



HISTORIAS DE SOCIOS DEL CENTRO NAVAL II

(Esta, en particular, fue iniciada
en el siglo XIX y retomada en el XXI)

Vicealmirante Daniel Rojas Torres
y Capitán de Navío (R) Javier Valladares

Rojas Torres en 1915,
cuando era Capitán de
Navío, un año después de la
inauguración de la sede en
Florida y Córdoba

Hace nueve años, presenté parte de algunos relatos volcados por el Vicealmirante Daniel Rojas Torres en un diario personal muy detallado de sus primeras experiencias en la Armada. Él es mi tío bisabuelo y presidió nuestro club al momento de la inauguración de la sede de Florida y Córdoba.

Daniel Rojas Torres —se nota— era muy ordenado, y en ese diario personal, obviamente para la época manuscrito, describió muchos eventos interesantes asociados con aquellos primeros años de su vida naval.

Siguió rigurosamente el formato de los renglones que traían las hojas del libro utilizado como diario y, sobre su margen izquierdo, volcó referencias que sirven a modo de títulos para dar una mejor identificación a los lugares y hechos allí narrados.

En el artículo publicado en el *BCN* en 2014, compartí los hechos ocurridos en 1878 a bordo de la cañonera *Uruguay*, entonces Buque Escuela, que motivaron el día de la creación de la Flota de Mar.

Ahora pretendo compartir hechos posteriores, pero también correspondientes a la etapa de cadete de Rojas Torres. Igual que en el artículo anterior, para evitar confusiones entre el relato de Rojas Torres y el mío, voy a transcribir en cursiva sus partes originales, y dejaré con la fuente del documento y marginados a la derecha mis comentarios intercalados que trataré que sean mínimos.

También he sumado imágenes de los buques mencionados en el relato, excepto de la corbeta *Uruguay*, dado que es históricamente bien conocida.

Cada viñeta corresponde a esa referencia o título que estaba colocado en el margen izquierdo. Reitero que los hechos relatados ocurren estando a bordo de la cañonera *Uruguay*, al mando del Comandante y Director Capitán de Fragata D. Marín Guerrico.

Y, de esta forma, paso el relato a Don Daniel Rojas Torres, inmediatamente consecutivo al regreso de Santa Cruz (véase el artículo «Historias de Socios del Centro Naval» en el *BCN* N.º 838 de enero/junio de 2014):

Buenos Aires

El 14 de enero de 1879 llegamos a Buenos Aires y el siguiente día bajamos a tierra con licencia a los cuatro meses justos de que no veíamos a nuestras familias.

3.er Semestre

Pocos días después, regresamos los aspirantes a bordo para abrirse de nuevo las clases, empezando yo a cursar el 3.er semestre. Mientras se seguían las clases, el buque se aprontaba para emprender viaje.

El General D. Julio A. Roca, Ministro de Guerra y Marina en esa época, había abierto ya en campaña del Río Negro, y la Uruguay debía cooperar con sus elementos a la feliz realización de la expedición recibiendo en consecuencia la orden de zarpar con destino al Río Negro llevando a remolque una chata a vapor, La Triunfo, para remontar el río.

El Vicealmirante Daniel Rojas Torres (1863-1952) egresó en 1883 con la Promoción 7 de la Escuela Naval Militar. Fue expedicionario al Desierto. Se desempeñó como presidente del Centro Naval en ocasión de la inauguración de la sede de Florida y Córdoba (CABA). Autor de la primera versión del Reglamento General del Servicio Naval de la Armada Argentina. Tío bisabuelo del autor, quien tomó partes de las memorias de aquel para este artículo.

El Capitán de Navío (R) Javier Valladares es Doctor en Geografía (Univ. del Salvador), Licenciado en Oceanografía (Instituto Tecnológico de Buenos Aires), Especializado en Geofísica del Petróleo (Universidad de Buenos Aires), Licenciado en Sistemas Navales (Instituto Universitario Naval) y realizó una Maestría en Asuntos Internacionales (Universidad de Belgrano, sin presentación de tesis final).

Se retiró voluntariamente de la Armada Argentina (Capitán de Navío) con curso de Estado Mayor.

Realizó cuatro viajes de instrucción en veleros y estuvo muchos años embarcado, a cargo de campañas, con participación en programas internacionales en oceanografía y geofísica.

Como Comandante, navegó las aguas de los ríos Paraná y Amazonas, del Atlántico Sur y de la Antártida.

Posee una vasta experiencia en los foros internacionales relacionados con temas de la investigación científica marina y ambiental.

Fue Jefe del Servicio de Hidrografía Naval, Agregado Naval y Jefe de la Misión Naval Argentina en los Estados Unidos de América y Subsecretario de Intereses Marítimos, entre otras actividades.

Representó a la Argentina en la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de UNESCO, organización en la que fue electo con voto de la totalidad de las delegaciones como presidente por dos mandatos entre 2009 y 2012.

En la actualidad es consultor independiente para organizaciones gubernamentales, no gubernamentales y del sector privado.

