



El Restaurador

“...SED SUMISOS A LA LEY”

DEL MANIFIESTO DEL COMANDANTE DEL 5° REGIMIENTO DE CAMPAÑA, JUAN MANUEL ROSAS

“AL MUY BENEMÉRITO PUEBLO DE BUENOS AIRES” - 10 DE OCTUBRE DE 1820



Cnel de Marina Álvaro J. de Alzogaray 210 años de su nacimiento y 140 años de su fallecimiento

POR EL DOCTOR GUILLERMO M. MASCIOTRA

Nacido en la ciudad de Santa Fe (Virreinato del Río de la Plata), el 19 de enero de 1809, hijo de Francisco de Alzogaray y Mercedes Echagüe, Álvaro José se crió en una familia criolla que rápidamente tomó partido por los ideales de Mayo, ya que los Echagüe familiares de su madre fueron entusiastas defensores de la causa patriota. De sólida educación en su niñez, estudió idiomas y ciencias físicas y matemáticas en su ciudad natal.

Con tan solo 16 años se enroló en la incipiente marina de guerra que se armaba a las órdenes del Almirante Guillermo Brown, para enfrentar a la poderosa escuadra del Imperio de Brasil.

Su vocación de servicio, amplia cultura y espíritu guerrero seguramente heredados de los Echagüe lo colocan en la posición de ayudante secretario del bravo irlandés y desde ese puesto en el puente de la nave insignia participa en el Combate de Los Pozos, La Colonia, Quilmes y Monte Santiago y las gloriosas jornadas de El Juncal. Durante casi tres años es quien lleva el Libro Diario de Operaciones de la Escuadra Republicana recopilando todos los detalles y siendo testigo de las maniobras y combates en el Río de la Plata.

Junto a marinos como Espora, Rosales, Drumond, Parker, Bathurs, Granville, Fournier, Thorne, entre otros, fue parte de esa generación que se formaba con Brown para defender a la Patria en el mar.

Finalizado el conflicto con Brasil realiza hasta 1831 tareas de agente naval llevando pertrechos hasta Fortaleza Argentina (actual Bahía Blanca) comandando la polacra Estela Matutina. A partir de ese año y hasta 1840 ocupa el puesto de

Comandante de Milicias.

En 1840 nuevamente es convocado por Brown, que a solicitud de Juan Manuel de Rosas otra vez debe armar de la nada una escuadrilla para disputar el dominio del río de la Plata a las fuerzas orientales coloradas riveristas, que operaban desde Montevideo.

Participa de los Combates del Canal Santa Lucía, donde logra abordar y apresar en 1841 al Bergantín Cagancha que pasa a integrar la flota de la Confederación Argentina con el nombre de Echagüe, pelea en la defensa de Maldonado

con una brillante actuación (1) y participa incluso en el incidente con el buque de estación francés Arethuse. Nuevamente y como había ocurrido años antes, es uno de los marinos que al lado de Guillermo Brown demostró mucha valentía y alta profesionalidad en el empleo de las naves y armas durante esta gesta que culmina con la derrota de la fuerza naval riverista al mando de Juan Coe, antiguo subordinado de Brown.

En 1844 asume el mando del Bergantín Estrella del Sur y en febrero de 1845 el mando de la Goleta Maipú, adquirida en EE UU, cuya artillería fue repotenciada por él, siendo la madrina de bautismo de la nave la Señorita Manuela Robustiana Rosas.

Vive Alzogaray con dolor el robo anglo francés de la escuadra en Montevideo. Llegan los acontecimientos en 1845 del bloqueo anglo francés y la expedición invasora al río Paraná con la página de Vuelta de Obligado donde una vez más su brillante actuación, se resume en el parte del Gral. Mansilla: “El comandante de la Batería El Restaurador, Don Álvaro José de Alzogaray es digno del renombre de intrépido y sereno guerrero”.

El 19 de abril de 1846, Alzogaray tuvo destacada actuación en la recuperación del Pailebote Federal (2) nave identificada como la más veloz del Plata de 115 toneladas de desplazamiento que había sido capturada por los ingleses en Obligado y bajo ese pabellón rebautizada Vuelta de Obligado. Esta nave por sus características fue destinada para el envío de correspondencia. En su viaje de regreso desde Corrientes hacia Montevideo, quedó varada cerca del Paso del Quebracho y allí es atacada desde la costa por la artillería argentina al mando de Alzogaray. Unos certeros cañonazos que dan en la nave provocaron que sus tripulantes la abandonaran precipitadamente,



ÁLVARO JOSÉ DE ALZOGARAY.

dejando pertrechos, banderas y documentación. Con cuatro lanchones de marinería se aborda la embarcación y así se produce su captura y él mismo efectúa el cambio de pabellón, repara el pailebote nombrado, lo zafa de la varadura y lo navega hasta Puerto San Lorenzo, donde retira el poderoso cañón de 18 libras con que lo habían dotado los ingleses para ser colocado en la Batería instalada en San Lorenzo.

A fines de 1846 es designado Comandante del Cuartel Divisionario del Departamento del Norte, y en 1848 sus antecedentes de marino y técnico naval hacen que el gobierno de la Confederación Argentina le confíe el mando de La Merced (3), primera embarcación a vapor de la Escuadra de la Confederación, que debe reparar y armar en el varadero del Río Luján en Tigre. Permanece bajo su mando por dos años siempre en reparaciones y pruebas de navegación hasta que lo sorprende la Batalla de Caseros. El haber sido leal a Rosas ante el Pronunciamiento de Urquiza, significó que después de esa batalla se le diera de baja, al igual que a la mayoría de los marinos al servicio de la Confederación Argentina, como Thorne, Py, Laserre, Maurice, Craig, Fourmantín, Cabassa, Pinedo, Mariano y Bartolomé Cordero entre otros por haber asumido idéntica posición.

Su vasta actuación naval, lealtad a la Patria y formación técnica hacen que sea reincorporado a fines de 1853, pero sin mando ocupando un cargo en el Correo de la Provincia de Santa Fe.

Posteriormente separada Buenos Aires de la Confederación en 1861 lo convoca el Gral. Urquiza para organizar el Parque de Artillería.

Era claro que su servicio e idoneidad profesional eran indispensables para la Guerra de la Triple Alianza y nuevamente es llamado a prestar servicios en la organización de las tropas de artillería en Corrientes.

A su fallecimiento ocurrido el 31 de julio de 1879, mientras se desempeñaba como Inspector General de la Armada Argentina, cargo para el que había sido nombrado en 1875 y con el grado de coronel de marina, se cierra una amplia foja de servicios que se había iniciado en 1826, quedando para el recuerdo su personalidad legendaria, formada en la Guerra contra el Imperio y consolidada en las campañas contra Coe, los riveristas y los bloqueos contra la Confederación Argentina, siendo uno de los nombres insignes que tuvieron al Alte. Brown como guía y se cubrieron de gloria y honor en defensa de la Soberanía Nacional.

En el sepelio, el Dr. Ángel

Justiniano Carranza, se refirió al fallecido marino recordando a los "muchos servicios prestados por Alzogaray a la República, a sus jóvenes años formándose al lado del arquetipo insuperable que era el gran Almirante... su sentido de la responsabilidad y del deber... las virtudes morales, su educación y su valor".

Alzogaray, fue víctima de una injusta acusación originada en los círculos unitarios de Montevideo y velozmente fue receptada por algunos intrigantes locales acusándolo que cuando en 1840 nuevamente se incorpora a las órdenes de Guillermo Brown, lo hace para vigilar al bravo irlandés y ser un controlador de su conducta e informar de la mínima defección a Rosas.

Nada más lejano a la realidad que lo expuesto. Se pueden dar varias razones:

Una de ellas. Cuando Brown convocó nuevamente a Alzogaray, lo hizo en consideración a la idoneidad y confianza que le mereció su subordinado como su Ayudante de Órdenes y Secretario, durante los tres años que duró la guerra contra el Brasil (1826 a 1829).

Brown recibió muchas críticas por su colaboración con el gobierno de Rosas, pero siempre manifestó que independientemente de quien detentara el poder, su actitud siempre sería la de defender el pabellón nacional. Su leal actitud, nunca generó dudas. Además Rosas sentía gran aprecio hacia el Almirante a quien llamaba cariñosamente "Bruno" en vez de Brown.

Por último, se puede afirmar que Alzogaray siempre fue un correctísimo oficial ayudante y leal a su comandante y a la Patria. Nunca mencionó o siquiera hizo la menor alusión de que debía controlar el desempeño de su

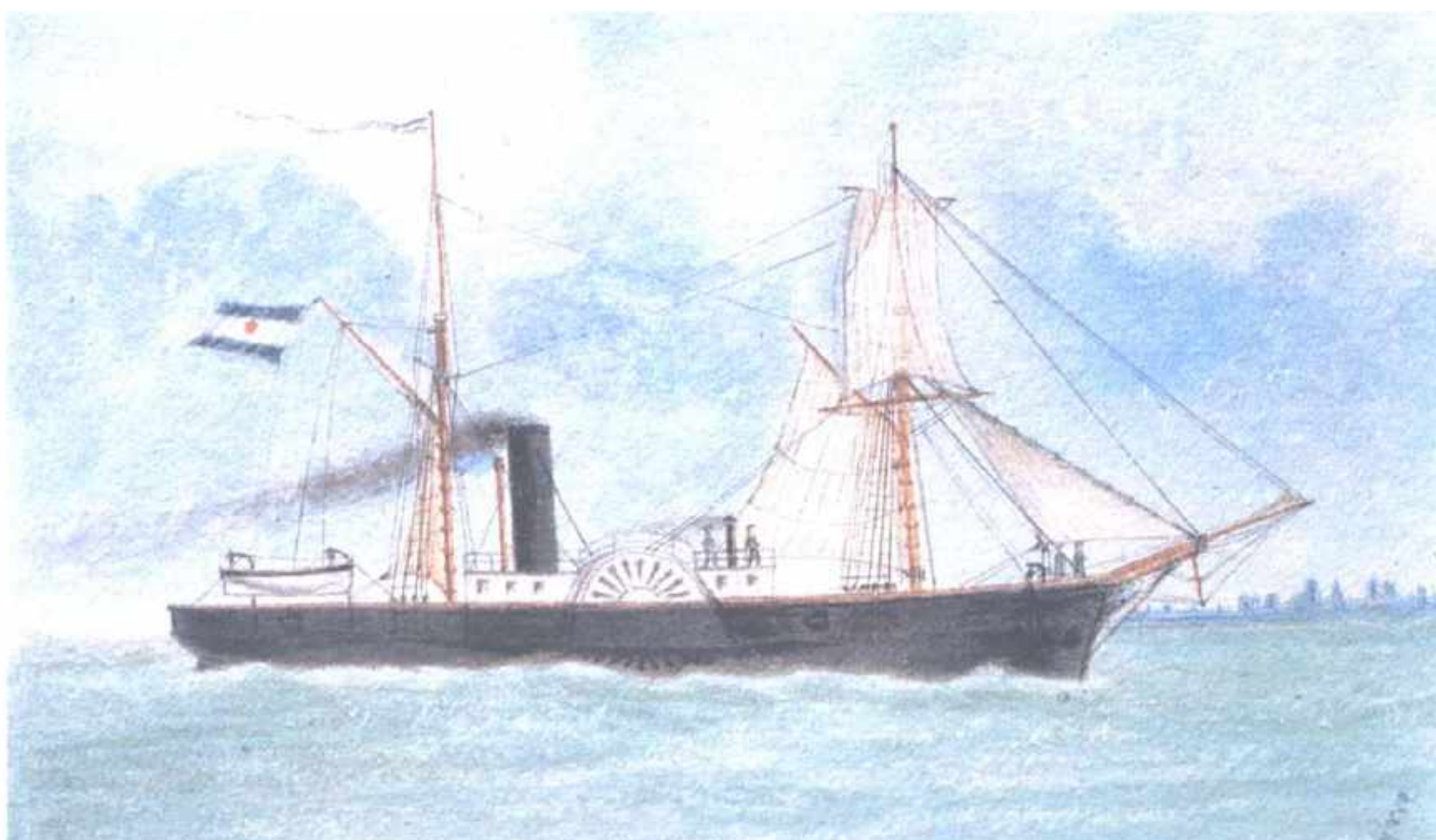
superior e informar a Rosas.

Se sabía que sus restos mortales descansaban en una bóveda del cementerio de la Chacarita, pero se desconocía en cual, pues ninguna tenía una placa con esa mención.

Merced a la colaboración de los Jóvenes Revisionistas del Instituto Nacional de Investigaciones Históricas Juan Manuel de Rosas y la Agrupación Patricios de Vuelta de Obligado se pudo ubicar en los archivos del Cementerio citado, su lugar de sepultura. Se inicia así un programa de gestiones ante descendientes del marino, autoridades navales y del Gobierno de la Ciudad para su traslado al Cementerio de la Recoleta a la bóveda de la familia Alsogaray, en un acto que se realizó el 2 de agosto de 2014 donde se le rinde un justo y sentido homenaje de reconocimiento con la presencia de tropas de marinería, ofrendas florales, discursos y descubrimiento de placas recordatorias.

Es necesario destacar que siempre cumplió con la misión de actuar como eficiente secretario y ayudante de órdenes del Almirante Brown. Sus extendidos y detallados informes son fuente de consulta de los historiadores que desean conocer al mínimo detalle las campañas navales argentinas, sus naves y tripulantes a partir de 1825.

En el Archivo Histórico de Montevideo se encuentra el Libro Diario de Operaciones de la Escuadra Republicana, que es una recopilación diaria de las operaciones navales en la guerra contra el Imperio y en el Archivo General de la Nación de nuestro país está toda la documentación relativa a los bloqueos colonialistas y la Guerra del Paraná entre otros, que comprende el período de 1840 hasta 1879, es decir hasta su fallecimiento.



