

El Correo de las Canteras

Publicación Periódica del Centro Numismático de las Sierras del Tandil
Asociación civil y cultural sin fines de lucro
E-mail: cnmtandil@yahoo.es
Miembro Plenario de FENyMA

Boletín Electrónico Nº 16 – Diciembre de 2009

Comisión Directiva Centro Numismático de las Sierras del Tandil
Período 2008 – 2010



Presidente: Darío Sánchez Abrego.
Vicepresidente: Ricardo Hansen.
Secretario: Rodolfo José Franci.
Tesorero: Pablo Chervero.
Vocal 1º: Alberto Trevison.
Vocal 2º: María José Suasnabar.
Vocal 3º: Santiago Coatti.
Vocales Suplentes: Alejandro Bugna. Francisco Inza. Mario Juarez.

Palabras de nuestro Presidente.

Estimados colegas y amigos numismáticos

Les presentamos esta nuestra nueva y última publicación del presente año, esperando sea de vuestro agrado, agradeciendo los comentarios que nos han realizado durante todas las emisiones de los mismos. Realmente significa un compromiso para con nosotros mismos y para con todos Uds., de manera que tratamos que los artículos aquí publicados sean muy bien recibidos.

El éste número publicamos 4 nuevos artículos, todos relacionados con vales y cuasimonedas metálicas, la historia de una de nuestras primeras estancias, una ficha entrerriana, la estancia "Macedo" de los Leloir y un importantísima investigación sobre los vales utilizados en los acorazados Rivadavia y Moreno.

Invitamos a los amigos que deseen enviar publicaciones, nos acerquen las mismas por cualquier vía, que gustosamente las incluiremos en las futuras emisiones.

Aprovechamos esta oportunidad para enviarles nuestro mejor deseo de una muy Feliz Navidad y un muy buen comienzo de año para todos Uds.

Hasta nuestro próximo numero.

Alejandro y Federico Leloir ("Estancia Macedo" - Tuyú)



Los Leloir llegaron a la Argentina alrededor de 1820, oriundos de los bajos pirineos franceses. Terratenientes, la primera estancia que sostuvieron se llamó "Macedo", junto al mar, en la zona del Tuyú, después de un fallido intento de establecerse en Río Negro. Antonio Francisco Leloir, amigo de Martín de Pueyrredón, se casó con Sebastiana Sáenz Valiente, prima de este. A la muerte de Antonio, Sebastiana se desposó con su cuñado, Bartolomé Leloir.

Alejandro Leloir (hijo de Antonio) fue juez de paz, comisario y comandante del regimiento 15 de Guardias Nacionales de Caballería, desempeñando todas estas funciones en la misma estancia. Se casó con C. Saenz Valiente, prima por la lado de madre.

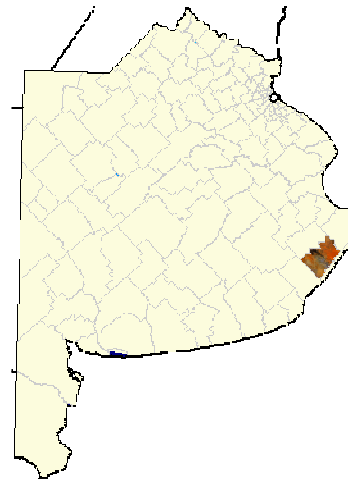


Casco de la estancia, construido en 1900.

Los médanos estaban ubicados de tal forma que contaban con vecinos de la talla de Don Carlos I. Gesell al NE, [La Estancia Macedo](#) de los Señores [Alejandro y Federico Leloir](#) al NNO, Las Estancias de los Señores Santamaría al Sud y la inmensidad de Océano Atlántico al ESTE.

En **1870** aparece el primer **Leloir, Alejandro**, que se convertiría en poco tiempo en uno de los principales terratenientes. Según surge de los documentos, después de 1923, la mayor parte de las tierras están en poder de una extensa familia Leloir. Pero ¿cuál es el origen de estos bosques que son nuestro orgullo y el motivo de tanta lucha conservacionista? Pues bien; estas arboledas no nacieron solas, la pampa no tenía ni tiene árboles. Los Leloir cumplieron la consigna de aquella hora sarmientina , forestar , trajeron a don Carlos Thays para crear este paisaje excepcional. Más de 400.000 árboles fueron plantados a

través de los años. Los establecimientos rurales, estancias, haras , (como el Miryam) y cabañas (como la famosa Tuyú), ocupaban toda el área y perduraron hasta bien entrado este siglo.



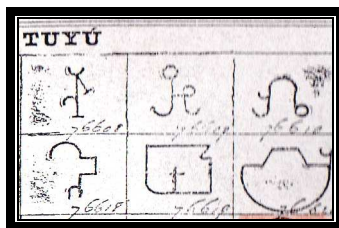
Hornos de panadería y
Casa de empleados



Carnicería



Galpones.



76606	>	>	Valerio Zusbiaurre
76607	>	>	Benjamin Zusbiaurre
76608	>	2	Benjamin Zusbiaurre
76609	>	>	Alejandro y Federico Leloir
76510	>	>	Alejandro y Federico Leloir
76611	>	>	Nicolás Ortega
76612	>	>	Facundo Sueldo
76613	>	>	Baltasar Melendez
76614	>	3	Baltasar Melendez



Las imágenes fueron tomadas del artículo (separata) escrito por Ferrari para el Centro Numismático de Rosario. La ficha estimo es de bronce y por la característica del numeral del reverso fue acuñada por C y AF Rossi. La marca corresponde al Partido de Tuyú bajo el número 76610 del Registro General de Marcas Pcia Bs.As. año 1899. Seguramente la serie se complementa con otros valores (vales) de 5 - 10 - 20 y 50 vellones para el pago de la esquila.

