

DETRÁS DE PERÓN

FABIÁN BOSOER

DETRÁS DE PERÓN

HISTORIA Y LEYENDA DEL ALMIRANTE TEISAIRE

Bosoer, Fabián
Detrás de Perón : la historia y leyenda del almirante Teisaire . - 1a ed.-
Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Capital Intelectual, 2013. 416 p.;
22x15 cm.
ISBN 978-987-614-426-1
1. Historia Política Argentina. I. Título.
CDD 320.982

Diseño: Ariana Jenik
Coordinación: Inés Barba
Producción: Norberto Natale

Material Fotográfico:
© Gentileza de la familia Teisaire.
© Gentileza de *Todo es Historia*.

© Fabián Bosoer, 2013
© Capital Intelectual, 2013

1ª edición: 3000 ejemplares • Impreso en Argentina

Capital Intelectual S.A.
Paraguay 1535 (1061) • Buenos Aires, Argentina
Teléfono: (+54 11) 4872-1300 • Telefax: (+54 11) 4872-1329
www.editorialcapin.com.ar • info@capin.com.ar

Pedidos en Argentina: pedidos@capin.com.ar
Pedidos desde el exterior: exterior@capin.com.ar

Queda hecho el depósito que prevé la Ley 11723. Impreso en Argentina.
Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida sin permiso escrito del editor.

Agradecimientos

Mi agradecimiento a quienes de distintos modos hicieron posible completar esta investigación, iluminando aspectos poco conocidos de nuestra historia política contemporánea, aportando ideas y conocimientos, facilitando material bibliográfico y documentación periodística, testimonios personales y datos de interés. También por su estímulo, a quienes se entusiasmaron con la idea original y acompañaron este trabajo, atando cabos sueltos que permitieron armar un verdadero rompecabezas que nos muestra desde otro lugar la historia que conocemos a través de tantas otras obras. A Raanan Rein, Santiago Senén González, Rogelio García Lupo, José Ignacio López, Ernesto Castrillón, Archivos diarios *La Nación* y *Clarín*; Albino Gómez, Silvio Huberman, Ángel Clavero, Dévrig Mollès, Ricardo De Titto, Silvia Mercado, Mariano Turzi, Luis Alberto Pons, Roxana Lopresti, Adriana Micale, Claudio Panella, Carolina Barry, Sergio Bufano, Javier Artigues, Instituto Nacional Juan Domingo Perón de Estudios e

Investigaciones Históricas, Sociales y Políticas, Biblioteca del Centro Naval, Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Dirección de Información Parlamentaria del Congreso de la Nación, Dr. Raúl Borchardt, Susana Gesualdi, Eduardo Teisaire, Juan Manuel Quiroga, María Elena Ques, Germán Ferrari, César Merea, Felicitas Luna, Analía Roffo y Claudio Martinyuk.

Introducción

Del elenco de principales figuras que acompañaron a Perón desde el inicio de su ascenso como líder político en 1943 hasta su caída en 1955, pocos personajes hubo más ubicuos, polifacéticos e influyentes, desde un primerísimo segundo plano, como Alberto Teisaire. Su papel será clave durante la dictadura instalada tras el golpe de Estado del 4 de junio de 1943, hasta convertirse en aliado y socio político del ascendente coronel del GOU y ministro al frente de varias carteras simultáneas, en aquel año 45 en el que sucedieron tantos acontecimientos trascendentes para el país y para el mundo. Arquitecto del 17 de Octubre, aquella jornada que marcó un punto de inflexión en la Argentina, e ingeniero de la campaña electoral que consagrará al candidato laborista como presidente en febrero de 1946, contribuirá a la modelación del nuevo movimiento político que cambiaría el curso de nuestra historia política.

Luego, con Perón en la Presidencia, tres veces será elegido senador nacional (1946, 1949 y 1952), será presidente del Partido Peronista y la espalda institucional del gobierno en el Congreso hasta su llegada a la Vicepresidencia de la Nación, en el segundo mandato de Perón, como resultado de las singulares elecciones que se realizaron para cubrir ese cargo en 1954. Un trayecto que lo transformó en una figura tan necesaria e ineludible como desdibujada en sus contornos personales y sujeta férreamente a las características personalistas del liderazgo al que tributaba. La biografía de Teisaire se puede reconstruir a partir de su participación en los momentos más relevantes de la historia del peronismo, entre 1945 y 1955, aunque su trayectoria precede y sucede a ese período con aristas inconfundibles. Fue uno de los marinos con más brillante foja de servicios, pero la historia naval lo borró de sus anales cuando saltó a la política. Fue una personalidad de primera línea en la política nacional y, sin embargo, no existen hasta el presente trabajos específicos dedicados a estudiar su figura y su lugar en nuestra historia.¹

1 Menciones a esa participación se pueden encontrar en Luna, Félix, *El 45*, Sudamericana, 1971, y *Perón y su tiempo*, Sudamericana, 1985; Potash, Robert, *El ejército y la política en la Argentina 1928-1945. De Yrigoyen a Perón*, Sudamericana, 1981; Troncoso, Oscar A., "La revolución del 4 de junio de 1943", en *Historia integral argentina. El peronismo en el poder*, Centro Editor de América Latina, 1976; Chávez, Fermín et al., *Historia Argentina, Tomo XV, El antiperonismo*, Editorial Oriente, 1993; Page, Joseph, *Perón. Una biografía*, Sudamericana, 2005; Bosoer, Fabián, *Generales y embajadores. Una historia de las diplomacias paralelas en la Argentina*, Vergara, 2005; Rein, Raanan, *Juan Atilio Bramuglia*.

Este es el primer interrogante que el autor de este libro propone dilucidar compartiendo con el lector la reconstrucción de estos fragmentos de nuestro pasado: ¿por qué razón un personaje con semejante papel, en momentos decisivos de la historia del país, permaneció inadvertido y no mereció hasta ahora un interés específico o un estudio biográfico más minucioso? La primera respuesta tentativa nos llevará a la escasa atención que se le dio durante décadas a las llamadas “segundas líneas” del liderazgo peronista, deuda que comenzó a ser saldada en los últimos años por historiadores que se dedicaron a investigar sobre esta temática. En el caso de Teisaire, el hecho de no haber dejado memorias, escritos personales ni documentación contribuyó a dificultar la investigación sobre su figura.

Una segunda respuesta posible, frecuente en quienes tienen presente el lugar que le cupo, es el increíble vuelco que tomaría su destino político cuando Perón fue derrocado. Su actuación pública terminó tan mal, sostendrían algunos estudiosos y memoriosos, que el ostracismo de sus últimos años concluyó sepultando el recordatorio de su paso precedente por las máximas responsabilidades. Podría enten-

Bajo la sombra del Líder. La segunda línea del liderazgo peronista, Lumière, 2006; Gambini, Hugo, *Historia del Peronismo*, Vergara, 2008; Bonasso, Miguel, *El Presidente que no fue*, Sudamericana, 1997; Galasso, Norberto, *Perón. Tomo I: Formación, ascenso y caída, 1893-1955*, y *Tomo II: Exilio, resistencia, retorno y muerte, 1955-1974*, Colihue, 2005.

derse que los políticos —peronistas y no peronistas— hubieran decidido relegarlo a un lugar secundario o marginal, pero ¿cómo se explica que lo mismo ocurriera con los historiadores? Todo ello —ascenso, apogeo y caída del hombre que estuvo detrás de Perón—, como se contará en este libro, no hace sino volver más interesante la historia de este personaje.

A medida que su participación en la cúspide del poder se fue haciendo más notoria, el jefe naval y ministro militar, el ministro político, el senador, el presidente del partido oficial, el convencional constituyente, el vicepresidente de la Nación, aparecerá junto a Perón en cuanto acto oficial, visita, recepción y reunión importante mereciera la atención pública. Y así quedará retratado en cientos de fotografías, siempre atento, los ojos saltones, el rostro adusto, a veces sonriente, por lo general severo. Pero es posible advertir, revisando esos documentos gráficos un detalle singular: en las imágenes captadas por los reporteros gráficos será difícil encontrar alguna escena en la que Teisaire y Perón se miren a los ojos. Sus rostros y miradas se buscan y se eluden. Perón depositaría en él una extraordinaria confianza y le encargará las misiones más delicadas, pero difícilmente exprese elogio alguno hacia su persona. Más bien al contrario, habrá varios testimonios que dan cuenta de palabras que trasuntan cierto desdén o prevención. Esa actitud sería recíproca: pese a su extremo sentido de la fidelidad, Teisaire mantendría

una prudencial distancia de la intimidad del líder y no disimularía su escasa simpatía hacia Evita.

