

El naufragio de la cazatorpedera Rosales (1892): juicio al comandante Leopoldo Funes

GUILLERMO ANDRÉS OYARZÁBAL
Universidad Católica Argentina
Academia Nacional de la Historia
gaoyarzabal@yahoo.com.ar

RESUMEN

El 9 de julio de 1892 la cazatorpedera Rosales de la Marina de Guerra Argentina naufragó a doscientas millas de la costa uruguaya. Sólo veinte hombres de los ochenta que componían la dotación fueron rescatados. Este trabajo desarrolla las instancias principales del naufragio, sus repercusiones inmediatas en la opinión pública de Buenos Aires y los puntos más salientes del proceso que juzgó al comandante del buque.

PALABRAS CLAVE

Caza torpedera Rosales – Marina de Guerra – Naufragio – Río de la Plata

ABSTRACT

On July 9th 1892, the Rosales torpedo boat from the Argentine Navy shipwrecked at two hundred miles from the cost of Uruguay. Only twenty out of eighty crew members were rescued. This work expounds the events the led to the shipwreck, their immediate repercussions in the public opinion in Buenos Aires and the highlights of the military trial against the ship's commander.

KEY WORDS

Torpedo Boat Rosales – Navy – Shipwreck – Río de la Plata

INTRODUCCIÓN

Al cumplirse el cuarto centenario del descubrimiento de América, la corona española organizó un amplio programa de conmemoraciones que culminaba en el puerto de Palos con una concentración de navíos en representación de las potencias marítimas del mundo.

A fin de responder a la invitación de España el presidente Carlos Pellegrini decidió la participación del acorazado *Almirante Brown*, el crucero *25 de Mayo* y la cazatorpedera *Rosales*. Con el apuro impuesto por la circunstancia se alistaron las unidades que zarparon del puerto de Buenos Aires el 6 de julio.

Aunque en aquel momento las condiciones meteorológicas no eran las ideales, nada hacía prever la fuerza de la tormenta que envolvería la región dos días después. El “pampero con fuerza de huracán”, seguido de una inusual bajante paralizó el movimiento marítimo del Río de la Plata, en Montevideo se suspendieron las visitas sanitarias, y por la tarde salieron a recorrer la costa oriental dos vapores del tráfico: “por si peligrá algún buque de los que vienen en viaje”^{1,2}. Esta situación era aún mucho más dramática en alta mar.

LA ESCUADRA FRENTE AL TEMPORAL

En efecto, desde las primeras horas del 8 de julio la escuadra argentina se vio envuelta en un violento temporal de vientos huracanados y cerca de las dos de la tarde la cazatorpedera *Rosales*, que por sus condiciones marineras no podía seguir la estela de los otros buques, se separó de ellos. Las olas, que superaban largamente los seis metros, envolvían al barco dándole fuertes sacudidas y los golpes de mar pasaban de banda a banda destrozando todo lo que hallaban sobre cubierta, permitiendo que el agua se abriera camino para inundar el buque. La tripulación, en un esfuerzo desesperado por salvar la nave, clavaba con lonas, encerados, colchones y coys todas las aberturas, al tiempo que se enfrentaba al embate de las olas que los arrastraba golpeándolos contra los tubos de torpedos, tambuchos y el resto de las construcciones de cubierta³.

¹ *La Nación*, 9 de julio de 1892

² *La Nación*, 13 de julio de 1892. Comunicación del corresponsal en Montevideo del 8 de julio de 1892.

³ *Sumario por el naufragio de la cazatorpedera Rosales*, declaración testimonial del capitán de fragata Leopoldo Funes, foja 2 vuelta.

A las doce de la noche, el agua que había entrado en la jornada “lenta pero continuamente” inundó las máquinas y las calderas se apagaron. Para entonces la *Rosales* estaba a la deriva y cruzada al mar, todas las esperanzas de salvarla se habían perdido y sólo restaban las provisiones del naufragio.

El buque contaba con dos lanchas de almirantazgo, un chinchorro y un guigue, medios insuficientes para el rescate de toda la dotación, por lo que en Consejo de Oficiales se decidió apurar la construcción de una balsa con vergas, tangones y los enjaretados del buque. Pero la fatalidad hizo que una de las dos lanchas, la primera y de mayor tamaño, quedara inutilizada debido a un golpe de mar que la arrojó contra casco.