Es Presidente de la Academia del Mar, miembro de número de la Academia Browniana e integra el Consejo de Administración del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA).

Campaña del Río Negro- Patagones

El viaje se emprendió el 10 de marzo de ese año (1879) pero, al llegar a Punta del Indio, se notó que la chata hacía mucha agua por lo cual hicimos rumbo a Montevideo con objeto de calafatear los fondos y cubrir el departamento de Máquina con una especie de casilla de madera. Se debió tomar todo género de precauciones con el remolque de la chata, pues esta solo calaba 4 pies.

Montevideo

Este pequeño accidente nos permitió conocer Montevideo, pues nos detuvimos allí varios días.

Tuyu

El 28 de marzo, salimos de Montevideo yendo a fondear en el Tuyu porque el tiempo se presentaba de mal cariz.

Cuando hubo despejado el tiempo, seguimos viaje, enfrentando el Río Negro el día 2 de abril a la tarde y cuando no era hora de marea, teniendo que voltejar toda la noche frente a la barra para entrar recién al otro día por la mañana.

El viaje, a pesar de haber sido muy incómodo por el remolque peligroso que llevábamos, se hizo con toda felicidad dando fondo finalmente en el puerto de Patagones el día 4 de abril.

Inmediatamente se empezó a preparar la Triunfo y, en los primeros días de mayo, emprendía viaje aguas arriba con destino a Choele Choele.

Me parece oportuno recordar que Choele Choele está aproximadamente a 332 km de Carmen de Patagones y de Viedma; en 1878 se acababan de dividir las dos poblaciones en ambas márgenes del Río Negro.

El día 9 de julio, salimos con la *Uruguay* a la mar, acompañando a la *Paraná* y al *Andes* que conducían al Ministro de Guerra en Campaña, General Don Julio A. Roca, y su comitiva a Buenos Aires.

Durante este tiempo, se hacía una recorrida general en la arboladura y máquina de la Uruguay, recorrida que necesitaba con urgencia, pues el buque andaba constantemente en movimiento. En cuanto a las clases, se seguían con regularidad.

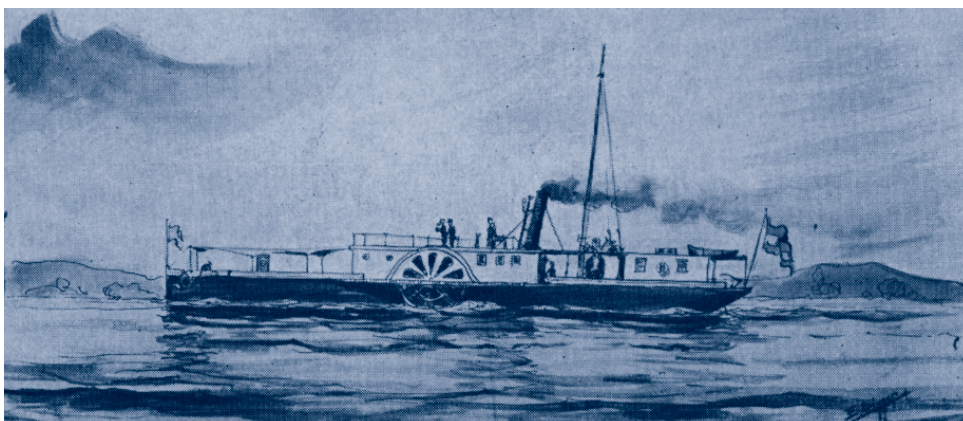
En los primeros días de julio, empezaron los exámenes, rindiendo yo el 3.er semestre que se componía de Geometría plana y del espacio, Geografía universal, Artillería práctica, Táctica de infantería y Francés.

A estos exámenes concurrió el entonces Ministro de Guerra en Campaña, General Don Julio A. Roca, que se encontraba en Patagones de paso para Buenos Aires dejando al ejército sobre la margen izquierda del Río Negro.

El día 9 de julio, salimos con la Uruguay a la mar, acompañando a la Paraná y al Andes que conducían al Ministro y su comitiva a Buenos Aires.

Después de franquear la barra y cuando los dos buques empezaron a navegar a rumbo, hicimos salva de 17 cañonazos en honor del Ministro y emprendimos el regreso a Patagones.

Al llegar a la barra, vimos que no teníamos agua suficiente para entrar, por lo cual nos dispusimos a pasar la noche fuera. Durante la noche se levantó viento fresco del sur; la barra se puso brava obligándonos a permanecer fuera tres días con temporal del sur.



Vaporcito *Triunfo*
(Tinta china aguada del
Capitán Emilio Biggeri,
Museo Naval de la
Nación).

Imagen: DEHN. Apuntes sobre los Buques
de la Armada Argentina

Cuando calmó el tiempo, cruzamos la barra y fuimos a tomar nuestro fondeadero frente al pueblo del Carmen.

4.to Semestre

Debido a la estadía del buque en Patagones, no tuvimos vacaciones después de estos exámenes, dándose comienzo a los estudios a mediados de julio y nosotros el cuarto semestre.