Hay muchos otros ingredientes que hacen de él un personaje misterioso, tan cerca de los acontecimientos políticos más destacados como desdibujado en las crónicas e inscripto en los terrenos de la leyenda y la fábula. Alberto Teisaire no fue solamente el único vicepresidente de la historia argentina surgido de una elección específica para ocupar ese cargo, y el único que pasó algunos años de su juventud bajo el agua, en un submarino norteamericano y en plena guerra. Fue también el único militar argentino que tuvo la oportunidad de reunirse mano a mano, y en el mismo año, con el presidente Franklin Delano Roosevelt, el príncipe de Gales, el dictador Adolfo Hitler y el ex rey de España Alfonso XIII. Y quien protagonizará una misión reservada ante el Foreign Office británico para comprar las islas Malvinas.

Todo eso fue cierto; es verídico y está documentado. Pero otros tramos de su vida fueron objeto de imaginéris e inventos; los que, sin embargo, encontraron asidero y fueron tomados como reales. ¿cuál era su verdadero apellido?, ¿cuáles sus auténticas convicciones políticas?, ¿quiénes eran sus amigos y quiénes sus enemigos?, ¿en qué circunstancias muere? Datos biográficos tan básicos como los que se enumeran serán fruto de versiones contradictorias sin pruebas fehacientes, aunque verosímiles, para quienes estuvieron cerca de él o tomaron nota

de su paso por los momentos más decisivos de la política nacional durante los veinte años claves que van de 1943 a 1963.

Una de las hipótesis centrales de este libro es que a través de Teisaire uno puede recorrer la historia política argentina del siglo xx desde una colectora secundaria o pasillo subterráneo, y encontrarse con aspectos menos visibles de sus distintos “nudos” de entrecruzamiento problemático. En primer lugar, entre la política nacional y la política del interior del país que se fue conformando en torno a las realidades provinciales. Dentro de estas últimas, en la relación entre la política mendocina, con sus propias peculiaridades, y la de la capital del país, epicentro de las grandes decisiones. En segundo lugar, en las relaciones entre civiles y militares, las que signaron la política argentina del siglo xx con su marca de inestabilidad institucional, golpes de Estado y luchas facciosas entre las élites dirigentes. Dentro de la política de partidos, en las disputas entre conservadores y radicales; y dentro de la política militar, en las relaciones entre la Marina y el Ejército. En tercer lugar, dentro de las grandes corrientes de pensamiento, en las confluencias, divergencias y antagonismos entre nacionalistas y liberales, y luego, en el trazado de la partición de aguas entre peronistas y antiperonistas. Además, en las consonancias y disonancias entre la política interna y la política exterior, y entre políticos, militares y periodistas, ese intrincado campo de gra-

vitación en el que se decidía la suerte y desgracia de unos y otros en las luchas de poder; y también, entre la política visible, la que se despliega en el escenario de los partidos políticos, gobiernos y medios de comunicación, y la política subterránea de las intrigas palaciegas, operaciones encubiertas y actuaciones de grupos secretos y logias. Teisaire fue el personaje que eslabonó en distintos momentos todas estas facetas y engranajes, de manera sucesiva o simultánea.

Por momentos, asoma como un personaje de ficción injertado en la historia real, a la manera de Zelig, aquella criatura imaginada e interpretada por Woody Allen capaz de mimetizarse en los escenarios, geografías y grupos humanos más disímiles. La película, recordamos, se desarrolla a finales de la década de 1920 cuando un extraño hombre empieza a llamar la atención pública debido a sus repetidas apariciones en diferentes lugares con diferentes aspectos. Este hombre, Leonard Zelig, tenía la capacidad sobrenatural de cambiar su apariencia adaptándose al medio en el que se desenvolvía, por lo que era conocido como el “hombre camaleón”. ¿Fue Teisaire un Zelig argentino?

La alusión cinematográfica no resulta antojadiza. Encontraremos al personaje en distintos momentos culminantes y episodios memorables asociado a eventos relacionados con el mundo del espectáculo, actores, actrices y gente del ambiente artístico. Su vida misma resulta atravesada por las imaginaciones

nacionales que se reflejaron en tantas películas, estrellas e ídolos de la época, historias costumbristas.

Su paso por la historia se irá borrando y él se llevará a la tumba impresiones, datos, motivaciones, documentos. Seguramente no imaginó nunca que alguien lo rescataría del olvido cincuenta años después de su muerte, como un galeón hundido que es rescatado del fondo de los mares de nuestra historia. O tal vez sí, y esa fue su secreta astucia. Eso parece estar diciendo en esas fotos que quedaron como registro indeleble: “A este tipo (Perón), lo inventé yo... O al menos, no estaría allí si no me hubiera tenido a mí aquí, a su lado”. Como lo resumió Juan Carlos Torre, Perón es uno de los pocos individuos del siglo XX de los que se puede afirmar con certeza que sin él el curso de la historia habría sido distinto del que fue.² Agregamos nosotros: con lo que se cuenta en este libro, podría decirse también que el peronismo no habría sido lo que fue sin la presencia de Teisaire, este polifacético personaje, que pasó tan desapercibido y estuvo tan presente en su peso e influencia detrás del gran protagonista.

El enigma de Teisaire comienza a ser develado. Se ha seguido, para ello, el camino recorrido por historiadores como Félix Luna y Tulio Halperin Donghi en la reconstrucción de las épocas a través de sus grandes personajes y de éstos a partir de aquellas, recurriendo

2 Torre, Juan Carlos. *Ensayos sobre movimiento obrero y peronismo*, Siglo XXI, 2012, p. 146.

a fuentes primarias y secundarias para rastrear pistas y cotejar lo que escribieron protagonistas e investigadores. Esta investigación es tributaria, además, de otras obras e inspiraciones, estimulados inicialmente por otro historiador contemporáneo, Raanan Rein, que inició esta reveladora línea de investigación sobre las “segundas líneas” del liderazgo peronista antes mencionada. Ella se vio plasmada en una biografía política de Juan Atilio Bramuglia, el gran canciller argentino del primer gobierno de Perón, la que incluyó a otras figuras claves de aquel círculo: Ángel Borlenghi, el gobernador Domingo Mercante, Miguel Miranda y José Figuerola. Más recientemente, Silvia Mercado sumó otro gran aporte con la primera biografía de Raúl Apold, con datos reveladores del influyente secretario de Prensa y Difusión de Perón.³

Estos nuevos aportes a la historia del peronismo permiten completar un rompecabezas que siempre se desarma y se vuelve a armar más completo y enriquecido. Curiosamente, la figura de Teisaire apenas aparece en esas obras de manera tangencial. Creemos haber encontrado, en este caso, una pieza que faltaba. Como refiere Rein, citando a otro historiador, Robert Gittings, “hay un campo provechoso en la biografía de una persona oscura, que por alguna feliz circunstancia está vinculada con importantes

3 Mercado, Silvia, *El inventor del peronismo. Raúl Apold, el cerebro oculto que cambió la política argentina*, Planeta, 2013.

acontecimientos o instituciones y cuya historia ilumina a éstos con una luz inesperada y reveladora”. Esto cobra mayor validez aún cuando se trata de una persona cuyo recuerdo se ha borrado en gran medida de la memoria colectiva, aunque haya sido muy conocido por sus contemporáneos y sus actividades estuvieran ligadas a procesos y sucesos de cardinal importancia en la historia de su país.⁴ El marino argentino que llegó más lejos y más alto.

El autor se siente también tributario del trabajo realizado por periodistas de investigación como Santiago Senén González, Hugo Gambini y Rogelio García Lupo, autores de obras que conformaron argamasas del conocimiento de nuestro pasado nacional. De este último toma como propia la premisa de desconfiar de las verdades aceptadas y correr el riesgo de buscar una verdadera historia avanzando siempre en sentido contrario a la corriente. Intuye que lo ha logrado, pero eso sólo podremos saberlo cuando el lector haya recorrido estas páginas y tomado nota de una importante cantidad de episodios de nuestro pasado, muchos de ellos sorprendentes, que seguramente desconocía.

4 Rein (2006), p. 17.

Capítulo 1

La aldea y el mundo

Un periodista porteño, inquieto y sagaz, llega a la ciudad de Mendoza allá por los años de 1880, como corresponsal del diario *La Nación* de Buenos Aires. Conoce a una dama de una familia tradicional, conectada con los círculos políticos y culturales más influyentes de su comunidad, y pronto sellan una relación amorosa de largo aliento y prolíficos resultados.