VAPOR DE GUERRA LA MERCED. ACUARELA SOBRE PAPEL 11,5 x 17 CMS. DE J.R. SILVEYRA (C. 1851) MUSEO NAVAL DE LA NACIÓN

El Restaurador

Periódico Cultural Independiente
de la Ciudad de General San Martín
(Ciudad de la Tradición)

Director propietario:
Dr. Norberto Jorge Chiviló

Redacción:
Calle 89 (R. Carrillo) 2182 2° "A"
(1650) General San Martín
Prov. de Buenos Aires 4752-7238
periodicoelrestaurador@yahoo.com.ar
Administración:
104 (O'Donnell) 3025 (1653) Villa Ballester
Diseño e Impresión:
Letra Capital | 4849 2868 1565342492

Letra Capital | Editorial Creativa

Estás apreciando nuestra
mejor publicidad: el diario

- Diseño Gráfico y Web
- Revistas y Diarios Digitales
- Ediciones y Arte Publicitario
- Impresiones de Diarios y Revistas

Letra
Capital

www.letracapital.com.ar
info@letracapital.com.ar
cel/whatsapp: 15 6534 2492

Notas

(1) En diciembre de 1841, el pueblo y puerto de Maldonado ubicado en el Uruguay, sobre las costas del arroyo del mismo nombre, próximo a su desembocadura en el océano Atlántico, había sido ocupado por las fuerzas riveristas con apoyo de unitarios argentinos, con la intención de quebrar el bloqueo que la escuadra argentina ejercía sobre Montevideo.

El 3 de enero de 1844, Alzogaray, secundado por Bathurst y al frente de 50 hombres de infantería del Batallón Libertad de las fuerzas de Manuel Oribe, mediante una acción terrestre, desaloja a las tropas enemigas, recupera el pueblo y lo fortifica ante el avance de fuerzas coloradas al mando del coronel Fortunato Silva.

El 17 de dicho mes Silva al frente de una fuerza compuesta por 400 soldados, intima de rendición al marino argentino, quien en ese momento contaba con los 50 hombres de infantería ya mencionados a los que se les habían agregado 20 efectivos de marinería.

Alzogaray, no solo rechaza la intimación, manifestándole a su contrario "Que un oficial argentino muere con los valientes a su cargo, pero no se rinde", sino que en inferioridad de condiciones lo enfrenta en un combate que dura 8 horas, sin perder terreno, logrando que la fuerza enemiga se retire, en previsión de la llegada de fuerzas en auxilio del jefe argentino.

Esta valerosa acción le valió un nuevo reconocimiento a su valor y capacidad de mando.

(2) El pailebote Federal, era una nave de construcción española, muy similar a una goleta de silueta muy fina, de solamente 3 mts. de manga y una eslora de 28 mts., con un desplazamiento de 115 toneladas. Se la identificaba como la

más veloz del Plata y fue adquirida en 1844 para ser destinada al traslado de los Prácticos que auxiliaban a las naves en el pilotaje en el Río de la Plata. Luego de su recuperación por Alzogaray y nuevamente bajo pabellón argentino y con el nombre Federal su mando es ejercido hasta 1848 por el Capitán Santiago Maurice, otro marino veterano de Vuelta de Obligado y la Guerra del Paraná, integra la Escuadrilla de Ramallo que opera en Corrientes, pasando luego por su versatilidad a ser asignado como aviso de la marina argentina. A partir de 1850 se pierde su actuación en los Registros de Buques.

(3) La Merced es la primera nave a vapor de construcción inglesa y casco de hierro, que se incorporó a nuestra marina. Era un buque mercante adaptado para la guerra de 250 toneladas de desplazamiento. La comisión naval que recomendó su compra en 1849 estaba integrada por los marinos Pinedo, Toll y Turner quienes evalúan su estado y perciben que su bajo calado le permite operar en nuestros ríos. Su propulsión a vapor se realizaba con dos ruedas de paletas laterales. Alzogaray cambia su artillería anticuada por dos cañones de retrocarga y le coloca arboladura de goleta. Figura en los registros de la Armada hasta 1880.

Fuentes:

Historia Argentina. José Luis Busaniche / Historia de la Confederación Argentina. Adolfo Saldías / Biografías Navales. Ricardo Piccirilli y Leoncio Gianello / La Gran Epopeya. Mario O'Donnell / Tomas Guido. Hugo Galmarini / Campañas Militares Argentinas. Isidoro Ruiz Moreno / Los marinos de la dictadura. Caillet Bois / Apuntes sobre buques de la Armada Argentina. Pablo Harguindeguy / Historia Marítima Argentina. Héctor Tanzi.



Propiedades - Terrenos
Plantas industriales
Loteos - Alquileres

Calle 91 - San Martín N° 1753
1650 - San Martín - Tel/Fax: 4752-7716
inmobiliariamontesdeoca@yahoo.com.ar



INSTITUTO EMILIO LAMARCA

1958 60 años 2018

Abierta la inscripción (Inicial - Primaria - Secundaria)

Nuestro proyecto institucional brinda

- * Proyectos inclusivos
- * Informática
- * Inglés
- * Taller de Técnicas de estudio
- * Feria de Ciencias, Arte y Tecnología
- * Muestra anual de Educación Física

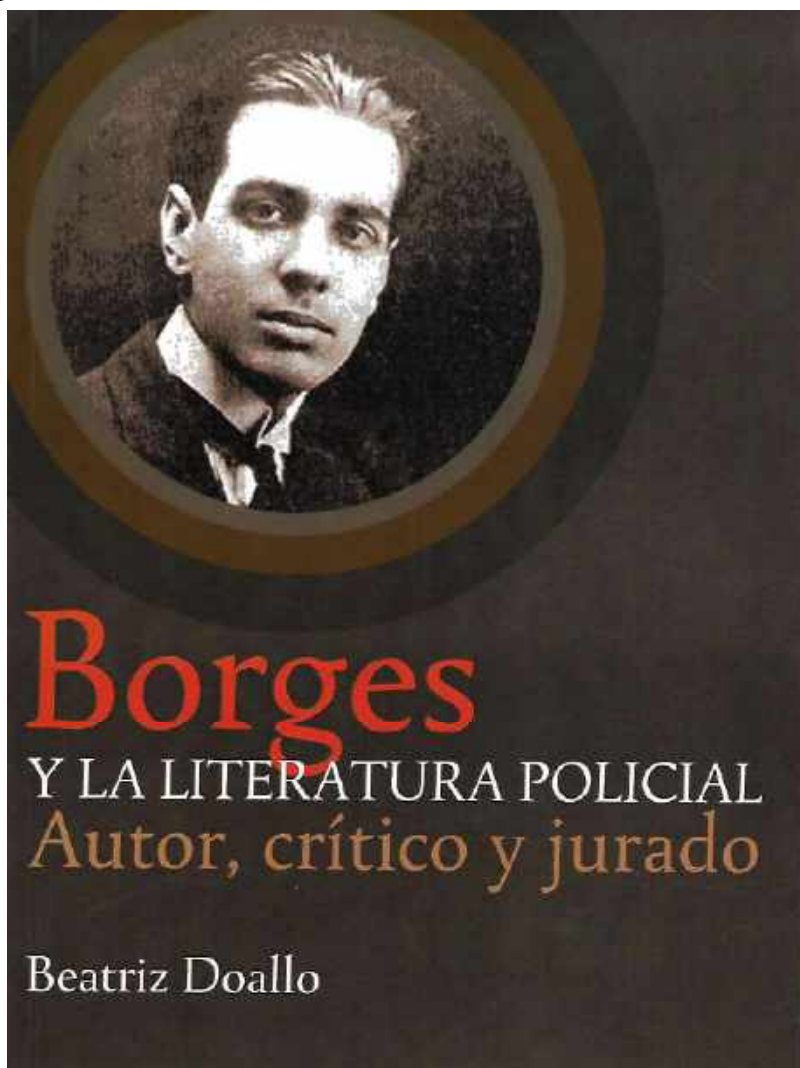
Acérquese y conozcanos

Informes e inscripción: Lunes a Viernes de 8 a 17hs
Congreso 364 - Villa Ballester - Tel: 4768- 1899 / 6597

Dr. Omar Eduardo Basail

Basail&Asoc.
ABOGADOS

Ortega y Gasset N° 1816, 4° piso.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
15-4418-6162
basailyasoc@arnet.com.ar



BORGES Y LA LITERATURA POLICIAL AUTOR, CRÍTICO Y JURADO por Beatriz Doallo

La carrera literaria de Jorge Luis Borges se enraíza, desde 1920 con el periodismo de nuestro país, al que aporta artículos y críticas de libros en diarios y revistas.

En aquellos tiempos de su trayectoria como poeta y escritor le apasionaban los cuentos y las novelas policiales.

Como todo ávido lector tenía sus autores preferidos o abominados, sus críticas literarias eran fiel reflejo de sus opiniones.

De forma paralela Borges edificaba la magnífica estructura de sus poemas y textos, en muchos de sus cuentos incluye acciones criminales.

Este libro analiza esa parte de la monumental obra borgeana, sus trabajos como crítico y cuentista, su esfuerzo por dar a conocer a los buenos autores del género detectivesco y su labor de jurado en certámenes de cuentos policiales.

Borges y la literatura policial fue distinguido en la categoría Ensayo por el Fondo Nacional de las Artes.

Beatriz Doallo es autora de libros sobre historia y literatura argentinas, obras de teatro y un volumen de cuentos. Gran parte de sus trabajos han sido galardonados con premios nacionales, del Fondo Nacional de las Artes y Fajas de Honor de la S.A.D.E.

Para la adquisición de esta obra, llamar al 011-4657-7981

La Constitución de 1819

- Sus causas y consecuencias -

POR BERNARDO LOZIER ALMAZÁN

La historia es una larga cadena de acontecimientos, cuyos eslabones están constituidos por un sinfín de causas y consecuencias.

Acorde con esta premisa, para comprender nuestra historia, debemos rememorar la creación de la Constitución de 1819, comenzando por determinar las causas que impulsaron su génesis, por lo que conviene remontarnos a los días del eclipse napoleónico. Este hecho, dio origen, en 1814, a la Santa Alianza, cuya finalidad fue, entre otros objetivos, la de brindar apoyo a las monarquías absolutistas, combatir los sistemas democráticos y republicanos y restaurar la corona de España en manos de Fernando VII. Objetivo, este último, que se concretó el 22 de marzo de 1814, cuando pudo regresar a Madrid para ocupar el trono español.

Recordemos que las primeras disposiciones de Fernando VII fueron abolir todo cuanto se había realizado en el ámbito político y administrativo durante aquellos aciagos cuatro años de cautiverio. Fue por ello que disolvió las Cortes de tendencia liberal y restauró el absolutismo.

Mientras tanto, en el Río de la Plata, aquel acontecimiento le originó una difícil situación al gobierno revolucionario, oculto tras la "máscara de Fernando VII", haciendo peligrar la emancipación que se habían propuesto los hombres de Mayo de 1810. A todo esto –para alentar mayor incertidumbre– llegaron a Buenos Aires los rumores de que en España se estaba preparando una poderosa expedición militar al Río de la Plata, al mando del prestigioso general Pablo Morillo, para poner fin a la insurrección revolucionaria.

Tal situación, puso en evidencia la confusión que, por aquellos tiempos, reinaba en Buenos Aires, originada por los desaciertos e improvisaciones de nuestro primer gobierno patrio. Al respecto, el Dr. Ricardo Zorraquín Becú decía que "...la revolución de Mayo fue el resultado de una conjuración sumamente limitada en su origen, que no traducía las aspiraciones generales del Virreinato". También el padre Guillermo Furlong sostenía que debíamos "reconocer sinceramente, porque es una realidad histórica, que la revolución de 1810 fue la obra de muy pocos; en manera alguna fue fruto de un estado de conciencia o la voluntad general del pueblo rioplatense". Es así que no podemos negar que nuestra Patria independiente nació en forma improvisada, en mi opinión, se desgajó de la Madre Patria prematuramente, y eso tuvo sus consecuencias, que se testimonian en la Primera Junta, la Junta Grande, el Primer Triunvirato, el Segundo Triunvirato y los sucesivos Directorios,

todos de efímera vida, sin olvidar los numerosos proyectos o intentos monárquicos, que fueron fracasando uno tras otro. Recordemos que Paul Groussac, en su Ensayo Histórico sobre el Tucumán, editado en 1882, ya sostenía que "la rivalidad de Saavedra y Moreno abrió el camino de la anarquía".

Siguió dando vueltas la rueda del tiempo, y así llegamos a la Asamblea del año XIII, cuando el gobierno, quitándose la "máscara de Fernando VII", resolvió declarar la independencia y dictar una constitución, que no logró concretar.

Así, de manera tan caótica, provocada por las profundas divergencias internas y la derrota que sufriera Belgrano en Tacuarí, pusieron al gobierno revolucionario en posición nada propicia para coronar con éxito el proceso emancipador. No obstante ello, un grupo de patriotas reunidos en San Miguel de Tucumán, en un acto de gran valentía, resuelven declarar la independencia. Así fue como el 24 de marzo de 1816 los congresales comenzaron a sesionar, siendo una de sus primeros temas a tratar el reemplazo de Antonio González Balcarce, en su carácter de Director Supremo, quien el 3 de mayo de 1816, por voto unánime del Congreso fue sustituido por el general Juan Martín de Pueyrredon.

Luego de superar no pocas actitudes anárquicas, llegado el 9 de julio de 1816, se celebró la asamblea en la que los diputados en sala plena aclamaron la Independencia de las

Provincias Unidas de la América del Sud, "en el nombre y por la autoridad de los Pueblos [...] declaramos solemnemente a la faz de la tierra, que es voluntad unánime e indubitable de estas provincias romper los violentos vínculos que las ligaba a los reyes de España".

Tres días después, en la sesión llevada a cabo el día 12 de julio, se trató la forma de gobierno que debía adoptarse, proponiéndose "que fuese la monarquía temperada en la dinastía de los Incas y sus legítimos sucesores". Aquel mismo día fue despachado un oficio para informar al Cabildo de Buenos Aires que "la mayoría de los representantes de los pueblos se manifestaba propensa a adoptar la forma monárquica constitucional...". Sin embargo, aquel aparente consenso pronto mostró su desacuerdo, conformando tres tendencias, más o menos definidas, en cuanto a la forma de gobierno que se pretendía adoptar. Ellas fueron, además de la monárquica, en sus variantes, incaica, española, francesa, inglesa, brasileña, etc, la federal, propugnada por Artigas con apoyo en la Banda Oriental, Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe, las Misiones y la unitaria que gozaba del apoyo porteño.