Puerto de San Antonio

El 29 de julio, salimos de Patagones y después de franquear la barra se hizo rumbo al puerto de San Antonio.

Este viaje que era de exploración pues se trataba de encontrar agua dulce, debido a que ese puerto carece de ella en absoluto, se suponía fuera de pocas horas, teniendo en cuenta que solo dista de la embocadura del Río Negro un centenar de millas, pero no sucedió así, porque dos horas después de haber franqueado la barra, se declaró un temporal del sudeste y tan fuerte que estuvo la Uruguay en inminente peligro.

Cuando salimos del Río Negro, los cadetes hacíamos ejercicio de maniobra de manera que la primera racha, precursora del temporal, nos tomó con los cangrejos y foques arrizados.

Como estábamos próximos a los bancos de la barra, se trató de hacer camino al sur para alejarnos, pero la fuerte mar que se arboló nos impidió seguir viaje, siendo necesario disponer del conocimiento para capear.

En este momento, propuso el 2.do Comandante Cap. Barnes al Comandante Guerrico de virar para correr el tiempo porque tenía la creencia de que sería recio. El Comandante no accedió, tal vez porque no consideraba al tiempo tan fuerte como su segundo, dando órdenes de mantenerse a la capa hasta que amainara.

Esta es una de las perlas del relato de Rojas Torres que cuesta entender: cómo un cadete de cuarto semestre, con 16 años, conocía esta diferencia de apreciación entre Comandante y Segundo. ¿Habrá estado de guardia en el puente cuando ocurrió este intercambio?

El tiempo arreciaba por momentos, y varias velas se rifaron, entre ellas, el contrafoque que solo quedó envergada la relinga. El buque no hacía camino a pesar de dar avance con las máquinas a toda fuerza, varios tubos de las calderas se reventaron, lo que obligaba a retirar los fuegos para tapar los tubos pues, de lo contrario, los fuegos se apagaban. La disminución de revoluciones nos quitaba tanto camino que el buque iba más bien para atrás, gobernaba con dificultad y pronto estuvimos bien próximos a los bancos de San Blas, siendo este el peor momento que pasamos.

El temporal habrá llegado al máximo de fuerza, y el peligro era inminente, cuando esto estaba ocurriendo el Coronel propone un recalmán para virar, pero el Segundo le hizo cambiar de idea, hubiera sido mayor el peligro, la oportunidad para romper la capa había pasado y ahora sería jugar el todo por el todo.

Felizmente, los tubos se taparon con prontitud, se navegó a toda fuerza y pudimos, así, separarnos de los bancos a razón de una milla por hora.

La noche fue cruda, nadie tomó sus coys de la batayola; en la camareta de los cadetes, se extendió sobre su cubierta una mayor, la misma que nos sirvió de colchón. Algunos cadetes estaban tan mareados que no se daban cuenta de la situación en que se había encontrado el buque, pero otros no nos mareamos y nos llevamos un buen susto.

Al amanecer, empezó a declinar y, poco a poco, fuimos haciendo más camino hasta abrirnos de la costa lo suficiente para estar en seguridad. Se largaron las gavias arrizadas y se soltó una faja de rizos a las velas de cuchilla. Para hacer subir la gente arriba fue necesario emplear medios violentos, porque tenían miedo y se negaban a subir.

Recién al tercer día se empezó a navegar a rumbo y, a la tarde, fondeamos en el golfo San José. Al siguiente día, es decir el 1.º de agosto, seguimos viaje con poca fuerza de máquina y, al día 2, entramos al puerto San Antonio.

¿Cómo un cadete de cuarto semestre, con 16 años, conocía una diferencia de apreciación náutico/meteorológica entre Comandante y Segundo? ¿Habrá estado de guardia en el puente cuando ocurrió este intercambio? (el Segundo Cap. Jorge Barnes es uno de los firmantes del acta fundacional del CN).

La noche fue cruda, nadie tomó sus coys de la batayola; en la camareta de los cadetes, se extendió sobre su cubierta una mayor, la misma que nos sirvió de colchón.

Salieron del Río Negro el 29 de julio, el temporal del sudeste los llevó hasta proximidades de la Bahía San Blas; cuando comenzó a aflojar, cruzaron el San Matías hasta el Golfo San José y, el 2 de agosto, estaban entrando al puerto de San Antonio.

Inmediatamente de llegar, bajó a tierra la compañía y muchos marineros para recorrer los alrededores; se hicieron varios pozos, pero solo se encontró agua salobre.

Aprovechó el Comandante nuestra estadía en este puerto para establecer algunas balizas en los médanos, pues el puerto no estaba balizado y era algo peligroso, sobre todo para entrar. Algunos días después, emprendimos el regreso saliendo de San Antonio a la tarde a media fuerza para llegar recién al otro día frente al Río Negro.

Patagonia

El viaje fue tranquilo, fondeando sin novedad frente al Carmen de Patagones. Las clases volvieron a seguirse con regularidad, y nosotros nuestra vida monótona por demás.



