

LA CREACIÓN DE LA DEFENSA DE COSTA DE PUERTO MILITAR: ABASTECIMIENTO MARÍTIMO DURANTE SU CONSTRUCCIÓN

Teniente de Navío Sebastián M. D'Ursi

IMAGEN: ARMADA ARGENTINA



En este artículo se pretende destacar la no mencionada importancia del abastecimiento por mar durante la construcción del sistema de defensa de Puerto Militar, analizando el contexto político militar de fines del siglo XIX y principios del XX.

En este ensayo, nos adentraremos en el contexto histórico y político de la Argentina durante el período comprendido entre 1880 y 1900, y destacaremos los cambios significativos que tuvieron lugar en la estructura del Estado y en la política nacional. Exploraremos, desde la perspectiva de la historia naval y marítima, este período, con especial énfasis en el proyecto de construcción de la Base Naval de Puerto Belgrano y las Baterías de Defensa de Costa, que ejemplifican la expansión y el fortalecimiento de la capacidad naval argentina.

El período seleccionado marca un punto de inflexión en la política de defensa nacional, así como una transformación en la concepción territorial de la nación. Hacia 1870, las únicas poblaciones que reconocían la autoridad del gobierno argentino eran Carmen y Mercedes de Patagones¹. Además, existían asentamientos en lugares como la Isla Pavón (territorio insular sobre el río Santa Cruz), Rawson y Tierra del Fuego, los cuales, debido a su ubicación geográfica y a la distancia con Buenos Aires, operaban de manera desconectada del resto del país. Vastas regiones patagónicas no eran controladas de ninguna forma, en una época en la que potencias colonialistas se expandían. Sin embargo, para 1890, el panorama era radicalmente diferente: la Patagonia se había integrado al cuerpo de la nación y era reconocida como parte integral del territorio argentino.

Estos años fueron testigos de un vertiginoso cambio político, social y militar. Diversas corrientes liberales emergieron, cada una con sus propias virtudes y defectos, e incluso algunas de ellas llegaron a ser casi antagónicas entre sí. Como ejemplifica la cita «Así como Alberdi encontró incoherencias y debilidades en el liberalismo de Mitre, también Sarmiento las halló en las de Alberdi»², los debates y los conflictos políticos de la época reflejaban la diversidad de opiniones y de enfoques en la construcción del Estado argentino.

Este período de transformación y de crecimiento político, social y militar sentó las bases para el desarrollo futuro de la Argentina como potencia naval y marítima en la región. En los siguientes apartados de este ensayo, exploraremos con mayor detalle los eventos y las tendencias que definieron esta etapa crucial en la historia del país.

Así, hemos decidido acotar en tiempo y espacio la investigación a la construcción de las Baterías de Defensa de Costa del primer puerto militar del país.

Hacia fines del siglo XIX, se iniciaron de modo simultáneo los trabajos de construcción del puerto militar que hoy conocemos como Puerto Belgrano y de las Baterías de Defensa de Costa diseñadas para proteger dicho puerto. Y más específicamente aún, hemos abordado la forma de abastecimiento y logística empleada en la construcción de aquellas fortificaciones. Y ya que hasta el momento no se ha encontrado una reflexión sobre el abastecimiento marítimo en el levantamiento de esta obra, optamos por iniciar la investigación desde esta perspectiva, sabiendo que nuestras costas guardan aún los más intrigantes secretos.

El Teniente de Navío Sebastián Marcelo D'Ursi es licenciado en Recursos Navales para la Defensa con Orientación Comando Naval. En 2012, egresó de la Escuela Naval Militar con la promoción 141. Se desempeñó como segundo comandante de la lancha patrullera ARA *Clarinda* y como jefe de Detall General y Departamento Abastecimientos del aviso ARA *Teniente Olivieri* con asiento en la ciudad de Ushuaia. Durante 2016, cursó el posgrado en Artillería Naval en la Escuela de Oficiales de la Armada. Se desempeñó como jefe de Artillería y Control Tiro de la corbeta ARA *Rosales* durante los años 2017/2018. Durante cinco meses fue parte de la dotación complementaria del rompehielos ARA *Almirante Irizar* para realizar la Campaña Antártica de Verano 2018/2019. En 2019/2020, fue parte de la primera tripulación del OPV87, patrullero oceánico ARA *Bouchard*, encargada del alistamiento, adiestramiento en la ciudad de Toulon, República Francesa y traslado de la unidad a la República Argentina. Durante 2021, fue segundo comandante a cargo del Comando del buque hidrográfico ARA *Comodoro Rivadavia*. Participó en el Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Armadas de América organizado por la Escuela Superior de Guerra Naval en la República del Perú. Durante 2023, realizó el Curso de Posgrado en Historia Naval y Marítima Argentina de la Escuela de Guerra Naval. Actualmente se desempeña como jefe de Navegación del buque escuela fragata ARA *Libertad*.