Mendoza ejercía un especial atractivo para espíritus pioneros. Así empieza la historia de un almirante que navegó muy lejos y escaló bien alto. La impresión de los viajeros que llegan allí es la del deslumbramiento por el espectáculo de la cordillera: la del forastero que cruzó el desierto y encuentra un oasis. Era la provincia donde San Martín ejerció por primera vez una función política aparte de la mili-

tar, como gobernador intendente de Cuyo. Donde también organizó el Ejército Libertador que le dio la libertad a Chile y Perú y consolidó la nuestra. También, una provincia por donde circularon las ideas emancipadoras provenientes de Europa que llegaron a través del Río de la Plata y se difundieron hacia Chile y el Pacífico y donde siempre se pactaron arreglos para evitar conflictos y ruidos de guerra con Chile. Más atrás en la historia fue puente de paso para el traslado de esclavos negros, posta obligada de expedicionarios; geografía inspiradora de pintores y escritores; sitio indicado de asentamiento para religiosos, científicos y emisarios de las metrópolis.

Una ciudad bien abastecida por sus chacras aleñañas, con dinero que obtiene por sus vinos y frutas secas pero, sobre todo, por el que proviene del pingüe tráfico de haciendas que son traídas desde la pampa a apacentar en los valles cordilleranos y, de allí, llevadas a Chile. Esa es la Mendoza de mediados del siglo XIX, creciendo y definiéndose como centro administrativo y comercial, poblándose de tiendas y almacenes. El terremoto que abatió la ciudad en 1861 no pudo anular el impulso que la proyectaría a otra etapa, con la reconstrucción y la llegada del ferrocarril.

Hacia fines del siglo XIX Mendoza ya era la cuarta provincia más importante del país, después de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba. Allí había surgido una de las élites económicas más pujantes de la época. La oligarquía local estaba constituida por un grupo de

familias que controlaban la tierra, como así también su producción agrícola, la ganadería y las bodegas. Dentro de ella coexistían viejas familias tradicionales instaladas desde la Colonia, con nuevos grupos típicamente burgueses e inmigrantes. Este grupo estaba unido por fuertes lazos familiares y en él se identificaban políticos, militares, religiosos y directores de diarios y periodistas.

Era una expresión elocuente de una integración provincial exitosa al Estado nacional. La élite local apoyó decididamente ese proceso, en especial a partir del acceso de los Civit al poder en la década del 1870. Emilio Civit fue el gran “modernizador” de Mendoza. Además de haber sido ministro de Roca, fue el hombre que proyectó a la provincia hacia el siglo XX. Hombre clave del grupo generacional del 80, llevó allí al higienista Luis Lagomaggiore, al paisajista Charles Thays y a Emilio Coni para impulsar la infraestructura urbana. El desarrollo del ferrocarril y la integración territorial eclipsaron las actividades económicas hasta entonces predominantes: el comercio ganadero a Chile y la agricultura, que no pudo competir con la pampeana. En cambio, la vida viñatera, que había sido importante en la Colonia, recobró dinamismo. El mercado interno que acompañó la unificación política y territorial fue su principal destino, con una demanda creciente por el aumento de población de origen inmigratorio europeo, acostumbrada al consumo de vino.

Los vínculos entre las élites políticas y económicas mendocinas fueron muy cercanos, a diferencia de otros casos, como el de la provincia de Buenos Aires. La clase política local alentó la vitivinicultura porque le ofrecía una base de ingresos que robustecían la solidez fiscal, obteniendo así un margen significativo de autonomía respecto de los subsidios nacionales. Fue el estado provincial, más que el nacional, quien diseñó las políticas sectoriales claves para el desarrollo de la vid. Esta coincidencia de intereses entre elites económicas y políticas fue acentuada porque además hubo entre ambas un importante grado de superposición.⁵

El desarrollo de la vitivinicultura, con el aliento oficial, encontró un empresariado dinámico, según lo demuestran sus inversiones y empresas: propiedades en zonas distintas para minimizar riesgos climáticos y naturales, inversiones en tecnología y capital en los momentos iniciales de la reconversión productiva, con el consecuente riesgo que suponían. Aun cuando esa reorientación sirvió para que sectores de la oligarquía criolla local se repositionaran ante la crisis de las actividades tradicionales, el *statu quo* se vio sensiblemente alterado por la nueva producción. Ante todo, propició una estructura de la

5 Sobre los orígenes de las élites regionales ver el excelente libro de Leandro Losada, *Historia de las élites en la Argentina* (2009), p. 146 y ss. Sobre la historia de Mendoza, ver Guaycochea De Onofri (1983).

propiedad de la tierra bastante diversificada, sobre la que surgieron importantes sectores medios.

Además, promovió una renovación de la élite económica. Así, la élite viñatera contó en sus filas a familias tradicionales como los Villanueva, pero también a otras de origen inmigratorio, como Gargantini, Giol, Arizu y Rutini entre los más renombrados. De manera similar a lo ocurrido en el caso bonaerense, algunos de ellos provinieron de orígenes humildes y otros, como los Escorihuela, Tomba y Norton, contaron con capitales iniciales acumulados provenientes del comercio. Esa renovación se profundizó en los inicios del siglo XX, cuando a los bodegueros se sumaron los propietarios de talleres y fábricas de bienes de equipo, alentados por el desarrollo de la vid, que fueron las primeras manifestaciones de un desarrollo industrial importante. Para entonces, la ciudad de Mendoza se distinguía por algunos rasgos físicos principales, como la amplitud y belleza de sus plazas y calles forestadas y los familiares puentes en que la alta sociedad se reunía en sus tertulias callejeras. La inmigración europea, el desarrollo industrial, los contactos fluidos con el resto del país y el crecimiento de la población local trastornarán los viejos hábitos y las estructuras tradicionales.⁶

6 Guaycochea De Onofri (1983), *op. cit.*, p. 11.

En esa tierra de promisión se asentará Eduardo Teisaire, enviado por el diario de los Mitre como corresponsal. Al llegar no sabía por cuánto tiempo se quedaría, era un hombre inquieto y de andar de puerto en puerto. Había nacido en Montevideo y llegó de pibe a Buenos Aires, donde encontró en el periodismo una vocación y un medio para alcanzar otros objetivos. Así llegó a Mendoza lleno de ideas y proyectos, pero no pasaría mucho hasta que empieza a irle bien con algunos negocios inmobiliarios y agropecuarios, y conoce en la capital mendocina a esa joven que lo cautivará y a la que le ofrecerá matrimonio: doña Clementina Cejas. Tendrán seis hijos. El tercero de ellos nace el 20 de mayo de 1891 y se llama Alberto. Además de trabajar como corresponsal de *La Nación*, Eduardo Teisaire se dedicará a distintos emprendimientos, entre ellos también los políticos. En poco tiempo pasará del periodismo a la política y llegará a ser el secretario privado del líder conservador Emilio Civit y de allí saltará al radicalismo siguiendo al caudillo José Néstor Lencinas, que se convertirá en gobernador y lo designará ministro. Dirigirá periódicos partidarios y tendrá activa participación en la política provinciana, siendo el fundador de la primera cooperativa frutícola. En ese ambiente de política, negocios y vida social burguesa pasó el niño Alberto los primeros años de su infancia y temprana adolescencia en su provincia natal, tierra de las montañas cordi-

lleranas y las vides. Sus hermanos mayores se llaman Carmen y Eduardo. Luego llegarán Raúl, Juan Carlos y Arturo.

Junto a su hermano Eduardo, dos años mayor que él, Alberto viaja a Buenos Aires para realizar estudios superiores. Si su padre había hecho su propia Conquista del Oeste, ellos atravesarán el camino de regreso, los 1000 km a la Capital, donde estaba el pulso vital del país y su puerta de entrada y salida al mundo. Eduardo ingresa en la Facultad de Medicina en 1907 y al recibirse regresa por corto tiempo a su provincia para radicarse luego en Santa Fe. Alberto lo hace en la Escuela Naval, el 2 de septiembre de 1908 y egresa cuatro años más tarde, el 3 de enero de 1912, con muy buenas calificaciones, recibiendo su despacho de guardiamarina y un prometedor horizonte en alta mar.

TIERRA Y MAR

En la Argentina de la primera década del siglo XX, la Marina argentina se había transformado en una institución sólida y en pleno crecimiento, superior a las armadas de los países vecinos y poseedora de una portentosa flota de mar. En pocos años la incorporación de naves blindadas e infraestructura técnica avanzada requirió la organización de cuadros administrativos propios. En 1898, el presidente José Evaristo Uriburu había dispuesto la creación de un ministerio de Guerra y otro de Marina, independientes entre sí.

El primer ministro de Marina, designado por el general Julio A. Roca durante su tercer mandato, fue el comodoro Martín Rivadavia, nieto de Bernardino, quien tuvo participación activa en la compra de las nuevas unidades blindadas adquiridas en Italia, en la creación del servicio militar naval y en los primeros planes de equipamiento del arma entre los que se incluyó la incorporación de una moderna fragata para servir como buque escuela. Ese magnífico velero construido en los astilleros ingleses Laird, llevaría el nombre de *Presidente Sarmiento*. En 1900, la fragata *Sarmiento* realizará su primer viaje de instrucción; su capitán, Onofre Betbeder, reemplazará a Rivadavia como ministro de Marina —tras la prematura muerte de éste—, creará la Escuela Superior para Oficiales y dictará el Reglamento de Servicio a Bordo, instrumento que reemplazó a las vetustas ordenanzas españolas del tiempo de Carlos III, hasta entonces aún vigentes.

