 1962, se declaró a la fragata *Presidente Sarmiento* Monumento Histórico Nacional, teniendo el honor de ser el primero flotante del país.

La fragata, que se limitó durante varios años más a navegaciones de adiestramiento, motivó su reemplazo entre 1939 y 1962 por el crucero *La Argentina*, el guardacostas *Pueyrredón* y el transporte *Bahía Thetis* que, en forma alternada, efectuaron los viajes anuales de aplicación desde el 48.º hasta el 73.º.

El estudio sobre la adquisición de un nuevo buque cobró fuerza hacia el año 1951. El proyecto quedó incorporado al plan de obras que se realizarían entre los años 1952 y 1958. De acuerdo a él, las características de la nueva unidad debían ser: un velero de cuatro palos, desplazamiento de 3800 toneladas, eslora de 80 m., motor Diesel de 1400 HP, velocidad máxima de 12,5 nudos, cuatro cañones de saludos, camarotes para 30 jefes y oficiales, locaciones para 140 cadetes, camarotes destinados a 20 suboficiales, y camarotes y sollados para 250 cabos y marineros. Los espacios para la enseñanza consistirían en un salón de estudio,

Desde la corbeta hasta la fragata *Libertad*, la Escuela Naval y los viajes de aplicación están íntimamente unidos en sus misiones, ya que uno complementa la labor educativa del otro.

⁷ Departamento de Estudios Históricos Navales, *Fragata Sarmiento*, Buenos Aires, 2000, pág. 2.



La Fragata *Libertad* en alistamiento. De fondo, la actual sede de la Escuela

El 13 de noviembre de 1953, se autorizaba la construcción de un nuevo buque escuela, se había resuelto que fuera una fragata de tres palos con cinco velas cada uno. Botada el 30 de mayo de 1956, se le dio el nombre de fragata ARA *Libertad*, e inició su primer viaje en junio de 1963.

conferencias y proyecciones cinematográficas, un cuarto de derrota y biblioteca de cadetes, entre otras facilidades.

El 13 de noviembre de 1953, el ministro de Marina autorizaba la construcción del buque escuela, a vela y motor. Su quilla se colocó al mes siguiente, en un acto conjunto con la botadura del patrullero *Azopardo*, en el astillero Río Santiago.

Durante los años que siguieron a la construcción, algunas de las características del proyecto original fueron modificadas, sobre todo lo relacionado con las capacidades de alojamiento, así como con el tipo de aparejo que debía poseer; respecto de esto último, y luego de detenidos estudios y recomendaciones, se resolvió que fuera de fragata y de tres palos con cinco velas cada uno.

La esperada botadura tuvo lugar el 30 de mayo de 1956; la afirmación del pabellón; el 26 de mayo de 1962; y la entrega del buque, el 28 de mayo del año siguiente. Por resolución del entonces Comando de Operaciones Navales del 15 de marzo de 1963 (*Boletín Naval Público* N.º 53/963) se le dio el nombre de fragata ARA *Libertad*.

Iniciado en junio de 1963, en su primer viaje embarcaron 48 cadetes, quienes navegaron por los puertos de Recife, San Juan de Puerto Rico, Boston, Hamilton, Lisboa, El Havre, Hamburgo, Londres, Cádiz, Dakar, Río de Janeiro, Montevideo, La Plata y, finalmente, Buenos Aires. Le siguieron muchos otros, y hoy en su 50.º viaje hay guardiamarinas en comisión integrantes de las promociones 150 y 151 del Escalafón Naval, 85 y 86 del Escalafón Infantería de Marina, y 106 y 107 del Escalafón Intendencia.

A modo de conclusión

En su devenir histórico de ciento cincuenta años, la Escuela Naval Militar siguió el pulso de las circunstancias y del contexto que la vieron nacer y crecer.

Advertida su necesidad desde los primeros pasos de la revolución emancipadora, no fue sino hasta el impulso educador y reformista del presidente Sarmiento que se fundó como

institución destinada a brindar la formación integral de los marinos, de acuerdo con los requerimientos técnicos-científicos que el último cuarto del siglo XIX demandaba.

Desde entonces, comenzando sus clases en un viejo vapor cuyo nombre recordaba, casi como una vocación, al Padre de la Patria en el Mar, siguió un largo derrotero que la ubicó en diferentes asientos hasta alcanzar un alto grado de profesionalización que la encontró a las puertas del siglo XX en torno a las aguas de Río Santiago. Allí fue donde los esfuerzos del Estado por brindarle una sede propia se materializaron en 1938, cuando se colocó la piedra fundamental del actual edificio.

Ilustres figuras sembraron con su obra y ejemplo el camino de la Escuela Naval Militar, así como aquellos viajes por el mundo que permitieron instruir a nuestros cadetes y futuros oficiales de marina, convertidos en embajadores y orgullosos portadores del paño celeste y blanco en cada puerto en el que amarraron.

La Escuela Naval sigue conservando firmes, luego de un siglo y medio de labor educativa, la historia, tradiciones e identidad que, adecuándose a los necesarios cambios que los tiempos y escenarios imponen, se sintetizan en el noble lema de su cuerpo de cadetes: «*Eodem espíritu in modero animo*» (Un solo espíritu para un mismo ideal). ■

BIBLIOGRAFÍA

- ARAMBURU, ENRIQUE. «Personajes ilustres relacionados con el mar que están sepultados en el cementerio de La Recoleta», en *Boletín del Centro Naval*, N.º 850, ene/abr 2019.
- BERGALLO, Jorge R. «Contraalmirante Manuel José García-Mansilla. Primer presidente del Centro Naval. 100 años de su fallecimiento», en *Boletín del Centro Naval*, N.º 827, may/ago 2010.
- BÓVEDA, JORGE R. «García Mansilla, un marino de fin de siglo», en *Revista Todo es Historia*, N.º 516, julio 2020.
- BURZIO, HUMBERTO F., *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo 1, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- CUTOLO, VICENTE, *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino*, Buenos Aires, Editorial Elche, 1968.
- DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES, *Fragata Sarmiento*, Buenos Aires, 2000.
- DESTÉFANI, LAURO y MARIO QUARTARUOLO, *Comodoro Clodomiro Urtubey*, Buenos Aires, Comisión de Homenaje al Comodoro Clodomiro Urtubey, 1967.
- DE TITTO, RICARDO, «La formación de un estadista», en *Revista Todo es Historia*, N.º 523, febrero 2011.
- ESCUELA NAVAL MILITAR, *Manual del Cadete Naval*, Río Santiago, Talleres Gráficos Escuela Naval Militar, 1977.
- _____, *Libro Centésimo Aniversario de la Escuela Naval Militar*, Buenos Aires, 1972.
- GARCÍA-MANSILLA, MANUEL R. y GUILLERMO CORNEJO BOSCH, *Premio Contraalmirante Manuel José García Mansilla*, Buenos Aires, Editorial Virtudes, 2019.
- OYARZÁBAL, GUILLERMO A., *Los Marinos de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Emecé, 2009.
- PICCIRILLI, RICARDO y LEONCIO GIANELLO, *Biografías Navales*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963.
- ROMANO YALOUR, JOSÉ G., *Islario Marinería*, Río Santiago, Escuela Naval Militar, 1985.

El impulso reformista del presidente Sarmiento fundó una institución destinada a brindar la formación integral de los marinos. Esa Escuela Naval, luego de un largo derrotero de siglo y medio, sigue conservando firmes su historia, tradiciones e identidad, adecuándose a los necesarios cambios que los tiempos y escenarios imponen.