Ricardo A. Hansen - Mayo 2009

Fuente: <http://books.google.com.ar>

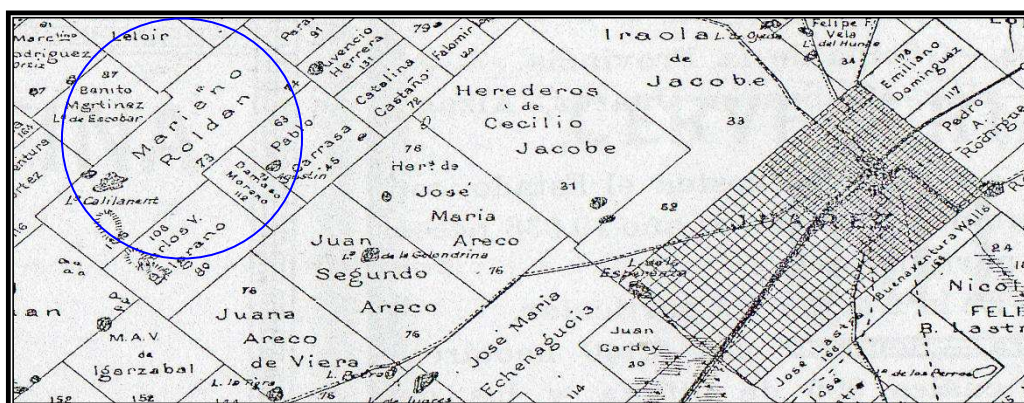
Fuente: <http://www.viajeros.com/fotos/mira-que-lindo-mi-pais-paisano-macedo-estancia>.

Fuente: <http://www.parque-leloir.com.ar/contenidosVer.php?contenidoID=18>

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/General_Madariaga

ESTANCIA "EL SOL ARGENTINO"

El establecimiento fue fundado hacia 1865 por don [Mariano Roldán](#). Designado Juez de Paz de la localidad de Juárez en 1868, se ocupó de otras actividades, como la creación del Cuerpo de la Policía Rural, la división del partido en cuarteles, y la organización de la agricultura y de la ganadería en la zona. Desde su estancia se prepararon los contingentes de "guardias nacionales" que más tarde se incorporarían al Ejército del General Mitre, durante la Revolución de 1874. El casco de la estancia es un conjunto de ocho edificios distribuidos en un predio de siete hectáreas, y agrupados según el orden jerárquico de sus funciones: la zona residencial-administrativa, con la casa principal resguardada por un gran parque, y una zona más retirada que alberga los edificios de trabajo: la matera, la casa del capataz y el galpón de esquila. El conjunto, fundado en una "zona de frontera" en la que era necesario estar a salvo de los malones, revela ese pasado en elementos típicamente defensivos de los que aún quedan varios testimonios, como las saeteras en los parapetos, o la puerta trampa en el cielorraso para acceder a la azotea, usada como atalaya. Una importante reserva natural de flora y fauna autóctonas, la Laguna del Uco, se anexa al casco de la estancia en una extensión que actualmente totaliza cuatrocientas hectáreas.



Ubicación estancia "Sol Argentino" según plano del Registro Provincial de Marcas Año 1899

En el año 1867 por el Gobernador Doctor Adolfo ALSINA, se constituyó en centro de la actividad pecuaria de la Provincia de BUENOS AIRES proveyó de asistencia y hombres de su peonada para la conquista del desierto.

El casco de la ESTANCIA EL SOL ARGENTINO, las construcciones de su área de trabajo, así como la reserva natural que rodea la Laguna del UNCO, constituyen un referente trascendente de lo que fueron los establecimientos rurales de la Provincia de BUENOS AIRES del Siglo XIX y un testimonio natural del paisaje original, flora y fauna preexistente a la intervención del hombre blanco.

Los edificios pueden agruparse en función de su carácter, en tres niveles: Casa principal y sector administrativo que conforma el protagonismo principal de la composición del parque. Queda el edificio del galpón y cochera, que dado su carácter precario, pueden ser prescindentes.

Información general de Mariano Roldán

Reseña Histórica

La población comenzó a desarrollarse en 1929 con la habilitación de la estación ferroviaria. La empresa Di Nardo Capellano y Pifano realizó con sus almacenes de campaña una ardua labor comercial. Sobreviven actualmente algunas viviendas, y la vieja estación del ferrocarril clausurada. Su nombre memora a Mariano Roldán, primitivo poblador

del lugar y propulsor de la creación del Partido y del pueblo.



Estación Mariano Roldán cuyo nombre recuerda al fundador del partido de Benito Juárez. En las inmediaciones estaba la estancia Sol Argentino, primera población del partido.

Situación Geográfica:

Se encuentra al Oeste del Partido de Juárez, al NO de Adolfo Gonzales Chaves, al SE de Laprida y al SO de la ciudad de Benito Juárez.