1 Bergallo, Jorge, *1874-1892. La integración de la Patagonia y el mantenimiento de la paz con Chile*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

2 Luna, Félix, *Momentos clave de la historia argentina: la época de Roca 1880-1910*, Buenos Aires, Planeta, 2003.

Creación de las Baterías de Defensa de Costa

Los conflictos con Chile por la soberanía de la Patagonia escalaban y aumentaban su intensidad, el hipotético teatro de operaciones migraba de la cuenca del Río de la Plata y sus afluentes hacia el sur del país. Ello impulsaba al Estado nacional a realizar un cambio significativo en la dinámica geopolítica y estratégica de la región. En octubre de 1878, la corbeta de guerra chilena *Magallanes* capturó el buque estadounidense *Devonshire* que, con licencia argentina, cargaba guano en la embocadura del Río Santa Cruz³; asimismo, dos años antes había apresado una embarcación francesa que realizaba la misma actividad con permiso del gobierno argentino. El presidente Nicolás Avellaneda (1874-1880) envió al área una escuadra al mando del Comodoro Luis Py con naves adquiridas en tiempos del presidente Sarmiento, aptas y diseñadas para navegar en zonas ribereñas, como lo fueron los monitores, las bombarderas y las cañoneras.

El hecho de contar con una flota capaz de operar en aguas azules se tornaba indispensable si se quería garantizar la soberanía y el control de la Patagonia y su litoral marítimo. Si bien «Chile no podía pretender punto alguno hacia el Atlántico, como la República Argentina no podía hacia el Pacífico»⁴, la hipótesis de conflicto estaba totalmente latente.

Con estos hechos, se inició un enfrentamiento ideológico en el pensamiento naval entre dos generaciones de marinos. Por un lado, estaban los más antiguos, partidarios de la *Jeune École*⁵, que abogaban por el uso de buques pequeños y altamente armados. Por otro lado, estaban los más jóvenes, quienes comenzaban a adoptar las ideas del concepto naval estratégico del estadounidense Alfred Mahan, el cual era antagónico al anterior. Uno de los preceptos fundamentales de esta corriente era la necesidad de contar con una defensa portuaria independiente del poderío de la flota de guerra.

Este problema que comenzaba a aparecer en la agenda de la administración nacional fue expuesto en una memoria para la *Defensa de las Costas Atlánticas de la República Argentina* elevada en 1886 al departamento de Marina. En ella se consideraba innegable que «la defensa de la costa debe basarse principalmente en el poder y la velocidad de la flota, lista para acudir allí donde el enemigo amenaza»⁶. El año 1896 fue clave en la selección del puerto que cobijaría esa escuadra oceánica, siendo un sitio del estuario de Bahía Blanca el más apto según estudios realizados por ilustres marinos, como Félix Dufourq y Domecq García, quienes llevaron a cabo estudios hidrográficos y de accidentes geográficos en el área.

El hecho de contar con una flota capaz de operar en aguas azules se tornaba indispensable si se quería garantizar la soberanía y el control de la Patagonia y su litoral marítimo.



Sello postal franqueado en el Entonces Puerto Militar, año 1922.

La tipografía M. M. corresponde a Ministerio de Marina, Colección Norman Peinemann.

Desde el punto de vista militar, respondía a condiciones topográficas análogas a las de las mejores bases de los Estados Unidos y Europa⁷. Así quedaría reflejado en numerosos informes de visitas y de «curiosos» militares de alto rango que se apersonaron cuando ya estaban avanzadas las obras de dicho puerto. Finalmente, por ley N.º 3460 del 2 de diciembre de 1896, el Congreso Nacional aprobó la construcción de un Arsenal de la Armada, un Ferrocarril Estratégico y Obras de Defensa.