Goleta *Cabo de Hornos* (óleo de A. Silvestrini en el Museo Naval de la Nación).

Imagen: DEHN, Apuntes sobre los Buques de la Armada Argentina



Goleta *Cabo de Hornos* (óleo de Hugo Lebán en el Museo Naval de la Nación).

Imagen: DEHN, Apuntes sobre los Buques de la Armada Argentina

En los primeros días de setiembre, se dispuso que el 1.er Regimiento de Caballería bajara a la Capital a bordo de la corbeta Cabo de Hornos.

Se embarcó al regimiento en la Uruguay para llevarlo a la Cabo de Hornos, que estaba en la boca del río; se trasbordó y luego sacamos a la corbeta a remolque hasta franquear la barra y alejarla lo suficiente para emprender viaje por sí sola.

Esa misma tarde, salvamos la barra y fondeamos frente a la casa de los prácticos y, al siguiente día, entramos hasta frente al pueblo.

Buenos Aires

En el mes de octubre, nos pusimos en viaje hacia Buenos Aires trayendo a bordo al Gobernador del Territorio de la Patagonia Coronel Avaro Barros y a su familia. Tres días después, entramos al puerto de la Capital habiendo tenido un viaje magnífico, que nos permitió seguir las clases en navegación.

Al llegar a Buenos Aires, se nos dio permiso para visitar a nuestras familias después de una ausencia de ocho meses.

San Fernando

En noviembre del mismo año (1879,) salimos para San Fernando entrando la Uruguay al dique para limpiar sus fondos.

Como las clases no se podían seguir dando a bordo, se alquiló una casa en tierra donde nos alojamos. En diciembre, tuvieron lugar los exámenes en el Salón Municipal del pueblo ante una comisión que presidió el Comandante General de Marina, Coronel D. Mariano Cordero. Yo rendí examen de 4.º semestre, que se componía de Trigonometría plana y esférica, Química, Física, Artillería teórica e Inglés. Terminados los exámenes, se nos dieron vacaciones hasta el 17 de febrero de 1880.

5.º Semestre, Desembarque de la Escuela - Tigre

Durante las vacaciones, se resolvió que la Uruguay dejara de ser buque escuela alquilándose al efecto una casa en el Tigre, donde se empezaron las clases y yo, el quinto semestre.

Se resolvió que fuera buque escuela el antiguo vapor General Brown empezándose al efecto sus reparaciones en el Riachuelo por los contratistas Moneta y Húngaro.

Su traslado a la boca del Riachuelo

En abril, se tomó una casa en la boca del Riachuelo frente a la estación Brown, donde se trasladó la Escuela y se siguieron los estudios.

El 20 de mayo de 1880, asistimos en formación a los festejos que se hicieron en Buenos Aires con motivo de ser el centenario del ilustre prócer D. Bernardino Rivadavia; fuimos a las órdenes del Capitán D. Ramón Falcón, Comandante de la Compañía.

Es de observar que se celebraba la fecha de nacimiento de Rivadavia (20/5/1780 - 2/9/1845).

A Montevideo en el Paraná

Terminados el Tedeum y la ceremonia del centenario con la brillante oración que pronunció el General D. B. Mitre, nos embarcamos esa misma tarde en la cañonera Paraná conjuntamente con los cadetes de Palermo para ir a Montevideo y escoltar los restos del eximio General D. José de San Martín que trajo de Europa el transporte Villarino recientemente fondeado en ese puerto.

Obsérvese cómo Rojas Torres se refiere a los cadetes del Colegio Militar, asociándolos con el barrio donde estaban instalados en ese entonces: Palermo.

Merece también observarse que la cañonera *Paraná* era gemela de la *Uruguay*.

El 21 a la tarde, llegamos a Montevideo e inmediatamente bajamos a tierra yendo a alojarnos en el cuartel del 5.º de Cazadores.

El día 22 desembarcaron los restos en Montevideo llevándolos a la Iglesia La Matriz para hacerles suntuosos funerales. La Escuela Naval formó brigadas con los de Palermo y con las tropas orientales para rendirle los honores correspondientes. La Compañía los escoltó desde el Muelle hasta La Matriz y desde esta hasta a bordo del Villarino al reembarcarse. Frente a La Matriz se hicieron las descargas de Ordenanzas, llamando nuestra atención la Compañía por la disciplina, bizarría y precisión con que ejecutaba todos los movimientos. Con este motivo, todos los diarios de Montevideo prodigaron a la Escuela grandes elogios.

El 20 de mayo de 1880, asistimos a las órdenes del Capitán D. Ramón Falcón, Comandante de la Compañía, a los festejos que se hicieron en Buenos Aires con motivo de ser el centenario del ilustre prócer D. Bernardino Rivadavia.



Vapor General Brown. Cuadro de A. Silvestrini. Imagen: DEHN, Apuntes sobre los Buques de la Armada Argentina

Transporte *Villarino*,
1881-1898. Acuarela de
Emilio Biggeri, Museo
Naval de la Nación.