Como consecuencia del caos ideológico reinante en las sesiones, el Congreso optó por no pronunciarse sobre la forma de gobierno, determinación que favoreció a los diputados de Buenos Aires que en su mayoría se oponían a la monarquía.

Como no podía ser de otra manera, las consecuencias de aquellas improvisaciones se proyectaron con mayor intensidad, por lo que podemos decir que dio origen a la disgregación nacional.

Sin duda, eran tiempos de gran incertidumbre y zozobra, si recordamos que la causa de la emancipación mucho distaba de estar triunfante y negros nubarrones cubrían el horizonte. La presencia de las tropas realistas en Salta y la probabilidad de que avanzaran sobre San Miguel de Tucumán, hicieron que el Congreso se trasladara a Buenos Aires, donde volvió a sesionar el 19 de abril de 1817.

Como respuesta a la creciente anarquía, los congresales, resolvieron dictar una constitución, con el fin de poder detener el proceso de disgregación y promover una voluntad unificadora.

Ante la necesidad de contar con un marco legal provisorio, hasta que la constitución se pusiera en vigencia, en agosto de 1817, se formó una Comisión para redactar el Reglamento Provisorio, integrado por Mariano Serrano, Teodoro Sánchez de Bustamante, Diego Estanislao Zavaleta, Antonio Sáenz y Juan José Paso. En la sesión del 22 de noviembre de 1817 el Congreso General Constituyente aprobó el Reglamento Provisorio, que debía regir a las provincias mientras se redactara el proyecto constitucional. El 2



de diciembre de 1817, fue sancionado por el Soberano Congreso de las Provincias Unidas de Sud América y al fin, en enero de 1818, luego de introducir algunos cambios, el Director Supremo Pueyrredon lo aprobó con su firma y rúbrica.

Aquel reglamento advertía que "hasta que la Constitución determine lo conveniente, subsistirán todos los códigos legislativos, cédulas, reglamentos y demás disposiciones generales y particulares del antiguo gobierno español que no estén en oposición directa o indirecta con la libertad e independencia de estas provincias, ni con este Reglamento y demás disposiciones que no sean contrarias a él, libradas desde el veinte y cinco de mayo de mil ochocientos diez".

Puesto en vigencia el Reglamento Provisorio, los mismos congresales que lo redactaron, comenzaron a discutir, el 31 de julio de 1818, el texto del proyecto de constitución definitiva. Consultadas las actas de la sesión celebrada el 6 de agosto de aquel año, sus redactores expresaban que se habían inspirado en las constituciones de Inglaterra y de Estados Unidos de Norteamérica. También se nutrieron en los proyectos aportados por la Sociedad Patriótica y por la Comisión Oficial autora de la propuesta presentada a la Asamblea del año XIII, en el Reglamento Provisorio de 1817, en la Constitución Francesa de 1791 y en la Constitución de Cádiz de 1812.

Luego de nueve meses de intensos debates, la Constitución fue sancionada el 20 de abril de 1819, y su jura fue llevada a cabo el 25 de mayo de aquel mismo año, siendo la primera aprobada y jurada en la historia constitucional de la Argentina, aunque no por todas las provincias.

El general Manuel Belgrano, por su parte, fue el primero en jurarla ante su ejército, aunque fiel a sus principios monárquicos, manifestó explícitamente su desacuerdo cuando expresó que "no es en mi opinión la que conviene al país [porque] no tenemos ni virtudes ni la ilustración necesarias para ser una república: una monarquía moderada es lo que hubiese convenido". Por su parte, el extraño manifiesto con que se anunciaba la Constitución, redactado por el deán Funes, aumentaba el recelo de la misma, cuando decía: "Seguramente podemos decir con igual derecho lo que decía una sabia pluma en su caso, que la presente Constitución no es: ni la democracia fogosa de Atenas, ni el régimen monacal de España, ni la aristocracia patricia, ni la efervescencia plebeya de Roma, ni el gobierno absoluto de Rusia, ni el despotismo de Turquía, ni la Federación complicada de algunos estados [...] un estado medio entre la convulsión democrática, la injusticia aristocrática y el abuso del poder ilimitado".

La flamante Constitución de las Provincias Unidas de Sud América estaba constituida de 138 artículos, con un agregado de otros 12 y un apéndice. Respecto a la forma de gobierno estaba proyectada con tal ambigüedad que podía adecuarse a un sistema republicano o monárquico constitucional. Recordemos que por aquellos mismos días, Pueyrredon continuaba con sus quiméricas

negociaciones diplomáticas para instaurar una monarquía rioplatense, coronando a un príncipe de la Casa de Orleans, lo cual fracasó estrepitosamente, poniéndonos al descubierto el tan amañado texto constitucional.

Lo concreto es que aquella Constitución nunca llegó a tener vigencia, debido a que su indudable inspiración unitaria, netamente centralista, originó la violenta reacción de las provincias del litoral, que no tardaron en pronunciarse contra Buenos Aires.

Aquellas circunstancias provocaron que Pueyrredon, luego de poco más de tres años de su controvertida gestión, se viera obligado a renunciar como Director Supremo, el 9 de junio de 1819. Los hermanos John Parish Robertson y William Parish Robertson, comerciantes ingleses establecidos en Buenos Aires, en sus Cartas de Sud América, recuerdan que "el directorio de Pueyrredon, sostenido por el Congreso nacional, fue causa de incalculables daños para Buenos Aires. Era el despotismo militar bajo la apariencia de la legalidad [...] Las provincias, en su mayoría, habían sido tratadas con desdén altanero y de ahí que fuera en ellas donde los enemigos de Pueyrredon encontraron los ánimos mejor dispuestos para dar por tierra con el Director".

Reemplazado por el brigadier general José Rondeau, iniciaba su mandato como Director Supremo con un escenario político signado por la adversidad. El coronel Bernabé Aráoz se proclamó gobernador de Tucumán, rompió toda dependencia con el Directorio y el 22 de marzo de 1820, creó la República de Tucumán, declarándose presidente del nuevo estado. A todo esto la alianza concertada por Artigas, el caudillo entrerriano Francisco Ramírez y el gobernador de Santa Fe, Estanislao López, representando el descontento de las provincias litorales le declararon la guerra al Director Supremo, Rondeau, iniciando un avance sobre Buenos Aires. Este último, careciendo del apoyo del Ejército del Norte y librado a su propia suerte, presentó batalla en la localidad de la Cañada de Cepeda.

La batalla, que por primera vez enfrentaba a unitarios y federales, comenzó a las 8.30 de aquella mañana del 1º de febrero de 1820. Las tropas federales lograron en pocos minutos la victoria sobre los efectivos unitarios.

Las consecuencias de esta victoria tuvieron una trascendente gravitación, como lo fue la caída del régimen dictatorial, la disolución del Congreso Nacional, la conformación de su Junta de Representantes, que elige por primera vez a su gobernador, el 18 de febrero de 1820, elección que recae en Manuel de Sarratea. Sin duda Buenos Aires pasó a ser una provincia autónoma, por lo que, por primera vez, debió demarcar su territorio.

Luego, el 23 de febrero de aquel mismo año, sobrevendría el Tratado de Pilar, pacto firmado por el gobernador de Buenos Aires, Manuel de Sarratea y los representantes de la Liga Federal, el gobernador de Santa Fe Estanislao López y el gobernador de Entre Ríos, Francisco Ramírez, quienes proclamaron la unidad nacional y el sistema federal.



Martín Pablo Arcone

Martillero y Corredor Público

Col S. M. 2305 UNSAM

Ventas | Tasaciones | Alquileres

Calle 81-Sarmiento N° 1986, 1ºB (esq. Peatonal Belgrano) San Martín

4754-0334 / 4755-8957 / 1551618310

arconepropiedades@gmail.com

Marcela Grisel Gacene

Abogada

Primera Junta 5699 esq. Naón

Billinghurst - San Martín

4842 - 5317

Lunes a Viernes de 17hs a 20hs

A una cuadra de la Plaza de Billinghurst

Adornos Core

Alquiler de Vajilla - Mesas - Sillas
Mantelería - Cristal - Porcelana
C.52 - Belgrano 4001 San Martín
4755-8803 / 4753-8707
core@sinectis.com.ar



Alfredo Gustavo Di Grandi Contador

Sociedades - Impuestos - Balances
Sueldos y Jornales - Asesoramiento

Calle 91 - San Lorenzo N° 2231 (fondo)
Gral. San Martín - 4755-1369

Ariana A. Di Benedetto

Antonio José Di Benedetto

ABOGADOS

Calle 69 N° 3392 (1651) San Andrés

Tel.: 4738-2880



En el N° 618 de la prestigiosa revista "Todo es Historia" del mes de mayo ppdo. en la sección "Libros del mes", se publicó a dos páginas una reseña sobre este periódico realizada por su Directora, Dra. Eliana de Arrascaeta, a quien se agradece tal deferencia.

Para información de nuestros lectores, diremos que dicha revista, lamentablemente no se vende más a través de kioscos en la vía pública, sino que lo es solamente por suscripción en cualquiera de sus dos versiones, impresa y digital. Mayor información podrá obtenerse en la página web todoeshistoria.com.ar

módulo [uno]

gestoría judicial

Av. Ricardo Balbín N° 1829 - Gral. San Martín - Tel: 4724-3827
modulos1y2@hotmail.com / www.modunet.blogspot.com



• banderas
• pines
• divisas punzó

• libros
• autocadhesivos
• esculturas

Donde se aprovisiona el Federal Neto

Pizarro 5674 - Buenos Ayres
Cel. 11 6458 9258

www.tiendafederal.com.ar
tiendafederal@gmail.com

FE DE ERRATAS

En la pág. 8 del número anterior de este periódico, correspondiente al artículo "La correspondencia entre San Martín y Rosas (2da. parte)", se deslizó un error, ya que fueron 14 las cartas intercambiadas entre estos dos personajes históricos, 7 por cada parte.

> UN PERIÓDICO CON HISTORIA

LIBROS DEL MES

POR Eliana de Arrascaeta

Un compromiso con la historia



EL RESTAURADOR.
Chiviló, Norberto J.
(director). Ciudad de
General San Martín,
provincia de Buenos Aires.
560 págs.

26/

Interesa comentar una obra original: el periódico *El Restaurador*. Su director y propietario es el abogado Norberto Jorge Chiviló, un hombre inquieto que con empeño fundó este periódico cultural independiente, en la Ciudad de General San Martín (ciudad de la Tradición) en diciembre de 2006 y desde entonces se edita trimestralmente (marzo, junio, septiembre y diciembre). La mención de independiente alude a que no responde a ninguna institución y su finalidad es la difusión de la cultura y la historia nacional y local vinculada a la vindicación de Juan Manuel de Rosas, cuya figura —según Chiviló— fue tergiversada a partir de su derrocamiento. Su expresa adhesión a Rosas no debe confundir

al lector. Chiviló mantiene el compromiso que contrajo consigo mismo y con sus lectores desde el N° 1, y no publica nada que no esté rigurosamente fundamentado en documentos y fuentes fehacientes. El periódico no es sectario ya que da cabida a todas las opiniones e incluso no hace ningún tipo de discriminación en lo que se refiere al disenso con la línea editorial de esta publicación. Así, en sus páginas se publicaron artículos de Omar López Mato, conocido historiador antirrosista y anti-revisionista; también de importantes historiadores como el Dr. Jorge Oscar Suié, Académico Bernardo Lozler Almazán, Dr. Sandro F. Olaza Palero, Profesora Beatriz Cefina Doallo, y otros importantes colaboradores como el Dr. Guillermo A. Masciotra, Ing. Alberto Bondesio, Dr. Carlos

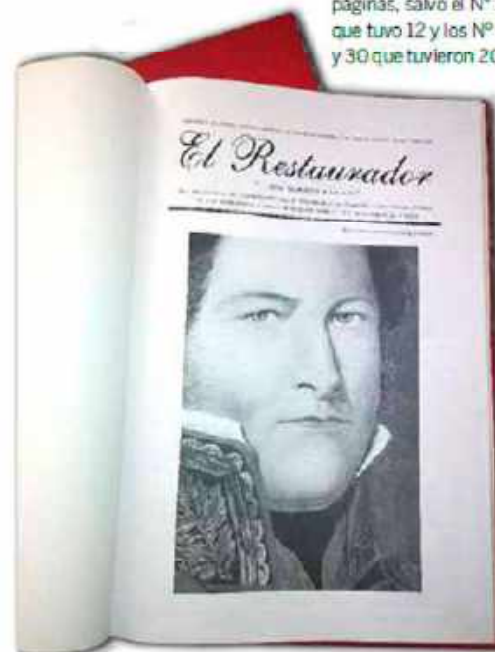
R. Torreira, Dr. Oscar J. C. Denovi, Dr. Federico J. M. Gamas, Ing. Leonardo Castagnino, Dra. Cristina Minutolo de Orsi y el arquitecto Manuel Schávelzon. No obstante estas firmas honestas, sin duda el esfuerzo (y mérito) mayor cae sobre Chiviló, quien intenta ser metódico con la redacción de los artículos, cuidando la ortografía y que el desarrollo del relato sea interesante y entretenido, de fácil entendimiento, con el fin de hacer accesible nuestra historia. Asimismo, los temas históricos tratados se relacionan con hechos de los siglos XVIII y XIX, principalmente, y evita incursionar en temas de actualidad, salvo en pocos casos que fueron relacionados con hechos históricos pasados mucho tiempo antes. Comúnmente, en cada número se presenta un tema central que

se complementa con otros. Algunos números tratan sobre un solo tema, por ejemplo el N° 3 sobre el Bicentenario de la Reconquista y Defensa de Buenos Aires, el N° 14 sobre Antonino Reyes y los Santos Lugres de Rosas (en esta edición hay un artículo sobre el Dr. Félix Luna, prestigioso historiador y fundador y primer director de *Todo es Historia*, con motivo de su fallecimiento); el N° 15 sobre la Revolución de Mayo, el N° 29 sobre el 150° Aniversario de la muerte del