Ese mismo año, la Argentina adquirió los acorazados clase Garibaldi del Reino de Italia, con lo que fortaleció su flota naval y las relaciones diplomáticas con esa nación. Esta compra reflejó el apoyo mutuo y los lazos históricos entre ambos países y le dio a la Argentina una ventaja militar con respecto a la Armada de Chile. Era imperioso dotar a estas

unidades de un sitio de amarre adecuado en el cual estuvieran debidamente resguardadas y abastecidas para su nueva área de influencia.

«...con todos esos antecedentes, se resolvió iniciar gestiones con el gobierno de Italia para lograr la contratación de un profesional de prestigio y capacidad para realizar el estudio de

3 Dyarzábal, Guillermo Andrés, *Sarmiento y la Marina de Guerra*, Academia Nacional de la Historia, Universidad Católica Argentina.

4 Protocolo adicional del tratado de límites de 1881, Santiago de Chile, 1 de mayo de 1893.

5 La *Jeune École* fue un concepto estratégico naval desarrollado durante el siglo XIX. Abogaba por el uso de pequeñas embarcaciones armadas para combatir contra grandes acorazados. Esta idea surgió entre los teóricos franceses, quienes buscaban contrarrestar la fuerza de la Royal Navy.

6 Arguindeguy, Pablo y Rodríguez, Horacio, *Las Fuerzas Navales Argentinas; historia de la flota de mar*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995.

7 Arguindeguy, Pablo y Rodríguez, Horacio, *Las Fuerzas Navales Argentinas; historia de la flota de mar*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995.

la construcción del puerto militar»⁸; así, se designó al ingeniero genovés de cuarenta años Luigi (Luis) Luiggi, quien poseía en su haber vastas obras de ese estilo en Europa y África. Una vez arribado al país, «en primer lugar Luiggi reconoció la importantísima obra de Dufourq, diciendo que él fue quien concibió la idea de un gran puerto militar en Bahía Blanca, perseveró y obtuvo la victoria»⁹.

Ahora bien, a los fines de intentar percibir cómo se veían los trabajos en aquella época desde otra perspectiva que no fuera la de los informes oficiales o de los medios periodísticos nacionales, decidimos avanzar por un momento al año 1899. Las obras ya se habían iniciado en el futuro arsenal en la zona de Punta Alta y su complejo de defensa de costa desde Punta Ancla hasta Punta Sin Nombre. Se recibió la visita del Comandante de la División Naval Oceánica italiana Camillo Candiani de Olivola, quien se trasladó desde Buenos Aires por vía férrea. Luego, a bordo del acorazado italiano *Carlo Alberto*, arribó el resto de su Estado Mayor a Puerto Belgrano navegando las aguas del estuario de la bahía Blanca hasta fondear junto a dos cruceros de guerra, a pocas millas de la actual Base Naval.

Candiani recorrió minuciosamente las instalaciones del futuro arsenal, los trabajos de construcción de los diques de carena y las Baterías de Defensa de Costa. El 20 de enero de 1899, le escribió al ministro de marina de su país un informe de todo lo que allí apreció y nos brindó, a los fines de este ensayo, un marco situacional perfecto.

Extractos del «Informe Candiani»¹⁰

«En efecto, el arsenal se encontrará situado al fondo de una rada de navegación difícilísima, llena de bajos fondos, con canales de entrada accesibles solo en las horas de alta marea y definidos necesariamente por numerosas boyas flotantes, reconociéndose que debido al continuo polvo levantado por los vientos y dada la completa falta de altura de la costa, no será posible valerse útilmente de alineamientos o relevamientos en tierra, los que, sin embargo, están en proyecto.

»Se observa que los obstáculos naturales podrán atrapar al enemigo en una tentativa de acceder a la rada, pero es evidente que bastará que el enemigo opere el hundimiento de algunas boyas para poner en crítica condición a las naves internas. De modo tal que, tanto a la entrada como a la salida, la flota argentina podrá encontrarse expuesta a riesgos nada despreciables.

»Se objeta, además, que un puerto militar situado en el fondo de un vasto embudo, con acceso angosto, exteriormente al cual hay cerca buenas áreas de anclaje, podrá ser bloqueado mucho más fácilmente que otro situado sobre el margen de una circunferencia, o bien, en la extremidad de un promontorio...