El modelo que tomó esa Armada nacional para su organización era el de la Marina inglesa, como entonces era canónico en casi todo el mundo, por ser la más poderosa y eficaz.⁷ Había logrado la mejor fuerza torpedera de Sudamérica y se mostraba como la herramienta que reflejaba la proyección marítima de una nación joven y pujante, consistente con su inserción agroexportadora dentro de la esfera de influencia de

7 Scenna, M. A. (1980), *op. cit.*, p. 113.

Gran Bretaña. Los gastos en buques y armamentos, dentro del despliegue para equilibrar la capacidad bélica con Chile, habían convertido al país en una potencia militar regional al despuntar el siglo XX. La competencia con Chile y Brasil, en los años siguientes, estimulará nuevas adquisiciones de naves y armamentos. El ámbito de las decisiones políticas se poblaba de gente interesada en hacer suculentos negocios.

Al mismo tiempo, la filosofía de la guerra y la estrategia internacional evolucionaban a un ritmo que superaba las concepciones tradicionales del pensamiento militar del siglo XIX. Llegaban las ideas del almirante norteamericano Alfred Thayer Mahan, para quien el dominio del mar representaba la única vía legítima de desarrollo y progreso. En la Argentina, los generales Roca y Victorica habían sintetizado en sus proyectos esa tendencia, que formaba parte de los debates estratégicos desarrollados por las principales potencias marítimas de la época y le daban al Ejército y la Armada un papel principal, y una influencia especial en la política nacional.⁸

Desde el mismo momento en que la Argentina se conformó como Estado, con un poder administrativo territorial centralizado y un ejército nacional permanente, los antagonismos y rivalidades internas se alimentaban o incentivaban por los negocios de

8 Scenna, M. A. (1980), p. 112; Oyarzabal, Guillermo (2005), p. 222 y ss. También Zeballos, E. (1974), pp. 1-12.

sus clases dirigentes. Así también las disputas y competencias entre los países del Cono Sur llevaban consigo las conexiones económicas con terceras potencias y sus empresas, las que disputaban a su vez los mercados emergentes de América Latina.

Es el caso de la renovada competencia con Brasil a comienzos del siglo XX, en la que se detectan estos intereses capitalistas contradictorios. Por un lado, los banqueros financiaban la compra de armamentos, haciendo grandes negocios y posibilitando que las industrias bélicas obtuvieran ganancias sustantivas. Por otro lado, no les convenía que se desataran conflictos bélicos perjudiciales para esos negocios. Los exportadores de cereales y carnes, por su parte, presionaban a favor de condiciones de “paz y administración” que les permitieran garantizar el intercambio comercial; pero ello no quitaba que aplaudieran o criticaran acuerdos preferenciales y alianzas estratégicas que podían incrementar o perjudicar, según el caso, esos intercambios.

Así, por ejemplo, el entonces ministro embajador de Francia en Buenos Aires, M. Thibaut, observaba la rivalidad entre Argentina y Brasil más táctica que real, puesto que los dos países estaban por demás absorbidos por sus problemas internos y no demostraban la necesidad de extenderse más allá de sus fronteras. Por detrás, creía ver la presión de la poderosa empresa alemana Krupp, interesada en desplazar a la francesa Creusot, y de la propia

Alemania, que ofrecía armamento y adiestramiento a ambos países a la vez. No se equivocaba. Los asesores alemanes encontraban la oportunidad de ganar influencia con los mandos militares argentinos. Por cierto, los primeros recibieron repetidamente invitaciones para colaborar con un cuerpo militar que en 1905 fue organizado todavía más cerca del modelo prusiano. Estas proposiciones fueron tomadas con cautela por los alemanes. Un informe de uno de estos asesores consigna la sorpresa que causaba la falta de preparación y de información de un cuerpo militar, que “planeaba fantásticamente campañas irreales para un ejército que sufría de una grave escasez de líderes militares entrenados en todos los niveles”⁹

En 1907, estimulada por el enfrentamiento argentino-brasileño que fogueaba el canciller Zeballos, comenzó una campaña alemana de venta de barcos de guerra. A fines de junio, el propio emperador Guillermo II tuvo una importante entrevista con Indalecio Gómez, entonces ministro argentino en Alemania y otro de los conspicuos miembros de la corriente armamentista, en ocasión de la revista anual de la flota germana, en la que instaba a los argentinos a equiparse y comprar barcos de guerra alemanes. Pero al mismo tiempo, desde Berlín, el secretario de

9 Moniz Bandeira, L. A. (2004), p. 83 y ss.

Estado de Asuntos Exteriores mostraba su preocupación respecto de las negativas consecuencias de una eventual guerra argentino-brasileña en el comercio con Alemania. Partiendo de esta percepción, decidió seguir una política estrictamente neutral hacia ambos antagonistas. Mientras tanto, el ministro Zeballos, con el apoyo de los encendidos editoriales de *La Prensa*, continuaba cebando la tensión con Brasil, lo que terminó precipitando su renuncia pero alentó a los partidarios de fortalecer el poder militar y su influencia económica y política.

Así, escribirá Zeballos: “No me sería posible decidir si la seguridad nacional —amenazada en estos momentos— reposa más eficazmente en la organización de la marina que en la del ejército territorial. He oído disentir en este punto de vista de los intereses internacionales a los más altos y competentes directores de nuestras armas. Deduzco, empero, que la verdad científica, considerando los hechos a que debemos aplicarla, excluye la solución parcial. La garantía de la paz, de la riqueza, y de la integridad y del honor de la República reposan a mi juicio, en un inteligente y enérgico robustecimiento de las fuerzas coordinadas de mar y tierra. Unas y otras tienen su misión propia, y la eficacia decisiva de cualquiera de ellas no dependerá de cálculos teóricos, sino de las oportunidades, a menudo imprevistas, de la aplicación. De acuerdo con este concepto pienso que no existe en la actualidad preocupación más urgente ni más interesante

para nuestras llamadas ‘clases conservadoras,’ que la reorganización de la marina y del ejército...”¹⁰

Los sectores *mitristas* y *roquistas* del Congreso exigieron la renuncia de Zeballos a cambio de aprobar los fondos requeridos por el gobierno para la compra de armamentos y naves, un rearme con un costo de 150 millones de pesos, equivalentes a 10 millones de libras, y se abrió la licitación entre las industrias europeas para el suministro de material bélico. La ley se concretó con la compra de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, operación en la que participan las mismas empresas que habían equipado a la Armada brasileña y chilena. Allí estaban compitiendo los fabricantes de material bélico de la Krupp de Alemania, Schneider-Creusot de Francia y los astilleros de Vickers y Armstrong de Gran Bretaña.

Tras la sonada salida de Zeballos del gobierno, reemplazado por Victorino de la Plaza, considerado más cercano a los intereses británicos, los alemanes de la Krupp terminaron ganando el contrato sobre la francesa Creusot y este triunfo fue celebrado por el propio Zeballos con una cena agasajo a los jefes de las Fuerzas Armadas que se realiza en su residencia. La embajada francesa envía despachos reservados a París describiendo lo que ocurría en Buenos Aires.

10 Zeballos, E., “Las Fuerzas Armadas y la posición internacional de la República”, *Revista de Derecho, Historia y Letras*, septiembre-octubre de 1908. En Zeballos, (1974) *op. cit.* p. 1.

Mientras tanto, el ex ministro de Guerra, general Pablo Riccheri, viajaba a Essen, sede de la Krupp, con la misión de estudiar las condiciones para la compra de cañones y regresaba con propuestas ventajosas para quienes se negaban a aceptar el material de guerra de Alemania. Años antes, siendo todavía ministro, Riccheri había tenido ya un encontronazo con la política proteccionista de Carlos Pellegrini, al proponer la compra de borceguíes estadounidenses para el Ejército, interesado por los exportadores norteamericanos. Pellegrini promovió entonces un debate parlamentario donde expuso con vehemencia la necesidad de defender a la naciente industria nacional frente a la competencia extranjera.

Como de costumbre, razones animadas por intereses y negocios fomentaron los debates sobre el lugar que debía ocupar el país en la región y en el mundo y el papel que debían tener las Fuerzas Armadas en el Estado nacional. Según el ministro Thibaut, Zeballos, que acababa de amueblar “lujosamente” su residencia, estaba en una situación financiera desesperada después de su renuncia y rápidamente había visto resueltos sus problemas. Del mismo modo, extrañaba al diplomático francés cómo el presidente José Figueroa Alcorta, que había entrado a la Casa Rosada sin fortuna, había mandado construir una amplia residencia donde ya estaba instalada toda su familia. Los diarios publicaban una carta del presidente de la Banque Hypo-

tecaire Nationale según la cual Figueroa Alcorta, su esposa y los demás miembros de su familia habían contraído una importante deuda que no había sido saldada. La corrupción sobrevolaba en los selectos ambientes del poder político nacional.