Distancias:

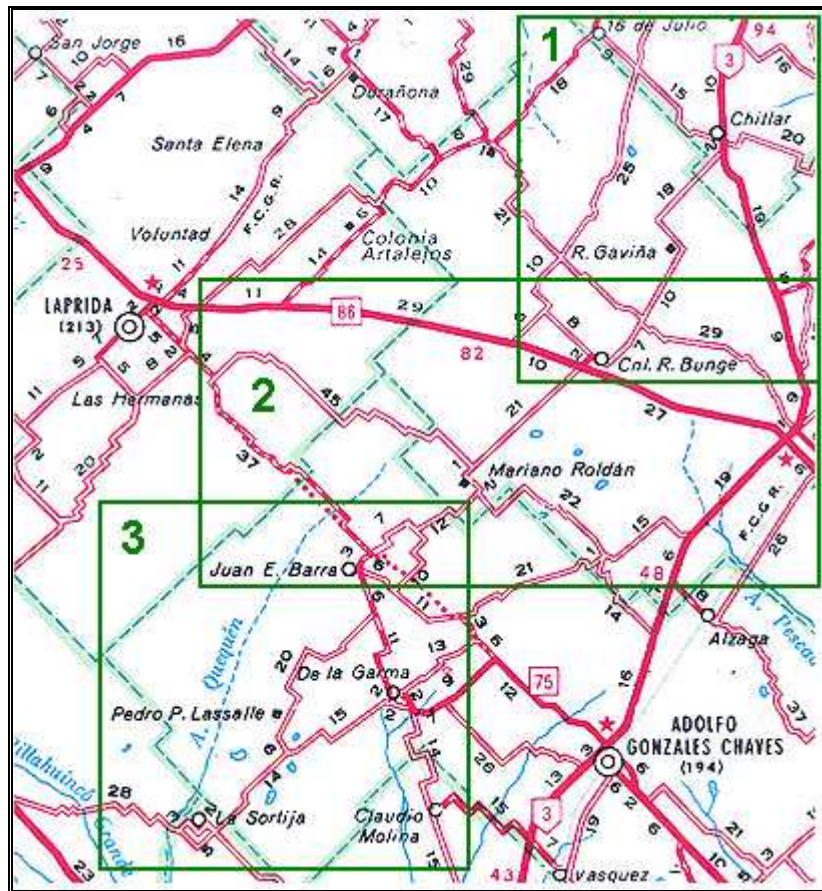
54 km. a Benito Juárez (22 km. por camino de tierra y 32 km. pavimentados por RP Nº 86).

Lugares de interes:

Estancia Sol Argentino

Fue fundada por Mariano Roldán en 1869 en las márgenes de la laguna El Unco. Se encuentra a pocos kilómetros de la localidad y se alojó a fines del siglo pasado el general Bartolome Mitre.

La Estancia Sol Argentino fue declarada patrimonio histórico.



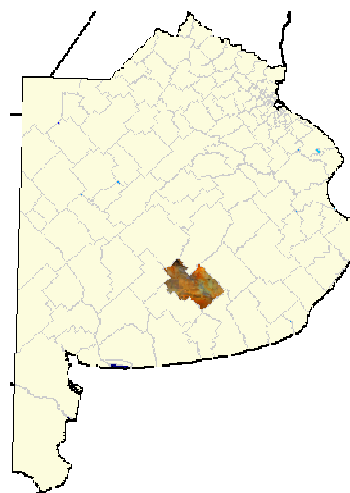
Nacimiento del Partido de Juárez

Con el objetivo de fiscalizar mejor los campos del sur y por Decreto N° 544 del 31 de agosto de 1865 se resolvió dar nombre y establecer límites a 10 nuevos partidos: Castelli, Tuyú, Ayacucho, Balcarce, Necochea, Tres Arroyos, Arenales, Rauch, 9 de Julio y Lincoln. Esto permitió reducir distancias para el Gobierno (civil y militar) y aseguró y dio mayor organización a la frontera y sus localidades.

Los hacendados de esta zona veían la necesidad de la formación de un nuevo partido que permitiera superar las grandes extensiones del partido de Necochea (al cual pertenecían) ya que las autoridades (Juzgado de Paz) se hallaba en el rincón del Quequén, sobre la costa atlántica, dificultado aún más el acceso a él por los pésimos caminos.

Ya existía, desde hacía tiempo, el "Camino de la Posta" que cruzaba los campos de Juárez desde Tandil, pasando por los establecimientos "El Porvenir", "San Antonio" y "La Paloma", mientras que en las inmediaciones de "El Junco" (en las inmediaciones de la actual estación

Mariano Roldán), surgían poblaciones precursoras de "El Sol Argentino".



Ubicación partido de Juárez

Los terratenientes, entonces, encomendaron a Mariano Roldán (dueño de un establecimiento de campo en la zona del actual Tedín Uriburu) que gestionara ante las autoridades, ya que tenía familiares y amigos influyentes en Buenos Aires.

Con fecha 13 de noviembre de 1866, Roldán le escribe a su amigo Dardo Rocha pidiéndole información y a la vez que agilice los trámites que ya se habían iniciado.

Posteriormente, Roldán, se entrevistó con el entonces gobernador de Bs. AS, Dr. Adolfo Alsina, para entregarle una nota con el pedido oficial de creación de un nuevo partido permitiéndose "sugerirle, por si el gobierno lo creía digno de tenerlo en cuenta, que se pusiera a este nuevo partido el nombre de Juárez como homenaje al patriota mexicano Dr. Benito Juárez". Además le hizo llegar nota firmada por los vecinos al Presidente de la Cámara de Representantes, Dr. Antonio Cambaceres.

Ante la urgente solicitud de los que habían desafiado los peligros de las pampas, la Cámara se expidió favorablemente, emanando una ley que lleva el N° 521 del 29 de octubre de 1867, día en que se realizó la sesión. Pero el documento final que lleva la firma del gobernador Adolfo Alsina y su Ministro Nicolás Avellaneda en el art. 4º dice: "Comuníquese al Poder Ejecutivo, Julio Campos, José C. Paz, Buenos Aires, 31 de octubre de 1867. Cúmplase, acuse recibo, publíquese e

insértese en el Registro Oficial” . Por eso esa será la fecha definitiva de fundación. Por esta ley, además, se establecía que el nuevo partido nacía de tierras que hasta entonces pertenecían a Necochea.