Chacho Peñaloza, el N° 30 sobre el Testamento de San Martín, el N° 34 sobre Paysandú "La Heroica", el N° 35 sobre la Guerra de la Triple Alianza, el N° 37 sobre el apresamiento del vapor Mitre, el N° 39 sobre los 200 años de la Declaración de la Independencia, el N° 42 sobre el Cruce de los Andes, el N° 47 sobre los 200 Años de la Batalla de Malpú. *El Restaurador* se edita en dos versiones: impresa y digital (en formato pdf); normalmente suele tener 16 páginas, salvo el N° 1 que tuvo 12 y los N° 18 y 30 que tuvieron 20. La edición impresa se presenta en formato tabloide, en blanco y negro y realiza una tirada de 2.500 ejemplares que se distribuyen en mano; y a su vez, se entrega el ejemplar en aproximadamente 20 establecimientos educativos oficiales y privados del Partido de General San Martín (para el personal docente). También se distribuye en Bibliotecas, Museos —Museo Cornelio Saavedra— Colegio de Abogados de San Martín, Instituto de Investigaciones Históricas Juan Manuel de Rosas, entre otras instituciones. Por su parte, la versión digital a partir del N° 35 es en color y se envía a más de 300 personas de nuestro país, Uruguay, España. De distribución gratuita, se solventa con publicidad y colaboraciones de personas "con espíritu patriótico", dice su director. En efecto, la finalidad no es obtener beneficio económico (pues de lo contrario hubiera dejado de existir hace rato), sino proceder a la divulgación de hechos y personajes históricos que sirvan de guía a las actuales generaciones y como un humilde aporte a

la cultura de nuestra Patria y para mantener los valores de nuestra nacionalidad. A futuro, Chiviló tiene la intención de publicar "reportajes" a personas que hayan tenido actuación con motivo de la Guerra de Malvinas, para que esos testimonios y experiencias sean conocidas por otros argentinos y no se pierdan con el transcurso del tiempo. Estas breves líneas pretenden dar un pantallazo de lo que es y significa *El Restaurador*, que ha sido publicado puntual e ininterrumpidamente durante estos 13 años, pues ya lleva editados 50 números y próximo a salir el N° 51. Por último, la colección completa del periódico *El Restaurador* tiene el raro mérito de encontrarse en los estantes de la Hemeroteca de la Biblioteca Nacional "Mariano Moreno" (actualmente tres tomos encuadrados con 12 números cada uno y de más números sueltos). Felicitamos a su director por tan noble tarea: llevar adelante una empresa cultural nunca ha sido una tarea sencilla ni lucrativa. ■

Para más información: periodicoelrestaurador@yahoo.com.ar



Mayo de 1810 | La Argentina improvisada 1810-1860

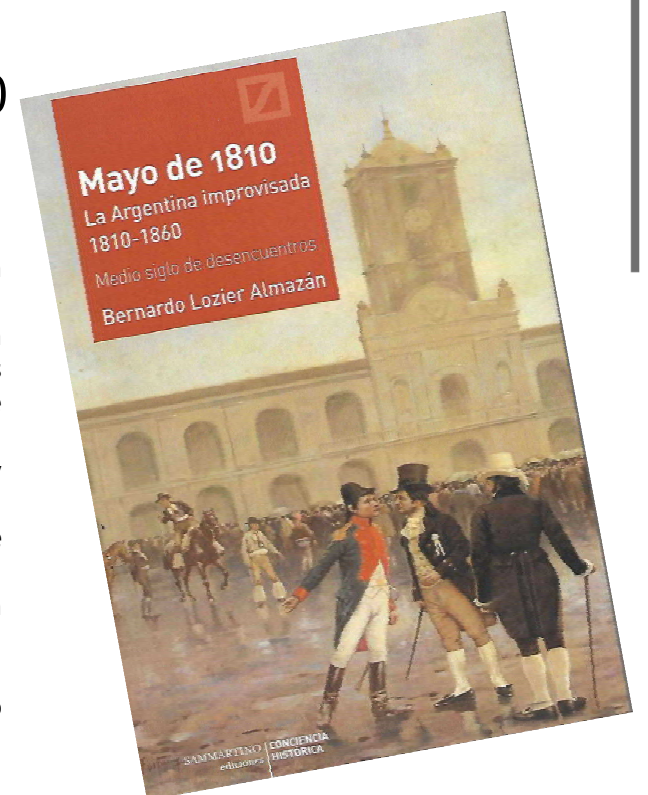
El día 12 de junio pasado, fue presentado en la sede del Instituto Nacional de Investigaciones Históricas Juan Manuel de Rosas, la segunda edición del libro "Mayo de 1810. La Argentina improvisada 1810-1860. Medio siglo de desencuentros" del historiador Bernardo Lozier Almazán, editado por Sammartino Ediciones.

Esta edición está notablemente ampliada con nuevos aportes documentales, con respecto a la anterior publicada diez años atrás.

La obra fue presentada por el Dr. Sandro Olaza Pallero y también se refirió a la misma su autor, en un acto que contó con una gran asistencia de público y que fue seguida con gran interés por todos los presentes.

En brevísima síntesis podemos decir que en este interesante libro, redactado de manera sencilla y comprensible aún por quienes no tienen conocimientos profundos de la historia, se trata sobre la improvisación con la que actuaron los hombres públicos de nuestro país en lo que respecta a la organización política e institucional, ya desde los comienzos de la gesta de Mayo y hasta 1860.

Parecería que ese actuar improvisado del que habla el autor por aquellos 50 años, también ocurrió en nuestra historia patria con posterioridad y se extiende hasta el presente, pasando a ser esa improvisación, desgraciadamente una característica –salvo algunas excepciones– de nuestra clase dirigente.



La tez blanca de Rosas y una propaganda del Jabón Reuter

En el N° 33 de este periódico del mes de diciembre de 2014, publicamos una propaganda de la yerba Flor de Lis, aparecida en la revista Caras y Caretas N° 822 del 4 de julio de 1914 relacionada con la predilección de Juan Manuel de Rosas por la yerba paraguaya.

Ahora publicamos otra propaganda aparecida en el N° 525 de la misma revista, del 24 de octubre de 1908, de un famoso jabón de principios del siglo pasado de la marca "Reuter".

El aviso que contenía un retrato del gobernante argentino, dice así:

Andando los tiempos y entrando uno en el terreno de las exploraciones, se descubren a veces y casi impensadamente secretos que dejan a nuestro espíritu asombrado, por las analogías que se establecen entre ellos y los hechos modernos.

Nadie puede negar, a pesar de todos los tintes con que se trata de rodear hoy la figura del tirano, que don Juan Manuel de Rosas fue uno de los hombres más hermosos de su época.

De planta bizarra, formas regulares y armoniosas, tenía sobre todo, el célebre dictador, una cabeza clásica, que hubiera podido servir de modelo para representar a un emperador romano.

Sus facciones eran purísimas y de una nobilísima corrección; sus ojos azules, sombreados por largas pestañas de color oscuro, daban a su mirada una mezcla de serenidad y de energía, en la que, sin embargo, no se mezclaba un solo destello de crueldad; pero lo que sobre todo llamaba la atención de cuantos lo veían, era su hermosa tez blanca, tersa, despercudida, casi virginalmente sonrosada, que le daba el aspecto de esas célebres bellezas sajonas que, como Lord Byron, han inmortalizado la pureza de una contextura carnal equiparable tan sólo con la más fina porcelana.

En una carta de Sir Parish, dirigida a una dama elegante, que tenemos a la vista, se narra lo siguiente:

"Ayer, dice el noble ministro británico, he estado a visitar al señor gobernador.

Me recibió familiarmente, como es su uso, haciéndome pasar sin ceremonia a su cuarto de toilet, en donde un barbero de su confianza acaba de afeitarme.

Reinaba allí un olor muy agradable, y como le preguntara yo al general Rosas de qué dimanaba aquel perfume, él me dijo alargándome un bote de cristal cubierto de

espuma:

-De esto, milord.

-¿Y qué es eso?

-La pasta con que me afeito y con que me lavo desde hace quince años. A la que debo la integridad de mi piel, que por mis faenas campesinas de la mocedad y mis campañas del desierto, había perdido su blancura natural, y aún tenía tendencias a researse y tal vez a plegarse con prematuras arrugas. Yo no uso otro jabón, ni otro perfume más que este. Es un verdadero tesoro.

-¿Y de dónde ha sacado su excelencia este maravilloso compuesto? ¿Se puede saber sin indiscreción? -Yo no sé; Manuelita, mi hija, me lo trajo un día, diciéndome que un notable químico yanqui le había regalado la fórmula, y que entre ella y Juanita Sosa lo habían hecho.

Yo entonces le pedí la receta, porque no tengo mucha fe en materia de drogas, en las que puede anidar la mano oculta de algún salvaje unitario.

Mi amigo don Juan Camaño se la llevó al doctor Brown para que la analizara, y el análisis de su sabio compatriota dio por resultado que era la cosa más pura, más sana, más eficaz y más buena que se podía imaginar.

-Yo no sé; Manuelita, mi hija, me lo trajo un día, diciéndome que un notable químico yanqui le había regalado la fórmula, y que entre ella y Juanita Sosa lo habían hecho.

Yo entonces le pedí la receta, porque no tengo mucha fe en materia de drogas, en las que puede anidar la mano oculta de algún salvaje unitario.

Mi amigo don Juan Camaño se la llevó al doctor Brown para que la analizara, y el análisis de

su sabio compatriota dio por resultado que era la cosa más pura, más sana, más eficaz y más buena que se podía imaginar.

Aquí está esa receta, que regalo a usted, señor ministro y amigo, porque no soy egoísta con las cosas que yo creo excelentes...

Y aquí tiene usted, mi amiga, esa receta, copiada "ad literam", de la que me ofreció el general Rosas, y que pido a usted conserve para su uso "absolutamente particular", como él me lo pidió.

La receta es la siguiente, suprimiendo la dosimetría:

"Timol, aceite de olivas, aceite de almendras dulces, bromo, ácido boracio y goma benjuí."

Leyendo esta carta y sobre todo la receta de que acabamos de dar copia, un gran asombro invade nuestro espíritu.

Don Juan Manuel de Rosas

Andando los tiempos y entrando uno en el terreno de las exploraciones, se descubren a veces y casi impensadamente secretos que dejan a nuestro espíritu asombrado, por las analogías que se establecen entre ellos y los hechos modernos.

Nadie puede negar, a pesar de todos los tintes con que se trata de rodear hoy la figura del tirano, que don Juan Manuel de Rosas fue uno de los hombres más hermosos de su época.

De planta bizarra, formas regulares y armoniosas, tenía sobre todo, el célebre dictador, una cabeza clásica, que hubiera podido servir de modelo para representar a un emperador romano.

Sus facciones eran purísimas y de una nobilísima corrección; sus ojos azules, sombreados por largas pestañas de color oscuro, daban a su mirada una mezcla de serenidad y de energía, en la que, sin embargo, no se mezclaba un solo destello de crueldad; pero lo que sobre todo llamaba la atención de cuantos lo veían, era su hermosa tez blanca, tersa, despercudida, casi virginalmente sonrosada, que le daba el aspecto de esas célebres bellezas sajonas que, como Lord Byron, han inmortalizado la pureza de una contextura carnal equiparable tan sólo con la más fina porcelana.

En una carta de Sir Parish, dirigida a una dama elegante, que tenemos a la vista, se narra lo siguiente:

"Ayer, dice el noble ministro británico, he estado a visitar al señor gobernador.

Me recibió familiarmente, como es su uso, haciéndome pasar sin ceremonia a su cuarto de toilet, en donde un barbero de su confianza acaba de afeitarme.

Reinaba allí un olor muy agradable, y como le preguntara yo al general Rosas de qué dimanaba aquel perfume, él me dijo alargándome un bote de cristal cubierto de espuma:

-De esto, milord.

-¿Y qué es eso?

-La pasta con que me afeito y con que me lavo desde hace quince años. A la que debo la integridad de mi piel, que por mis faenas campesinas de la mocedad y mis campañas del desierto, había perdido su blancura natural, y aún tenía tendencias a researse y tal vez a plegarse con prematuras arrugas. Yo no uso otro jabón, ni otro perfume más que este. Es un verdadero tesoro.

-¿Y de dónde ha sacado su excelencia este maravilloso compuesto? ¿Se puede saber sin indiscreción?

-Yo no sé; Manuelita, mi hija, me lo trajo un día, diciéndome que un notable químico yanqui le había regalado la fórmula, y que entre ella y Juanita Sosa lo habían hecho.

Yo entonces le pedí la receta, porque no tengo mucha fe en materia de drogas, en las que puede anidar la mano oculta de algún salvaje unitario.

Mi amigo don Juan Camaño se la llevó al doctor Brown para que la analizara, y el análisis de

su sabio compatriota dio por resultado que era la cosa más pura, más sana, más eficaz y más buena que se podía imaginar.

Aquí está esa receta, que regalo a usted, señor ministro y amigo, porque no soy egoísta con las cosas que yo creo excelentes...

Y aquí tiene usted, mi amiga, esa receta, copiada "ad literam", de la que me ofreció el general Rosas, y que pido a usted conserve para su uso "absolutamente particular", como él me lo pidió.

La receta es la siguiente, suprimiendo la dosimetría:

"Timol, aceite de olivas, aceite de almendras dulces, bromo, ácido boracio y goma benjuí."

Leyendo esta carta y sobre todo la receta de que acabamos de dar copia, un gran asombro invade nuestro espíritu.

La fórmula de la pasta o líquido saponífero (no estamos al cabo de las condiciones características de su fabricación), con que don Juan Manuel de Rosas conservaba la belleza de su tez, tan celebrada, es nada menos que la que fundamentalmente constituye el famoso Jabón Reuter, el único que hoy usan las bellezas más celebradas y es como de ordenanza en las más brillantes cortes europeas.