El canciller brasileño, el Barón de Río Branco, le escribía al embajador brasileño en Buenos Aires que “la compra de armamentos contra Chile enriqueció ahí a bastante gente, y muchos de los agitadores de hoy esperan obtener lucros más abultados todavía de los encargos que se proyectan para conjurar al ‘peligro brasileño’. La agitación sólo comenzará a decaer después que el Senado apruebe los créditos que vote la Cámara de Diputados”. Y el embajador Domício da Gama le responde comentando que “ya los hombres de la administración pasada se atreven a decirme que en toda la agitación, Brasil es un pretexto para el gasto de millones, muchos de los cuales tienen que quedar en manos de agentes y promotores de la campaña”¹¹

También los intereses de los Estados Unidos empezaban a tallar fuerte en el equipamiento de la Marina de Guerra argentina. El historiador norteamericano Thomas McGann¹² refiere que en 1908 el gobierno

11 García Lupo (1973); Cisneros y Escudé *et.al.* (1998); Moniz Bandeira (2004); Bosoer (2005), p. 45 y ss.

12 Thomas Mc Gann, *Argentine, the U.S. and the Interamerican System*, Harvard University Press, 1957. Citado en García Lupo (1963), p. 137.

argentino se disponía a contratar en astilleros europeos la construcción de varias naves de guerra. Con este motivo, el ministro norteamericano en Buenos Aires presentó a algunos miembros del gabinete a un suizo que representaba a la Bethlehem Steel Co., pretendiente de los contratos. Para presionar a favor de esa compañía arribaron personalidades navales a Buenos Aires; una de ellas, el almirante Bowles, se fue de la Argentina indignado por la preferencia que creía advertir en beneficio de los europeos. El embajador norteamericano informó entonces que el ministro de Marina argentino sentía “fuerte predilección” por los astilleros británicos y, por lo tanto, los 20 millones de dólares que iban a contratarse se les escaparían de las manos si no intervenía el Departamento de Estado. El embajador entrevistó al canciller argentino, gestionó personalmente que el diario *La Prensa* apoyara con un editorial la adquisición de las naves en los Estados Unidos y, de paso, desbarató las posibilidades de un armador italiano. Poco después, comunicaba a Washington que no solamente se habían obtenido los contratos por 20 millones de dólares sino otro suplementario, por un millón de dólares más.¹³

La atracción del negocio empujó al gobierno norteamericano a incluir en la delegación de los Estados

13 Garcia Lupo (1963), p. 137.

Unidos a la Cuarta Conferencia Panamericana, que se celebró en Buenos Aires ese año, a Lewis Nixon, a quien se describe como “uno de los principales constructores navales, y de proyectiles de acorazados y una figura de relieve en los círculos comerciales neoyorkinos”. Panamericanismo, marina de guerra y negocios comienzan a marchar del brazo.¹⁴ Hablamos de los años, entre 1906 y 1910, en los que la Argentina experimentaba un espectacular crecimiento, como resultado de la creciente demanda de cereales y carnes en el exterior. El intercambio comercial aumentaba más del 28%, con un saldo favorable de 20 millones de pesos oro y Figueroa Alcorta se jactaba de que “en ninguna época de nuestra historia ha alcanzado el país una suma mayor de prosperidad y progreso que en la actual, en la acepción múltiple de tales conceptos”.¹⁵

Sin embargo, el aumento del gasto estatal, debido a la expansión de obras públicas, provocó fuertes déficit y un aumento de la deuda. De esos años datan la expansión de la red de ferrocarriles, la construcción de canales, puentes, caminos, diques, obras de riego en todo el territorio nacional, la inauguración del Palacio del Congreso, en mayo de 1906, y la modernización de la Marina de Guerra que venimos de describir. También, el crecimiento demográfico, la urbanización y las pequeñas actividades

14 *Ibíd.*

15 Gerchunoff y Llach (1998); Deleis, De Titto y Arguindeguy (2000).

industriales, la aparición de los primeros conflictos sociales serios, la actuación de las organizaciones sindicales anarquistas y socialistas y la sanción de las leyes de residencia, primeras normas restrictivas para la inmigración utilizadas como instrumento de represión estatal. Las propuestas de reforma liberal e incorporación de legislación social más avanzada de Joaquín V. González caían en saco roto y se perdía la oportunidad de que el modelo socioeconómico de la Generación del 80 tuviera una evolución progresista prestando oídos a la “cuestión social”.

Enfrentado a los reclamos obreros, las protestas y la represión policial que tiene como epicentro la llamada “Semana Roja”, Figueroa Alcorta identifica el cuadro de situación en su mensaje ante al Congreso del 1º de mayo de 1909: “Preparada y dirigida por agitadores profesionales que en su mayor parte entran al país y se radican, y aun prosperan, al amparo de la liberalidad generosa de nuestras leyes, la última conmoción sectaria ha llegado en la propaganda y en el hecho a límites extremos que es urgente prevenir en lo sucesivo, como exigencia no ya del orden social sino de la estabilidad misma del país”.¹⁶ Meses después, en noviembre de 1909, el activista anarquista Simón Radowsky asesinaba al jefe de Policía de la Capital, el coronel Ramón Falcón.

16 De Leis, De Titto y Arguindeguy (2000), *op. cit.*

En las vísperas del Centenario de la Revolución de Mayo, las fastuosas celebraciones mostraban ya la imagen de un país disociado entre su vidriera exterior y su trastienda social. Ilustres visitantes de todo el mundo, desde la infanta Isabel de Borbón hasta Jean Jaurès y George Clemenceau, el presidente chileno Pedro Montt, los escritores Anatole France y Ramón del Valle Inclán, acudían a los festejos de una joven y pujante república que se lucía en todo su esplendor. Veinte mil soldados argentinos desfilarían junto a las delegaciones de Francia, España, Italia, Estados Unidos, Holanda, Uruguay, Chile y Japón. Detrás de esa portentosa fachada, el germen de la intolerancia política estaba también en las calles, las huelgas de la FORA y fogonazos de anarquismo violento encontraban como respuesta el estado de sitio y la censura y empezaban a actuar los primeros grupos de choque, integrados por jóvenes de la oligarquía porteña.

Mientras tanto, entre disputas ideológicas, luchas de poder y colusiones de intereses económicos y crematísticos, el universo de la diplomacia argentina se ampliaba al compás de las transformaciones sociales internas y la inserción externa del país. Hacia 1880 el cuerpo diplomático estaba circunscripto a 9 legaciones y 20 diplomáticos, entre jefes de misión y secretarios. Existían, además, 171 consulados y vice-consulados, de los cuales 14 estaban en Brasil, 11 en Uruguay, 9 en Bolivia, 8 en Chile y 8 en Perú. La red consular era también importante en la Europa latina:

32 consulados en España y 25 en Italia. En 1926 había 26 embajadas y legaciones y 79 diplomáticos. En 1933, la cifra se elevaba a 24 representaciones diplomáticas, 110 diplomáticos y 330 consulados y vice-consulados, con 434 agentes consulares.¹⁷

La política interna se proyectaba en la política externa, que se manifestaba a través de lo más granado de su dirigencia. Figuras como Zeballos, Bernardo de Irigoyen, Vicente Quesada, Carlos Calvo, Luis María Drago, Ernesto Bosch, Ángel Gallardo, Diego Luis Molinari, postulaban principios de una política exterior argentina que eran tomados como referencia por otras naciones: no intervención en los asuntos internos de otros países, neutralidad, oposición al cobro compulsivo de deudas públicas, mediación, respeto por el asilo diplomático, participación activa en los organismos y foros internacionales para la resolución pacífica de los conflictos. Principios de un derecho internacional que se topaban con las políticas de poder de las grandes potencias, las que se aproximaban a una confrontación de magnitudes hasta entonces desconocidas.

Un destino promisorio le aguardaba al joven cadete mendocino Alberto Teisaire, egresado de la Escuela Naval, en esa Armada nacional. Su foja de ascensos es prolija y no conoce postergaciones: siendo alférez de fragata en 1914, viaja a los Estados Unidos, para cursar

17 Rouquié (1981); Paradiso (1993); Cavalari, (1998); Solveyra (1997).

estudios en la Escuela de Submarinos y Torpedos. Allí es comisionado para formar parte de la escuadra norteamericana, donde presta servicios en destructores y submarinos especializándose en armas submarinas. Cuando ya había estallado la Primera Guerra Mundial y es elegido Hipólito Yrigoyen, en 1916, es promovido a alférez de navío y tendrá la oportunidad de actuar en naves sumergibles que hacían el patrullaje del Atlántico Norte hasta las costas de Irlanda. En 1918, formando parte de la plana mayor del acorazado *Rivadavia*, efectúa el viaje a los Estados Unidos en misión especial, conduciendo al embajador argentino destinado a aquel país. Al año siguiente es ascendido a teniente de fragata y designado ayudante secretario del jefe de la escuadrilla de destructores.