Imagen: Historia Marítima Argentina



Regreso a B. Aires en el Villarino

El mismo día 22, nos embarcamos en el Villarino, se preparó la Capilla ardiente, y empezamos a montar la guardia.

El día 23, salimos del puerto escoltados por dos buques de guerra argentinos y, al llegar el 24 a Buenos Aires, se nos reunió el resto de la Escuadra.

El 24 a la tarde, llegamos a Buenos Aires y desembarcamos yendo a dormir a nuestra casa en La Boca.

El 25 por la mañana, se nos dio puerta franca hasta el 25 a la tarde que nos presentamos.

El día 27, bajaron los restos para el muelle de Catalinas, sirviéndole de escoltas la Escuela Naval y la de Palermo, se los condujo a la Catedral y de allí nos fuimos a nuestro cuartel.

En junio (1880), estalló la revolución de la provincia de Buenos Aires, encabezada por el gobernador Dr. D. Carlos Tejedor contra el resto de la Nación, por lo cual el Presidente Avellaneda se trasladó con sus Ministros y con la Mayoría del Congreso al pueblo de Belgrano, que fue declarado Capital provisoria.

Traslado a Belgrano

La Escuela recibió orden de trasladarse también a Belgrano saliendo de Buenos Aires el día 5.

El Señor Coronel D. Martí Guerrico pidió su baja y se quedó en Buenos Aires sirviendo al gobierno provincial.

El Capitán Falcón condujo la Escuela a Belgrano y, después de dejarla instalada, hizo entrega de ella al Brigadier Primero Guillermo Brown y se presentó al gobierno de Buenos Aires.

El día 7 de junio a la madrugada, desertaron 6 cadetes, por lo cual se mandó la Escuela a la isla de Martín García, con lo cual se salvó la Escuela de su disolución, pues, de dejarla en Belgrano, se hubiera desertado toda la Compañía.

Observación: merece destacarse que los disidentes, que por lo relatado eran las principales autoridades de la Escuela, más el hecho de que también se estaba iniciando la desertión de cadetes, en todos los casos tomaban decisiones individuales sin comprometer a la Escuela Naval y a la totalidad de la compañía de cadetes. Personalmente me sorprende, en este caso, la falta de toma de posición en el relato de Rojas Torres respecto de la revolución.

En junio (1880), estalló la revolución de la provincia de Buenos Aires, encabezada por el gobernador Dr. D. Carlos Tejedor contra el resto de la Nación, por lo cual el Presidente Avellaneda se trasladó con sus Ministros y con la Mayoría del Congreso al pueblo de Belgrano, que fue declarado Capital provisoria.

Escuela en Martín García

Quedó al frente de la Dirección de la Escuela el Subdirector D. Rafael León y de Comandante de la Compañía el Brigadier Primero antes citado.

En Martín García, pasamos toda clase de penurias y escasos de todo, hasta de alimentos, y teniendo que cocinar los mismos cadetes.

Boca del Riachuelo

El 7 de julio, habiendo sido vencida la revolución, regresamos a Buenos Aires, conducidos por el vapor aviso Resguardo, siendo instalada la Escuela en la misma casa que ocupábamos anteriormente en la Boca.

A principios del mes de agosto de 1880, rendimos examen del 5.º semestre ante una comisión presidida por el entonces Comodoro D. Bartolomé L. Cordero. Mi examen consistió en Gramática analítica y descriptiva, Arte del aparejar, Artillería, Construcción naval, Topografía e Inglés.

En esa época, fue nombrado Comandante de la Compañía el Teniente de Artillería Don Carlos Sarmiento.

Al terminar los exámenes, hicimos ejercicios con presencia de la comisión examinadora y, con tal motivo, fuimos felicitados por los exámenes satisfactorios que habíamos rendido.

Buque Escuela

Después de estos exámenes, no se nos dio vacaciones, y como las reparaciones del Buque Escuela se habían terminado, se trasladó la Escuela a bordo y se la instaló con mayores comodidades de las que teníamos en tierra.

El Señor Coronel D. Antonio Somellera fue nombrado Comandante del buque y Director de la Escuela en la parte militar, quedando el Señor D. Rafael León como Director en la parte técnica. Siguió como Comandante de la Compañía D. Carlos Sarmiento, que ascendió a Capitán; 2.º Comandante del buque fue nombrando el Teniente Baceas.

6.º Semestre

Instalados a bordo del Buque Escuela, se abrieron las clases empezando yo a cursar el 6.º semestre.

Río Luján

El buque se trasladó, a los pocos días, al Río Luján fondeando a la entrada del Canal de San Fernando.

Cabo

Con fecha 1 de octubre de 1880, fui ascendido a Cabo entregándoseme los respectivos despachos.

Se me nombró también encargado de la mayoría de la Compañía, de la ropería y del depósito.

Durante este semestre, desempeñé varias comisiones y, entre ellas, la de Fiscal, para sumariar por orden del Ministerio al Cadete ... El sumario fue elevado, y la vista se aceptó en todas sus partes.

