



En las postrimerías del siglo XIX, el advenimiento y el fortalecimiento del uso del vapor, marcaron el inicio de la decadencia de los grandes veleros y el nacimiento de los navíos con propulsión mecánica. Este avance tecnológico, sumado al desarrollo del diseño de los buques de guerra, trajo aparejado el necesario replanteo de la capacidad de sus tripulaciones.

Los antiguos grumetes, rápidamente fueron reemplazados por marineros especialistas en la operación y mantenimiento de los flamantes mecanismos. La Marina Argentina, se escapó a dicho acontecimiento sino que, por el contrario, aceptó con decisión y energía, el resto de la Historia.

Para entonces, los grandes Talleres de Marina, que funcionaban en la localidad de Tigre, tenían a su cargo la reparación de las naves de guerra de la época. En sus terrenos se encontraban instalados los amplios galpones y hangares, que facilitaron la realización de trabajos de reparación de trabajos de reparación de los equipos de a bordo. Su plantel de personal estaba constituido por operarios que, en su mayor parte, respondían a aprendizajes de las antiguas carpinterías de ribera. En los muelles, ubicados sobre las márgenes del río Luján, se efectuaban los pintados de caso de las unidades de la flota.

Muchas de estas naves pertenecían a la primera escuadra de Sarmiento, estando caracterizadas por arboladuras de antiguos veleros e incipientes propulsiones mecánicas. El armamento consistía, fundamentalmente, en artillería y en precarias piezas de torpedos. Sus tripulaciones estaban integradas por criollos y extranjeros, que aprendían su oficio a fuerza de navegar.

Es de destacar, que las construcciones de los talleres se encontraban elevadas con respecto a la cota promedio de las frecuentes inundaciones del delta que, si bien no afectaban el sector de los edificios, frecuentemente originaban el anegamiento de las calles de la zona, causando la interrupción del funcionamiento por ausencia del personal que debía concurrir a ellos.

Esta situación, producida por las variaciones del río, indujo a los Directores a crear dos categorías de artesanos: una denominada “obreros internos” y otra “aprendices internos”. Estos últimos actuaban de ayudantes de los primeros.

La distinción de internos, otorgada a los obreros y aprendices, determinó la asignación de alojamiento en los propios galpones de los talleres, lo que aseguró su presencia, aún en días de inundación. Su incorporación trajo aparejada la necesidad de control y disciplina, para lo cual se asignó al Director Técnico de los Talleres, ingeniero Juan Carlos Calastreme. La responsabilidad de elevar el nivel disciplinario e intelectual de los aprendices.

Sus primeras medidas fueron la aplicación de normas similares a las imperantes en cualquier Escuela Militar y la incorporación, en los planes de estudio, de las asignaturas Álgebra, Castellano y Dibujo.

Las medidas tomadas de este nuevo aprendizaje, fueron respaldadas por el Jefe del Estado Mayor, en la oportunidad de su visita de inspección a los Talleres. En esta circunstancia, veinte aprendices uniformados a cargo de un celador, formaron en la cabecera del muelle, rindiendo los honores de práctica. Tal manifestación de disciplina no escapó al ojo de la autoridad quien agregó, a las felicitaciones, su preocupación de conocer en detalle el desenvolvimiento de la Escuela. Este hecho, quizá fue el primer síntoma de iniciación de un profundo estudio sobre su futuro funcionamiento.

Ya en el año 1883, cumpliendo un plan de modernización de sus planteles, se había establecido el primer curso de aprendices mecánicos, cuyo desenvolvimiento se realizó en los galpones de dicho apostadero. Simultáneamente, se ordenó la desafectación de los que se dictaban en la nave *Chacabuco*, disponiéndose el traslado de sus alumnos a la recientemente creada escuela.

De estos cursos, surgen los artilleros y torpedistas, que juntamente con los electricistas y maquinistas, conformaron los cimientos de la capacitación de los Suboficiales.

La construcción de la legendaria fragata *Sarmiento*, sumada a la incorporación de las torpederas y cañoneras, profundizó la preocupación de los altos mandos, quienes ordenaron la creación de un curso permanente, de formación y capacitación, de los futuros tripulantes de los buques de guerra. El desarrollo de las primeras clases, fue germinando la necesidad de formalizar los precarios aprendizajes, en una real y permanente escuela autónoma de la jefatura de los antiguos talleres.