En diciembre del mismo año, el Ministro de Gobierno comunicó la designación de Mariano Roldán como primer Juez de Paz, cargo que aceptó en nota de febrero de 1868. Inmediatamente, comunicó que el asentamiento de autoridades sería, hasta la creación de una población, su propia estancia: “El Porvenir”, y a su vez pidió se le enviase armamento y vestuario para la partida de policía.

Suelo:

Topográficamente es una meseta que tiene una altura media de 200m, sobre el nivel del mar, llegando en sus puntos más elevados, a 260m. Esta es la razón por la cual las aguas de lluvia se escurren con rapidez, actualmente las abundantes lluvias han provocado la formación de zonas bajo agua. Tampoco se perciben arroyos con barrancas muy pronunciadas, excepto en lugares cercanos a los límites políticos del distrito.

Los últimos cerros del sistema de Tandilia descansan en tierras juarenses, siendo los más importantes “La Tinta” y “El Sombrero”. Este alcanza una elevación de 420 m.

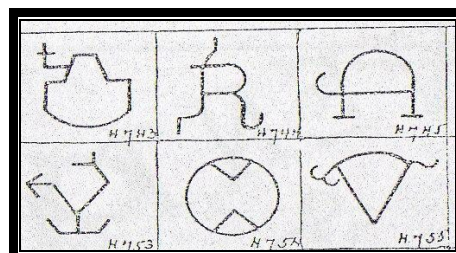
Los suelos de la región se caracterizan por ser ricos en materia orgánica de estructura migajosa, presentando tosca en algunos sectores.

En las laderas de las sierras aflora la roca viva constituida en su mayoría por granito, piedra caliza y ferruginosas, entre otras. En la región periférica, se extiende una planicie ondulada muy fértil para el desarrollo de tareas agrícolas. Alejándose hacia el oeste, se presentan depresiones que convierten a los suelos en más aptos para la ganadería que para la siembra.



Latas de 1 vellón punzonadas en bronce (28,5 mm) para el pago de la esquila. Se puede distinguir La marca del dueño del establecimiento y sus iniciales. La misma equivalía a 1 vellón. Seguramente existen vales de mayor valor.

4743	>	>	Ramon J. Luaisa
4744	>	>	Mariano Roldan
4745	>	>	Mariano Roldan
4746	>	>	Juan Chavarria
4747	>	>	Jesús M. Otero
4748	>	>	Estanislao Romero



Ricardo A. Hansen - Diciembre 2009

Fuente: <http://www.benitojuareznet.com.ar/estudios/marianoroldan.htm>

Fuente: <http://www.intertournet.com.ar/buenosaires/centro/benitointeres.htm>

Fuente: <http://www.rumboalsud.com.ar/4.htm>

Fuente: www.liveargentina.com/Argentina/.../BsAsEstanciaelsolArg.htm

Fuente: www.monumentosysitios.gov.ar/catalogo/uploads/1997_d262.pdf

Fuente: <http://www.enjuarez.com.ar/ciudad/ciudad.php#historia>

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Partido_de_Benito_Ju%C3%A1rez,_Argentina.png

Una estancia y ficha entrerriana

En la década del 1910 al 1920, Gualaguaychú comienza a mostrar una arquitectura diferente. De las tradicionales casonas, debidas en su mayoría a los "cucharas" italianos, que mostraban el vivir aposentado de las familias de antigua raigambre criolla, se pasó a los palacetes y petits hoteles de definidas líneas europeas.

En 1914, Doña Felipa Echazarreta de Irazusta reforma su casa, situada frente a la Plaza San Martín y, al mismo tiempo su yerno, Gustavo De Deken, hace construir una mansión en calle 25 de Mayo donde fijará su residencia. (Actual Casa de la Cultura).

La suntuosa residencia De Deken presenta una elegante fachada de imitación piedra. La puerta de calle de reja de cristales y los balcones también de hierro forjado dulce, artísticamente ejecutados con dibujos en estilo, al igual que las barandas de las terrazas y escalera.



Vista de terraza y escalera para acceder al patio posterior de la suntuosa mansión de los De Deken. Los detalles de forja en hierro muestran líneas sobrias y armoniosas. La fotografía corresponde a la época de restauración.

El piso del zaguán es de mosaico francés, con zócalos de mármol amarillo y los cielorrasos con cornisa decorada y recuadros y esculturas de estilo. Las ventanas y la puerta cancel de roble. La escalera principal de mármol amarillo, conduce al hall donde acceden las habitaciones de recepción: sala, antesala, comedor y escritorio.

La claraboya principal con un cielorraso armado en hierro para vitraux. Los cielorrasos de la recepción decorados con garganta, recuadros y escultura sencilla de estilo. El piso del hall es de mosaico francés y los de la sala, salita, escritorio y el del comedor, de parquets.

El comedor y el escritorio tienen zócalo de roble de 1.50 m. de altura, con un tallado sencillo y de rosetas de bronce. Las paredes formando panneaux con

doble recuadro de madera. Un pasaje conduce a los dormitorios y al baño. Los cielorrasos de éstos presentan gargantas con esquineras, recuadros y florón centrado de estilo. Los pisos de pinotea machimbrada, elegida. Los baños principales y toilette, con azulejos extranjeros, al igual que la cocina.

Tal en apretada síntesis el detalle de cómo fue la casa que habitaron Gustavo De Deken y Dolores Irazusta, que ellos decoraron con muebles, cuadros y esculturas traídos de Europa.