Intencionalmente, omití el nombre del Cadete sumariado, por considerar que conocer su nombre no suma al anecdotario general.

Fui nombrado también Escribano de otros sumarios, pero de menor importancia que el otro.

En el Río Luján, permanecimos hasta el mes de diciembre, en que rendimos examen.

El examen que yo rendí se componía de Astronomía Náutica, Juicios Militares, Meteorología y Maquinas a Vapor.

Sub Brigadier

Con fecha 1 de enero de 1881, terminados los exámenes, fui ascendido a Sub Brigadier y nombrado instructor de reclutas, además del cargo del Detall que ya desempeñaba.

Tuvimos, después de los exámenes, vacaciones hasta el día 18 de febrero de 1881, que regresamos a bordo para empezar de nuevo los cursos.



Aviso Resguardo

Imagen: <https://www.histarmar.com.ar/>

El Sr. Coronel D. Antonio Somellera fue nombrado Comandante del buque y Director militar de la Escuela, quedando el Señor D. Rafael León como Director técnico. Siguió como Comandante de la Compañía el Capitán D. Carlos Sarmiento. (el Cap. C. Sarmiento, es otro de los firmantes del acta fundacional del CN).

7.to Semestre

Al empezar los cursos, presentó su renuncia el Señor D. Rafael León. La que le fue aceptada, quedando como Director General de la Escuela el Señor Coronel D. Antonio Somellera y como Subdirector el profesor D. Luis Pastor.

Riachuelo

En esta época, fue remolcado el Buque Escuela nuevamente hasta el Riachuelo, donde permaneció durante todo el semestre.

Así pasamos hasta julio de ese año, sin que ocurriera nada que perturbara los estudios siendo este el único semestre hasta entonces que permaneció la Escuela en un mismo puerto y siguiéndose los estudios con regularidad.

En los primeros días de julio, tuvieron lugar los exámenes.

Las materias de que dimos examen fueron: Pilotaje (1 parte), Balística, Derecho Internacional, Derecho Constitucional e Inglés.

Estos exámenes fueron presididos por el Señor D. Francisco Beuf, exdirector del observatorio de Toulon y Oficial de la Marina Francesa, que fue contratado por el Gobierno Nacional para que se hiciera cargo de la Dirección de la Escuela.

Terminados los exámenes, se nos dio ocho días de vacaciones al cabo de los cuales regresamos a bordo para empezar el nuevo curso.

Reorganización de la Escuela

Al regresar a bordo, se hizo reconocer al Señor Don Francisco Beuf como Capitán de Navío Honorario Director de la Escuela y Comandante del Buque Escuela.

Por la misma orden, se nombraba 2.do Comandante al Teniente D. Guillermo Mac Carthy.

El nuevo Director reorganizó la Escuela, dividiéndola en dos: la superior o naval y la preparatoria.

La primera constaba de dos años, y la segunda, de uno dividido en dos secciones:

El 2.do año superior se formó con los alumnos que habíamos rendido exámenes del 7.mo semestre, lo cual nos hizo perder seis meses, porque solo nos faltaba un semestre por el plan antiguo, y ahora se nos exigía un curso de un año.

El 1.er año superior se formó con los alumnos más aventajados de los que habían rendido examen de 4.to, 5.to y 6.to semestre, circunstancia favorable para muchos y que les acortó notablemente su permanencia en la Escuela.

La preparatoria se formó con el resto de los alumnos, siendo necesario dividirla en dos secciones por su crecido número.

Traslado de la Escuela a tierra

Reorganizada la Escuela, fue uno de los primeros actos de la nueva Dirección el trasladarla a tierra, para cuyo efecto se contrató, por varios años, una casa espaciosa con más de una manzana de terreno, situada en la calle Bella Vista, recientemente abierta a una cuadra del paseo de la Recoleta.

No tardó esta calle en poblarse completamente construyéndose espléndidos palacios que la convirtieron, en menos de dos años, en la más aristocrática de la Capital, y que llevó, después, el nombre de Avenida General Alvear.

La Escuela se ensanchó con varias construcciones de madera y se reparó toda la de material.

Poco después, se instaló en el mismo local la oficina de Hidrografía y el Observatorio de Marina, con espléndidos instrumentos comprados en su mayoría en la casa francesa de la Gautier.

En agosto de 1881, empezaron las clases con toda regularidad y de acuerdo con el nuevo plan.

Mucha resistencia tuvo que vencer el nuevo Director, sobre todo entre los alumnos, pues no podíamos conformarnos con el mayor tiempo de estudios que se nos exigía.

Además, el nuevo Director, no obstante sus vastísimos conocimientos, cometió el error de querer plantear la Escuela exactamente como en Francia, sin pensar que nuestro carácter era completamente distinto y que todavía no estábamos bien preparados para ello.

Copió todo tan a la letra que las primeras vacaciones que tuvimos fueron en junio, es decir, en el rigor del invierno y que en Francia se observa por ser la estación de verano.