En el año 1896, el ingeniero Calastreme, al reasumir la conducción de los aprendizajes desde el cargo de Subdirector, demuestra gran preocupación por organizar la Escuela con carácter militar, dotándola de un reglamento y plan de estudio definidos. Simultáneamente realiza las gestiones para obtener la aprobación de los diferentes uniformes de estación. Asimismo, solicita el acuerdo para incluir, en los contratos de ingreso, una cláusula que comprometa a los padres de los alumnos dados de baja, a la obligación de reintegrar a la Armada los gastos ocasionados durante la permanencia de aquellos a la escuela.

En el transcurso del año, los logros se suman: incorporación de máquinas herramientas a los talleres, creación de la clase de gimnasia, utilización de fusiles Mauser, presentación regular en paradas públicas, nombramiento de Brigadieres y Sub-brigadieres y el incremento de setenta vacantes que eleva el número de alumnos a un total de 150 aprendices.

Ese fue el origen de los talleres navales, cuya dotación de operarios fue reclutada en el ámbito civil. Desde sus inicios, esos talleres desplegaron gran actividad, a punto tal que era difícil conseguir personal especializado y por ello surgió la necesidad de formar personal idóneo en los mismos talleres. Así fue que se incorporaron jóvenes aprendices mecánicos que, paulatinamente, se convirtieron en capaces operarios.

Esa escuela de aprendices fue el origen de la Escuela de Mecánica de la Armada, pero es necesario aclarar que hasta el 29 de octubre de 1897 los alumnos eran civiles sin estado militar. A partir de esa fecha, por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional de fecha 29 de octubre de 1897 firmado por el Presidente de la Nación Evaristo Uriburu y refrendado por el Ministerio de Guerra y Marina General Nicolás Lavalle, se designó su primer Director estable, con la específica misión de organizar definitivamente el funcionamiento del Instituto.

Merece destacarse el fundamento sustentado para su creación, enunciado en el Decreto, y que denota la razón de su existir:

*“Siendo necesario proceder a organizar la escuela de aprendices mecánicos que funciona en estos talleres, bajo una base más sólida que responda militar y teóricamente a los fines para que ha sido creada y teniendo en cuenta el aumento de alumnos a 150...”*

En su corto mandato, el Capitán Eyroa se dedicó a la tarea de regular el funcionamiento del flamante instituto, estando a cargo de la gestión la siguiente plana mayor y claustro de profesores:

Director: CF Cándido E. Eyroa

Profesor de Grado: Enrique Cedeira

Profesor de Grado: Julio Ottinghous

Profesor de Grado: Bernabé Fuente

Profesor Ayudante: Miguel Sorondo

Jefe de Depósitos: Sebastián Raffo

Contador Tesorero: Jorge Gorrissen

Los planes de estudio fueron actualizados, incorporándose a los mismos, temas inherentes a los avances de la tecnología. Los antiguos galpones se reacondicionaron para permitir el alojamiento y aprendizaje psicomotriz de los aprendices. Asimismo, se incrementó la matrícula de estudiantes, de 150 a 300, creando la necesidad de estudiar la ampliación o disponer el traslado a un nuevo lugar de mayor capacidad.

En el año 1899, su nuevo Director, el Capitán de Fragata Esteban de Loqui, asume con la preocupación de iniciar las gestiones para ampliar la capacidad de la Escuela. Su experiencia y tenacidad, obtienen la respuesta afirmativa de las autoridades navales, quienes ordenan el traslado de la misma en el año 1900, bajo el influjo de una nueva denominación: Escuela de Aprendices Mecánicos y Maestranza. Simultáneamente, se le agrega la antigua Escuela de Electricistas.

Rápidamente, se desarmaron y trasladaron los galpones del antiguo predio de Tigre, instalándose los en el flamante apostadero de la Dársena Norte. Partícipe de este acontecimiento histórico, fue la chata a vapor *Perseverancia* que, en sus bodegas, embarcó las antiguas máquinas y herramientas. Asentar sus reales, en el centro naviero recientemente inaugurado, representó para la Escuela, un paso más hacia su consolidación como Instituto de formación técnica.

Antes de finalizar el año 1900, se designa como nuevo Director al Capitán de Fragata Eduardo Muscardi. Su asunción se efectúa con la consigna de proceder a confeccionar el Reglamento Orgánico y nuevos planes de estudio. Ambos documentos fueron puestos en vigencia el 1º de septiembre del mismo año.

En pocos meses, sus talleres y aulas aumentaron el ritmo de trabajo, reiniciando una prolongada etapa de capacitación artesanal de varias generaciones de marinos. La incorporación de líneas de tornos y modernas maquinarias para forja y maquinado, incrementaron notablemente la destreza de los alumnos.