»...está bastante avanzada la construcción de las dos baterías de Punta Ancla y de Punta Sin Nombre para la defensa de Puerto Belgrano. Las baterías parecen construidas con buenos criterios con respecto a la eficiencia de la ubicación, a la solidez de la estructura y al servicio de conservación y reabastecimiento de las municiones. Están protegidas de manera óptima por las condiciones naturales del terreno; en efecto, desde la parte del mar tienen delante una duna arenosa que las esconde y se extiende en la zona blanda batida por la marea; a su espalda, tienen una extensión de 15 kilómetros de terreno árido y arenoso en el cual resulta difícil que un cuerpo de operaciones pueda efectuar una marcha sin quedar exhausto. El armamento consta, para cada batería, de cinco cañones Krupp de 24 centímetros, de cobertura blindada; algunos ya están ubicados en su sitio, pero les falta la provisión de municiones y recién ha comenzado la formación de las compañías de artillería de costa que deben de ocuparse de su manejo.

»Actualmente, la División Naval del Sur, comandada por el Comodoro Manuel García, está compuesta de los cuatro conocidos acorazados comprados en Italia, del crucero *Buenos Aires*

Las baterías parecen construidas con buenos criterios con respecto a la eficiencia de la ubicación, a la solidez de la estructura y al servicio de conservación y reabastecimiento de las municiones.

8 Destefani, Laurio, Contraalmirante (R), *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.

9 Destefani, Laurio, Contraalmirante (R), *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.

11 Ciarniello, Nicolás, *El faro Recalada de Monte Hermoso: y los faros Claromecó, El Rincón y Segunda Barranca*, Bahía Blanca, Casa del Puente Ediciones, 2012.

y del transporte *Chaco*. Si estas naves deben permanecer durante mucho más tiempo en las actuales condiciones en su anclaje de Bahía Blanca, la suerte de las mismas será muy poco envidiable. Las mismas están fondeadas a algunas millas del futuro arsenal, no existiendo aún un puente de desembarque en el arsenal mismo. Se comunican por tierra por medio del río Arroyo Pareja, el cual tiene una barra difícilísima y practicable solamente con la alta marea.

»La rada está constantemente dominada por un fuerte viento, también en verano. Y la corriente varía de las 2 a las 3 millas. En estas condiciones, resulta difícil y peligroso el tránsito de las embarcaciones (las cuales son puestas en el mar solamente con marea detenida) y, por lo tanto, las naves son reabastecidas por una cañonera que va diariamente a la ciudad de Bahía Blanca.

»Provisoriamente reciben agua de una pequeña e insuficiente cisterna existente en el arsenal y tienen su depósito de carbón en el transporte *Chaco*. Pocos meses con una vida semejante son suficientes para desmoralizar a cualquier tripulación...

»Aunque la Marina argentina está orgullosa de poseer los cuatro cruceros acorazados construidos en Italia a cuya posesión, juntamente con la formación de la legión italiana, se debe la solución pacífica de las divergencias con Chile, y aunque se prodigan continuos elogios a esas naves, sin embargo, he podido saber por vía confidencial que se les hacen algunas graves observaciones y que en nuevas construcciones no se tendrían que repetir tales defectos»¹².

«Baterías: Por lo que se refiere a obras de carácter militar ya ha recibido superior aprobación el proyecto general de las obras de defensa y el proyecto de las varias baterías armadas con los cañones.

El abastecimiento marítimo en la construcción

Mucho se ha escrito ya sobre la formidable obra de ingeniería y construcción de la Base Naval de Puerto Belgrano, sobre el Ferrocarril Estratégico y de cómo permitió acelerar las obras que allí se llevaban a cabo a órdenes del Jefe de Proyecto Luis Luiggi. En menor medida, encontramos información acerca del levantamiento de las Baterías de Defensa de Costa que todavía se erigen como enormes monumentos a una Armada en época de gloria. Y mucho menos se ha reflexionado acerca del abastecimiento marítimo de las baterías que proporcionaron la cobertura ante el enemigo de esta base. De ello surge esta pregunta de investigación: ¿existió abastecimiento marítimo durante la construcción de las baterías?

De acuerdo con los estudios iniciados por el entonces Subteniente Félix Dufourq en 1881, se fijó para la instalación de estas fortificaciones una zona distante a 14 kilómetros de Puerto Militar denominada Punta Congreso, con anterioridad llamada Punta Sin Nombre, sobre la costa sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Este complejo defensivo de costas consistió en la construcción de cinco baterías emplazadas a lo largo de once kilómetros de extensión, enumeradas III, IV, V, VI y VII, cada una con sus doce casamatas y fuertemente artilladas con cuatro cañones de 240 mm, que habían sido comprados a las industrias Krupp de Alemania en 1885¹³.

