

# Del Patriota

*Cosas de argentinos*

Publicación cultural del Sindicato de Mecánicos Seccional Mar del Plata

Año I - Número 1 - Mar del Plata, 24 de febrero de 2007



## SUMARIO

- ◆ El Patriota  
*San Martín* 2y3
- ◆ El Patriota y la técnica  
*Pulqui I y Pulqui II*  
*Las flechas criollas* 4y5
- ◆ El Patriota en Mar del Plata  
*Roque Di Caprio*  
*La historia de un luchador* 6y7
- ◆ El abrazo de Bolívar y San Martín  
*La trama secreta de*  
*la entrevista de Guayaquil* 8

# El Libertador San Martín: el militar y el político

El 28 de julio de 1821 su nombre entró en la historia de América: proclamó la Independencia de Perú. Y se convirtió en un emblema de la libertad y la nacionalidad.

Por Justo Ramón Barrientos



El gobernador del Río de la Plata, don Juan José de Vértiz y Salcedo, el día 13 de diciembre de 1774 designa al capitán Juan de San Martín y Gómez como teniente gobernador de Nuestra Señora de los Reyes Magos de Yapeyú. Esta población ubicada en el centro del límite oriental de la provincia de Corrientes (República Argentina) fundada por los jesuitas, fue una próspera "reducción de indios" de las misiones, **cuna del prócer más destacado de nuestra nacionalidad, el general don José Francisco de San Martín.**

Esta reducción de indios fue fundada por el padre Nicolás Durán Mastrilli el 4 de febrero de 1627, con la colaboración de los padres Roque González de Santa Cruz y Pedro Romero, sobre este último, su primer cura, recayó la responsabilidad de los trabajos propios de su fundación. Esta reducción se estableció para asegurar las comunicaciones con Buenos Aires, el gobernador Francisco de Céspedes aprobó ese mismo año su establecimiento. El gobernador Jacinto de Lariz en 1647 estuvo allí y halló 1.600 habitantes. A principios del siglo XVIII **alcanzó prosperidad**, en 1739 tenía ya 1.315 familias y era residencia del padre provincial de las misiones. En esa época funcionó una escuela de música, aparte de la de primeras letras, atendida por el padre Antonio Sepp.

Los jesuitas fueron expulsados de este pueblo en 1768, cumpliendo la real cédula de Carlos III, del 27 de febrero de 1767, que ordena la expulsión de España y sus dominios de todos los religiosos de la Compañía de Jesús, para cuyo objeto viajó expresamente desde Buenos Aires el gobernador Francisco de Paula Bucareli y Ursúa, dispuso en ese momento que Yapeyú fuera cabecera de una tenencia de gobernador. La reducción tenía 7.947 habitantes distribuidos en 18 estancias ricamente pobladas.

El nuevo gobernador Juan de San Martín y Gómez, casado con doña Gregoria Matorras y del Ser y sus hijos María Elena, Manuel Tadeo y Juan Fermín, nacidos en la Calera de las Vacas (Banda Oriental), parten de Buenos Aires para instalarse en el nuevo destino.

En Yapeyú, el matrimonio tuvo dos hijos más: Justo Rufino y José Francisco, que nació el 25 de febrero de 1778; el futuro libertador de América, sobre quien predominó el factor poderoso de la tierra nativa sobre la fuerza de la sangre, en la hora de la liberación.

En 1780, cesa sus funciones en Yapeyú el capitán Juan de San Martín y con su familia regresa a Buenos Aires; donde su hijo José Francisco se inicia en la instrucción primaria.

Una Real Orden datada en Madrid el 25 de marzo de 1783, autoriza a D. Juan de San Martín a regresar a España. En los primeros meses de 1784, se embarca casi toda la familia en la fragata "Santa Balbina" y después de una larga travesía desembarca en Cadiz en el mes de abril de 1784.

## Su carrera militar

El 21 de julio de 1789 inicia su carrera militar José Francisco de San Martín en España, incorporándose en el regimiento de infantería de Murcia como cadete. De esta unidad donde se formó y combatió pasó al batallón de infantería "Voluntarios de Campo Mayor" con el grado de "segundo ayudante". Luego se incorporaría al arma de caballería en el regimiento de línea "Borbón", donde alcanzaría el grado de teniente coronel luego de la batalla de Bailén (18 de julio de 1808), en la que tuvo destacada actuación.

Su carrera militar en la península fue sobresaliente; pero **escuchó en su corazón el llamado de su tierra naval por la libertad**. Pidió el retiro de las filas del ejército español donde prestó servicios durante 22 años, un mes y 17 días, hasta el 5 de setiembre de 1811, en que se le concedió a su solicitud. Durante este tiempo participó en quince campañas e intervino en 29 acciones de guerra; que aseguraba su extraordinaria formación militar.

El 14 de setiembre de 1811, el teniente coronel de caballería don José Francisco de San Martín sale de Cádiz para Inglaterra. En Londres se embarca en la fragata inglesa "George Canning" junto con otros

entusiastas partidarios de la revolución emancipadora americana, el capitán D. Francisco de Vera, el capitán D. Francisco Chilabert, el primer teniente de guardias valonas barón de Holmberg, el alférez de navío D. José Matías Zapiola, el alférez de carabineros D. Carlos María de Alvear y el subteniente de infantería D. Antonio Arellano. Después de 50 días de navegación llega al puerto de Buenos Aires. La "Gazeta de Buenos Aires" N° 28, del día 20 de marzo de 1811, informa sobre el arribo del teniente coronel de caballería José de San Martín y los otros militares, y decía: "Estos individuos han venido a ofrecer sus servicios al gobierno y han sido recibidos con la consideración que merecen por los sentimientos que profesan en obsequio de los intereses de la patria".

## El regreso

Después de 26 años de ausencia **volvía San Martín a su patria** nativa y no tenía en ella ni parientes ni amigos que lo vincularan con las esferas del gobierno de Buenos Aires. Su actitud resultaba en cierto grado inexplicable, cuando había abandonado un futuro promisorio para iniciar otro desconocido e incierto. Esto daba cuenta de su definición inalterable a favor de la causa revolucionaria de América.

En la ciudad se fue enterando de los acontecimientos que se sucedieron a partir de la histórica "Semana de Mayo"; hasta entonces.