La instrucción militar, inculcó los sentimientos de nobleza, responsabilidad y lealtad que, en un corto tiempo, organizaron el reconocimiento de la Armada y de los sectores de la ciudadanía, quienes la bautizaron familiarmente como la “Universidad de Lata”. De ella, comenzaron a surgir eficaces artesanos que contribuyeron al progreso y bienestar de la Nación.

Del comportamiento de sus egresados, en las distintas unidades de la Marina, surgió el legendario lema “Lealtad y Eficiencia”.

Los problemas de límites suscitados con la República de Chile, en la década inicial del siglo veinte, obligaron a la incorporación de grandes y modernas unidades, que impusieron la intensificación en la formación de foguistas, lo que dio lugar a que la Escuela recibiera temporalmente el nombre de Escuela de Aprendices Mecánicos y Foguistas.

Esta denominación duró muy poco tiempo, ya que en el año 1904, al haberse saturado la cantidad de foguistas egresados, la Escuela reduce su denominación a Escuela de Mecánicos de la Armada. En estos años, prácticamente se consolidó la construcción de los cimientos definitivos de la actual Escuela, mereciendo la actuación del Capitán de Fragata Muscardi, el reconocimiento de partícipe principal de dicho logro.

La incorporación de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, sumados a los acontecimientos de la primera guerra mundial, producen la necesidad de perfeccionar las condiciones de aprendizaje de los alumnos, a pesar del acortamiento de los cursos. Finalizado el conflicto, sobreviene una etapa crítica, sustentada en el avance tecnológico producido y en el pronunciamiento de la crisis económica mundial. Los cursos se sujetan a rígidas condiciones de ingreso, conservando su duración de cinco años.

Las autoridades navales estudian en profundidad la posibilidad de su desaparición o el fortalecimiento de su definitiva existencia. Oportunamente, la decisión de incorporar nuevas naves de guerra, mediante suscripción pública, abre las puertas a un futuro prometedor.

El 11 de septiembre de 1919, se aprueba el nuevo Reglamento Orgánico, que dispone la denominación Escuela de Mecánica de la Armada.

En esta época, el Ministerio de Marina, cede terrenos en las inmediaciones del arroyo Medrano, en el antiguo barrio de Núñez. En dicha oportunidad, la entonces Intendencia de la Ciudad de Buenos Aires, mediante la Ordenanza del 23 de diciembre de 1924, estableció la transferencia del solar con la obligación de construir los futuros edificios, en un lapso sumamente breve.

Estas parcelas, abarcaban 14,6 hectáreas, la mayoría de las cuales estaban por debajo de la cota de las inundaciones. La obra, a ejecutarse bajo un régimen especial impuesto por las circunstancias, se confió al arquitecto Raúl J. Álvarez.

El profesional desarrolló el proyecto de la futura Escuela, imponiendo características que armonizaron elegantemente las dependencias escolares, los dormitorios para internados, el cuartel para alojamiento de Oficiales y Tropa, los talleres para enseñanza práctica y locales para el suministro logístico del conjunto.

El conjunto de edificios fue diseñado con una extraordinaria sencillez. A la funcionalidad y practicidad, agregó el señorio del pórtico de entrada de su edificio central.

Los trabajos, iniciados en el año 1925, finalizaron en el año 1928, en que se inició la ocupación del mismo. Para esa fecha se encontraban construidos el pabellón central de aulas, el alojamiento del Director y Plana Mayor, cocina y comedor de tropa, dos pabellones de alojamiento de los alumnos, el Taller de Herrería y edificios auxiliares. Continuaban en etapa avanzada de construcción, la enfermería, taller de mecánica y taller de electricidad y artillería, junto a la pileta de natación.

El surgimiento de estas construcciones, alejadas del centro de la ciudad, promovió el progreso de la zona aledaña a la Institución. A su vera, modificaron su fisonomía la antigua calle Blandengues, el arroyo Medrano y los terrenos circundantes. Junto con las Escuelas Técnicas Municipales Raggio, conformaron el bastión juvenil que impulsó, en los años treinta, el avance educacional de los barrios de Núñez, Belgrano y Vicente López.

La ocupación de las nuevas instalaciones se completó a fines del año 1929, con el traslado de los últimos grupos de aprendices que llegaron a totalizar la cifra de 350. Simultáneamente, se pusieron en vigencia nuevos cursos.

Con la reanudación de las clases comienza una nueva singladura en pos de la obtención del logro ambicionado por las instituciones educativas: "Ver pobladas de fieles educandos sus aulas, talleres y laboratorios".

La crisis económica de la década del treinta, obligó a las autoridades navales a replantear las necesidades de personal; ordenándose el egreso obligatorio de los aprendices navales cursantes con cinco, cuatro y tres años; otorgándoseles distintas jerarquías. En su remplazo, se iniciaron los cursos reducidos, de dos años, para ascenso a Cabo Segundo de los Marineros Primeros.