De regreso al país, seguirá su curso ascendente; será comandante de la corbeta *Uruguay* pasando luego al crucero *Buenos Aires*. Ya era teniente de navío desde 1924 y se embarcará en 1928 rumbo a Italia, bajo el régimen fascista, donde conocerá los submarinos de la escuadra italiana con base en Tarento y permanecerá en ellos en misión de estudios. Había estado alejado de los ruidos de sable, actividades políticas de salón e intervenciones de los marinos en conspiraciones, represiones y conatos revolucionarios.

El imaginario naval argentino llevaba su marca elitista, conservadora, aristocratizante y cerrada. Los apellidos que podían leerse en las sucesivas promociones navales eran caracterizadamente menos patricios que

los del ejército y era posible encontrar más frecuentemente apellidos extranjeros provenientes de inmigrantes de segunda o tercera generación. Era la evidencia de una aristocracia que aspiraba a constituirse a sí misma y asumía patrones de comportamiento y pensamiento más estrictos que aquellos que podrían encontrarse en las oligarquías tradicionales. Ese perfil se completaba con la fuerte identificación con Gran Bretaña y el estilo británico de *fair play*, caballerosidad, discreción y buenas maneras, y una mentalidad de “defensa de la Patria” donde se destacan la vocación de absoluta integridad programática y el deseo de poner distancia con las generaciones de inmigrantes más recientes, sobre todo aquellos que habían llegado escapando de persecuciones y guerras.¹⁸ Para esa mentalidad, la llegada del sufragio universal y los radicales en el gobierno no despertaban mayores simpatías.

Ya en 1919, durante los disturbios obreros de la Semana Trágica en Buenos Aires, los contra almirantes Manuel Domecq García y Eduardo O’Connor, dos próceres de la institución, manifestaron la vocación política del arma convocando a mil voluntarios de las clases altas al Centro Naval de la Capital, arengándolos con advertencias de que “la Buenos Aires de 1919 es como el San Petersburgo de 1917” y brindándoles instrucción militar para que organizaran una suerte

18 Uriarte, Claudio, *Almirante Cero* (1992), p. 18.

de pogrom. Anarquistas, comunistas, socialistas, rusos, judíos e inmigrantes de Europa central fueron vistos en la ideología de esos sectores de la vieja y nueva oligarquía como una continuidad indisoluble, ya que en efecto se trataba de los últimos inmigrantes y, por lo tanto, aquellos que constituían las filas de la nueva y rebelde clase obrera urbana.¹⁹

El golpe del 30 que derroca a Yrigoyen, lo encuentra a Teisaire dedicado a su carrera profesional. Fruto de los conocimientos que había adquirido en los Estados Unidos durante la Primera Gran Guerra y luego en Europa, escribirá el libro *Manejo del sumergible*, publicado en 1931 y primer manual de guerra antisubmarina escrito por un argentino. A él se le deben también las gestiones para la compra de los tres primeros submarinos que tendrá el país, bautizados con los nombres de las provincias de Salta, Santa Fe y Santiago del Estero.

En 1932, como capitán de fragata, comanda al transporte *Pampa* y al explorador *Mendoza* —dos nombres inscriptos en su origen y destino—, designándosele el 14 de diciembre de 1934 comandante del buque escuela Presidente Sarmiento, el sueño mayor para todo marino. Al mando de la fragata *Sarmiento* realizó en 1935 el 33º viaje de instrucción, recalando en distintos puertos americanos y euro-

19 *Ibíd.*

peos.²⁰ Lo acompañaban como segundo comandante el teniente de navío Alberto San Martín y el jefe de estudios, de igual grado, Carlos Batana. En 1911, había realizado el 11º viaje de instrucción a bordo de esa nave insignia como aspirante. Volvía ahora a hacerlo como capitán.

LA GUERRA Y LA PAZ

Fue un viaje que dejaría sus marcas en los 45 cadetes de la promoción 61ª, de los cuales 32 pertenecían al Cuerpo General y 13 al de Ingenieros Maquinistas. La fragata *Sarmiento* zarpó el 1º de abril de 1935, siendo despedida por el presidente, general Agustín P. Justo, que almorzó a bordo con los ministros de Marina, contralmirante Eleazar Videla; de Guerra, general Manuel Rodríguez; de Interior, Leopoldo Melo; de Justicia e Instrucción Pública, Manuel de Iriondo; de Obras Públicas, Manuel Alvarado, y de Hacienda, Federico Pinedo, acompañados de otros altos mandos navales y el director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío Francisco Lajous.

Ese grupo de hombres era la expresión más acabada de la restauración conservadora impuesta en 1930. Sólo faltaba el ministro de Relaciones Exteriores, Carlos Saavedra Lamas, abocado a la firma del acuerdo de paz que pondría fin a la Guerra del Chaco

20 Sobre los viajes de la fragata *Sarmiento*, ver Burzio, Humberto (1972). También, Ceres, Hernán (1975).

entre Bolivia y Paraguay en la Conferencia que tendría lugar semanas más tarde en Buenos Aires y por el cual el canciller argentino obtendría el Premio Nobel de la Paz.

Finalizado el almuerzo y ante toda la tripulación formada se procedió a la lectura de la Orden de zarpada del presidente de la República. Retiradas las autoridades, familiares y público que habían tenido acceso a la fragata hasta momentos antes de largar amarras, comenzó la primera etapa del viaje, poniendo rumbo a Río de Janeiro, fondeando en la noche en el pontón de prácticos Intersección, para poner el buque a son de mar. Volviendo a zarpar el 2 de abril, arriba a destino el día 9, saludando a la plaza entre el fuerte Santa Cruz y la isla Villegaignon, luego de un recorrido de 1.152 millas. Realizadas las presentaciones de ceremonial, se cumplió un programa de visitas oficiales a establecimientos y buques; arsenal naval, buque escuela *Almirante Saldanha*, escuela de aviación en la isla Gobernador, Dirección General de Navegación y Biblioteca Nacional. Las atenciones y agasajos recibidos fueron retribuidos a bordo con un almuerzo a las autoridades e invitados especiales.

El 15 de abril la fragata abandonó la Bahía Guanabara rumbo a la isla de Santa Lucía, posesión británica en las Antillas, para cumplir una larga travesía de 3.404 millas en una navegación normal de 17 días. Arribó a destino amarrando en Port Castries, visitando al gobernador que poco después concurrió a bordo para

retribuir la atención. El 6 de mayo la fragata fue ornamentada de banderas en adhesión al aniversario de la coronación del rey Jorge V. En el desfile realizado para festejar este acontecimiento participaron 10 cadetes, 40 hombres de la tripulación y la banda de música. En la tarde del mismo día, zarpó rumbo a Washington, destino donde arribó el 21 de mayo.

Teisaire regresaba a los Estados Unidos, donde habían transcurrido esos años inolvidables de instrucción en la primera gran guerra, ahora al frente de su tropa y en tiempos de paz. Al pasar por Mount Vernon, se rindió homenaje a George Washington con salvas de cañón, saludando poco después a la plaza y a la insignia del jefe de la base naval. En la capital de la llamada “gran República del Norte”, el comandante de la fragata fue recibido en audiencia por los secretarios de Marina y de Guerra y por el secretario de Estado. Los cadetes tuvieron oportunidad de conocer la Academia Naval de Anápolis, el Navy Yard y la Pan American Union. El 24 de mayo, el mismísimo presidente de los Estados Unidos, Franklin D. Roosevelt concedió audiencia al comandante, concurriendo acompañado de su ayudante y del capitán de fragata Guillermo Mackinlay. Era una prueba del lugar que tenía el país en la consideración internacional.