Se reconoció al Señor Don Francisco Beuf (exdirector del observatorio de Toulon y Oficial de la Marina Francesa) como Capitán de Navío Honorario Director de la Escuela y Comandante del Buque Escuela. Y se nombró 2do Comandante al Teniente D. Guillermo Mac Carthy (otro de los firmantes del acta fundacional del CN).

Para la instrucción militar de los cadetes y vigilancia de los estudios y recreos, pidió dos Sargentos del Batallón 8 de línea, lo que hubiera ocasionado una sublevación de los oficiales de la Escuela si en el momento oportuno no le hubieran hecho comprender su error.

Se hizo un compromiso entre los alumnos para desobedecer toda orden transmitida por los Sargentos y negarse a hacer ejercicios bajo su dirección.

Los oficiales supieron esto, y lo vieron al Director, el cual no tardó en quitar a los Sargentos toda injerencia en la Escuela Naval, empleándolos únicamente en la preparatoria.

Estas cosas desprestigiaron al Director ante los cadetes, los que, si bien le respetábamos pues no podíamos dejar de reconocer sus grandes conocimientos, teníamos la seguridad de que al frente de la Escuela no daría los resultados deseados.

Sin embargo, puede decirse que la instrucción verdaderamente científica de la Escuela data desde la venida del Señor Beuf.

Debe hacerse notar que al Señor Beuf se le dio amplios poderes para hacer y deshacer a su antojo, al extremo que, por un reclamo que hicimos varios cadetes, se leyó a la Compañía una resolución tomada por el Presidente de la República en acuerdo de Ministros, 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.

Esta estúpida resolución nos entregó maniatados al nuevo Director y en peores condiciones que el último soldado del ejército.

Así pasa todo en nuestro país: cuando un hombre nuevo entra en acción, se le da todo cuanto pide y aún más. Pues al poco tiempo se le retiran todas las facultades extraordinarias, y bien pronto se le persigue, como sucedió al Señor Beuf, hasta hacerlo renunciar. Quizás con menos facultades al principio no se hubiera engrdeído tanto, creyéndose indispensable, y bien pudiera ser que aun estuviera al frente de la Escuela.

Primera oportunidad en el diario de Rojas Torres en que hace un comentario tomando posición y opinando sobre lo obrado por un superior. Pero él mismo percibe la digresión y retoma su relato.

Dejemos esta larga digresión y volvamos al punto donde interrumpí mi relato.

El 13 de noviembre de 1881, durante un fuerte temporal que causó muchos estragos en tierra y en el río, salimos todos los cadetes al jardín en cabeza para ver una barca francesa que se tumbó frente a la Escuela en el Canal del Norte, tomando yo un fuerte resfrío, que fue aumentando hasta terminar en una pulmonía doble y que después me fue de graves consecuencias por el año de estudios que perdí.

El carácter grave que asumió mi enfermedad fue causa de que me mandaran a mi domicilio, donde permanecí hasta el día 2 de enero de 1882 en que, considerándome sano, me presenté a la Escuela.

Al llegar, supe que ya no era Subbrigadier, pues el nuevo Reglamento disponía que los Brigadieres serían los dos cadetes de último año y los Subbrigadieres los dos de 1.º año que en los exámenes sacasen las primeras clasificaciones y, como durante mi ausencia hubo exámenes parciales, yo quedé excluido del número de ellos.

Esto me afectó grandemente y, como los médicos me aconsejaban dejar los estudios si quería restablecerme, me apersoné al Director y le manifesté que iba a pedir mi baja.

El Director me hizo toda clase de reflexiones para hacerme desistir de esta idea, pero como no me sentía bien, pedí licencia para retirarme nuevamente a casa.

Se me concedió la licencia, y el Señor Beuf me previno que no pidiera la baja porque él se opondría a mi salida definitiva de la Escuela.

Así permanecí hasta abril, en que mis compañeros de estudio y promoción rindieron examen general y egresaron de la Escuela como Subtenientes.

Forzoso me fue repetir el año siguiendo con la promoción que seguía a la nuestra en antigüedad, pero me separaron completamente de la Compañía, a fin de que yo no quedara a las órdenes de Brigadieres que eran más modernos. Se me destinó con alojamiento especial reuniéndome a los cadetes solo en las horas de clase y comida.

Grandes dificultades tuve que vencer para seguir los estudios por el nuevo plan, pues yo no conocía el cálculo diferencial e integral, y este entraba como base de la mecánica racional que ahora tenía que estudiar.



Carnet del Centro Naval anterior a la irrupción del plástico. Reliquia familiar

Así pasa todo en nuestro país: cuando un hombre nuevo entra en acción, se le da todo cuanto pide y aún más. Pues al poco tiempo se le retiran todas las facultades extraordinarias, y bien pronto se le persigue, como sucedió al Señor Beuf, hasta hacerlo renunciar.

En octubre de 1883, renunció el Señor Beuf a la Dirección de la Escuela, quedando interinamente al frente el Capitán Federico W. Fernández. En esta época, se instaló, anexa a la Escuela Naval, la Escuela de Grumetes.