GUSTAVO DE DEKEN: Nació en Amberes (Bélgica) en 1855. De familia católica, contaba entre sus miembros sacerdotes y misioneros. Un primo de él fue honrado con un monumento en su comuna de Borgerhout por haber acompañado al príncipe de Orleáns al Tíbet y haber muerto en el Congo.

Emigrado al Plata, el joven De Deken a instancias de un amigo suyo, estaba por repatriarse a causa del cierre de la casa Falcón donde trabajaba, cuando el Sr. Ocampo le consiguió empleo en la sucursal del Banco Nación en San Juan.

Al fundarse sucursal en Gualeguaychú en el año 1878, es trasladado a esta ciudad. Don Cipriano Pons, distinguido caballero, residente entonces en ésta, lo presenta en casa del Doctor Cándido Irazusta y su esposa Felipa Echazarreta. Allí conoce a la hija de ellos, Dolores. Dos años más tarde o sea en 1880 contraen enlace en la Iglesia San José.

En 1884 un acontecimiento de orden político cambió el rumbo de la familia Irazusta. El combativo Dr. Irazusta fustigaba duramente, por la prensa al Gobernador Basavilbaso y a su régimen y como consecuencia sufrió un atentado contra su persona, cometido por las "barras bravas" de entonces. Este hecho lo obligó a emigrar a Montevideo, donde falleció en 1892.

Antes de su partida, Irazusta encomendó a De Deken la administración de sus intereses. Entre sus bienes se encontraban las estancias "Las Flores" y "Las puntas de Gualayán". Esta última de casi cuarenta leguas cuadradas, estuvo poblada por los Echazarreta desde mediados del siglo XVIII y heredadas por Felipa E. De Irazusta, hija única de Julián y María Echazarreta (primos hermanos).

A la estancia "**Las Casuarinas**" el Dr. Irazusta la había comprado en 1864 a los herederos de Bustamante y Castro (esta propiedad fue antes del Cura Mateo Gordillo, de ahí el nombre de El Cura, con extensión de 4000 Ha.). Fue De Deken un legítimo pionero. De los primeros colonizadores del Departamento Gualeguaychu, las tierras que hizo labrar a colonos vascos e italianos se encuentran entre las primeras que colorearon con el oro y azul del cereal.

En sus nuevas tareas el joven belga exhibió iguales condiciones de aplicación y probidad que en las anteriores. Hasta entonces se trillaba con yeguas traídas desde Las Flores, en un amplio picadero, donde se cubría el piso con mazos de trigo y lino y los animales, echados a todo correr en redondo hacían desprender con sus cascos el grano de la paja que luego la zaranda había de separar. De Deken comenzó a hacer la trilla a máquina con una trilladora Clayton que la casa Wesley vendía desde 1888.

A medida que se arraigaba en el medio también empezó a asociarse a la vida cívica y en la lucha electoral que tuvo lugar por las primeras autoridades



municipales elegidas luego de la reforma de la Constitución Provincial en 1885, se colocó junto a Don Luis Clavarino. Fue a los atrios a defender la pureza del sufragio contra la presión oficial.

Desde entonces todas las causas nobles de la localidad, todas las gestiones de interés regional, como, la defensa de la descentralización judicial, la gestión por un mejor puerto, la construcción del nuevo edificio para Hospital, la compra de propiedad para el Club Recreo, la fundación de sociedades anónimas de gas, el tranvía, el teatro, el frigorífico, lo contaron entre los primeros accionistas. En suma, su participación en la vida ciudadana fue la de un cumplido y activo caballero.

Fue Gerente de la Sucursal del Banco de Italia y Río de la Plata, Cónsul de Bélgica en 1885, ya que no había renunciado a la nacionalidad belga, cargo que ejerció hasta poco antes de su muerte.

Entre otros cargos desempeñó el de Concejal Municipal, Presidente del Club Recreo Argentino y la Sociedad Rural Guleguaychú e integrante de la Comisión Pro-sala de Tuberculosis del Hospital Centenario.

Su cabaña "**Las Casuarinas**" figuró entre las primeras del país.

En 1889 el matrimonio De Deken viajó a Europa. Hacen coincidir la visita a sus familiares en Bélgica con la Exposición Universal de París organizada en el Centenario de la Revolución Francesa.

Casi medio siglo vivió De Deken en Guleguaychú. Por la austeridad en sus procederes y lo reposado de su juicio fue el consultor de instituciones y hombres en múltiples aspectos habiendo conquistado respetuosa estimación.

Gustavo De Deken falleció en Buenos Aires el 17 de mayo de 1926. Sus restos fueron traídos a Guleguaychú y sepultados en el Cementerio del Norte en el panteón de la familia.

DOLORES IRAZUSTA DE DEKEN: Dolores era la segunda hija del matrimonio del Dr. Cándido y Felipa Echazarreta. Nació en nuestra ciudad en 1863. Casada con De Deken, no tuvo descendencia.

Educada en un hogar de profundas convicciones religiosas y de alto nivel social, se trazó un esquema de vida en el que insertó su destino de gran dama con la acción en la ayuda solidaria a los que menos tenían.

Esa vocación la llevó a intervenir en numerosas instituciones católicas a las que prestó, con dedicación y esmero, una vida capaz de ofrecer la nobleza heredada de sus mayores, ejemplo que ejerció hasta sus ancianos años presidiendo la Sociedad de Beneficencia.

Vivió su última etapa casi enclaustrada en su mansión debido a una sordera que la aislaba del mundo al que tan plenamente se había prodigado. Murió a los 84 años, en 1947.