Su pureza, sus componentes higiénicos, su suavidad, su balsámico perfume, han triunfado sobre los jabones vulgares, y ya no hay rincón del mundo en el que no se proclame con entusiasmo y convicción, las victoriosas excelencias del renombrado Jabón Reuter.



su sabio compatriota dio por resultado que era la cosa más pura, más sana, más eficaz y más buena que se podía imaginar.

Aquí está esa receta, que regalo a usted, señor ministro y amigo, porque no soy egoísta con las cosas que yo creo excelentes...

Y aquí tiene usted, mi amiga, esa receta, copiada "ad literam", de la que me ofreció el general Rosas, y que pido a usted conserve para su uso "absolutamente particular", como él me lo pidió.

La receta es la siguiente, suprimiendo la dosimetría:

"Timol, aceite de olivas, aceite de almendras dulces, bromo, ácido boracio y goma benjuí."

Leyendo esta carta y sobre todo la receta de que acabamos de dar copia, un gran asombro invade nuestro espíritu.

La fórmula de la pasta o líquido saponífero (no estamos al cabo de las condiciones características de su fabricación), con que don Juan Manuel de Rosas conservaba la belleza de su tez, tan celebrada, es nada menos que la que fundamentalmente constituye el famoso Jabón Reuter, el único que hoy usan las bellezas más celebradas y es como de ordenanza en las más brillantes cortes europeas.

Su pureza, sus componentes higiénicos, su suavidad, su balsámico perfume, han triunfado sobre los jabones vulgares, y ya no hay rincón del mundo en el que no se proclame con entusiasmo y convicción, las victoriosas excelencias del renombrado Jabón Reuter.

La fórmula de la pasta o líquido saponífero (no estamos al cabo de las condiciones características de su fabricación), con que don Juan Manuel de Rosas conservaba la belleza de su tez, tan celebrada, es nada menos que la que fundamentalmente constituye el famoso Jabón Reuter, el único que hoy usan las bellezas más celebradas y es como de ordenanza en las más brillantes cortes europeas.

Su pureza, sus componentes higiénicos, su suavidad, su balsámico perfume, han triunfado sobre los jabones vulgares, y ya no hay rincón del mundo en el que no se proclame con entusiasmo y convicción, las victoriosas excelencias del renombrado Jabón Reuter.

El polémico tratado Roca Runciman

PROFESORA BEATRIZ C. DOALLO

El 20 de febrero de 1932, triunfante en elecciones viciadas de fraude, el General Agustín Pedro Justo asumió la primera magistratura de la República Argentina, con Julio Argentino Roca (h) como vicepresidente. Aliado del General José Félix Uriburu en la revolución que el 6 de septiembre de 1930 había derrocado al presidente Hipólito Yrigoyen, al acceder a la Presidencia el General Justo ponía un aparente fin constitucional al gobierno de *facto* castrense, llamado *Provisorio*. Y se enfrentaba a una labor compleja en un contexto de democracia restringida, con el ex-presidente Yrigoyen preso en la isla Martín García y la Unión Cívica Radical en estado de abstención revolucionaria.

La crisis económica mundial desatada en 1929 por la caída de la Bolsa de Nueva York repercutía de manera dolorosa en nuestro país. Desde 1931 el gobierno había recurrido a medidas drásticas e impopulares para aligerar el presupuesto y acrecentar los magros ingresos del fisco: cesantías en la superpoblada administración pública, incremento de impuestos sobre inmuebles, derechos aduaneros, combustibles, franqueo postal y tarifas telegráficas y telefónicas. En un intento por paliar los despidos se apeló a planes viales que dieron origen al dicho popular: "Andá a

hacer caminos". El primer año de gobierno del general Justo estuvo marcado por el encarecimiento de los consumos indispensables -la palabra "inflación" aún no figuraba en nuestro vocabulario- el desempleo y el aumento de la población en los barrios pobres suburbanos. La desocupación y las secuelas de las bajas remuneraciones eran temidas tanto por el obrero o el peón de campo como por el empleado de oficina o el dependiente de almacén.

Los sectores de altos ingresos también estaban asustados, y con razón. Se hallaba paralizada casi por completo la exportación de nuestros productos agropecuarios, la deuda externa era enorme y se carecía de mercaderías y maquinarias para mantener el comercio interno y una actividad industrial mediana. Inglaterra era -o había sido- el principal importador europeo de carnes argentinas. El desastre financiero que significaría para Argentina la posible pérdida de ese mercado tradicional era algo que se veía venir desde la conferencia de Ottawa en julio de 1932, donde se acordó un círculo económico proteccionista entre Londres y los Dominios británicos.

A fines de 1932 el gobierno dispuso que una misión encabezada por el Vicepresidente Roca viajara a Londres a negociar nuevas condiciones

del intercambio comercial argentino-británico. El hijo del Conquistador del Desierto partió el 11 de enero de 1933 en el vapor Arlanza, acompañado de destacados asesores, entre ellos el economista Raúl Prebisch y el ministro de Agricultura Miguel Ángel Cárcano.

Las negociaciones se iniciaron a mediados de febrero, tras los agasajos protocolares ofrecidos por el príncipe de Gales, el Primer Ministro Ramsay Mac Donald, el canciller John Simon y el Ministro de Comercio Walter Runciman.

Fue en un convite en el palacio de Saint James donde uno de los párrafos de un discurso que pronunció Roca encendió la chispa de la controversia en nuestro país: "La geografía política no siempre logra en nuestros tiempos imponer sus límites territoriales a la actividad económica de las naciones. Así ha podido decir un publicista de celosa personalidad que la Argentina, por su interdependencia recíproca es, desde el punto de vista económico, una parte integrante del Imperio Británico".

Aunque se trataba del concepto más contrario al nacionalismo que se podía expresar, fuerza es reconocer que era la verdad. Desde la mitad del siglo XIX, el comercio entre Argentina y el Reino Unido había sido fundamental para nuestra economía, y el innegable soporte del desarrollo del país. Se calcula que en 1933 las



Alpes Propiedades

Trabajando desde 1975 con honestidad y respeto.

Córdoba 3905 esquina Jean Jaures, Villa Ballester

Teléfonos: 4767 - 3682 / 4738 - 6379

E-mail: inmobiliaria@alpespropiedades.com

Website: www.alpespropiedades.com



alpes automotores

Los mejores autos, al mejor precio...

Córdoba 3905 esquina Jean Jaures, Villa Ballester

Teléfonos: 4767 - 3682 / 4738 - 6379

E-mail: info@alpesautomotores.com.ar

Website: www.alpesautomotores.com.ar



inversiones inglesas en Argentina sobrepasaban los 600 millones de libras esterlinas, de las cuales el 50% correspondían a la cada vez más extensa red de ferrocarriles.

El 1° de mayo de 1933 Roca y Runciman firmaron la "Convención y Protocolo entre el gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el gobierno de la República Argentina". Redactado en español e inglés, la Convención constaba de cinco artículos, el Protocolo de once Declaraciones de los plenipotenciarios de cada gobierno. El artículo 1° establecía:

"El gobierno del Reino Unido, reconociendo plenamente la importancia de la Industria de la carne vacuna enfriada "chilled beef" en la vida económica de la República Argentina, no impondrá ninguna restricción a las importaciones en el Reino Unido de carne vacuna enfriada proveniente de la Argentina, en cualquier trimestre del año, que reduzca las importaciones a una cantidad inferior a la importada en el trimestre correspondiente del año terminado el 30 de junio de 1932, a menos y tan sólo, cuando a juicio del Reino Unido, después de haber consultado al gobierno Argentino e intercambiado con éste toda información pertinente, ello fuera necesario para asegurar un nivel remunerativo de precios del mercado del Reino Unido; la restricción no será mantenida si resultara que las importaciones así excluidas fueron reemplazadas por aumentos de las importaciones en el Reino Unido de otras clases de carnes (siempre que no se trate de embarques experimentales de carne vacuna enfriada de otras partes de la Comunidad Británica de Naciones) que vinieran a neutralizar el efecto deseado sobre los precios".

Por este comienzo era fácil deducir hacia donde soplab el viento. Los opositores al gobierno de Justo y gran parte de la ciudadanía calificaron el Tratado de "una manera de entregarnos atados de pies y manos a los ingleses". También hubo desacuerdos en el Gabinete: el Ministro de Hacienda, Alberto Hueyo, renunció, disconforme con las condiciones del convenio, rara muestra de independencia de criterio alejada del servilismo que exhibieron funcionarios de algunos gobiernos posteriores.

Puesto en términos sencillos el farragoso documento, el Tratado autorizó a Inglaterra el manejo del 85% de la carne exportable argentina. La exportación de esas carnes se hizo por intermedio de frigoríficos ingleses instalados en nuestro país y se cargó en barcos ingleses. Además, se rebajaron las tarifas aduaneras para determinadas mercaderías procedentes del Reino Unido y se dieron facilidades a capitalistas ingleses para inversiones y radicaciones.

Esto último derivó en la creación de varias empresas, entre ellas la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

A raíz de los compromisos contraídos por la misión en Inglaterra, ese mismo año vino a Buenos Aires el financista inglés Otto Niemeyer con el propósito de estudiar nuestras finanzas y asesorarnos en el destino que debíamos dar a nuestro

dinero. Como resultado de esta visita se estableció el control de cambio y quedaron asentadas las bases para la creación del Banco Central.

A fin de sancionar el acuerdo, el Senado se reunió el 27 de julio de 1933, sesión en la que el líder de la oposición y fundador del Partido Demócrata Progresista, Lisandro de la Torre, expresó en su discurso: "Alguna explicación hay que buscar ante el hecho enorme de que en la Argentina podrán trabajar persiguiendo lucro privado las empresa extranjeras, Y no lo podrán hacer las empresas nacionales (...). El gobierno inglés dice: "Le permito que fomenta la organización de los frigoríficos cooperativos y no le permito que fomenta la organización de compañías individuales que le hagan competencia a los frigoríficos extranjeros". En estas condiciones no podría decirse que la Argentina se haya convertido en un Dominio británico, porque Inglaterra no se tomó la libertad de imponer a los Dominios británicos semejantes humillaciones. (...) Inglaterra tiene respeto a esas comunidades de personalidad internacional restringida que forman parte de su Imperio, más respeto que por el gobierno argentino. No sé si después de eso podremos seguir diciendo: ¡Al gran pueblo argentino, salud!"

El Tratado fue sancionado el 28 de julio de 1933 y promulgado el 31 de ese mes. Lisandro de la Torre no cejó en sus protestas y, un par de años después, investigó y denunció en el Senado las consecuencias onerosas para Argentina del monopolio inglés en el comercio de carnes. En medio del violento debate, Ramón Valdez Cora, del Partido Conservador, le efectuó varios disparos que causaron la muerte de Enzo Bordabehere, compañero de banca de de la Torre, a quien trató de proteger. En 1939, desalentado por su lucha impotente contra la corrupción, Lisandro de la Torre renunció a su cargo de Senador y se suicidó.

Aún hoy el llamado Pacto Roca-Runciman da tema para la discusión.

¿Hubo influencia de intereses particulares argentinos e ingleses? ¿Fue revelación de dependencia comercial? Dejemos el análisis a un historiador: "Las críticas formuladas contra el gobierno de Justo ante la aceptación de estos términos tendían a ignorar el hecho de que carecía de alternativa. Argentina no tenía otros mercados para sus exportaciones de carne y granos, de modo que no estaba en condiciones de negociar más eficazmente. En las condiciones dadas, el tratado Roca-Runciman dispuso una sombría nube que se cernía sobre toda la economía, y no sólo sobre los intereses de los grandes terratenientes – hecho reconocido aún por los dirigentes sindicales de la época. Pero la severidad de los términos del tratado contribuyó a provocar una reacción nacionalista, especialmente en los miembros de la generación más joven, que habría de influir sobre los hechos de la década siguiente". (*)

(*) Robert A. Potash: "El ejército y la política en la Argentina. 1928-1945 de Yrigoyen a Perón". Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1971.

Pinturas para Industrias, Hogar y Obra



Ayacucho 3363 - San Andrés (1651)
Tel. 4738-8938 Telefax 4768-4151 | daf_golo@hotmail.com

ESTUDIO LOPEZ WESSELHOEFFT Y ASOCIADOS

ABOGADOS

Ramón Carrillo 2182 3° "A" San Martín

4755-9485 | 4753-4865

lopezw@arnet.com.ar

Estudio ENRIQUE FABIANI & Asoc.

Contadores Públicos

Dr. Enrique Hugo Fabiani

Dra. Myriam E. Cutrono de Fabiani

Dra. Romina Paula Fabiani

Calle 83 (Cerrito) N° 2119 Te. 54-011-4755-2927/1414
(B1650BAU) San Martín, Bs As info@enriquefabiani.com

Asesores Productores de Seguros

EDUARDO J. PERINO - RICARDO E. CERUTTI

San Lorenzo 2460 - 1650 Gral. San Martín
Tel/Fax: 4752-8603 / 4753-2013

perinocerutti@arnet.com.ar

www.perinocerutti.com.ar



Estudio Jurídico RICO & ASOCIADOS

DR. EDUARDO RICO

Av. Santa Fe 3566 7° "B"
Ciudad Autónoma de Buenos Aires - C1425BGX
Tel/fax: 4826-3691
ricoe@arnet.com.ar

Reportaje a un tripulante del Crucero General Belgrano

El día 5 de agosto pasado, me reuní con el Sr. Roberto Oscar Aquino, para hablar sobre el tema de la Guerra de Malvinas, ya que por aquellos días, fue tripulante del Crucero ARA General Belgrano. De esa charla, surgió el siguiente interesante reportaje. Actualmente Aquino, es nuestro vecino, ya

que se domicilia en la localidad de José León Suárez, Ptdo. de Gral. San Martín. Se retiró de la Armada Argentina en el año 1987 con la jerarquía de cabo primero, a raíz de las afecciones psíquicas de estrés post traumático a causa de los acontecimientos bélicos de aquella gesta.

Norberto J. Chiviló - Director



El Restaurador (ER): Tengo entendido que Ud., integró la tripulación del Crucero ARA General Belgrano cuando acontecieron los hechos de Malvinas.