Según la bibliografía disponible, el Cuerpo de Artillería de Costas (grupo creado formalmente en 1879, actual Infantería de Marina) ideó un método para transportar los primeros materiales desde la construcción del puerto militar hasta las baterías. Esto implicó la improvisación de carretas, que serían arrastradas por ocho yuntas de bueyes. Gracias a esta forma de transporte, lograron avanzar aproximadamente un kilómetro por día en las labores de construcción.

El ingeniero Luis Luiggi presentó uno de sus primeros informes acerca del avance de las obras. Extractos del Informe del Estado de Obras del Puerto Militar de fecha 30 de abril de 1897:

«Baterías: Por lo que se refiere a obras de carácter militar ya ha recibido superior aprobación el proyecto general de las obras de defensa y el proyecto de las varias baterías armadas con los cañones de costa de 24 centímetros que ya existen en el Parque de Zárate.

12 *Boletín del Centro Naval* N.º 794, abril, mayo y junio de 1999.

13 *Gaceta marítima*. «IV Batería Histórica y la Isla Pavón: sitios reconocidos de la historia naval argentina», disponible en: <https://gacetamaritima.com.ar/especiales/iv-bateria-historica-y-la-isla-pavon-sitios-reconocidos-de-la-historia-naval-argentina/>



Transporte de una cureña de cañón de 24 cm.
Cortesía del Museo de la Infantería de Marina, Armada Argentina.

«Además, ya se han empezado los trabajos preparativos para la construcción de una de las baterías de cañones que forman parte del primer grupo. Con este fue aprobado un contrato para la construcción de un pequeño muelle para la descarga de materiales».

Desde sus primeras etapas, el arquitecto concibió la planificación del abastecimiento por vía marítima, anticipando que sería más rentable y eficiente que el transporte terrestre a través de un terreno accidentado, compuesto por dunas de arena y escasos arbustos bajos. Posteriormente, Luiggi detalló el proceso de adquisición de materiales para dar inicio a los trabajos en las baterías.

«Se han contratado 2000 t de cemento Portland; 10 000 de pedregullo de San Blas; 400 m³ de Tandil; 1000 metros lineales de ferrocarril Decauville y se han enviado a Puerto Belgrano los elementos indispensables para los trabajos, como el vaporcito *Tucumán*, una lancha de 90 t y varios botes para los transportes. Tan pronto como se haya concluido el muelle de descarga de los materiales y la línea telefónica de comunicaciones entre los puestos de trabajo, se podrá empezar la construcción de la batería de cañones».

Era evidente que el aprovisionamiento sería, al menos en parte, desde la ría hacia la costa, sabiendo que, hasta el momento de este informe (1897), las líneas del Ferrocarril Estratégico existían solo en etapa de proyecto. Estas se extenderían desde Grümbein (un paraje hoy en día convertido en localidad, ubicado nueve kilómetros al este de Bahía Blanca) hasta el arsenal de Puerto Belgrano, y continuarían hasta la Punta Sin Nombre, sitio de la primera batería que se emplazaría. Se había proyectado, también, la extensión de un ramal que llegaría a un muelle en proximidad de Punta Cigüeña hasta que el estado de adelanto del arsenal permitiera la descarga de materiales en él.

«El muelle será también útil, después, para efectuar el aprovisionamiento de los buques de la Armada con carbón y otros materiales, especialmente en casos de apuro».