En su testamento legó a la Sociedad de Beneficencia, la residencia de 25 de Mayo 734 y, al disolverse aquella entidad pasó a propiedad de la Provincia de Entre Ríos. Allí funcionó la Unidad Básica del Partido Peronista; la Dirección Provincial del Trabajo; el Patronato del



Liberado; el Registro Civil.

Por Decreto 3458/1988, el gobierno provincial concede en comodato a la Municipalidad de Gualeguaychú, la casa de De Deken donde funcionará el Museo Arqueológico del profesor Manuel Almeida.

LA CASA HOY

En la actualidad la mansión De Deken guarda el Museo Arqueológico del Profesor Manuel Almeida, reservorio de medio siglo de investigación y estudio, que hoy su autor entrega a la consideración de sus copoblanos y visitantes, como aporte para conocer la histórica esencia de esos pueblos indios de un pasado, que gracias a este arqueólogo, hoy visualizamos y comprendemos. Se efectúan actividades varias, relacionadas con la cultura. "Casa de la cultura" reza la placa adosada al frente.

2006: El Museo Arqueológico Profesor Manuel Almeida se encuentra en el predio La Delfina, en Parque Unzué.



Ficha acuñada en bronce, módulo 25 mm, con la marca de ganado mayor de Gustavo de Denken. Dado que no se incluye numeral alguno en anverso se estima que la misma fue utilizada en la esquila y equivalía al pago por un vellón. No registra nombre de grabador, pero seguramente se acuñó en alguna casa conocida de Buenos Aires.

Ricardo A. Hansen - Diciembre 2009

Fuente: www.cuadernosdegchu.com.ar/.../cuaderno010.htm

Los Vales de cantina usados en los Acorazados Moreno y Rivadavia

La construcción de los acorazados Moreno y Rivadavia fue autorizada en 1908 originariamente como respuesta a la pareja brasileña Minas Gerais y Sao Paulo. Eran años de tensión en la zona, y el desequilibrio de poder que suponía la pareja de dreadnoughts brasileños (en el momento de su entrada en servicio los buques más poderosos del mundo, aunque preocupantemente pronto superados) obligaba a Argentina a la adquisición de dos caras y potentes contrapartes.

El concurso para la adjudicación del contrato pasará a la historia como una de las más astutas maniobras comerciales de la historia: el gobierno argentino convocó a concurso a diferentes empresas europeas, cada una de ellas entregó su proyecto, y combinando lo mejor de cada uno de ellos, los nuevos acorazados fueron finalmente autorizados en 1908 y construidos en los astilleros Fore River Shipbuilding Corporation, de Quincy y New York Buildings Company, de Nueva Jersey.

Gracias a esa argucia los nuevos buques, bautizados Mariano Moreno y Bernardino Rivadavia, eran probablemente de los mejores del mundo en el momento de su entrega, al reunir características de los acorazados del resto de naciones: su aspecto era semejante al de los dreadnoughts estadounidenses, con su característico mástil de celosía; la disposición de su batería principal (12 cañones de 305 mm.) recordaba a la de los buques estadounidenses (por el escalonamiento de las torres A y B, y E y F) y británicos (por el montaje de las torres C y D *en echelon*, como los acorazados de las clases Neptune y Colossus) , y la poderosa batería secundaria (12 cañones de 152 mm. en casamatas) era de inspiración alemana.



Acorazado A.R.A. "Moreno"

Más veloces y mejor armados y acorazados, los Rivadavia y Moreno (entregados respectivamente en 1914 y 1915) supusieron una auténtica conmoción en el área iberoamericana: Brasil se arrepintió de haber anulado el contrato de su tercer acorazado, el Rio de Janeiro, que sería comprado por el Imperio Otomano (con el nombre de Sultán Osmán I) y requisado por los británicos al inicio de la Primera Guerra Mundial, en la que combatió como HMS Agincourt. Por su parte, Chile no tuvo más remedio que encargar sus dos propios acorazados, también requisados por idénticos motivos que el buque turco, de los cuales sólo uno llegaría a llegar al país andino, el Latorre, ya en 1920.

Los buques desplazaban originariamente unas 30.500 toneladas a plena carga, repartidas en un casco de 181 metros de eslora, 29 de manga y 8'5 de calado. La protección estaba pensada para encarar los ataques de los acorazados brasileños con total garantía, y consistía en una coraza de 280-100 mm. en la cintura, 76 mm. en la cubierta, 238-152 en las casamatas de la batería secundaria, y 305 mm. en las torres, las barbetas y la superestructura.

Otro aspecto especialmente cuidado fue el de la velocidad, pues los acorazados se proyectaron para dar sin problemas unos relativamente altos 23 nudos (aunque en pruebas solo alcanzaron 22'5). La disposición de la planta propulsora recordaba mucho a la del acorazado italiano Dante Alighieri, con tres hélices y las cámaras de calderas a proa y a popa de las máquinas, alojadas en el centro, disposición que favorecía amplios sectores de tiro para las torres centrales.



Acorazado A.R.A. "Rivadavia"

En cuanto al armamento, a los 12 cañones de 152 mm. y 12 de 102 mm. ya mencionados, se sumaban 16 montajes simples de 102 mm., algunos de los cuales serían suprimidos a lo largo de la carrera operativa de las unidades, además de dos tubos lanzatorpedos de 533 mm.

El Rivadavia y el Moreno siguen siendo, a día de hoy, los mayores buques de guerra construidos en los EEUU para una nación extranjera, y es necesario transportarnos a comienzos de siglo para entender el impacto que supuso en Gran Bretaña, y también en Alemania y Francia, el ver que la joven nación americana no sólo se había arrojado a la carrera de la construcción de acorazados, sino que también estaba dispuesta a exportarlos.