Junto con ellos, continuaron los correspondientes a los distintos servicios, de un año de duración.

La incorporación de las escuadrillas de torpedos, submarinos y cruceros de la clase Brown, puntualizó la necesidad de capacitación de las futuras tradiciones, lo que favoreció el desenvolvimiento de la estructura educacional de la Escuela, que de esta manera pudo superar el problema que significaba la crisis económica.

A partir de 1932, se efectuaron tramitaciones con las representaciones navales que permitieron la incorporación de equipos y materiales didácticos, originando el incremento de la capacidad de aprendizaje de los alumnos.

Los talleres evolucionaron rápidamente, destacándose la enseñanza impartida en las especialidades de fundición, herrería, caldería, aviación, ajustaje, fresa, cepillo, tornería, electricidad, máquinas y motores, artillería, armas submarinas y comunicaciones.

En la década del cuarenta los sucesos mundiales que derivaron en la segunda guerra mundial, obligaron en la incorporación de nuevas unidades y a la ampliación, en número y calidad, de los planteles de Suboficiales de la Armada. Esto trajo como consecuencia inmediata el aumento de la población escolar a casi 1200 hombres, lo que impuso la necesidad de mejorar y ampliar las instalaciones de la Escuela.

Es en ese momento, que surgen las nuevas construcciones de los Talleres de Armas, Aviación, Electricidad y Máquinas. Asimismo, se asfalta la Plaza de Armas y se realiza la forestación de sus calles interiores, incorporándose las antiguas tipas de la avenida Cabildo. Paralelamente, se inician las mejoras de los terrenos del futuro campo de deportes, y se construye la estructura de hierro que facilitará la verificación de arrojo y destreza de los alumnos.

En el año 1947, se reabren los cursos de alta capacitación técnica, de cinco años de duración, y permanecen vigentes los de ascenso de los Marineros Alumnos.

Al cumplir cincuenta años, siendo Director el Capitán de Navío Juan Scarimbolo, se incrementan las actividades escolares y se adecuan los contenidos de las unidades temáticas de los programas a la nueva tecnología a incorporar, prevista en los planes de préstamo y arriendo, suscriptos con la Armada de los Estados Unidos. La incorporación de nuevas unidades de combate, dotadas de equipos y sistemas de avanzada tecnología, sumarán un nuevo desafío a la capacidad de adecuación del Instituto.

Cabe destacar que durante este período, se inician actos de cofraternidad con otros Institutos Militares, tales como la Escuela de Mecánica del Ejército y la Escuela de Especialidades de la Aeronáutica.

Durante el transcurso de la década del cincuenta, la población escolar asciende a casi 1600 alumnos, reduciéndose el curso de alta capacitación de cinco a cuatro años y continuando vigentes los de Marineros Alumnos de uno y dos años.

En el año 1998 el Poder Ejecutivo ordena el traslado de la Escuela a la Base Naval Puerto Belgrano, comenzando las obras correspondientes en junio de 1999. Una década más tarde, la actual Escuela de Suboficiales de la Armada, se compone de un edificio de Enseñanza que contiene aulas, gabinetes, biblioteca, oficinas para la administración, Plaza de Armas,

Talleres Básicos para la enseñanza y práctica en tornería, carpintería, soldadura y fundición; el Taller de Máquinas y Electricidad con los elementos para la formación en estas disciplinas; el Taller de Armas y Aviación, que incluyen gabinetes de munición e hidráulica; un Polígono Virtual de desarrollo nacional y el edificio de alojamiento destinado a la vivienda de los Aspirantes Navales de la Escuela.

La actual Escuela de Suboficiales de la Armada, constituye el centro de formación de la totalidad de los suboficiales de la Armada Argentina, concentrando el esfuerzo académico para la formación básica y superior de los suboficiales en todos los niveles. Por su ubicación geográfica, los alumnos tienen garantizado los medios navales, facilitando la realización de las prácticas que la formación exige.

Los cursos de formación, con régimen de internado, se desarrollan en uno, dos y dos años y medio otorgando, en estos últimos casos, títulos de nivel técnico que permiten la articulación con la educación pública.

#### Referencias bibliográficas:

- Boletín Naval, N°789, Volumen 116; enero, febrero y marzo de 1998
- Departamento de Estudios Históricos Navales, Serie B, Historia Marítima Argentina, Tomo X, N°27, Buenos Aires, 1993.

#### **Referencia bibliográfica:**

- ✓ Boletín del Centro Naval, N° 789, Vol. 116, enero-febrero y marzo de 1998.