Roberto Oscar Aquino (ROA): En 1982, yo era Suboficial de la Armada con el grado de cabo segundo y formaba parte de la dotación permanente del Crucero, desde diciembre de 1980. En esos momentos tenía 20 años y cumplí los 21 pocos días después, el 19 de abril. Era santabarbero, esto es, era uno de los encargados de las Santabárbaras; así se llama el pañol o lugar donde se guarda la munición. Yo era mecánico de armas, especialista en munición.

ER: El día 2 de abril de 1982, día de la recuperación de las Malvinas, ¿dónde se encontraba y como se enteró de los acontecimientos ocurridos?

ROA: Yo estaba embarcado y la nave en esos momentos se encontraba en reparaciones en los talleres de la Base Naval de Puerto Belgrano. Esa mañana un camarada me despierta y me dice: "Despertate Negro, recuperamos las Malvinas". Recibimos con mucha sorpresa y alegría la noticia. Desembarcamos y en una formación que, como excepción, se hizo en tierra, pues normalmente se efectuaba sobre cubierta, el Comandante capitán de navío Héctor Elías Bonzo nos informó sobre lo que había acontecido. Nos puso en conocimiento también que se iban a incrementar las tareas de reparaciones, para que el buque estuviera lo antes posible en servicio. Le comento que una semana antes hubo movimiento de buques en el puerto que nos llamaron la atención, pero nunca lo hubiéramos relacionado con lo que

sucedió después.

ER: ¿Tardaron mucho en poner el buque en capacidad operativa?

ROA: Toda la tripulación participó activamente en esas tareas, junto con los operarios de los talleres de Puerto Belgrano, y el día 16 a media tarde zarpamos con una dotación de 1093 tripulantes.

ER: ¿A dónde se dirigieron?

ROA: Nos dirigimos al sur. El buque fondeó cerca de la Isla de los Estados, cumpliendo la función de control de vigilancia del tráfico marítimo. El Belgrano formaba parte de una fuerza de tareas junto a los destructores Bouchard y Piedrabuena y al buque tanque de YPF Puerto Rosales. Estuvimos allí hasta que el día 30 de abril zarpamos hacia la llamada zona de exclusión total, fijada unilateralmente como zona de guerra por el gobierno británico, que cubría un radio de 200 millas marinas desde el centro de las Malvinas.

ER: Ya estamos llegando al fatídico día 2 de mayo, ¿cómo transcurrieron esos días?

ROA: El 1ro. de mayo en horas de la tarde fuimos arengados por el Comandante quien nos informó que estábamos preparados para entrar en combate contra la flota enemiga. Recuerde que ese día se había producido el ataque aéreo contra nuestras fuerzas en Malvinas, por lo que el conflicto ya había tomado un cariz de franca guerra. Durante toda la madrugada del día 2 cada tripulante estaba en su puesto de combate en lo que se llama "guardia de puestos de combate total", ya que el mismo era inminente. A las 9 de la mañana se recibió la orden de cambiar el rumbo para dirigirnos a una posición más cercana al continente, fuera de la zona de

exclusión a la espera de nuevas órdenes y las guardias pasaron a ser "guardias de crucero de guerra", esto es que no toda la tripulación estaba en sus puestos de combate, sino que solo era una guardia mínima. Ese cambio, nos distendió un poco.

ER: ¿En qué parte de la nave cubría su puesto de combate?

ROA: Yo era apuntador de dirección en el director de tiro de las torres de 6 pulgadas de proa, que corresponde a la artillería más pesada, de más calibre.

ER: Siga con su relato.

ROA: Cuando el domingo, 2 de mayo, dejamos nuestra guardia total de guerra, con un amigo nos dirigimos al comedor. Cerca de las 16 horas, cuando salíamos de allí y nos dirigíamos al sollado, así se llama al lugar donde dormíamos, a fin de dejar los elementos del rancho, nos sorprendió una tremenda explosión, que no sabíamos en ese momento cómo se había producido, la luz se cortó y todo quedó a oscuras y a los pocos segundos se produjo una segunda explosión. El buque había sido torpedeado por el submarino nuclear británico HMS Conqueror, que nos disparó tres torpedos por babor, que es el lado izquierdo de la nave y que solo impactaron dos, el primero en la parte central y el otro en la proa. El de la parte central impactó en la caldera llamada de popa, que es uno de los compartimentos más grandes del buque y está rodeado de muchos sollados, por lo cual ocasionó la mayor cantidad de víctimas, ya que muchos tripulantes se encontraban descansando en las cubiertas bajas, luego de la guardia de combate y estrés sufridos durante la noche última. El segundo torpedo impactó en la proa, debajo del ancla, donde produjo pocas víctimas, porque allí prácticamente no había sollados. El mayor daño en la estructura del buque lo ocasionó el primer torpedo que produjo un gran rumbo, donde el agua comenzó a entrar a raudales y que determinó que el barco escorara y se produjera su posterior hundimiento. Ese primer impacto originó que el buque quedara sin energía, tanto para la propulsión del navío como de energía eléctrica, por lo que el Belgrano prácticamente quedó paralizado y al garete. El segundo torpedo, prácticamente seccionó la proa del resto del buque.

ER: ¿Cómo evacuaron la nave?

ROA: Pese a la oscuridad que reinaba por todas partes, la tripulación en total orden comenzó a subir a la cubierta principal, donde estaban designados los puntos de reunión que cada uno tenía asignado para el caso de naufragio. La oscuridad no fue un impedimento de los que éramos dotación permanente para la evacuación, ya que cada uno de nosotros por haber vivido en el buque y por el adiestramiento



EL COMANDANTE HÉCTOR E. BONZO Y NUESTRO ENTREVISTADO.

que habíamos recibido, conocíamos de memoria cada lugar, inclusive el número de peldaños de cada escala y prácticamente su ubicación exacta. Pero llegamos a tomar conciencia de la gravedad de la situación al saber de numerosos heridos y quemados. Le comento que cuando estábamos subiendo hacia cubierta superior, sentimos que desde el crucero se hacía fuego con las baterías antiaéreas de 40 milímetros. Ello se debió a que aparentemente los vigías creyeron ver el periscopio del submarino y por eso se hizo fuego sobre ese supuesto objetivo.

ER: Me imagino escenas de pánico en los tripulantes heridos.

ROA: Como le dije, no hubo escenas de pánico, incluso ni entre los heridos ni entre los numerosos quemados, incluso con quemaduras muy graves. Cada uno de ellos con total entereza no emitían queja alguna, probablemente por estar en estado de shock. Los que estábamos sanos tratamos de ayudarlos de todas las formas posibles en esas circunstancias tremendas que nos tocaban vivir y con una incertidumbre también sobre nuestro futuro. Cuando llegamos a cubierta superior, el buque se encontraba escorado sobre babor y todos nos dimos cuenta que la nave estaba mortalmente herida y que la situación era grave. No obstante ocupamos nuestros lugares de combate.

ER: ¿Se ubicaron en los puestos de combate?

ROA: En principio sí, mientras el buque se iba escorando poco a poco, minutos después el Comandante dio la orden por megáfono de dirigirnos a los llamados puestos de abandono, que no implicaba todavía el abandono del buque, y minutos después se dio la orden de abandono, llamémoslo abandono efectivo, para que lo entiendan los lectores.

ER: ¿Cómo se vivían esos tremendos momentos?

ROA: Había mucha gente herida y quemada y de gravedad, se colaboró con los enfermeros para poder ayudarlos, suministrarles morfina y realizarle alguna curación de emergencia y yo por ejemplo le cedí mi manta a un herido. Al no haber podido llegar a mi sollado, no pude contar con los elementos personales de abandono, que se nos había indicado preparar ante la inminencia de un combate, ropa abrigada, medias, documentos en bolsas de nylon, etc. Los chalecos salvavidas, en general, solo nos los quitábamos para descansar. Los que se encontraban en el momento del torpedeamiento, en sus sollados, que no se encontraban comprometidos por las explosiones, pudieron obtener todos esos

abrigo y elementos.

ER: ¿Cómo fue el abandono del buque?

ROA: El abandono del buque fue complicado, como se podrá imaginar, la cubierta estaba bañada en fueloil, - justo el día anterior el buque había cargado combustible- y por lo tanto estaba muy resbaladiza, el encontrarse el buque escorado fue otro factor que complicó las cosas y sumado todo ello a que el mar estaba muy picado todo se hizo más difícil. El lugar que yo tenía asignado para el abandono del buque estaba en la banda de estribor, es decir la banda contraria que había recibido los torpedos y por ello estaba más alta respecto al mar. El estar la cubierta tan resbaladiza, hacía que nos patináramos y después de mucho esfuerzo pudimos llevar la balsa de salvamento y la echamos al agua. Muchos tripulantes caían al agua al no poder acertar en el techo de la balsa al arrojarla, porque el mar tan picado, subía, bajaba, acercaba y alejaba continuamente a ésta. La balsa es de hule, inflable, no es rígida. La instrucción que habíamos recibido nos indicaba que debíamos tirarnos de espaldas sobre el techo de la balsa, pero una cosa es hacerlo en un mar más o menos tranquilo y otra muy distinta cuando el mar está picado, que la balsa no queda en un lugar, sino que va y viene, tirarse de espaldas de esa forma es casi imposible. Muchos tripulantes se tiraban al agua y a nado, o embarcados por otros naufragos llegaban a las balsas, pero el agua en el sur es muy fría, con temperaturas bajo cero y el problema después era estar con esa ropa mojada. Traté de ver cómo era el movimiento de la balsa y en un momento decidí tirarme sobre ella, con tan buena fortuna, que directamente

entré por una pequeña abertura que tiene como entrada. La ropa seca no me duró mucho, ya que después había que ayudar para ingresar a la balsa al camarada que se tiraba pero que en vez de caer en la balsa, caía en el mar o al que venía ya nadando.

ER: Que me puede decir con respecto a las balsas de salvataje.

ROA: Las balsas eran de hule, de color naranja fuerte, a fin de que pudieran ser visualizadas más fácilmente en el mar y autoinflables. Tenían un dispositivo, que no tiene sentido explicarlo, pero que cuando caían al agua se inflaban. Tenían una capacidad de veinte personas. En ellas había alimentos para la supervivencia, ricos en glucosa, terrones de azúcar para proveer de calorías, y fundamentalmente, agua potable. Las balsas no eran rígidas, sino flexibles.

ER: En la balsa en la cual estaba, ¿cómo se organizaron?

ROA: En esta balsa éramos diecisiete personas, la mayoría nos conocíamos y con la conformidad de todos tomé el mando de la misma. Ahora venía la otra etapa que era la de supervivencia en el mar. No sabíamos cuándo podíamos ser rescatados, si bien sabíamos que la gente encargada de las comunicaciones del crucero, producido el ataque trataron de comunicarse con los otros buques que se encontraban a proa y estribor, para dar cuenta de la situación de emergencia en la que se encontraba el buque, eso lo hicieron con señales de luces, porque no había forma de hacerlo por radio, por la falta de energía. De inmediato constaté los elementos con los cuales contábamos y se racionalizaron para que duraran la mayor cantidad de días posibles. Así asignamos el consumo de medio litro de agua por día y por persona. De ahora en más nuestro enemigo era el mar que se había puesto embravecido y el frío. Algunos de nuestros compañeros se encontraban con heridas o con quemaduras, otros tenían todo el cuerpo cubierto de fueloil y solo se destacaban el blanco de los dientes y los ojos.

ER: En esos primeros momentos posteriores al abandono del navío, puede comentar si vieron el hundimiento del crucero.

ROA: Sí pudimos verlo, incluso pudimos divisar el gran boquete que bajo la línea de flotación había ocasionado el impacto del primer torpedo. También el segundo torpedo había seccionado la proa. El buque estaba totalmente escorado sobre babor como ya le conté y comenzó a hundirse por la popa. Desde que recibió el impacto de los torpedos hasta el hundimiento pasaron no más de treinta y cinco a cuarenta minutos, según estimo. Fue algo



FOTO TOMADA POR EL TENIENTE DE FRAGATA MARTÍN SGUT.

Dra. María Celeste Bes

- Abogada -

Calle 54-Mitre N° 3346
Ciudad de Gral. San Martín
15-3419-8060

Néstor R. Güichal

Abogado - Escribano Reg. 38 (47)

José Hernández N° 3055, Pta. Alta, 1653
Villa Ballester - Tel/Fax 4767 2724 | 4738 0489
nestorguichal100@hotmail.com | julietaguichal@hotmail.com



Ventas - Alquileres
Asesoramiento en inversiones inmobiliarias

Alvear 2836 Villa Ballester
inmobiliarialeivaalvear@gmail.com
Tel: 4768-4976 / 4847-2386 / 4849-0679 / 4767-4684

Estudio Jurídico Cordero y Brallard

Dr. José Luis Cordero - Abogado

Tucumán 1581, 3° piso, Ofic. 7 CABA

Tel. 4374-6728 / 4375 -4862

GARCIA LAREDO

ABOGADOS

Administración de cobranzas
Asuntos civiles y comerciales
Recupero de deudas

Calle 91 N° 1972 (ex San Martín N° 64)
Galería Plaza 4° piso Of 45
San Martín - Prov de Buenos Aires
Tel/Fax 4752-2223/4753-4782



Dr. Claudio P. Gómez
Contador Público (U.B.A.)

Dr. Gabriel L. Gómez
Contador Público (U.B.A.)