El 27 de agosto de 1914 era oficialmente entregado el Rivadavia, y el 26 de febrero del año siguiente el Moreno. Por tanto, no fueron más de 4 años lo que tardó en disiparse la hegemonía naval brasileña en Sudamérica. Con la entrada en servicio de los dreadnoughts, la espina dorsal de la flota argentina dejaron de ser los cruceros acorazados de la clase Garibaldi. El Moreno y el Rivadavia eran el más contundente argumento contra el Minas Gerais y el Sao Paulo, en tanto que los cuatro Garibaldi constituían una fuerza suficiente para poner fuera de combate a cualquier tipo de amenaza chilena, pues, aún sin submarinos y con los dos pre-dreadnoughts gestionados y cancelados a inicios de la centuria a causa de los Pactos de Mayo, el poder naval del país vecino se reducía al viejo acorazado multicalibre Capitán Prat, los cruceros acorazados Esmeralda y O'Higgins (artillería

de 203 mm. contra la de 254 de los cruceros argentinos) y unos pocos cruceros protegidos de características no superiores a los homólogos de los que ya disponía Argentina. La pelota, por tanto, estaba sobre el tejado chileno. De ahí el Latorre y el frustrado Cochrane, magníficas unidades de las que ahora no toca hablar.

Las modificaciones

La vida del Moreno y el Rivadavia fue larga sobre el papel, pues hasta 1952 y 1957 siguieron, respectivamente, en las listas oficiales de buques argentinos. No obstante, a finales de los años 40 dejaron de ser unidades de escuadra, siendo empleados para variopintos cometidos, desde almacenes a cuarteles y prisiones flotantes.

Entre 1924 y 1926 ambos buques fueron enviados a los EEUU para ponerlos al día tras las enseñanzas de la Gran Guerra y los nuevos hallazgos de la ingeniería militar naval. La modernización no llegó a los extremos de las conversiones hechas a buques más o menos contemporáneos en los años 30, pero sí fue lo bastante intensiva como para dejarlos de nuevo en una posición privilegiada.

Las calderas se sustituyeron por otras para adaptar a los acorazados al consumo de petróleo, y la maquinaria fue enteramente recorrida. El armamento sufrió también algunos cambios: los controles de fuego fueron modernizados y nuevas direcciones de tiro se instalaron sobre las torres B y E. Las baterías principal y secundaria no se alteraron, pero 4 de los 16 cañones de 102 mm. se sustituyeron por 4 piezas antiaéreas de 76 mm.

El desplazamiento se elevó a 31.000 toneladas. El aspecto externo de la pareja no cambió demasiado, excepto por los detalles del mástil de popa y los directores de tiro sobre las torres, y seguían siendo a todas luces acorazados de primera generación. Pero la profunda actualización, unida al hecho de que fuesen dos unidades, sirvió para que no cundiese el pánico tras la llegada del Almirante Latorre a Chile.



Rivadavia en proceso de modernización en EEUU

En 1928 se estudió la posibilidad de incorporarles aviación embarcada. Seis hidroaviones Fairey III fueron comprados para este fin, pero no catapultas ni grúas para su izado, por lo que tal capacidad nunca fue efectiva. También se frustró el plan de modernización de la artillería principal que se barajó el año siguiente.

El Gobierno argentino solicitó en Alemania proyectos para el reemplazo de las piezas Bethlehem de 305 mm, y obtuvo hasta tres propuestas: la más sencilla consistía en conservar los cañones pero modificados para disparar proyectiles más pesados y con mayor ángulo de elevación. Otra proponía reemplazarlo por piezas de igual calibre pero de un nuevo modelo. Finalmente, se sugirió la sustitución de los 12 cañones por 6 torres dobles de 356 mm.

Con esta configuración pasaron los acorazados el resto de su vida. Sólo en 1940, con motivo del nuevo conflicto mundial, se decidió reforzar su protección antiaérea con 4 cañones de 40 mm., en detrimento de 4 piezas más de las originales de 102 mm. Así murieron los dreadnoughts argentinos, sin más alteraciones. Hablemos, para finalizar, de cómo fue su larga vida.

La historia operacional

La carrera del Moreno y el Rivadavia resultó bastante apacible. Navegaron mucho, tal vez no tanto como se hubiera deseado, y con algunos periodos de inactividad total, pero apenas se vieron sumergidos en situaciones bélicas o de tensión. Más bien actuaron como embajadores argentinos por todo el mundo, paseando por distintos puertos el poderío de la ARA.

Las llegadas de los buques a Argentina, en 1914 y 1915, estuvieron caracterizadas por multitudinarios recibimientos. Es un hecho que en sus tres primeros días en Buenos Aires, el Rivadavia fue visitado por más de 45.000 personas, algo que no es de extrañar: es fácil comprender la impresión que podían producir estos leviatanes entre el ciudadano de a pie.

Pese a que la Primera Guerra Mundial tuvo por escenario naval a la zona del Cono Sur (batallas de Coronel y de las Malvinas), la neutralidad argentina hizo que los acorazados, componentes de la conocida como "Escuadra de Instrucción", y después "Primera División" y "División de Acorazados", no se viesen envueltos en hostilidades. Sin embargo, en 1917 el Rivadavia fue enviado junto al crucero protegido Nueve de Julio a Comodoro Rivadavia para apaciguar con su presencia los ánimos de los obreros de la compañía petrolera estatal, declarados en huelga. Y al año siguiente se encargó de llevar a los EEUU al embajador argentino, a quien desembarcó en Hampton Roads.