Habiendo agotado todos los recursos y siendo aproximadamente las siete y media de la tarde del 9 de julio, el comandante Leopoldo Funes reunió a la tripulación y luego de dirigirse a ellos con consignas alentadoras ordenó el abordaje de las embarcaciones.

La balsa –siempre de acuerdo con el testimonio de Funes– “por ser de fuerte construcción y más apta que un bote para soportar el embate de las olas”, fue la que recibió el mayor número de marineros y quedó a cargo de un oficial de mar. En los otros botes se embarcó el resto de la marinería y cabos más prácticos. El comandante había reservado la segunda lancha para los oficiales de guerra, los asimilados y un pequeño grupo de personal de tropa, bajo la premisa de que la mayoría de ellos eran “jóvenes inexpertos”, frente a la experiencia de la gente de mar que se embarcaba en los botes de menor porte y la balsa.

Los testimonios coinciden en afirmar que Funes fue el último en abandonar la nave y que tras su orden las cuatro embarcaciones comenzaron a alejarse. De la balsa, el chinchorro y el guigue, nada se sabría después, jamás se encontraron los cadáveres ni los restos de las embarcaciones; pero la lancha de Funes tuvo mejor suerte y sobre el crepúsculo del 11 de julio sus tripulantes pudieron reconocer el faro de cabo Polonio sobre la costa uruguaya.

Hicimos rumbo en su demanda y salvando milagrosamente el peligroso islote de Marcos, embicamos por ignorar la topografía del paraje, en la peor playa cerca de la punta del Diablo⁴.

Empujado contra los rompientes de la costa, el bote desestabilizado por los golpes de mar dio un vuelco y luego de inundarse casi de inmediato se perdió bajo las aguas. En el segundo naufragio perdieron la vida cinco de los

⁴ *Ibidem*, foja 4 vuelta.

veinticinco marinos a bordo. Entre ellos el alférez de fragata, Miguel Giralt y el maquinista Luis Silvany, cuyos cuerpos jamás fueron encontrados. En síntesis, de los ochenta hombres que componían la dotación de la caza torpedera *Rosales*, solamente veinte se habían salvado.

LAS NOTICIAS

En las primeras horas de la noche del 12 de julio el nombre de la caza torpedera *Rosales* corría de boca en boca y los principales diarios de Buenos Aires publicaban junto a la noticia las primeras especulaciones sobre la catástrofe.

La Nación adelantaba una precisa descripción del suceso, y aunque señalaba que eran sólo “inducciones”, la coincidencia de la información con el relato oficial del comandante del buque permite aseverar que se basaba en sus dichos. En efecto, el responsable del navío se había mostrado inicialmente muy proclive a contar lo ocurrido, lo que explica la historia del matutino porteño donde se afirmaba que la *Rosales* había perecido en medio del océano por causa de la tempestad, al ser invadida por las aguas hasta quedar sin gobierno:

Las olas, barriendo sin cesar la cubierta, se han forzado paso al interior, y al fin las máquinas han parado. La torpedera, reducida a la condición de un casco inerte, flotando al azar sin amarras ni cadenas, bajo un vendaval furioso ha sido juguete de los elementos desencadenados, llegando entonces el momento supremo de abandonarla a su suerte⁵.

Aquel día la catástrofe ocupó lugares principales en todos los diarios del país *La Prensa* divulgó la noticia a través de conceptuosos titulares:

La División Naval. Temporal en alta mar. Dispersión de las naves. Lucha de la *Rosales* con el mar. Naufragio de la misma. Probabilidades de lo ocurrido según opiniones de peritos. Medidas de salvación de oficiales y tripulantes. Náufragos a merced del océano. Impresiones del sentimiento. La marina se forma en los contrastes del mar. Suscripción popular espontánea para reponer la *Rosales*. Salida de la *Espora* en socorro de los náufragos.

El desastre provocaba las primeras manifestaciones de dolor y aunque todavía cabía la ilusión de hallar al resto de los hombres, se suscribían

⁵ *La Nación*, 13 de julio de 1892.

pensamientos desalentadores. Empezaron por entonces a difundirse los rumores sobre el sino fatal de la *Rosales* y el diario *La Prensa* adhirió sin tapujos a la idea al publicar, según los dichos, que el buque tenía *jettatura*, para agregar a continuación que éste había sido precisamente el testimonio de sus jefes⁶.

La Tribuna, con encabezamientos menos llamativos, mostró la noticia con algo más de optimismo.