El gobierno de las Provincias Unidas lo ejercía en ese momento el primer triunvirato, que integraban: D. Feliciano Chiclana, D. Manuel Sarratea y con carácter de interino, D. Bernardino Rivadavia.

Se le reconoció el grado de militar de teniente coronel de caballería, que acreditaba su foja de servicios. Inmediatamente se le confió, teniendo en cuenta sus méritos, la creación de un cuerpo del arma al que había pertenecido en España. **Así nació el Regimiento de Granaderos a Caballo**, modelo de formación militar, de él surgieron 19 generales y más de 200 jefes y oficiales. **San Martín era el maestro y el ejemplo.**

El 12 de noviembre de 1812 contrae matrimonio en la Catedral de Buenos Aires el Coronel de Granaderos a Caballo D. José de San Martín con Doña María de los Remedios Carmen Rafaela Feliciano de Escalada, apadrinando la ceremonia el sargento mayor Carlos de Alvear y su esposa Carmen de la Quintanilla.

El triunfo del combate de San Lorenzo, 3 de febrero de 1813, confirmó el prestigio de San Martín como soldado capaz que sabía organizar, instruir y comandar tropas, llevándolas a la victoria.

El gobierno envió a San Martín al Ejército Auxiliar del Perú, con refuerzos, pues las derrotas sufridas en Vilcapugio y Ayohuma significaban un grave peligro para las armas patriotas. El 18 de enero de 1814, el Director Posadas  **nombra a San Martín General en Jefe del Ejército Militar del Perú**, en reemplazo del general Belgrano. Los dos patriotas inician en ese momento una amistad que perduraría en el tiempo.

No quedó San Martín en el lugar porque comprendió que en el Norte sólo se podría desarrollar una guerra defensiva y nada más. El pensamiento era otro, organizar un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile, terminar con los realistas; aliando las fuerzas, luego por el mar, tomar Lima.

Fue designado Gobernador Intendente de Cuyo el 10 de agosto de 1814. Desde el inicio de su gestión desarrolló una intensa actividad, con el propósito de elevar el nivel económico, social y político de la provincia, para que se convirtiera en el sostén del futuro Ejército de los Andes. La respuesta fue positiva. El Director Supremo, Carlos de Alvear, dispuso la sustitución de San Martín, meses después. El pueblo cuyano con decidida actitud se opuso e impidió que se llevara a cabo la injusta e inoportuna medida.

Distintas mejoras del orden civil se concretaron: mejoró el regadío, cuidó los caminos, estableció correos, difundió la instrucción pública, creó el Colegio de Ciencias y Humanidades, se esforzó por suprimir la vagancia, el juego, los delitos y la holganza.

Pero **el Ejército de los Andes es su creación maestra**. No sólo la



EDITORIAL

## La historia nos da una nueva oportunidad

Seguramente en algún momento escuchamos palabras denigrantes sobre nuestro país y su castigado pueblo. **Parecíamos una nación sin pasado**, sin ningún mérito al cual hacer referencia. ¿Hasta dónde nos han llevado ciertos sectores? ¿Con qué intereses han borrado del sentir nacional lo que fuimos como nación y la importancia de la Argentina y sus hombres en muchos de los procesos históricos latinoamericanos y mundiales? Tal vez debamos revisar pasajes de nuestra historia con el afán de buscar ejemplos, divisar y delinear un futuro. ¿O qué pensamos transmitirles a nuestros hijos y nietos? ¿Un mensaje derrotista para que hagan las valijas y se vayan en busca de un futuro lejos de su tierra, lejos de sus afectos, sin pensar en un futuro en nuestra amada patria, sin haberles mostrado los grandes ejemplos a seguir de nuestros antepasados, ni siquiera instarlos a trabajar y concientizarlos de que hay que transformar la realidad que hoy nos ofrece una oportunidad histórica para generar las condiciones de justicia social que nos merecemos? Porque esto, compañeros, no se logra con otra cosa que con compromiso, con solidaridad, con **ser honestos en principio con nosotros mismos** y trabajar en una transformación que es absolutamente factible, cambiando día a día en forma sostenida lo que encontremos a nuestro alrededor, con humildad y sin otra ambición que la del bien común, tratando de buscar con ello un efecto multiplicador. Creamos compañeros que **es posible una Argentina mejor**, no hagamos caso a falsos gurús derrotistas que vaya a saber qué intereses defienden. Apostemos a nuestra patria, la de nuestros abuelos, la que Dios nos ha legado, sólo basta con recorrerla para darse cuenta de su potencial, uno debe apretar los dientes al ver tanta riqueza y tan postergado a nuestro pueblo. No es casualidad que hayan tergiversado nuestra historia. Es más, la han querido borrar o llevarla al oscuro lugar del desinterés. O, peor aún, mintiéndonos literariamente, **llevándonos a un proceso de des-culturización único en la historia.**

Es deber de todos reivindicar a aquellos que lucharon y están olvidados, habiéndose perdido en la niebla de los tiempos su importante legado. Esa es la única manera de explicarles a nuestros hijos y nietos que **la historia es el cimiento para construir y comprender muchas de las cuestiones actuales**. Y, por sobre todas las cosas, la historia es nuestra, es algo que nos pertenece a todos y todos vamos a pertenecerle algún día. Por eso compañeros no la defraudemos, ella nos necesita y pretende que estemos a su altura, cada uno en su lugar aportando su grano de arena. Por eso es que queremos llegar humildemente a sus hogares con parte de nuestra historia **con un sentido nacional y popular**, sin más pretensión que la de redimir la memoria de nuestros patriotas.

Gastón Villatoro



El 19 de enero de 1817 San Martín inició el cruce de la Cordillera de los Andes. Más de 5 mil hombres guiados por baquianos atravesaron alturas superiores a los 4.000 metros, llevando caballos y mulas. El cruce duró 21 días.

provincia de Cuyo (Mendoza, San Juan y San Luis) contribuyó, siendo también la propia Administración Nacional, que prácticamente era de la provincia de Buenos Aires. Debemos reconocer que con la totalidad de los recursos invertidos en las guerras de la Independencia y en las exteriores, salieron del Plata.