La fiesta patria del 25 de Mayo no podía tener mayor pompa y honores de ceremonial en Washington. Por la mañana de ese día se rindió homenaje

ante el monumento a San Martín allí emplazado y ante la tumba del Soldado Desconocido norteamericano, depositándose sendas ofrendas florales. A la tarde, hubo recepción a bordo a las autoridades y a la mañana siguiente, zarpó la fragata navegando por el río Potomac, para salir al mar el día 27 y amarrar al día siguiente en el muelle 74 del puerto de Nueva York. Realizadas las presentaciones de rigor, los cadetes siguieron cumpliendo el plan de instrucción, que tenía sus momentos de distracción y amenidad. Visitaron el Colegio Militar de West Point, la célebre “Academia”, la fábrica naval Sperry, el Navy Yard y otros lugares de interés como la Radio Broadcasting Columbia, desde la que se realizó una transmisión a Buenos Aires, y los estudios cinematográficos de la Paramount Pictures, en Long Island, donde en privado se les exhibió la película *Tango Bar* que terminaba de filmar Carlos Gardel.²¹

Retribuidas las atenciones de los anfitriones en la tarde del día 7 de junio con un *Cocktail Party*, la fragata soltó amarras al día siguiente rumbo a Londres, donde arribó el 26 de junio, amarrando en la noche en el East India Dock, luego de cumplir una

21 *Tango Bar* fue la última película filmada por Gardel. El rodaje se realizó en Long Island, Nueva York, en febrero de 1935, para la empresa Paramount Pictures. Contó, además de Gardel, con la actuación de Enrique de Rosas, Tito Lusiardo, Rosita Moreno y Manuel Peluffo, y fue dirigida por John Reinhardt. Las canciones interpretadas por Gardel fueron “Por una cabeza”, “Los ojos de mi moza”, “Lejana tierra mía” y “Arrabal amargo”. Los tripulantes de la fragata *Sarmiento* se enterarían en alta mar de su muerte, en el accidente aéreo de Medellín, semanas más tarde, el 24 de junio.

navegación de 3.293 millas. Realizadas las visitas protocolares al Lord Mayor y al embajador argentino Manuel Malbrán, el 2 de julio el comandante visitó al príncipe de Gales, a pedido de éste, con el que conversó durante media hora. A los cadetes, los llevaron a visitar la fábrica Vickers, la de aviones Fairey y una exhibición aérea en Duxford. El día 8, la fragata abandonó el puerto de Londres con destino a la capital de Noruega, Oslo, festejándose la fecha patria del 9 de Julio en el Mar del Norte. El 11 avistaron la costa y atracaron ese mismo día a muelle. Cumplidas las visitas de ceremonial, la Marina de Guerra noruega, representada en el lugar por el comodoro Smith Johannsen, facilitó un torpedero con el cual oficiales y cadetes visitaron las instalaciones y el museo naval de la base de Horten, presenciando el lanzamiento de torpedos desde un avión; durante la estadía se visitó también la fábrica de proyectiles Raufoss.

UN VIAJE INICIÁTICO

El 20, la fragata atracaba al muelle del puerto de Copenhague, luego de una corta navegación de 292 millas. Las autoridades navales brindaron a los marinos diversos agasajos, incluyendo un baile en la Escuela Naval ofrecido a la plana mayor y cadetes por el ministro de Marina. En este puerto se tuvo oportunidad de conocer el arsenal naval y la fábrica de ametralladoras Madsen, presenciando ejercicios de tiro con proyectiles luminosos. El 26 de julio pro-

siguieron viaje zarpando rumbo a Estocolmo, donde fondeó la nave a dos anclas el día 29.

Al día siguiente por la mañana llegó a su costado en una lancha S.A.R. el príncipe Carlos, duque de Ostergotland, rindiéndosele los honores reglamentarios. Durante la estadía le fue otorgado al comandante por el ministro de Relaciones Exteriores sueco el collar de comendador de la Orden de la Espada (Soardsorden). Retribuidas las atenciones el 1º de agosto con un banquete a bordo y el 3 con un baile de gala al que concurrieron cerca de 300 personas, la fragata escuela dejó las aguas suecas el 5 de agosto rumbo al puerto finlandés de Helsinski. Teisaire recibe allí la condecoración como Oficial de la Rosa Blanca de Finlandia conferida por el gobierno de ese país, con visitas y recepciones de honor brindadas por el ministro de Defensa, el intendente municipal y el jefe de las Fuerzas Militares. La fragata fue, a su vez, visitada el 12 de agosto por el presidente finlandés, acompañado por un ayudante y edecán, rindiéndosele los honores a su investidura.

Ese mismo día, antes de soltar amarras para navegar rumbo a Kiel, el encargado de negocios argentino, doctor Vignes, concurrió a la fragata para despedirla entregando como recuerdo para la cámara del comandante una reproducción de una nave vikinga. Los esperaba la Alemania del Tercer Reich.

El 15 de agosto la fragata entraba en el puerto militar de Kiel, atracando en el muelle Blücher y salu-

dando a la plaza con una salva de 21 cañonazos. Realizadas las visitas de ceremonial, se efectuaron las instructivas a los establecimientos navales, al submarino *U-8*, a la Escuela Técnica de Kiel, al acorazado *Admiral Scheer* y al crucero *Leipzig*. Cuatro días después, retribuidas las atenciones con un almuerzo servido a bordo y retirado el público que había tenido acceso al buque escuela, éste zarpó rumbo a Hamburgo, donde amarró a uno de sus muelles el 20 de agosto.

Será otro de los momentos políticamente más fuertes del viaje. El comandante y los oficiales fueron trasladados a Berlín, visitando al embajador argentino, doctor Eduardo Labougle, al jefe de la Marina, almirante Erich Raeder, al ministro de Guerra, general Werner Von Blomberg, al secretario de Estado von Bülow y al intendente municipal, almorzando con el almirante Raeder. Se trataba, en efecto, de parte del primer gabinete presidido por Adolfo Hitler, aquel cabo austríaco catapultado a la cima del poder de la Alemania que admiraban tantos oficiales argentinos. El embajador Labougle, por su parte, había hecho buenas vínculos con los jefes nacionalsocialistas. Los visitantes rindieron homenaje a los caídos en la Primera Guerra Mundial depositando una corona de flores en su monumento en la avenida Unter den Linden. Durante su estadía en Hamburgo, la comitiva visitó el astillero donde estaba en gradas el buque petrolero para YPF 13 de

Diciembre, la Escuela Naval en Mürwick y el famoso Circo Hagenbeck, cuyo dueño regaló a la tripulación un oso mascota para la fragata.

El momento culminante de esa visita fue el día 26 a las 11 de la mañana. Teisaire fue conducido al yate de aviso Grille donde fue recibido por Hitler, y mantuvo con él una entrevista que duró veinte minutos, de la que las crónicas no registraron mayores detalles. Las atenciones recibidas fueron retribuidas con un té danzante y, el 2 de septiembre, la fragata sigue rumbo a Amsterdam, puerto al que arriba dos días más tarde. En La Haya aguardaba el ministro plenipotenciario al frente de la delegación diplomática argentina José Llobet y el ministro de Defensa de Holanda ofrece un banquete a los marinos visitantes, al que concurren autoridades del gobierno y personalidades de la banca y el comercio. Como un homenaje a la marina holandesa, se depositó una corona de flores en el sepulcro del almirante De Ruyter en la iglesia Nueva, formando guardia de honor la compañía de desembarco sin armas, con banda de música y tambor mayor.

El 6 de septiembre, la fragata recibió la visita del ex rey de España Alfonso XIII, que permaneció media hora, tomando una copa de champaña en la cámara del comandante y recordando las veces que la había visitado en puertos españoles durante su reinado. Luego de un almuerzo de despedida y agradecimiento al que concurren nuevamente el ministro

de Defensa, el comandante de Marina y otras autoridades e invitados especiales, la fragata prosigue el viaje el 8 de septiembre rumbo a Amberes, haciendo su entrada al día siguiente, con saludo a la plaza que fue contestado por la batería del fuerte S. Marie. Cumplidas las formalidades de ceremonial, se intercambió visita de cámara con el buque escuela belga *Mercator*, estacionado en el puerto.

El 13 zarparon rumbo a Boulogne Sur Mer y al pasar frente a aquel fuerte, se hizo una salva de 21 cañonazos en adhesión al duelo nacional decretado por el fallecimiento de la reina Astrid. Al puerto de destino se arribó el 14 de septiembre; inmediatamente de producido el amarre, atracó al costado el explorador *Bordelois*, designado para acompañar a la fragata durante su estadía en Francia. El homenaje a la memoria del general San Martín se realizó el día 15 por la mañana, ante el comandante, la plana mayor, cadetes y la compañía de desembarco con la banda de música que formaron ante su monumento, colocándose una corona de flores. Similar homenaje se rindió en el cementerio a los muertos franceses en la Primera Guerra Mundial; días después se colocó una placa de bronce en la casa museo del Libertador en recuerdo de la visita de la fragata.

Encontrándose en ese puerto, se reintegraron a la plana mayor el teniente de fragata Alberto Lonardi, el de igual grado Juan Oreschnick y el ingeniero maquinista Segundo Vallejos, que respondiendo a una invi-

tación de la Marina de Guerra alemana se habían embarcado en Kiel en algunas de las unidades de la escuadra. El 26, la fragata abandonó Boulogne sur Mer rumbo al puerto de Vigo para amarrar al muelle por cuatro días. Tanto la plana mayor como la tripulación recibieron allí efusivas muestras de cortesía y agasajos. El ministro de Marina de España mandó al acorazado *Jaime I*, con la orden de permanecer durante todo el tiempo que durase la visita de la fragata argentina.