Si a la salvación de las vidas preciosas de oficiales distinguidos, que tantas estrechas vinculaciones de amistad tienen en nuestra mejor sociedad, puede agregarse la de la tripulación, sólo se habrá perdido un buque que el patriotismo de los argentinos devolverá al país⁷.

La Nación describió los hechos de acuerdo a la información recogida por su corresponsal en la Banda Oriental. El relato, lleno de detalles y precisiones desde los titulares hacia la crónica, fue también el más reflexivo y aventurado al difundir las primeras prevenciones sobre las causas del siniestro y el comportamiento del comandante. Y de todas las especulaciones, las que ensombrecían la dignidad del comandante resultaron las más conmovedoras e inquietantes.

[...] es objeto de conjeturas la circunstancia de haber llegado al Polonio el comandante y toda la oficialidad de la *Rosales*, no explicándose cómo el capitán Funes ha dejado librados a los tripulantes a su sola acción, sin distribuir entre ellos a los oficiales⁸.

El 14 de julio el puerto oriental mostraba una fisonomía distinta al ser visitado por gran cantidad de gente que, ubicada en los muelles y a lo largo de la rambla, esperaba el arribo del vapor *Lavalleja* que llegaba con los naufragos desde el cabo Polonio. Esa misma tarde fueron conducidos hasta el vapor *Saturno* que cubría la carrera entre Montevideo y Buenos Aires, y que los llevó de vuelta a casa.

En la capital argentina la expectativa aumentaba en la medida que se aproximaba el arribo de los sobrevivientes. A los parientes y amigos que los esperaban en el puerto, se sumó la prensa en pleno, personalidades de la sociedad y la política, militares y marinos. Se destacaban el senador nacional

⁶ *La Prensa*, 13 de julio de 1892.

⁷ *La Tribuna*, 13 de julio de 1892.

⁸ *Ibidem*.

Roque Sáenz Peña, el doctor Ramos Mejía, el intendente de Buenos Aires Miguel Cané, Dardo Rocha, Benjamín Victorica, Marcelino Ugarte, Martín Blaquier, Manuel Lainez, Eduardo Pinedo, Estanislao Frías, el capitán de fragata Eduardo O'Connor, el teniente de navío Santiago Albarracín, los tenientes de fragata Emilio Bárcena, Juan P. Sáenz Valiente, Enrique Mascias y Leopoldo Pérez⁹.

Los sobrevivientes, vestidos de chaquetilla militar con los distintivos de grado, pantalón negro, sombrero chambergo claro y botines nuevos, desembarcaron en medio de manifestaciones de afecto, que los mostraron visiblemente emocionados. El espectáculo tenía mucho de trágico. Según las observaciones coincidentes de los medios periodísticos, los hombres llegaban extenuados, casi sin poder sostenerse por sí mismos, a tal grado que quienes los esperaban tuvieron que asistirlos. En el rostro de Funes se adivinaban los grandes padecimientos físicos y morales que había experimentado, y el resto de los náufragos mostraba las señales de las heridas y contusiones recibidas en la catástrofe¹⁰.

Con el subtítulo “Zumbidos y picaduras” y adhiriendo al duelo nacional, *El Mosquito* apuntaba que la semana había sido infausta para el tesoro y la grandeza de la República, al haberse perdido una de las máquinas más poderosas de la escuadra¹¹. Dos semanas después condenaría la aparición de una osada literatura ligada a los acontecimientos:

El naufragio de *La Rosales* ha hecho aparecer cinco dramas nuevos, originales de autores argentinos. ¡Ojalá no vuelva a naufragar ningún buque de la escuadra! ¡Siquiera no naufragarán con él la literatura y el buen sentido!¹².

EL PROCESO

Paralelamente se iniciaban las instancias procesales. Como fiscal fue nombrado el capitán de navío Antonio Pérez, quien avanzaba en la instrucción al tiempo que se animaban las crónicas y editoriales de los diarios principales, con severos cuestionamientos hacia la Armada y el Poder Ejecutivo.

A esto debían sumarse las presiones dentro del propio gobierno, especialmente en virtud de la relación de parentesco que ligaba al comandante

⁹ *La Nación*, 16 de julio de 1892; *La Prensa*, 16 de julio de 1892.

¹⁰ Vide *La Tribuna*, 15 de julio de 1892 y *La Prensa*, 16 de julio de 1892.

¹¹ *El Mosquito*, 17 de julio de 1892.