Calle 53 (ex Gutiérrez) Nro.2020 - Villa Maipú (1650) Gral. San Martín - Bs. As.
Tel. 4753-4034 Tel. 4752-2575

impresionante. Segundos después de la desaparición total del buque sentimos tremendas explosiones, producidas por las calderas que explotaban. Normalmente cuando se hunde un navío, el agua que se introduce en el mismo produce una succión que traga, por decirlo de alguna forma, a balsas o náufragos que se encuentran en la proximidad, por lo cual hay que tratar de alejarse lo más lejos posible para evitar esa situación. Por suerte en este caso, no se produjo esa succión y por lo tanto no hubo víctimas, ni balsas que se hundieran por ese motivo. Sí hubo hundimiento de balsas cuando se estaba efectuando el abandono de buque y eran las que bajaron por la parte afectada y que por el impulso de las olas fueron llevadas hasta el lugar en el que se había producido el rumbo y las chapas con puntas y filos rasgaron muchas balsas, produciendo su pinchadura. Inmediatamente después de hundido el buque, como expulsadas por un resorte, los tambores vacíos de doscientos litros de combustibles como así también unos puntales de madera que toda nave lleva para apuntalar compartimentos en caso necesario, salieron a flote a gran velocidad y en forma violenta saltando por el aire, hasta muchos metros de altura, no puedo decir cuántos, pero por lo que sé, ninguna de las balsas fue afectada.

ER: Volviendo un poco para atrás, ¿no se pudo advertir la presencia en la zona del submarino y tomar medidas preventivas contra un ataque?

ROA: Desde que salimos de Puerto Belgrano y durante toda la navegación, se mantuvo la formación antisubmarina. El Belgrano no contaba con sonar, ni armas antisubmarinas, sí tenía armamento para la lucha con otros navíos de superficie y una buena cobertura antiaérea. Los otros dos destructores que le nombré al principio, sí tenían sonar y aquel armamento como cargas de profundidad y cargas de profundidad tipo erizo, es decir que antes de caer al agua se abre la carga y las explosiones cubren un gran área; esos explosivos son regulados para que exploten a determinada profundidad, donde se estima que puede estar el submarino, como así también torpedos. En esa formación el Belgrano iba en el medio y escoltado por los destructores, uno a proa y estribor y el otro a popa y a babor, pero al momento del ataque al crucero, los dos destructores estaban a proa y a estribor y esa formación había cambiado porque no se temía un ataque por parte de un submarino, sino que era previsible un ataque por la aviación enemiga. Según leí años después, la ubicación del Belgrano fue detectado por el submarino, por el buque tanque que nos aprovisionó de combustible el día antes y que por no ser tan silencioso, fue detectado por el enemigo.

ER: ¿Cuántos días tardaron en rescatarlos?

ROA: El rescate de algunas balsas, fue a las pocas horas del hundimiento del Belgrano, pero a nosotros tardaron casi cuarenta y seis horas en encontrarnos. Cuando abandonamos el barco y ya en las balsas, nos amarramos a otras, algunas sin ocupantes, para ser ubicados con mayor facilidad y disponer de algunos elementos de supervivencia extras necesarios en caso

de prolongarse la espera a ser rescatados, pero el temporal que se desató y el mar embravecido hizo que a la noche las balsas se desamarraran y cada una fuera por su lado. Como le dije el mayor problema era el frío, dentro de la balsa tratamos de mantenernos unos cercanos de otro para darnos calor con nuestros cuerpos y nos impusimos no dormirnos ya que eso podría ser letal, tratamos de hacer pequeños ejercicios para provocar calor. Grandes olas se abatían sobre nosotros y la balsa se movía de un lado para otro en forma violenta y el agua que entraba era un problema, por lo cual también debíamos turnarnos para sacarla. Así pasamos la primera noche. El lunes 3, la situación de mar agitado era la misma. En horas de la tarde, cuando algunos de nosotros ya estaban a punto de desfallecer ante la falta de novedades, avistamos un avión de la marina, un Neptune al cual le hicimos señas de todo tipo. Desde el avión nos vieron y nos lo hicieron saber con el movimiento de sus alas. Nuestras esperanzas renacieron. Pero la noche vino pronto, porque estábamos en mitad del otoño y por la latitud en la que nos encontrábamos. Esa noche fue más complicada que la anterior, ya que pese al avistamiento, el no ser rescatados minó nuestro estado de ánimo; no obstante el que podía trataba de darle ánimo al resto. El problema era el personal que estaba herido, si bien no de gravedad y también aquellos que estaban empapados con fueloil. Por lo que estábamos viviendo en una situación casi al límite, consideramos que otra noche así no podríamos sobrevivir. El martes 4, por suerte el día amaneció soleado y con un mar calmo.

ER: ¿Cómo los encontraron?

ROA: Evidentemente el Neptune, había dado nuestra posición y ya venían en nuestro auxilio. A las primeras horas del día nos sobrevuela un helicóptero con la cruz roja, no sabíamos de qué nacionalidad era, ni tampoco tenía mayor importancia en esas circunstancias. Cerca del mediodía vimos en el horizonte un barco cuyo casco estaba pintado de anaranjado. Amarramos una bengala en un remo y con el remo en lo alto hicimos señas al barco, que venía en nuestro encuentro. El buque era el ARA Bahía Paraíso. Eso como se imaginará, por lo que habíamos pasado, nos llenó de alegría y todos nos vimos envueltos en una algarabía incontrolable, ya que ello significó sin exagerar, pasar de la muerte a la vida. Después supimos que el helicóptero que horas antes nos había sobrevolado correspondía al buque. Cuando se acercaron a nuestra balsa, comenzaron a darnos indicaciones mediante un megáfono y nos tiraron cabos para acercar la balsa y luego tiraron una escala para que pudiéramos subir a cubierta. La tarea no resultó fácil pues si bien las condiciones del mar no eran malas, había lo que llamamos mar de fondo y la balsa al costado del buque, subía y bajaba con el movimiento del mar, lo que dificultaba la tarea de rescate. De tanto jalar la soga, tuve quemadura en las manos. A duras penas pude subir por la escala y cuando estaba por llegar, los marineros desde arriba me agarraron de la ropa y me subieron como pudieron. Cuando me vi en cubierta, caí extenuado y

no me pude levantar, es como si me hubiera distendido y ya no tuve fuerza para nada. Lo mismo pasó con mis compañeros.

ER: Cuanta distancia recorrieron desde el lugar del hundimiento hasta el lugar del rescate.

ROA: Fuimos rescatados a una distancia de 70 millas del lugar de donde se hundió el Belgrano, lo que equivale a una distancia de 110 kilómetros aproximadamente, en dirección sur, arrastrados por el viento y la corriente marina.

ER: Ya embarcados en el Bahía Paraíso, seguramente recibieron la atención necesaria que el caso requería.

ROA: Sí, ese buque había sido convertido en buque hospital, le comento que semanas más tarde, fue pintado todo de blanco con dos cruces rojas enormes pintadas sobre su estructura. Allí fuimos atendidos a las mil maravillas. Inmediatamente me pusieron en una camilla especial con la forma de un cuerpo humano y me bajaron al comedor que había sido transformado como sala de emergencia, siendo atendido de inmediato por médicos y enfermeros, cortaron toda mi ropa y comenzaron a revisarme, preguntándome si tenía alguna fractura o dolencia, mis piernas y los pies estaban blanquecinos, tenían un aspecto cadavérico, lo mismo que mi cara, como consecuencia del frío que habíamos sufrido ya que la circulación sanguínea se había visto afectada. Me dieron un baño con agua caliente y me hicieron masajes en todo el cuerpo, hasta que la piel fue tomando un color

normal, mis manos y cara se veían más rosadas, nos dieron ropa seca y un chocolate caliente que me reconfortó. La actuación del personal sanitario, tanto los médicos como los auxiliares fue maravillosa y muy humana, yo había sufrido la rotura parcial de unos dientes delanteros y escoriaciones en las piernas.

ER: ¿Fueron trasladados en seguida a tierra?

ROA: No. Permanecimos más o menos una semana embarcados, ya que el Bahía Paraíso siguió en la búsqueda de más náufragos. Después de nosotros rescataron otra balsa con muchos tripulantes, pero después las balsas que se avistaron estaban ocupadas por una, dos o pocas personas y todos ellos habían fallecido por el frío. En el caso nuestro, el hecho de que hubiera muchas personas en la balsa, hacía que pudiéramos darnos calor unos a otros y por lo cual sobrevivimos al frío tan intenso.

ER: Yo hubiera pensado, sin tener en cuenta lo que ahora me dice, que al ser pocos los ocupantes de una balsa, tendrían más medios de subsistencia a su disposición, más agua, más alimentos, pero lo que ahora me explica me hace entender un poco más la necesidad de contar con calor y también me parece ahora que al ser más personas, en lo anímico ayuda, pues en una balsa con una sola persona o dos, el desfallecimiento y el verse perdido en la inmensidad del mar, debe haber influido negativamente en las ganas de seguir luchando cuando los resultados no aparecen a la vista.

ROA: Sí exactamente. Este barco rescató más de sesenta náufragos del Belgrano, entre vivos y fallecidos. Durante esos días fuimos

recuperando fuerzas y muchos fueron operados. Después fuimos trasladados a Ushuaia y desde allí en avión a la Base Naval de Puerto Belgrano, donde nos volvieron a atender en el Hospital.

ER: Cuántos tripulantes del Belgrano, resultaron muertos como consecuencia inmediata del ataque y en los días posteriores.

ROA: Perdimos a 323 camaradas, muchísimos de los cuales descansan en el fondo del mar, junto a nuestro querido crucero.

ER: He leído sobre el comportamiento que el comandante Bonzo tuvo siempre hacia la tripulación del Belgrano, ¿desea agregar algo al respecto?

ROA: Sí, por supuesto. El comportamiento de nuestro comandante, fue en todo momento ejemplar, sobre todo en los momentos más difíciles que es cuando afloran los verdaderos valores humanos. Después del conflicto, siguió acompañándonos, hasta el momento que falleció, hace ya 10 años. Creo que ningún tripulante del Belgrano, mientras viva, podrá olvidarse del capitán Bonzo.

ER: Bueno Aquino, le agradezco todo lo contado, que ha sido más que interesante. Como hago con todo veterano, le doy las gracias como argentino, por haber estado al servicio de la Patria en aquellos momentos del conflicto austral.

Voy a terminar esta entrevista con unas palabras que expresó su recordado y querido comandante: "Cada vez que escucho hablar de las víctimas del Belgrano me enfermo. Son héroes y así deben ser recordados".

Crucero ARA General Belgrano – Breve historia

El Phoenix como se llamó originalmente el Belgrano, fue construido en los Estados Unidos.

Botado en marzo de 1938, entró en servicio en la armada de ese país como el USS Phoenix a principios de octubre de ese año, como crucero ligero de la clase Brooklyn. En su viaje inaugural pasó por Buenos Aires, regresando a Filadelfia en enero de 1939.

Se encontraba en la base naval estadounidense de Pearl Harbor en las islas Hawai, durante el ataque japonés del 7 de diciembre de 1941. La aviación nipona logró hundir y producir grandes daños a muchos navíos que se encontraban fondeados en el lugar, pero el Phoenix resultó indemne.

Durante la guerra, participó activamente en diversas acciones en el teatro de operaciones

del Pacífico y del Índico.

Finalizada la contienda, integró la flota del Atlántico y a fines de febrero de 1946 pasó a la reserva, donde se le dio de baja. Después de cinco años de inactividad, a la espera del desguace o la venta, fue comprado por nuestro país por la suma de cuatro millones de dólares.

Incorporado a la Armada Argentina el 12 de abril de 1951 con el izamiento del pabellón nacional, se lo rebautizó con el nombre ARA 17 de Octubre. A la finalización de los trabajos de modernización y reactivación que se llevaron a cabo en la Base Naval de Filadelfia, zarpó con destino a la Base Naval de Puerto Belgrano, a donde arribó el 5 de diciembre de ese año.

Durante las jornadas revolucionarias que precedieron al derrocamiento del General Juan

Domingo Perón, en setiembre de 1955, fue buque insignia de las fuerzas revolucionarias, comandado por el almirante Isaac Francisco Rojas.

Triunfante la revolución, le fue cambiado su nombre por el de ARA General Belgrano.

Tenía un desplazamiento de 10.800 t. Sus dimensiones eran: eslora 185,53m; manga 20,70m y calado 7,40m.

Contaba con cinco torres triples con cañones de 152 mm, ocho cañones de 127 mm en montaje simples; 20 cañones antiaéreos de 40 mm, dos cañones antiaéreos de 20 mm; ocho misiles antiaéreos Short Sea Cat, en cuatro lanzadores dobles; ocho ametralladoras M2 de 12,7 mm. Transportaba un helicóptero Alouette III en el hangar de popa.



CRUCERO GRAL. BELGRANO. TÉMPERA SOBRE PAPEL 36 X 59 CMS. PINTADO POR JORGE SCHWARZ EN 1985 MNN.

Transporte Polar y Rompehielos ARA Bahía Paraíso – Breve historia

El buque polar y rompehielos ARA Bahía Paraíso, fue construido en los astilleros de Dock Sud y botado el 3 de julio de 1980, pero entró en servicio en la Armada a mediados de noviembre del año siguiente.

Fue un buque diseñado y construido para intervenir en las diversas campañas antárticas principalmente para el aprovisionamiento de nuestras bases en ese continente blanco.

Pero a los pocos meses de entrar en servicio, a fines de marzo de 1982, el Bahía Paraíso fue enviado a las islas Georgias del Sur, como apoyo a los trabajadores argentinos que días antes habían llegado al lugar para dismantelar unas instalaciones balleneras en desuso y que por haber izado el pabellón nacional en Puerto Leith, estaban a punto de ser desalojados por el buque científico británico HMS Endurance.

Después de la gesta del 2 de abril, intervino en la recuperación de aquellas islas al día siguiente y posteriormente trasladó a los prisioneros británicos y soldados heridos argentinos a Ushuaia.

Realizó varios viajes a Malvinas, llevando helicópteros del Ejército, como asimismo insumos de todo tipo y el traslado de personal herido.

Entre los días 13 al 20 de abril en la Base Naval de Puerto Belgrano, el buque fue convertido en buque hospital y para ello ingenieros navales realizaron la tarea de transformación adaptando la popa del lado de estribor para tal finalidad, agregándose quirófanos, sala de terapia intensiva, sala de cuidados intermedios y sala de internación de 250 camas en una de las bodegas. Los helicópteros transportados por esta nave fueron pintados de blanco, pintándoseles también cruces rojas en todo el fuselaje.