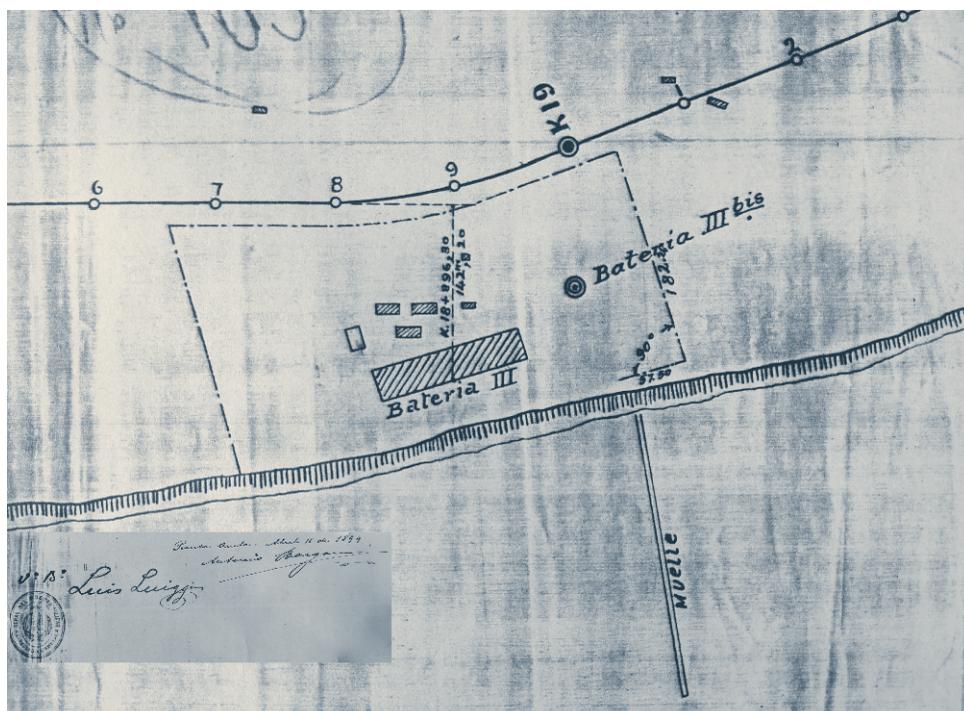


Sello postal franqueado en Baterías, en marzo de 1908, posiblemente una de las primeras estampillas mataselladas en esa oficina postal en existencia.
Colección Luis Silvani.

Era evidente que el aprovisionamiento sería, al menos en parte, desde la ría hacia la costa, sabiendo que, hasta el momento de este informe (1897), las líneas del Ferrocarril Estratégico existían solo en etapa de proyecto.

Plano perteneciente al Ing. Luiggi. Muestra la batería N.º III, la primera en ser construida con un muelle proyectado.

Fotografía de una copia del plano original del Archivo General de la Armada. Cortesía del Archivo Histórico Punta Alta.



«El muelle de Punta Sin Nombre llegó hasta la profundidad de ocho pies en marea alta, con objeto de poder desembarcar el material para la construcción de las baterías, con lo que se pudo empezar la construcción de las más inmediatas a ese paraje»¹⁴.

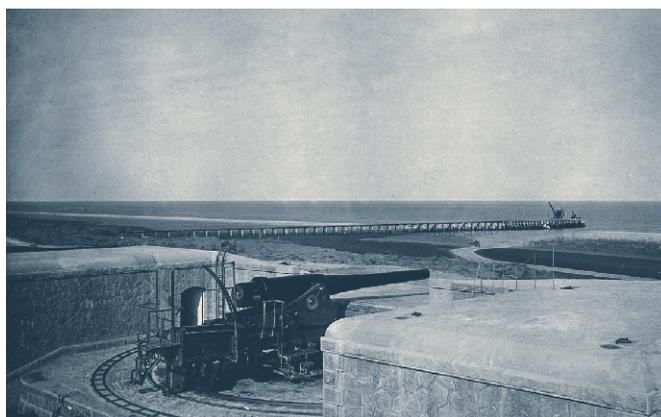
Aproximándonos al cierre del presente trabajo, es esencial reconocer la importancia histórica de la actividad marítima en el estuario de Bahía Blanca durante el período de construcción de las Baterías de Defensa de Costa. La presencia de siete puertos en esta región no solo facilitó el transporte de materiales y de los recursos necesarios para la construcción de las baterías, sino que también desempeñó un papel crucial en el fortalecimiento de la infraestructura naval y en la protección de las fronteras marítimas argentinas. Estos puertos, como nodos vitales en la red logística, contribuyeron significativamente al éxito de este proyecto estratégico y aseguraron el suministro oportuno de materiales y el despliegue eficiente de las fuerzas navales.

En la actualidad, se observa que algunos de los puertos que una vez prosperaron en la región han desaparecido, mientras que otros han cambiado su ubicación dentro del estuario de Bahía

14. *Boletín del Centro Naval* N.º 849, septiembre, diciembre de 2018.



Muelle de Punta Sin Nombre con embarcaciones de menor porte operando. Departamento de Estudios Históricos Navales.