El nombramiento de D. Juan Martín de Pueyrredón al frente del gobierno de las Provincias Unidas, el 3 de mayo de 1816, benefició considerablemente las gestiones de San Martín para que se le suministrara al Ejército lo que necesitaba. Pero es necesario también reconocer a los hombres que se transformaron en valiosos colaboradores: el Fraile Luis Beltrán, con la fábrica de pertrechos militares, el inge-

nero Alvarez Condarco fabricó explosivos con materiales de la zona, los gobernadores delegados en San Juan y San Luis fueron brazos para mi cerebro: Gregorio de las Heras, O' Higgins, Soler, Guido, Espejo, jefes de capacidad y confianza.

No escapaba a su preocupación el tema de la independencia, y lo mencionaba continuamente en numerosas cartas al diputado por Cuyo al Congreso de Tucumán. “¿Hasta cuándo esperamos declarar nuestra independencia?”. Y luego de lograda exclamó: “Ha dado el Congreso el golpe magistral con la declaración de la Independencia”. Sin lugar a dudas **fue San Martín uno de los principales gestores de la declaración de nuestra Independencia.**

## La campaña libertadora

El Ejército que se formó en El Plumerillo es la creación militar magnífica preparada para los grandes acontecimientos y sacrificios enaltecedores. San Martín se dedicó plenamente a la difícil tarea de disciplinar, educar e instruir a los soldados y a los oficiales para que tuvieran conciencia de la misión y absoluta fe en la victoria.

La expedición, formada por poco más de 5.000 hombres, inició el cruce de Los Andes en enero de 1817. El paso estaba previsto hasta en sus menores detalles. Dejaba su patria para realizar la extraordinaria empresa con la que **entraría definitivamente en la historia de América.** Dejaba Mendoza donde quedaban su esposa y su pequeña hija.

Su primera gran victoria: Chacabuco el 12 de febrero de 1817. Rehusó los ascensos y los obsequios que le hicieron y especialmente el cargo de Director Supremo de Chile. Destinó los 10.000 pesos de oro que el Cabildo de Santiago le obsequiara para los gastos de su viaje a Buenos Aires, a la creación de la Biblioteca Pública de esa ciudad.

El 19 de marzo de 1818, en inmediaciones de Talca, fue batido por el enemigo, era Cancha Rayada. Pero el 5 de abril de 1818, **un día de gloria para las fuerzas patriotas**, en los campos de Maipú, iba a ser decisivo para el destino español en el extremo sur del continente.

El objetivo principal de San Martín fue la destrucción del poder español en el Perú, que era importante. Había que organizar un ejército numeroso y fuerte. Preparar una travesía marítima que representaba un esfuerzo significativo para obtener los recursos necesarios. El gobierno de Buenos Aires sufría una profunda crisis, dedicado a sofocar la anarquía interna, para lo que ordenó la intervención del Ejército de los Andes a fin de dominar a los caudillos. San Martín no podía ver malograrse así un gran proyecto de libertad continental y, con una decisión genial, **se negó a obedecer la orden**, rompiendo prácticamente su dependencia con el gobierno de Buenos Aires. Cumplía lo que habían dicho: “**Mi sable jamás saldrá de la vaina por opiniones políticas**”. Se hizo confirmar por sus oficiales como Jefe del Ejército de los Andes y aceptó el nombramiento de Ge-

neral en Jefe del Ejército Libertador del Perú, dado por el gobierno de Chile el 6 de mayo de 1820.

La expedición contaba con más de 4.000 hombres, de los cuales casi la mitad eran chilenos. Una escuadra de 21 buques transportaría al Ejército. Esas naves habían sido obtenidas por compras unas y presas a los mismos españoles, las restantes. Un marino escocés, Lord Cochrane, era el vicealmirante.

El día 20 de agosto de 1820 zarpa de Valparaíso la escuadra de Cochrane escoltando los transportes donde se habían embarcado los cuerpos del Ejército Libertador del Perú; distribuidos en distintos buques que componían el convoy, los pertrechos y aprovisionamiento de la expedición.

El vicealmirante Cochrane dirige desde la “O' Higgins” las operaciones navales. El 22 de agosto el Araucano se desprende del convoy para arribar a Coquimbo, en donde se embarca un batallón y retorna el 25. El 29 una tempestad exige de los tripulantes el máximo de pericia, y aleja a la fragata Aguila y al bergantín Araucano. Y la navegación continuaría con normalidad.

En la madrugada del 7 de setiembre de 1820, los expedicionarios divisaban el cerro Sangallán y más tarde el convoy arriba a la bahía de Paracas, a tres leguas de Pisco, en donde echa anclas. Las operaciones de desembarco se inician en la madrugada del día 8. San Martín anuncia en sendas proclamas que **ha llegado el “Día Primero de la Libertad del Perú”**. Se dispone la cesantía de los funcionarios metropolitanos. Cuando anochece, ya la columna del coronel Juan Gregorio de las Heras ha ocupado Pisco, después de dispersar a una partida realista. Luego de ocupar el valle de Pisco, se envían reconocimientos hacia Chincha e Ica. El 13 de setiembre organiza San Martín la división de la vanguardia que dirige; confía al coronel Juan Antonio Alvarez de Arenales con el objeto de que se poseione de Caucato, cosa que se logra al día siguiente.

El virrey Joaquín de la Pezuela designa al oficial de Usares Cleto Escudero para que invite a San Martín a iniciar gestiones de paz. San Martín encomienda a Tomás Guido y a Juan A. García del Río la misión pertinente. La conferencia se realizó en



Miraflores desde el 19 al 26 de setiembre. Las reuniones no dan resultado alguno pues los representantes del Virrey sólo pretenden que el jefe de la expedición libertadora acepte la Constitución Española y envíe representantes a las Cortes. Sólo se acuerda un armisticio que termina el 4 de octubre.