¹² *El Mosquito*, 30 de julio de 1892.

del buque perdido con la familia de Roca y por el hecho de que el segundo comandante era precisamente el hijo del ministro de Guerra y Marina, Benjamín Victorica. Esta situación quedó peligrosamente expuesta el 13 de agosto, cuando Carlos Pellegrini, en contra de la opinión del fiscal, ordenó la libertad de Funes. Aunque la decisión se adoptaba sin perjuicio de la causa, la sorpresiva intromisión en el sumario tiene que haber afectado el espíritu de Antonio Pérez, quien apoyado en razones de salud, solicitó su separación del caso¹³.

Pérez fue reemplazado por el capitán de navío Jorge H. Lowry¹⁴, un oficial nacido en los Estados Unidos, donde había iniciado su carrera, y conocido en la Marina de Guerra Argentina por su extrema rudeza y severidad. Dados sus antecedentes, es probable que el interés de la opinión pública haya influido sobre el Estado Mayor para su designación.

En efecto, la aparición de Lowry en la causa desarticuló inmediatamente las hipótesis de favoritismo. El flamante fiscal no solamente se mostró implacable con los imputados, sino que desde el primer momento radicalizó las acusaciones.

Hacia fines de agosto el sumario estaba nuevamente en marcha, y el fiscal transitaba un nuevo y azaroso camino al desandar los pasos de Pérez y las decisiones ya adoptadas por el Poder Ejecutivo y el Estado Mayor de Marina. Aquel había liberado a todos los imputados, con excepción de Funes, por considerarlos sin culpa y cargo; Lowry, en cambio, insistiría hasta lograr la prisión de todos.

La instrucción de 1656 fojas conforma un farragoso compendio de informes, declaraciones y recusaciones, donde no faltaron las intervenciones de Carlos Pellegrini y Luis Saéñz Peña, junto a las severas críticas y recomendaciones de los auditores de Guerra; especialmente Ángel Justiniano Carranza, llamado a intervenir en una causa contaminada por la intromisión de la prensa, las versiones de todo signo y los constantes reclamos de los náufragos investigados, que a su vez, denunciaban al fiscal de abusar de su autoridad, con hostigamientos y apremios.

Pese a todo, en noviembre de 1893 Lowry estuvo en condiciones de elevar su informe. El alegato es extenso, cargado de detalles y elaborado en consideración a las reiteradas declaraciones de los veinte sobrevivientes y lo que llama sus contradicciones.

¹³ *Sumario* ..., foja 217 vuelta.

¹⁴ Vide *La Prensa*, *La Tribuna* y *La Nación* del 16, 17 y 18 de agosto de 1892.

En él dictaba la condición de culpable del comandante Funes, acusándolo:

1. Por la pérdida, por mala navegación e impericia del buque de su mando; con los agravantes de haberlo “abandonado estando aún a flote en condiciones que pudieron conducir a su posterior salvataje”.
2. Hacer abandono de parte de la tripulación, que no contaba con botes para salvarse, “con premeditación, astucia, abuso de autoridad y confianza, en ocasión de calamidad de naufragio” y por haber efectuado el abandono de noche.
3. Por último lo acusaba de encubrir las verdaderas causas de la desaparición del alférez Miguel Giralt y el maquinista Luis Silvany. La muerte de Giralt, en lugar de ser una fatalidad provocada por el segundo naufragio, era una conspiración criminal para callarlo y hacer de él depositario silencioso de aquella gran mentira. La desaparición de Silvany, a quien también se lo había visto vivo cerca de Giralt, servía para contribuir a esta teoría, aunque ninguna de las declaraciones conducía ni siquiera tangencialmente a pensar supuesto semejante. Pedía la pena de muerte, prevista “contra el oficial que fuera convicto de haber desamparado con notoria malicia a la tropa confiada a su cuidado”¹⁵.

Los cargos se sostenían en escasos fundamentos objetivos, pues por fuerza al nutrirse sólo de las declaraciones de los sobrevivientes, partían del supuesto de que los declarantes habían urdido una siniestra trama para defenderse, por lo que todo lo dicho por ellos no sólo era relativizado, sino recreado libremente y traducido en relatos especulativos de gran imaginación.

En marzo el auditor de Guerra D. M. Escalada presentó al ministro de Guerra y Marina el análisis de la acusación con sus conclusiones. Era un juicio abiertamente crítico y con observaciones que impugnaban en cuestiones fundamentales la actuación y tratamiento que había hecho el fiscal sobre la causa:

¹⁵ *Sumario...*, fojas 1314–1315.

creo con la mano sobre la conciencia, que en el salvataje no se ha producido un movimiento criminal en el espíritu sino en el anhelo de que toda la tripulación abandonara, en aquella noche, la nave que se perdió para siempre¹⁶.