Egreso

El día 31 de marzo de 1883, rendí el último examen en la Escuela, y se me mandó extender los despachos de Subteniente con fecha 16 de abril de 1883.

Oficial profesor

Al egresar de la Escuela, fui nombrado por el Ministro de Marina y a propuesta del Director de la Escuela Sr. Beuf, Oficial profesor, encargándome de las clases de Máquinas de Vapor y Construcción Naval. Antes de terminar el curso, quedó vacante la cátedra de cálculo marítimo, siendo honrado con ella por la Dirección.

Cambio de Director de la Escuela

En el mes de octubre de 1883, renunció el Señor Beuf a la Dirección de la Escuela, quedando interinamente al frente de ella el Capitán Federico W. Fernández.

En esta misma época, se instaló, anexa a la Escuela Naval, la Escuela de Grumetes, y se arboló un aparejo de bergantín para instrucción de los alumnos de ambas escuelas.

Oficial de Detall

En la organización de la Escuela de Grumetes, tomé una parte activa, porque el Capitán Fernández me nombró oficial de Detall de la Escuela Naval y me encargó exclusivamente de todo lo referente a la instalación de la nueva Escuela.

Halagado con las distinciones de que era objeto, dediqué todo mi tiempo y voluntad, trabajando con todo empeño por la instalación, y tuve la satisfacción de verla funcionar regularmente antes de alejarme de la Escuela para ir a Europa en Comisión.

En Comisión a Europa

Habiendo dispuesto el Gobierno que los alumnos de la Escuela Naval y los Oficiales que acabábamos de egresar en enero del 1884 fuéramos en Comisión a Europa a las órdenes del Capitán Fernández para traer al puerto de la Capital al Buque Escuela La Argentina que se construiría

Buque Escuela *La Argentina*

Imagen: <https://www.histarmar.com.ar/>

Buque paquebote italiano *Nord-América*

Imagen: <https://www.histarmar.com.ar/>



en Trieste, debiendo ir además varios oficiales encargados de la instrucción de los alumnos y del servicio a bordo de La Argentina, fui designado como tal, encargándome de todo lo referente a la instrucción de los cadetes en navegación.

En cumplimiento de esto, nos embarcamos el día 4 de febrero de 1884 a bordo del paquebote italiano Nord-América con rumbo a Génova, trasladándonos de allí a Trieste por tierra.

En Buenos Aires, quedó al frente de la Escuela el Señor D. Eugenio Bachman, que acababa de ser nombrado para ese puesto en iguales condiciones que el Señor Beuf.

Hasta aquí el relato de Rojas Torres en su etapa de formación en una cambiante Escuela Naval, en plena transición de una escuela teórico-práctica que funcionó embarcada en varios buques a una establecida en tierra.



Imagen de la ribera de Buenos Aires desde el río (año 1886). Zona conocida como «Bajo de las lavanderas». Fotografía de C. Junior. Obsérvese aún la Aduana de Taylor, demolida recién en 1894, en el extremo izquierdo mirando la foto (Archivo General de la Nación).

Panorama de la Ciudad de Buenos Aires desde la torre del Cabildo, en 1883, cuando se estaba demoliendo la Recocta (Archivo General de la Nación)



Resulta interesante observar que Rojas Torres nació en 1863, ingresó en la Escuela Naval en 1878 con 15 años y egresó como Subteniente en 1883, habiendo perdido, por temas de salud y en cambios de programas, casi un año completo. Es muestra de la falta de marinos profesionales que había en aquellos tiempos el hecho de que, inmediatamente de su egreso, continuó en la Escuela con funciones docentes.

En el relato, Rojas Torres detallaba la nota alcanzada en cada materia en sus exámenes y el orden de mérito en que se encontraba entre sus pares, detalle que denota su espíritu competitivo y su férrea voluntad por destacarse en la profesión elegida. No obstante, como también hice en otros tramos, obvié todo detalle personal que no contribuyera al anecdotario más general, para intentar optimizar el conocimiento de la vida de un cadete en los albores de nuestra Escuela Naval Militar.

Dejo para los apasionados de los detalles de la historia verificar los matices que presenta el relato sobre la revolución de 1880, los numerosos cambios de dirección, la influencia de los docentes extranjeros o la sorprendente división de la Escuela, una parte destacada a recibir el nuevo Buque Escuela *La Argentina* en Italia, mientras seguía funcionando la otra parte de la Escuela en el barrio de la Recoleta.

Todo este relato de la vida de un joven cadete corresponde a quien, unos años más tarde, en 1914, estando en actividad y como Capitán de Navío, presidió nuestro Centro Naval al momento de inaugurarse nuestra sede de Florida y Córdoba.

Aún quedan partes del diario de Daniel Rojas Torres para continuar con futuros artículos. ■

Una parte de la Escuela fue destacada a recibir el nuevo Buque Escuela *La Argentina* en Italia, mientras seguía funcionando la otra parte en el barrio de la Recoleta.