Arenales realizó una segunda Campaña de la Sierra y San Martín ocupó Lima, evacuada por los realistas el 9 de julio de 1821. **Proclamó la independencia del Perú el 28 de julio de 1821**, cuya bandera él mismo había creado. En la plaza principal de Lima, ante una numerosa concurrencia, dijo San Martín: “El Perú es desde este momento libre e independiente por la voluntad general de los pueblos y por la justicia de su causa que Dios defiende”. Se adjudicó el título de Protector del Perú, que le daba el mando político, lo cual era indudablemente necesario por no contar con un partido peruano organizado, pero al mismo tiempo esto despertó recelos. En tanto las tropas españolas se reorganizaban y avanzaron sobre Lima; aunque mal dirigidas, tuvieron que retirarse y rendir la gran Fortaleza de Callao. San Martín sentía que no tenía un ejército lo bastante poderoso como para derrotar al enemigo. Eso no fue obstáculo para que enviara una división peruano-argentina al mando de Santa Cruz para que ayudara a los patriotas ecuatorianos que reclamaban auxilios. Esas fuerzas participaron con las de Bolívar en la victoria que el General Sucre obtuvo en Pichincha el 24 de mayo de 1822, y que determinó la toma de Quito.

NOTICIAS PÚBLICAS.

El 9 del corriente ha llegado a este puerto la fragata inglesa Jorge Caning procedente de Londres en 50 días de navegación: comunica la disolución del ejército de Galicia, y el estado terrible de anarquía en que se halla Cadix dividido en mil partidos, y en la imposibilidad de conservarse por su misma situación política. La última prueba de su triste estado son las emigraciones frecuentes a Inglaterra, y aun más a la América Septentrional. A este puerto han llegado entre otros particulares que conducía la fragata inglesa, el teniente coronel de caballería D. José San-Martín primer ayudante de campo del general en jefe del ejército de la Isla Marques de Compigny: el capitán de infantería D. Francisco Vera: el Alférez de navio D. José Zapiola: el capitán de milicias D. Francisco Chulaver: el alférez de carabineros reales D. Carlos Alvear y Balbastro: el subteniente de infantería D. Antonio Arellano y el primer teniente de guardias nacionales Barón de Olenbert. Estos individuos han venido a ofrecer sus servicios al gobierno, y han sido recibidos con la consideración que merecen por los sentimientos que profunden en obsequio de los intereses de la patria.

Anuncio "La Gaceta de Buenos Aires", del 13 de marzo de 1812, sobre la llegada a este puerto del teniente coronel de caballería José de San Martín.

# PULQUI I - PULQUI II

## Las flechas criollas

El desarrollo de dos prototipos de cazas a reacción puso al país en la cima de la tecnología aeronáutica.



### FICHA TÉCNICA

Tipo:	Caza monoplace
Motor:	1- Rolls-Royce Derwent 5, de 1633 kg Emp
Envergadura:	11,25 m
Superficie alar:	19,70 m <sup>2</sup>
Longitud:	9,69 m
Altura:	3,29 m
Peso vacío:	1358 kg
Carga completa:	2.041 kg
Velocidad máxima en vuelo horizontal:	720 km/h
Techo de servicio:	15.500 m
Autonomía:	900 km
Armamento:	4 cañones de 20 mm (no instalados)



Los proyectos del I.Ae 27 Pulqui I y el I.Ae 33 Pulqui II nacieron por iniciativa del gobierno del General Perón en 1946, cuando le encargó al Instituto Aerotécnico de Córdoba varios diseños de aeronaves, entre las cuales se encontraban estas **avanzadas cazas a reacción**. En el desarrollo de los prototipos intervinieron importantes equipos técnicos, en el caso del Pulqui I fue contratado el ingeniero aeronáutico francés Emile Dewoitte, a quien se unió un destacado grupo de ingenieros argentinos como Cardehilach, Morchio y Ricciardi, de excelente capacidad e inventiva.

En el mismo año se comenzaron a construir algunas de las partes hasta llegar a la fabricación del primer prototipo, que realizó su vuelo inaugural el 9 de agosto de 1947 al mando del experimentado piloto Edmundo Weis. Cuando se bajó del avión, comentó que **la nave tenía buenas cualidades** pero la notó algo falto de potencia ya que estaba equipada con un reactor relativamente poco potente. Sin embargo, este caza sirvió de experiencia para proyectos ulteriores. **Y se convirtió en el quinto prototipo de avión a reacción que voló en el mundo.**

Con el antecedente de haber sido el jefe de diseño de la fábrica Fockler Wulf, el ingeniero alemán Kurt Tank llegó al país en 1948 para comenzar a desarrollar **otro caza más avanzado**. Mientras, un equipo de ingenieros argentinos encabezados por Morchio hacía lo propio con otro prototipo. Luego, a partir de discutir los dos proyectos, surgió en conjunto la idea del caza de superioridad que sería llamado Pulqui II (en idioma araucano significa flecha), del cual se fabricaron cinco prototipos. El primero fue una maqueta sin reactor que fue remolcada y piloteada por el mismo Tank para evaluar las características de vuelo. El segundo fue propulsado por un reactor Rolls Royce NENE II que era **50% más potente que el del Pulqui I**. Además, tenía un mejor fuselaje y las alas en flecha le daban al aparato muy



El Pulqui I se convirtió en el quinto prototipo de avión a reacción que voló en el mundo.



El Pulqui II nació, al igual que el I, por iniciativa del gobierno del General Perón.

buenas prestaciones. Este caza fue conducido nuevamente por el piloto de pruebas Edmundo Weis el 16 de junio de 1950 y el 8 de febrero de 1951 se realizó la presentación pública en el aeropuerto Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires con la presencia del presidente Juan Domingo Perón y numeroso público.

Lamentablemente después del derrocamiento del General Perón, este importante proyecto quedó desatendido y sin fondos, **diluyéndose hasta desaparecer en 1959.**

## MIG 15 - SABRE F86

### Sus contemporáneos

Los cazas MIG 15 soviéticos y F 86 estadounidenses **eran los más avanzados** en aeronáutica de aquellos años. Fueron diseñados como el Pulqui II, aprovechando la tecnología alemana desarrollada durante la segunda guerra mundial y utilizando para impulsarlo el mismo diseño de reactor, el Rolls Royce NENE. Hay que tener en cuenta que a pesar de que los diseños extranjeros fueron algo superiores, la paridad en cuanto a prestaciones con respecto al

diseño criollo habla por sí solo de la validez del proyecto, cuyos recursos económicos eran infinitamente menores. Luego de que el proyecto del Pulqui II se discontinuase, Argentina equipó sus escuadrones con F 86.





Museo aeronáutico de la base aérea de Morón.