El buque zarpó el 27 de abril y permaneció navegando cerca de Puerto Madryn. Producido el hundimiento del crucero General Belgrano, el día 3 se le ordenó dirigirse a la zona del naufragio para proceder a la búsqueda de las balsas de salvamento, llegando a la zona el día siguiente. Con la información suministrada por el radar, por el avistamiento efectuada por aviones Neptune de la Armada, como así también de los helicópteros que llevaba el buque, se pudieron rescatar nueve balsas, algunas vacías

y otras con los naufragos a bordo, muchos de los cuales habían fallecido por hipotermia. El buque navegó varios días en busca de más naufragos, para posteriormente llevarlos a Ushuaia.

Después el navío regresó a Puerto Belgrano, donde finalmente fue pintado todo de blanco con cruces rojas para cumplir con la Convención de Ginebra, ya que hasta ese momento el casco estaba pintado de color naranja, como todo buque polar.

A fin de constatar que el buque cumplía con la mencionada Convención, embarcaron inspectores o veedores de la Cruz Roja Internacional y también recibieron en varias oportunidades la visita de militares británicos quienes llegaron al buque en helicóptero para revisar el navío y comprobar que no se llevara armamento o municiones.

En su misión humanitaria, el Bahía Paraíso también interactuó con otros buques hospitales británicos, recibiendo soldados heridos y a su vez entregando sangre para transfusiones, ya que la que llevaron los ingleses se había coagulado.

En su condición de buque hospital realizó varios viajes a las islas Malvinas, llevando alimentos, una ambulancia y evacuando personal herido.

Producida la rendición de nuestras fuerzas, comenzó la evacuación de algo más de mil novecientos soldados hacia el continente, finalizando la misión el 27 de junio.

Terminada la guerra, además de su utilización en las operaciones de aprovisionamiento a las bases antárticas, durante los meses de diciembre y enero de cada uno de los años 1986/87, 1987/88 y 1988/89 realizó varios viajes de cruceros turísticos al continente blanco.

El 28 de enero de 1989, mientras cumplía tareas en la campaña antártica de verano y llevaba a bordo un grupo de turistas, embistió unas rocas sumergidas en el Estrecho de Bismarck, encallando frente a la Base Palmer de los Estados Unidos. Después que su tripulación intentara reflotarlo sin éxito, se hundió el 1° de febrero. Ni los turistas, ni los tripulantes sufrieron mayores daños.

El navío tenía las siguientes dimensiones: eslora de 132,80 m., manga de 19,5 m., calado medio de 7 m. Desplazaba 9.200 tn. Tenía una tripulación de 127 hombres. Su capacidad de transporte entre carga general y refrigerada era de 3.750 m3. Tenía helipuerto y hangar para dos helicópteros. Contaba con estabilizadores antirolido.



Agradecemos a quienes han colaborado con su aviso y también a las siguientes personas que con su aporte pecuniario han hecho posible esta

Dr. Humberto R. Salinas
Sr. Carlos A. Durán y Sra.
Sr. Luis Di Dio y Sra
Dra. A. M. Castaño
Dr. Facundo Santana
Dra. Hilda J. Fiora
Dr. Diego Sarcona
Dr Daniel C. Zorrilla
Sr. Eugenio Arias

Dr. Jaime Ameijeira
(VGM) Sr. Lydio Rafael Ibáñez y Sra.
Dr. Enrique Julio López Medrano
Ing. Angel Brumatti
Dr. Juan Manuel Converset
Sr. Carlos Varela
Sr. Carlos A. Arias
Dr. Enrique Carlos Boitano
Dr. Enrique J. E. Lamberti

Dr. Enrique Boschetti
Dr. Omar Gacene
Dr. Néstor Montezanti
Sr. "Pampa" Rojas
Dra. Avalda Isolina Sarinelli
Dr. Pedro G. Alonso López
Bernardo Lozier Almazán
Rogelio Alonso

Dr. Juan Bautista Thorne, descendiente del Tte. Cnel. de Marina de la Confederación Argentina, Juan Bautista Thorne "El sordo de Obligado"

Litografías de Bacle

Extravagancias de 1834 – Los peinetones

POR NORBERTO JORGE CHIVILÓ

Como lo venimos haciendo desde varios números anteriores de este periódico, publicamos y comentamos las distintas litografías efectuadas por César Hipólito Bacle, en la colección "Trages y costumbres de la Provincia de Buenos Aires", correspondientes a distintas ocupaciones y oficios en la época rosista.

En este artículo, me referiré a las incluidas en el Cuaderno 5 de dicha colección, tituladas como "Extravagancias de 1834", que son seis litografías todas de un marcado tono caricaturesco, que destacaban y ponían de relieve los inconvenientes que los "extravagantes" peinetones que las porteñas usaban sobre sus cabezas, causaban en los distintos ámbitos de la vida diaria de la sociedad de la época, tanto en la casa (Litografía N° 1), en la calle (N° 2), en el paseo (N° 3), en el teatro (N° 4) en el baile (N° 5) y el enlace de los peinetones (N° 6), en la calle.

Veremos que es el peinetón y de dónde provenía.

La peineta

La peineta deriva del peine, elemento éste que comenzó a usar ya el hombre primitivo.

La peineta es un ornamento femenino que consta de un cuerpo convexo o curvo y un conjunto de púas que sirve para sujetar el peinado o el rodete, que a la vez sirve de adorno y que se lleva en la parte posterior de la cabeza. Podía ser utilizado solo como un elemento de elegancia o complementado para sostener una mantilla rectangular de encaje.

Por lo general el material que se utilizaba para hacerlos era mayormente el carey, pero también podían ser de asta de vacunos, marfil, concha de nácar, celuloide, oro, plata u otros metales, podían ser con hermosos calados o lisas y algunas también contenían incrustaciones de oro, plata y piedras preciosas.

El carey por ser un material muy vistoso por sus vetas, era por lo general el más utilizado, proviene del caparazón de la tortuga carey, que es una especie de tortuga marina. El material era importado desde distintos lugares, pero mayormente venía de la India, donde se podían conseguir los más vistosos.

La peineta fue un elemento muy utilizado en España desde fines del siglo XVIII, pero que aún hoy se sigue usando por tradición en diversos acontecimientos sociales y religiosos, como en las corridas de toros, ceremonias religiosas,

procesiones de Semana Santa, etc. y también es un elemento imprescindible en algunos trajes regionales.

Aproximadamente en 1815, la peineta española fue introducida en el Río de la Plata y rápidamente fue aceptada y usada por las damas porteñas.

Años más tarde, en 1823 llegó a Buenos Aires el peínero (1) español Manuel Mateo Masculino, quien pocos días después de su arribo, publicó un aviso en la primera página del N° 31 del diario "El Argos de Buenos Aires", del 16 de abril de 1823, anunciando que: "Ha llegado a esta capital para permanecer en ella Manuel Masculino, fabricante de peines de marfil, y peinetas de carey de varios gustos. Es general en su facultad e inventor tanto en su arte, como en máquinas de su profesión con las cuales facilita el trabajo al punto de que un joven haga con perfección lo que cuatro buenos maestros. Tiene otras máquinas para cortar horizontal en forma de abanico, ovalado y en círculo, con la que hace calados, tan diversos y finos, que son inexplicables por su variedad. Hace también que un joven paseando, con solo el cuidado de poner y sacar tablitas, corte en ocho minutos doce peines de marfil finísimos,



EN ESTA MINIATURA PINTADA AL ÓLEO POR CARLOS MOREL Y FERNANDO GARCÍA DEL MOLINO EN 1835/1836, SE PUEDE APRECIAR A ENCARNACIÓN EZCURRA DE ROSAS, LUCIENDO UN PEINETÓN Y MOÑO ROJO FEDERAL.



NEUMATICOS LOPEZ

Desde 1939, atendido por sus dueños

Mecánica Integral - Tren delantero

Frenos - Balanceo

Alineación por computación

Bolivia N° 4374 | Villa Ballester | 4768-0141

Estudio Jurídico Citarella, Spicacci y Asociados

Calle 91- San Martín N° 1795,
piso 5°, Dto. "B" (B1650BEC)
Ciudad de Gral. San Martín
Tel. 4752-4183 / 4755- 8269

saliendo ya por un lado con lustre. Posee además otras varias máquinas que triplican el trabajo a estas diarias, y manifestará con oportunidad en razón de su importancia, como que se manejan con mucha facilidad, y producen con prontitud lo que seis operarios con toda perfección: son portátiles para llevar en el bolsillo y correr países extranjeros, en los que según el mérito ganan el premio y patente. Su taller contiene diez operarios que pueden trabajar diariamente cien docenas de peines y peinetas de todas clases, y vende a precios muy cómodos en su tienda de San Francisco para el Colegio a la media cuadra, calle de Potosí, número 40" -transcripción hecha en la grafía actual-.

El taller de Masculino, fue uno de los más importantes de la ciudad en este rubro, por contar con máquinas, como figuraba en el aviso y que hasta entonces, aquí eran desconocidas. En su taller llegó a ocupar a más de cien operarios, entre hombres y mujeres, pero también debemos decir que existieron establecimientos similares de otros artesanos instalados no solo en Buenos Aires, sino también en Montevideo.

El peinetón

Así como el peine originó la peineta, ésta devino en peinetón y tuvo gran aceptación en el bello sexo del Buenos Aires, allá por 1830 hasta 1837 aproximadamente, cuando comenzó a declinar su uso.

¿Cómo nació el peinetón? Las peinetas tienen un largo aproximado de treinta centímetros, pero en estas tierras y en aquella época experimentaría una notable transformación. Quienes se encargaban de fabricarlas, comenzaron cada vez a hacerlas de mayor tamaño, tanto en el largo como en el alto, llegando algunas de ellas a medir aproximadamente un metro veinte centímetros. Así la peineta pasó a ser peinetón, que se convirtió en un accesorio necesario de la moda de aquél momento y fue uno de sus elementos más característicos y más valorados por las mujeres. Su uso también fue una originalidad de las damas rioplatenses, ya que en ninguna otra parte de América se los utilizó y podemos decir

que fue un accesorio de la moda típico del Río de la Plata.

El famoso naturalista francés Alcide Dessalines d'Orbigny quien estuvo en el país por aquellos años, escribió refiriéndose al uso de este accesorio: "Siempre hará que se distinga a la porteña de las mujeres del mundo".

Si vemos un retrato o un cuadro en el que hay una mujer con peinetón, este accesorio nos permite establecer cuál fue el momento histórico en que se hizo la pintura: 1830-1837, y el lugar: Río de la Plata.

Si bien no puede decirse con precisión si Masculino fue el creador de este elemento femenino, sí se puede afirmar que fue uno de los más importantes diseñador, fabricante y difusor. La gran producción que salía de su taller, le permitió llegar a ser un comerciante adinerado.

Masculino era el fabricante que hacía su producto más fino y elegante y por lo tanto reconocido en su *métier*.

Los peinetones se hacían con los mismos materiales que ya se utilizaban para fabricar las peinetas, pero por su mayor dimensión permitía una mayor cantidad de dibujos y calados.

La materia prima más utilizada en su fabricación era el carey y este material llegaba al puerto en trozos o planchas ya fundidas y se vendía al peso. Ya en los talleres estas planchas eran cortadas, fusionadas al calor, caladas, cinceladas y pulidas y muchas veces eran estampadas e incrustadas.

Por lo general el dueño del taller hacía un bosquejo con los dibujos que le pedía el cliente y después de su aprobación pasaba al taller para su confección.

Esos accesorios de la moda, eran unos tremendos armatostes de una sola pieza, generalmente de carey como ya manifesté y la mayoría caladas en forma simétrica, con figuras geométricas, arabescos, flores, hojas, etc.

Incluso se les dio un uso político ya que muchos estaban adornados con la efigie del Restaurador o el de éste y su esposa y conteniendo inclusive lemas federales como "Viva la Federación", "Federación o Muerte" o "Viva la Santa Federación".

Podríamos afirmar que el peinetón si bien fue



un accesorio impuesto por la moda, se convirtió también en distintivo de la mujer federal.

El gran trabajo de calado, cincelado, moldeado y las incrustaciones que podría tener de metales preciosos como de marfil, nácar y otros, marcaban la diferencia entre una pieza y otra. Por otra parte no llevaban firma ni marca alguna que pudiera individualizar a quien lo había diseñado y fabricado.

Lucir un peinetón de mayores dimensiones que una peineta normal y de un mayor trabajo de calado, que lo convertían en una verdadera obra de arte, daba cuenta de la situación social y del poder económico del padre o del esposo de quien lo portaba, ya que el artículo era de lujo y por tanto costoso, por el material de importación utilizado y el trabajo –muchas veces exquisito– que su confección demandaba, por lo cual estaba solo reservado a las mujeres de clase alta.

Para resaltar que era caro, una publicación de la época transcribió unos versos titulados "Lo que cuesta un peinetón" que decía así: Sabe todo lomo negro / Que el colorado y punzó / Son los signos del que tiene / Con qué comprar un peinetón.

En el Museo Nacional de Bellas Artes, se pueden apreciar muchos de estos artículos, como también ocurre en el Museo Cornelio de Saavedra, ambos de la ciudad de Buenos Aires, entre otros museos.

Existen muchos retratos pintados por artistas de la época, como por ejemplo Enrique Carlos Pellegrini, de las damas de la sociedad porteña, luciendo sus importantes peinetones.

Cuando la moda llegó a su apogeo, recibió las críticas por incómoda y antiestética y como toda moda, pasa y su uso fue decayendo, ya por las dificultades e incomodidades que ocasionaba su utilización, porque era bastante incómodo para las señoras moverse con ellos, además eran frágiles por el material empleado, y así se volvió al uso de la peineta, más cómoda. Esos peinetones eran tan grandes que dos damas no podían caminar al mismo tiempo o cruzarse en la misma vereda, como lo reflejó Bacle en la Litografía N° 6.

Cada una de las litografías de esta serie llevaba un epígrafe y la que ilustra este artículo que es la N° 5, dice así: "¡Mi peluca! mi peluca! Señorita!!! ¡por Dios no se la lleve Ud.!

(1) Peinero: Fabricante de peines.