Mientras el Moreno era empleado principalmente en maniobras de la escuadra, el Rivadavia era el encargado de mostrar la bandera en celebraciones y visitas de cortesía. Así, a finales de 1920 bordeó el Cabo de Hornos con motivo de la conmemoración del descubrimiento del Estrecho de Magallanes, visitó Valparaíso el día 2 de diciembre y el 27 participó en una multitudinaria revista naval.

Entre 1920 y la modernización de 1924-1926 en Boston, los acorazados navegaron muy poco, apenas salieron de Puerto Belgrano y mantuvieron sus dotaciones reducidas. Ya de regreso, las navegaciones se pudieron reanudar y entre 1926 y 1936 realizaron diversos cruceros de instrucción por el Atlántico Sur y Central, alternando periodos de actividad con periodos de inmovilización. El Rivadavia protagonizó nuevas visitas de cortesía en 1937, que le llevaron a Valparaíso y al Callao, mientras que el Moreno se utilizaba como buque insignia de la escuadra. En abril ambos buques fueron enviados a Europa. Partiendo simultáneamente de Puerto Belgrano, el Rivadavia recaló en Brest, en visita oficial a Francia, en tanto que el Moreno representó a Argentina en la revista celebrada en Spithead con motivo de la coronación del rey Jorge VI. Los acorazados se reunieron en Brest, y de ahí pusieron rumbo a Alemania: el Rivadavia visitó Wilhelmshaven y

el Moreno Hamburgo. Este periplo europeo fue el mayor que la pareja realizó en su vida operativa.

La Segunda Guerra Mundial truncó la carrera diplomática de los acorazados: sólo un viaje a Río de Janeiro pudo realizar el Rivadavia antes de su estallido. Al igual que en la primera contienda, la guerra no tardó en llegar a aguas americanas, y conocido por todos es el episodio de la persecución y hundimiento del Graff Spee, durante el cual Argentina no hizo valer su neutralidad. No obstante, sus simpatías pro-alemanas aconsejaban a la marina de guerra no pasear en exceso a sus buques, de modo que hasta 1945 los acorazados no realizaron servicio activo. Poco navegarían los buques tras la guerra. El Rivadavia dejó de hacerlo en 1947, tras un largo crucero por Brasil, Venezuela, Trinidad y Tobago y Colombia, y el Moreno en 1948, tras asistir a la ceremonia de investidura del presidente chileno González Videla, con motivo de la cual se organizó una revista naval en Valparaíso. El Moreno encabezó la delegación argentina, seguido de los cruceros Veinticinco de Mayo y Almirante Brown, y 7 destructores. Mencionemos la presencia del monstruoso acorazado estadounidense Winsconsin en los actos.



La flota en Valparaíso, con el USS Winsconsin en la bahía (fotos archivo Geneau)



Ambas unidades quedaron arrumbadas en el muelle de acorazados de la base naval de Puerto Belgrano, con dotaciones al mínimo, y empleados para distintos cometidos (depósitos, cuarteles y alojamientos, y prisiones). El Rivadavia se desarmó y se dio de baja oficialmente en 1952, aunque hasta 1957 su casco no fue vendido para desguace a la empresa genovesa Azienda Ricupiere e Demolizione Marítima. Partió a Italia en 1959. Por su parte, el Moreno se desarmó y tachó de las listas en 1956. Su destino fue el mismo que el de su gemelo, sólo que en su caso fue una empresa nipona la que lo adquirió para su desguace en Japón.

Con el dinero obtenido de los restos de la era de los acorazados, Argentina se dotó de los fondos necesarios para entrar en otra era, la de los portaaviones, mediante la adquisición del HMS Warrior en 1958, flamante ARA V-1 Independencia. En la estructura de la Escuadra, los dos cruceros del tipo Brooklyn, Nueve de Julio y Diecisiete de Octubre, ocupaban el lugar de los acorazados como buques de línea.



El Moreno se dirige a su desguace.

Dijimos que los acorazados Moreno y Rivadavia no son unos buques especialmente recordados en Argentina, por más que en su momento fuesen unidades temibles y modernas, de una actualidad y potencia semejantes a las que engrosaban las listas de las grandes naciones marítimas del mundo. Víctimas en cierta manera de las pocas simpatías que despiertan en los argentinos de hoy los dos personajes que les dieron nombre (y que no han vuelto a adornar la popa de ningún otro buque de la ARA), el Rivadavia y el Moreno son hoy memoria en el tiempo, palabras que evocan buques grandiosos, con la majestuosidad propia de los barcos de antaño, los de la caballerosa era en la que las batallas se resolvían con el noble cañón y no con el insidioso misil.

Los vales usados en las Cantinas de ambas naves.

Ambas naves tenían para consumo en las cantinas, vales papel, tal como los han tenido varios regimientos argentinos, los cuales usaron mas vales metálicos, pero este será tema de otro trabajo.

El Acorazado Moreno emitió vales de cantina para oficiales y tropa, no sabemos si esta división alcanzó a las cantinas, teniendo distintos compartimentos de acuerdo a la clase de marino



El acorazado Rivadavia, por los vales que conocemos, no hacía discriminación de clases, si alguien sabe de otros tipos de vales les solicitamos nos lo hagan saber.



Dr. Rodolfo J. Franci – Diciembre 2009

<http://www.histarmar.com.ar/InfHistorica/AntiguaFlotadeMar/EspTec9AcRivadavia.htm>
<http://www.histarmar.com.ar/ArchivoFotosGral/ArchivoRauch/ArchRauchBuques.htm>