## La época dorada de la industria aeronáutica

A partir de la llegada a la presidencia del General Perón, el 24 de febrero de 1946, se comenzó a proyectar planes para **el desarrollo de la industria**. El objetivo era generar mano de obra y productos con valor agregado, además de la cuestión estratégica de independizarse de las importaciones.

Dentro del Primer Plan Quinquenal, **se dio un gran impulso al desarrollo de la aviación** y desde el Instituto Aerotécnico de Córdoba –que fue dotado del túnel de viento más avanzado de Latinoamérica– surgieron distintos tipos de aeronaves que **pusieron al país en un lugar de privilegio**. Además del Pulqui I y II, hubo otras importantes aeronaves como por ejemplo el planeador biplaza de entrenamiento I.Ae.34 “Clen Antu” (Rayo de sol), que en su versión monoplaza compitió en el campeonato mundial de volovelismo de 1952 disputado en España y culminó en cuarto lugar. También es para destacar el I.Ae.30 Ñancu (Aguilucho), un caza de escolta y ataque, de configuración monoplaza de ala baja y bimotores a pistón que realizó su primer vuelo el 17 de julio de 1948 y fue presentado oficialmente el mismo día que el Pulqui I. Este caza venía equipado con motores Rolls Royce Merlin con compresor de dos etapas que le permitían erogar 2035 hp, con lo cual además de una cuidada aerodinámica **logró en los vuelos de pruebas el récord de velocidad horizontal para aviones de pistón al alcanzar los 780 km/h**. Un récord todavía imbatido.

Otro avión que fue operativo y brindó innumerables servicios fue el I.Ae.24 “Calquin” (Aguila Real), un cazabombardero cuyo fuselaje tenía la particularidad de haber sido construido en madera a semejanza del famoso “Mosquito” británico. Y, al igual que aquel, era de configuración bimotores y estaba equipado con

motores a pistón Pratt & Whitney de 1050 hp a 2300 rpm.

Tampoco se puede dejar de mencionar al entrenador I.Ae “Colibrí”, producido por la industria privada pero con créditos extendidos por el gobierno, y al I.Ae.35 “Huanquero”, un entrenador avanzado y transporte ligero para siete pasajeros y tres tripulantes motorizado por propulsores a pistón I.Ae. Es insoslayable también el “Indio 19 de 650 hp o el I.Ae “Gaucho” de 840 hs, ambos fueron diseñados y construidos en el país.

Probablemente **se perdió una oportunidad única**. Es que esta industria por aquellos días no sólo era importante por sus aeronaves y el presti-

gio que otorgaba al país, sino porque además daba trabajo a casi 10.000 compatriotas. Su legado todavía puede verse en algunos proyectos que también han sufrido una suerte similar, como son el IA 58 “Pucara” –probado en combate sobre las Islas Malvinas– y el IA 63 “Pampa”, hoy en manos norteamericanas. **Un final triste** al que nos tienen acostumbrados algunos de los pasajes de nuestra historia.



El Pulqui I realizó su vuelo inaugural el 9 de agosto de 1947.



### FICHA TECNICA

Tipo:	Caza
Largo:	11,60 m
Alto:	3,35 m
Motor:	1-Rolls Royce Nene II 22,71 Kn
Peso Vacío:	3554 Kgs
Peso Carga Completa:	5988 Kgs
Armas:	4 Cañones de 20 mm
Autonomía:	2030 Km a 10000 Mts
Velocidad:	1040 km/h a 4800 Mts
Techo de servicio:	15000 Mts
Pilotos:	1



# Roque Di Caprio

## La historia de un luchador

Mar del Plata lo recuerda como un gran sindicalista que dejó la vida por los trabajadores. Su trayectoria estuvo marcada por un camino de realizaciones que no se detuvo nunca. Y en política tuvo un rol muy destacado. Dejó un legado que permanece más vigente que nunca.



Busto de Roque Di Caprio, ubicado en la calle Córdoba y 25 de Mayo.

**R**oque Carlos Di Caprio nació el 22 de julio de 1939 en Capital Federal, en la Maternidad SARDA y se crió en el barrio porteño de Versalles. Era hijo de Don Roque, constructor especializado en la construcción de frentes, su madre María de la Asunción Raventos crió tres hijos, Roque –el mayor–, Adalberto, de oficio plomero, y Daniel, que primero fue militar de la Fuerza Aérea y luego político.

Roque se casó con Ana Piscioti, con quien tuvo a Ana Rosa, María Cecilia y Gabriela Fernanda. Entre las tres le dieron siete nietos, algunos de los cuales son muy parecidos al abuelo Roque, quien compartió sus últimos años junto a Noemí Botte. Hizo sus estudios secundarios en el colegio industrial de su barrio de Versalles, donde cursó la carrera de Técnico Mecánico. Con 22 años se radicó en Mar del Plata e ingresó como mecánico en Navarro Hermanos, concesionaria Chevrolet de Catamarca y Moreno, donde hoy se encuentra ubicada una estación de servicio ESSO.

A muy poco de ingresar se ganó la simpatía de sus compañeros, justamente por sus dotes de buen compañero y **sus actitudes solidarias**, lo que le valió ser electo delegado del personal de Navarro, que en esa época contaba con un plantel de aproximadamente 100 trabajadores y era de las principales concesionarias de la marca en el país.

A muy poco de ser delegado comenzó a militar en el gremio, que era encabezado por el compañero Héctor Di Zinno como secretario general, el que con-



Momentos de tensión vividos por los trabajadores durante la movilización denominada "Paz, pan y trabajo", cuando comienza la represión policial. En la foto se observa a Walter Orsi y Mauricio La Cuadra.

taba con la colaboración del compañero José De Paolo, también integrante de la Comisión Directiva. Roque fue convocado por Di Zinno a acompañarlo en su gestión y en 1968 ocupó el cargo de secretario de actas y paritario por Mar del Plata para discutir el convenio de concesionarias. Aquí **comenzó a mostrar ante todos los compañeros mecánicos de la ciudad sus cualidades de dirigente**. Y en 1972, encabezando la lista Verde y Blanca local junto a la Verde de los compañeros Klosterman y Rodríguez en el orden nacional, fue electo secretario general. Así, **inició un camino de realizaciones que no se detuvo nunca**, ya fuera durante su vida como a través de quienes lo precedieron en la conducción del gremio, que continuaron con su conducta y postulados. En el inicio de la década del 70, SMATA Mar

del Plata era un gremio que no superaba los 600 afiliados, funcionaba en la sede de 3 de Febrero 4543, donde hoy se encuentra el Centro de Formación de SMATA, uno de los sueños de Roque, hoy hecho realidad.