A esa altura del viaje, el comandante recibió una orden del ministerio de Marina que alteraba los planes iniciales: debería recalar en Lisboa para embarcar los restos del general John O'Brien, un militar irlandés que participó junto a San Martín en las guerras de la independencia. El 5 de octubre se despide de Vigo rumbo al puerto lusitano, adonde arriba al día siguiente, saludando a la plaza y a la insignia de la escuadra portuguesa que se encontraba fondeada en el río Tajo. Cumplidas las formalidades de estilo con las autoridades, el día 7 el comandante y oficiales fueron a la iglesia de Santo Corpo, de los padres irlandeses, para asistir a la misa antes de retirar la urna que contenía los restos del prócer. A las 11:30 comenzó la ceremonia al ser retirada la urna y depositada en una cureña. Estaba flanqueada por cuatro cadetes que constituían la guardia de honor, frente a la compañía de desembarco de la fragata que presentaba el pabellón nacional enlutado, banda y banda lisa, que

rindió las honras reglamentarias. Se encontraban presentes el encargado de Negocios y cuerpo consular argentino destinado en la capital portuguesa, un delegado del Ministerio de Guerra y otro del de Marina y el cuerpo diplomático sudamericano.

El cortejo, acompañado por la compañía de desembarco y por un escuadrón de caballería portugués, llegó al muelle, procediéndose al embargo de la urna, siendo entregada por el encargado de negocios, señor Correa Luna, al comandante, labrándose la respectiva acta. El 7 de octubre, la fragata zarpó de Lisboa con destino a Sevilla, navegándose a vista de costa y atracando al muelle de ese puerto del Guadalquivir el día 9. Tres días después se hizo presente el embajador en España, Daniel García Mansilla, un diplomático de apellido ilustre, muy vinculado también a la historia naval: su hermano, el contralmirante Manuel García Mansilla, ya fallecido, había sido uno de los organizadores de la Armada argentina, fundador del Centro Naval y el Yacht Club.

Teisaire se detuvo en la observación de este personaje de llamativa silueta. García Mansilla era un fiel exponente de la vieja escuela de diplomáticos argentinos. Descendiente de una de las familias más tradicionales, pasó la mayor parte de su existencia fuera de su país. Había nacido en la Legación argentina en París el 12 de octubre de 1866, se crió y educó en el extranjero, podía decirse que más parecía un noble español o un aristócrata francés que un exponente

del argentino medio.²² Era hijo del ministro plenipotenciario Manuel R. García Aguirre, designado por Sarmiento en 1863 como primer secretario de la embajada argentina en Francia, Reino Unido, España e Italia, acompañando a Mariano Balcarce. Casado con la no menos distinguida Adela Rodríguez Larreta, su carrera diplomática lo llevó a representar al país en los principales destinos americanos y europeos: Chile, Perú, Ecuador, Paraguay, Brasil, la Santa Sede, Francia, Bélgica, Alemania y Austria, hasta ser designado embajador en España. La residencia en Madrid se constituyó en sitio predilecto de reuniones de la alta sociedad y los círculos diplomáticos en la capital ibérica en medio del convulsionado clima que preludeaba el inicio de la guerra civil española.

Llegada la República, los comentarios de García Mansilla traducirán un recelo hacia el comunismo, muy vigente en esos círculos en la década de 1930, señalando que bajo la etiqueta de “socialismo” se estaba infiltrando en la gestión de gobierno y en el pueblo “una bolchevización creciente”. Para este diplomático argentino, a la revolución política iniciada en 1931 en España se continuaba con otra social que tenía como objetivo instaurar un Estado marxista en un futuro muy próximo.²³ Le alarmaba asimismo el accionar de los grupos anarcosindicalistas: “Las

22 Figallo, B. (2007), p. 50.

23 *Ibíd.*, p. 52.

naciones europeas no comprenden que haya un Estado que tolere una organización que no pretende suplantar a un gobierno o a un régimen sino destruir toda autoridad, toda propiedad, todo orden, hacer tabla rasa de las bases y principios de la civilización”²⁴

El embajador argentino no ocultaba sus preferencias políticas: “De la anarquía —decía— saldrá la monarquía”. Según la opinión del diplomático, en algunas grandes capitales españolas el socialismo se había infiltrado entre las clases medias, como una nueva conquista que compensaba la pérdida del caudal que representaban los obreros que desilusionados al cabo de dos años de política socialista se inclinaban por organizaciones más extremistas. Para contrarrestar tal situación y garantizar un genuino orden republicano, García Mansilla veía como necesaria la unión de todas las derechas. En 1935, anunciaba premonitorio: “Hay la conciencia de que si no se logra establecer la tranquilidad de los espíritus y suavizar asperezas, entrará España en un funesto período pasional”²⁵

Acompañado del ministro de Instrucción Pública de España, de los embajadores de Brasil y Chile, del ministro del Uruguay y otras autoridades españolas, García Mansilla se lució aquel 12 de octubre junto a la fragata *Sarmiento* en las ceremonias del Día de la Raza en Sevilla, y aprovechó para encabezar el acto

24 Ibid.

25 Ibid.

de entrega del pabellón argentino de la exposición Iberoamericana realizada años atrás en esa ciudad. Era el día de su 69 cumpleaños y lo estaba festejando junto al capitán Teisaire y los cadetes de la ilustre nave insignia. Retribuidas las atenciones, el 17 de octubre, fecha predestinada para este capitán, la nave zarpó rumbo a Casablanca, arribando a destino dos días después. Las visitas de ceremonial comprendieron al representante del gobierno de Francia en Marruecos, al comandante de Marina y jefe del apostadero almirante Vallée, al comandante militar y al pashá de Marruecos, las que fueron luego debidamente retribuidas. El 23 de octubre la fragata zarpó rumbo a Santa Cruz de Tenerife, de donde volvió a partir el 30 de octubre, con destino a Buenos Aires.

El 9 de noviembre, la nave cruzó la línea del Ecuador y del 10 al 15 se tomaron los exámenes a los cadetes correspondientes al último término del plan de estudios. En la mañana del día 17 se avistó Cabo Frío a 38 millas de distancia; en la madrugada del 28 se puso proa al Oeste y sucesivamente fueron pasándose las boyas de la isla Flores, del pontón faro del banco Inglés y el faro de prácticos Recalada, al que se puso proa para tomar el canal de Punta Indio, fondeándose en la rada de La Plata el 23 de noviembre. Se había cumplido una navegación según la ruta prevista y sin alteraciones climáticas. Los huracanes y tempestades tenían su epicentro en el continente que habían dejado atrás.

Por radiotelegrama, el capitán Teisaire recibió la orden de entrar al puerto de la Capital el 1º de diciembre de 1935 y de preparar la ceremonia para entregar los restos del general O'Brien, embarcados en Lisboa, la cañonera *Rosario* que los conduciría al puerto. El 28 se cumplió el traslado, rindiendo al prócer compañero del general San Martín en sus campañas libertadoras los honores de vicealmirante con mando de fuerza naval. Otra señal del destino en la hoja de ruta del capitán Teisaire, encargado de reunir al general y el vicealmirante, socios para escribir las páginas de la "gran historia". Seis cadetes al mando de un oficial acompañaron la urna, labrándose el acta correspondiente de entrega. Los restos conducidos por la cañonera *Rosario*, llegaron al dique 4 del puerto de Buenos Aires, siendo recibidos oficialmente por el presidente Justo y los ministros de Guerra y Marina y encontrándose presentes también los embajadores de Chile, Perú y Uruguay y miembros de la comisión irlandesa de homenaje. La urna montada en una cureña fue conducida al cementerio de la Recoleta, colocada en la bóveda hasta donde hacía poco había estado la de Rivadavia, trasladada a su mausoleo en la Plaza Once. El 30 de noviembre se presentó a bordo la comisión examinadora presidida por el director de la Escuela Naval Militar, para cumplir con la inspección de rigor en la recepción del buque escuela.

En la tarde del 1º de diciembre de 1935, la fragata *Sarmiento* estaba de regreso en Buenos Aires

habiendo cumplido un recorrido de 19.013 millas. El 3 de diciembre tiene la recepción que corresponde; allí estarán para darle la bienvenida el general Justo, acompañado de los ministros de Marina, Guerra e Interior y la cúpula de la Armada. En una vistosa ceremonia se procedió a la entrega de los despachos a los nuevos oficiales, guardiamarinas e ingenieros maquinistas. Su comandante ya había recorrido el mundo; también el gobierno imperial del Japón le había otorgado la “Cruz del Gran Tesoro”. Le esperaba otra carrera, pero ahora en tierra firme.