Muelle de Punta Sin Nombre dotado de dos grúas pequeñas.⁷ Copia de fotografía del Archivo General de la Armada. Cortesía del Archivo Histórico Punta Alta.

Blanca. Este fenómeno demuestra la dinámica evolutiva de la actividad marítima y el desarrollo urbano en la zona a lo largo del tiempo. Al retroceder en la historia, se evidencia la importancia de considerar el abastecimiento a través del mar como una opción primordial. Este enfoque inicial resalta la influencia fundamental que tuvo el entorno marítimo en la planificación y el desarrollo económico de la región, delineando una trayectoria que ha dejado su huella en la configuración actual del paisaje y la infraestructura portuaria.



Estación del Ferrocarril de Punta Alta (septiembre de 1898)
Archivo fotográfico DEHN, álbum 4, foto 7.

Conclusión

La construcción y el abastecimiento del material necesario para el levantamiento del sistema de defensa de costas en la zona de Puerto Belgrano no solo se llevaron a cabo gracias al Ferrocarril Estratégico y a medios improvisados por tierra, sino que también hubo un aporte fundamental por vía marítima en la etapa inicial del proyecto, consolidado en un muelle de descarga de materiales, en Punta Sin Nombre, a la altura de la batería N.º III.

Además, al destacar la importancia histórica de la actividad marítima en el estuario de Bahía Blanca, reconocemos el legado duradero de las operaciones navales en la región y su impacto en el desarrollo económico y la seguridad nacional argentinos. En resumen, la relación entre la construcción de las Baterías de Defensa de Costa y la actividad marítima en el estuario de Bahía Blanca resalta la importancia estratégica y multifacética de esta región durante el período examinado.

Está claro que los esfuerzos principales fueron llevados a cabo a través de medios terrestres. No obstante, fue intención, en el presente trabajo, aportar a la historia naval un aspecto tal vez secundario, pero no menos importante, de un complejo de obras de ingeniería que fueron el resultado de una política que marcó una época. Nos dedicamos a buscar allí donde había menos información, apenas unos indicios a la vista, pero con la firme convicción de que hay mucho aún por descubrir, datos en registros, archivos poco accesibles, vestigios en las playas y unos pocos relatos que pronto se perderán.

Esperamos que la investigación no finalice con la entrega de este trabajo; más bien, que sea un inicio, una motivación más en la búsqueda del conocimiento. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Arguindeguy, Pablo y Rodríguez, Horacio, *Las Fuerzas Navales argentinas; historia de la flota de mar*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995.
- Bergallo, Jorge, *1874-1892 La integración de la Patagonia y el mantenimiento de la paz con Chile*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.
- *Boletín del Centro Naval* N.º 794, abril, mayo y junio de 1999, N.º 849, septiembre y diciembre de 2018.
- *Caras y caretas* N.º 12, Buenos Aires, 24/12/1898, N.º 93 Buenos Aires, 14/07/1900.
- Ciarniello, Nicolás, *El faro Recalada de Monte Hermoso: y los faros Claromecó, El Rincón y Segunda Barranca*, Bahía Blanca, Casa del Puente Ediciones, 2012.
- Destefani, Laurio, Contraalmirante (RE), *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.
- Études Marines, *L'histoire d'une révolution*, París, Centre d'études supérieures de la Marine (CESM), 2013.
- *Gaceta marinera*. «IV Batería Histórica y la Isla Pavón: sitios reconocidos de la historia naval argentina», disponible en: <https://gacetamarinera.com.ar/especiales/iv-bateria-historica-y-la-isla-pavon-sitios-reconocidos-de-la-historia-naval-argentina/>
- Luna, Félix, *Momentos clave de la historia argentina; la época de Roca 1880-1910*, Buenos Aires, Planeta, 2003.
- Oyarzábal, Guillermo Andrés, *Sarmiento y la Marina de Guerra*, Academia Nacional de la Historia, Universidad Católica Argentina.
- Protocolo adicional del tratado de límites de 1881, Santiago de Chile, 1 de mayo de 1893.

AGRADECIMIENTOS

- Museo de la Infantería de Marina.
- Archivo Histórico de la ciudad de Punta Alta.
- Museo Municipal de la ciudad de Bahía Blanca.
- Profesor en Historia y escritor Lic. Nicolás Ciarniello.