En muy poco tiempo y merced al trabajo gremial desarrollado por Di Caprio y su equipo de trabajo (Matías Pinazo, Juan Carlos Fernández, Constantino Brunetti, Alan German, Eduardo Tiede, Francisco Comizo, Martín Paci, Carlos Theiller, Jesús Mira, Germán Jensen en Necochea y Ariel Ramírez en Balcarce) **el gremio pasó a duplicar la cantidad de afiliados** y a incorporar junto con la seccional Bahía Blanca en 1975 el primero zonal de SMATA en el interior del país, que abarcó a trabajadores de estaciones de servicio garajes y playas de estacionamiento, firmando con las cámaras CECOMYZ de Mar del Plata y ADESS de Bahía Blanca el convenio colectivo de trabajo 363/75, del que hoy es continuidad el 80/89, que la seccional defiende con tanto orgullo y ahínco porque es mediante el cual hace 31 años se defiende los intereses y derechos de los trabajadores de estaciones de servicio, que con gran sentido de pertenencia nos eligieron y hoy se han hecho carne de SMATA y del estilo gremial que Roque con su ejemplo nos legó, siendo en su mayoría quienes acompañan las acciones gremiales que la seccional emprende.

Y, volviendo a Di Caprio, debemos resaltar su preocupación por un tema tan trascendente como la salud de "la familia mecánica", como él gustaba llamar a sus compañeros.

En un viejo libro de actas de la seccional leyó que en 1955 "los mecánicos consultaremos con el doctor Avelino Acosta de Clínica Mitre, para ver si derivándole nuestros compañeros para su atención, conseguimos que nos haga una tarifa preferencial". Enseguida Roque se preguntó: "¿Por qué no tener nuestros propios servicios?". Y puso manos a la



Acto conmemorativo del aniversario del fallecimiento de Roque Di Caprio, donde se descubrió su busto el 20 de enero de 2007 en presencia de familiares, amigos y compañeros.



Reunión de la mesa regional de la CGT, encabezada por Hugo Moyano y Roque Di Caprio, Raúl Muñoz (Sindicato del Calzado), Eutiquio García (Sindicato de Pasteleros), Mauricio La Cuadra y por el Partido Justicialista Pierino Di Toma y Oscar Dubini, organizando la manifestación contra la dictadura militar bajo el lema "Paz, pan y trabajo".



Roque Di Caprio arengando a los trabajadores en la puerta de La Catedral de Mar del Plata durante la marcha.



obra. A tal punto, que en el hoy policlínico Héctor Luis Di Zinno hay muchos ladrillos y revoques puestos por nuestro compañero. El primer mostrador de atención al público, como no había dinero para comprarlo, lo construyó él con sus manos con madera machimbrada en un sábado y domingo. Y bajo su gestión se adquirieron las dos propiedades sobre avenida Independencia que hoy albergan al sindicato y al policlínico.

También se daba tiempo para participar en el movimiento obrero donde fue secretario general adjunto de la CGT de Mar del Plata que conducía el hoy secretario general de la CGT de la República Argentina, Hugo Moyano, quien permanentemente lo recuerda con gran cariño.

Fue secretario general adjunto de SMATA nacional en la conducción que encabezaba el compañero José Rodríguez. Además fundó en Mar del Plata el Movimiento Sindical Peronista, opuesto a la dictadura militar, que luego tomaría trascendencia nacional con hombres que aún hoy continúan vigentes en el ámbito

**El Concejo Deliberante reconoció a Roque Di Caprio de una manera especial: le dio su nombre a la plazoleta ubicada en diagonal Alberdi entre Santiago del Estero y Santa Fe.**

sindical, tales como Hugo Moyano de Camioneros, Luis Orsi de Pasteleros y Raúl Muñoz del Calzado, a quienes junto a Roque esto les costó persecuciones y detenciones en ese nefasto período de la historia nacional.

En su incursión **en la política tuvo un rol destacadísimo** por su empeño y su hombría de bien, lo que lo llevó a ser presidente del Partido Justicialista de Mar del Plata y por el justicialismo que abrazó desde joven como su causa. Además fue senador provincial por la V sección electoral de la provincia de Buenos Aires y se ganó un reconocimiento de sus compañeros de bancada que lo eligieron presidente del bloque justicialista y los demás partidos, vicepresidente de la Cámara de Senadores bonaerense.

Un 10 de enero de 1990, a los 50 años, y cuando todavía podía dar mucho por la causa de los trabajadores y la democracia nos dejó físicamente para siempre, pero **quedaron en sus compañeros sus enseñanzas y sus conductas.**

El Concejo Deliberante de Mar del Plata, a través de la ordenanza 11.029, le dio su nombre a la plazoleta ubicada en diagonal Alberdi entre Santiago del Estero y Santa Fe, lugar en el que SMATA y la ciudadanía lo recuerdan como buen trabajador y compañero y como **un gran luchador** por la causa democrática.



Grupos de compañeros mecánicos protestando en contra de la dictadura militar durante la movilización "Paz, pan y trabajo" del 30 de marzo de 1982.

Marcha en defensa de la democracia, durante la sublevación "carapintada" encabezada por Aldo Rico. En compañía de Roque Di Caprio se observa a los compañeros Orsi, Barbosa, Theiller y Sanguinetti.

## Nunca se sacó el overol

Por Luis Orsi  
Secretario General de los Pasteleros

**E**l compañero sindicalista: su tarea en la defensa de los trabajadores en general y de sus mecánicos en particular lo destacó siempre, porque **nunca se sacó el overol**. Y fue en los momentos negros de la dictadura militar cuando forjó ese reconocimiento de sus pares, cuando encabezó con otros gremios la CGT de la resistencia, cuando para reunirse había que arriesgarse personalmente. Como anécdota de esos días quiero plasmar un caso ocurrido en esos años: intentar una reunión "clandestina" nos permitió a quienes integrábamos el Consejo de la CGT conocer **su capacidad y sagacidad**. "Nos distribuimos en varios grupos -dijo- y trascendimos la información" de donde nos reuniríamos (UTA, Camioneros y Panaderos), lugares que estuvieron copados por la "taquería" y las fuerzas de seguridad. Mientras esto ocurría, nos reunimos en una iglesia de la ciudad que Di Caprio en sus relaciones había conseguido.

**El compañero militante:** su trayectoria principal no estuvo separada de su militancia justicialista que también ejercíamos aquel grupo que generaba los mismos ideales y conformamos bajo su impetu un sector cada vez más reconocido en la política marplatense que **nos costaron enfrentamientos con la dictadura** en las marchas de la ciudad donde siempre estuvo al frente con los riesgos que eso implicaba. Esa decisión tan propia lo llevó a convertirse en **el referente más representativo del justicialismo en la ciudad y en la provincia**, reconocimiento que le devolvieron los ciudadanos eligiéndolo senador.

Siempre avanzar y crecer era su meta y habíamos planificado alcanzar la intendencia de Mar del Plata. En esa tarea, que no era poca ni fácil, se encontraba cuando su muerte -ocurrida un 10 de enero de 1990- apagó todo lo realizado, todo lo soñado, todo lo sembrado. Su hombría de bien había logrado convertirlo en un representante de la ciudadanía de Mar del Plata más allá del color político y hoy los que compartimos toda esa trayectoria podemos afirmar con certeza que en vida otra hubiese sido la historia política actual de la ciudad.

**El compañero ser humano:** a los amigos que conformamos toda esa militancia social, que él desarrolló siempre desde lo gremial, lo político y el Senado, nos mostró al ser humano que muchos no tuvieron oportunidad de conocer y quizás esta sin razón de **su muerte nos apagó a todos al faltar el ideal**. El motor del resto y particularmente de quien esto escribe, políticamente le significó no encontrar la razón de continuar militando. Roque, hoy estás en el recuerdo de nuestros mejores momentos y en el de todos los que te compartimos. Al amigo, hermano mayor de SMATA, y al compañero de la militancia justicialista, gracias por ser como fuiste.

# La trama secreta de la entrevista de Guayaquil

San Martín y Bolívar se reunieron a solas para terminar la guerra de la independencia americana, pero guardaron absoluto silencio de lo que hablaron el 26 y 27 de julio de 1822. Qué se dijeron, cuál de los dos quedó mejor parado y cómo repercutió en América. Todos los detalles de un encuentro histórico.

Para terminar la guerra de la independencia americana, **era necesaria la unión de las fuerzas de Bolívar y San Martín**. Así lo entendían los dos militares. En Guayaquil se entrevistaron los días 26 y 27 de julio de 1822, y a las 2 de la mañana del 28, San Martín se embarca con rumbo al Perú. De las conferencias que celebraron, **sin testigos**, ambos guardaron absoluto silencio. Muchos años después se dieron a conocer versiones que aclaraban ciertos aspectos de lo que había sucedido en la entrevista y los temas tratados. San Martín había solicitado a Bolívar, probablemente, que con su ejército fuera al Perú para así terminar la guerra. Pero esta solución no pudo lograrse. Posiblemente **Bolívar aspiraba a terminar la**



Bolívar y San Martín se estrechan la mano. Un momento histórico.

**guerra obteniendo la gloria de la victoria.** Se sentía respaldado por dos naciones ya libres del poder español, Venezuela y Colombia, su ejército era poderoso. San Martín, en cambio, no podía ofrecer la representación de la Argentina, que se hallaba en una situación anárquica. Chile no era su patria. Por todo ello **su posición estaba debilitada**. Por último la decisión de ponerse a las órdenes de Bolívar no fue aceptada por éste. Una actitud de desprendimiento de honores y gloria y **una firme vocación de asegurar la libertad de los pueblos de América predominó en el General San Martín**, evidenciando una grandeza que lo diferenciaba de los demás.

Podemos comprender la posición de cada uno de estos hombres con las palabras que acompañaron el brindis en el banquete celebrado por la noche cuando finalizaron las reuniones. Bolívar dijo: **“Brindo, señores, por los dos hombres más grandes de la América del Sur, el General San Martín y yo”**. San Martín, luego, pronunció el suyo: “Brindo por la pronta terminación de la guerra, por la organización de las nuevas repúblicas del continente americano y por la salud del Libertador de Colombia”.

En el Perú, San Martín, ante el Primer Congreso, renunció al cargo que desempeñaba el 20 de setiembre de 1822. La proclama al pueblo peruano dice: **“Mis promesas para con los pueblos en que he hecho la guerra están cumplidas: hacer su independencia y dejar a su voluntad la elección de sus gobiernos”**.

Dejó el Perú en silencio, el día 2 de setiembre de 1822 se embarcó en el bergantín “Belgrano” para trasladarse a Chile, desde donde se dirigió a Mendoza con el deseo de radicarse en su chacra como agricultor. La enfermedad de su esposa exigía su presencia en Buenos Aires. Sus contrarios políticos le impidieron el viaje. El 2 de agosto de 1823 fallece en Buenos Aires doña María de los Remedios de Escalada de San Martín habiendo recibido todos los sacramentos. Sus restos mortales fueron sepultados el día 3 de agosto en el cementerio del Norte, según partida de defunción firmada por el Dr. Julián Segundo de Agüero.

El 10 de febrero de 1824, San Martín y su hija Mercedes se embarcan en Buenos Aires, a bordo del navío francés “Le Bayonnais”, el viaje para Europa y su pasaporte lleva fecha 31 de enero, extendido en esta capital.

**Con muchas dificultades económicas vivió un tiempo en Bruselas.** Su preocupación mayor era la educación de su querida hija.

Cuando San Martín se dispuso a viajar rumbo a Buenos Aires sabía que la guerra con el Brasil había terminado y que la República Oriental del Uruguay se había convertido en un Estado soberano e independiente. El 7 de octubre de 1828, la legación de las Provincias Unidas del Río de la Plata en Londres otorgó a San Martín pasaporte para Buenos Aires. El 17 de noviembre su pasaporte rioplatense fue visado en Falmouth por las autoridades británicas que además le otorgaron uno nuevo. El 21 de noviembre de 1828 se embarcó en el “Countess of Chichester”, buque de vapor que con ese viaje iniciaba la ruta Atlántico Sur y Río de la Plata.

Con el nombre de José Matorras se embarcó San Martín para ocultar su personalidad. El buque hizo escala en Río de Janeiro, donde se enteró de los graves acontecimientos de Buenos Aires y del fusilamiento del Coronel Manuel Dorrego.

El “Countess of Chichester”, que había llegado el día anterior a Mon-

tevideo, arriba el viernes 6 de febrero de 1829 a balizas exteriores del Puerto de Buenos Aires. San Martín no desembarcó. A bordo del buque fue visitado por el Coronel Manuel de Olazábal, el Sargento Mayor D. Pedro Nolasco Alvarez Concardo y el Coronel Tomás Espora, quien le entregó una carta del Ministro General de Gobierno Osé Miguel Díaz Vélez para invitarlo a desembarcar, pero San Martín contestó agradeciendo y manifestando que había resuelto no hacerlo. Dirigió una carta nota a Díaz Vélez, solicitando su pasaporte para él y un criado.

Pasó a Montevideo el 12 de febrero en el mismo buque, allí recibió del General Lavalle una comunicación desde el Saladillo, datada el 4 de abril de 1829, por mano del Coronel Trolé y don Juan Andrés Gelly, en el que le instaba a regresar a la Patria y dado el prestigio de su nombre, podía resolver las dificultades por las que atravesaba el país.

San Martín responde negándose a aceptar las propuestas que le hacían. “Siento decir a usted que los medios que me han propuesto no me parecen tendrán las consecuencias que usted se propone para terminar los males que afligen a nuestra patria desgraciada”, le dijo.

Decide regresar a Europa. Se despide de todos los amigos de Montevideo, agradeciendo las atenciones recibidas. Es necesario reconocer que él tenía esperanza todavía de retornar a su país. Se embarcó el 17 de abril de 1829 en el “Countess of Chichester” con destino a Falmouth.

El retorno a Europa significaba el regreso a los condicionamientos económicos y a **una vida austera que supo sobrellevar con notable dignidad**.

Su hija Mercedes Tomasa se había casado con Mariano Balcarce, hijo del General Antonio González Balcarce y de Doña Dominga Buchardo, el día 13 de diciembre de 1832.

Los gobiernos de Perú y Chile reconocieron sus deudas de gratitud y sus obligaciones materiales para con el General San Martín. El gobierno argentino no respondió con responsabilidad hacia el Libertador en estas circunstancias. Se instaló en su propiedad de Grand Bourg, cerca de París.

Cuando se produjo la intervención anglofrancesa en el Plata, ofreció sus servicios al gobierno de Buenos Aires. Rosas contestó inmediatamente con muchos elogios para el prócer, pero declinó el ofrecimiento: “Tanto más le decía cuando concibo que, permaneciendo usted en Europa, podrá prestar en lo sucesivo a esta República sus buenos servicios en Inglaterra y Francia”.

El 1 de setiembre de 1843, Juan Bautista Alberdi visita a San Martín en París y hace un retrato minucioso del prócer. Con ese motivo, dice: “Entró por fin, con su sombrero en la mano con la modestia y apocamiento de un hombre común. ¡Qué diferencia le hallé del tipo que yo me había formado, oyendo las descripciones hiperbólicas que me habían hecho de él sus admiradores en América! Por ejemplo yo le esperaba más alto, y no es sino un poco más alto que los hombres de mediana estatura. Yo le creía un indio, como tantas veces me lo habían pintado, y no es más que un hombre de color moreno, de los temperamentos biliosos. Yo le suponía grueso, y sin embargo de que lo está más que cuando hacía la guerra en América, me ha parecido más bien delgado. Yo creía que su aspecto y su porte debían tener algo de grave y solemne, pero lo hallé vivo y fácil en sus ademanes, y su marcha, aunque más grave, desnuda de todo viso de afectación, me llamó la atención su metal de voz, notablemente gruesa y varonil. **Habla con toda la llaneza de un hombre común.** Al ver a modo como se considera él mismo, se diría que este hombre no habría hecho nada notable en el mundo, porque parece que él es el primero en creerlo así”.

Los hechos que precedieron a la revolución de 1848, en París, y que establecería la tercera República Francesa, lo decidieron a instalarse en Boulogne-Sur-Mer, sobre el Canal de la Mancha.

La salud del prócer declinaba pero no significó un impedimento para que continuara sirviendo al país. El doctor Ricardo Miguel Zuccherino denomina a esta acción inigualable **“La segunda campaña libertadora de San Martín”**.

“

Mis promesas para con los pueblos en que he hecho la guerra están cumplidas: hacer su independencia y dejar a su voluntad la elección de sus gobiernos”

San Martín.



Tumba de José de San Martín en la Catedral de Buenos Aires.

## Su testamento

El testamento ológrafo fue fechado en París el 23 de enero de 1844, dejando como única heredera a su hija Mercedes de San Martín, casada con Mariano Balcarce. Otras cláusulas fueron:

- \* Que Mercedes otorgue a su tía María Elena una pensión hasta su fallecimiento.
- \* Que a la muerte de María Elena le otorgue una pensión a la hija de ésta, Petronila.
- \* Que su sable corvo fuera entregado a Juan Manuel de Rosas.
- \* Prohibió la realización de funerales y de acompañamientos hasta el cementerio, aunque su voluntad era que su corazón descansara en Buenos Aires.

## Máximas para Merceditas

1. Humanizar el carácter y hacerlo sensible aun con los insectos que no perjudican. Stern ha dicho a una mosca abriéndole la ventana para que saliese: “Anda, pobre animal, el mundo es demasiado grande para nosotros dos...”
2. Inspirarle amor a la verdad y odio a la mentira.
3. Inspirarle una gran confianza y amistad, pero unida al respeto.
4. Estimular en Mercedes la Caridad con los pobres.
5. Respeto sobre la propiedad ajena.
6. Acostumbrarla a guardar un secreto.
7. Inspirarle sentimientos de indulgencia hacia todas las religiones.
8. Dulzura con los criados, pobres y viejos.
9. Que hable poco y lo preciso.
10. Acostumbrarla a estar formal en la mesa.
11. Amor al aseo y desprecio al lujo.
12. Inspirarle amor por la Patria y por la Libertad.

(Bruselas, Bélgica, 1825)