De esta manera Escalada abría el sumario al tribunal superior desestimando la tesis conspirativa y orientando el análisis de la acusación estrictamente sobre los hechos fundados en los testimonios.

El problema de la fiscalía consistía en haber elaborado teorías basadas en la convicción de que había una confabulación criminal, desechando justamente por ello la mayor parte de los testimonios o peor aún, hallando contradicciones donde por sentido común no las había. Esto había generado incluso desinteligencias dentro de la misma fiscalía, al punto que el fiscal adjunto, el capitán de fragata Beccar, se sintió en la obligación de contradecir las aseveraciones de Lowry. En efecto, entre otras consideraciones Beccar no aceptaba el cargo de encubridores para los oficiales, excluyendo también el supuesto de la conjura.

La defensa, que estaba a cargo del alférez de navío Mariano Beascoechea, encontró en este punto un buen argumento para dar principio a su alegato:

Esta falta de uniformidad en la acusación, que no se explica quien como yo, piensa que la acción fiscal es una, y que, para los funcionarios que la representan, un mismo hecho no puede asumir tan diversos caracteres, facilitaría considerablemente la tarea de la defensa [...] le bastaría oponer a las conclusiones del señor fiscal, capitán de navío Lowry, las del fiscal adjunto, capitán de fragata Beccar [...]¹⁷.

Beascoechea se apoyó en el uso indiscriminado que había hecho Lowry de los testimonios, al validarlos en la medida que contribuyeran a la acusación y excluyéndolos cuando se presentaban con signo contrario. El defensor afirmaba que para cumplir con su deber sólo debía limitarse a rectificar las aseveraciones del fiscal, demostrando que éste había desvirtuado las explicaciones para encontrar en ellas contradicciones e inexactitudes, suponiendo hechos y alterando las constancias del proceso¹⁸.

En el cargo por impericia y mala navegación Lowry oponía a las decisiones tomadas por el comandante su propia opinión sobre los modos de acción aconsejables, afirmando que al comenzar la tormenta debió buscar

¹⁶ MARIANO BEASCOECHEA, Defensa ex comandante del Torpedero de División Rosales, p. 74.

¹⁷ *Ibidem*, p. 98.

¹⁸ *Ibidem*, p.103.

el reparo de la costa. Pero esta propuesta, dictada después de ocurridos los sucesos, se sostenía en juicios que en esa instancia conformaban sólo una opinión. El comandante había adoptado un criterio dentro de un abanico de posibilidades, sobre la base de instrucciones previas y a tenor del cumplimiento de la misión. Por cierto no podía imaginar la evolución futura de la tormenta y menos aún las condiciones excepcionalmente adversas del comportamiento del buque. En fin, Funes y sus oficiales pensaron que debían y podían capear el temporal, asumiendo de esta forma los riesgos y consecuencias de aquella decisión. En su primer informe el comandante señalaba que mientras soportaban la tormenta habían sentido una “remezón extraordinaria” un golpe debajo de las calderas de proa, que daba lugar a pensar que el buque había sufrido una fisura en esa zona. También el condestable Iglesias había dicho que la inundación se debía a un rumbo abierto en uno de los fondos del buque, pues también había sentido ese fuerte estremecimiento. Siendo así, el ingreso de agua podía atribuirse a esta circunstancia accidental y por lo tanto imprevisible, lo que terminaba por volver razonable la decisión de continuar el viaje, desvirtuándose así la acusación de mala navegación e impericia.

Pero Lowry rechazaba estos argumentos dando por falsas las declaraciones y afirmaba categóricamente que los compartimentos de máquinas y calderas se habían inundado por las grandes masas de agua que barrían la cubierta en todas las direcciones, desde el momento en que el buque quedó atravesado al mar.

Luego, basado en la consideración de que un buque con treinta y siete compartimentos estancos difícilmente pudiera zozobrar sólo por los ingresos de agua a través de las escotillas y los tambuchos de cubierta, los testimonios de dos oficiales que dijeron que al abandonar el buque la proa estaba unos tres metros sobre el nivel del mar, otras declaraciones del mismo sentido y una serie de cálculos matemáticos afirmados en los datos imprecisos de los testigos, concluyó que: en el momento del abandono el buque quedaba en “condiciones admisibles de flotabilidad, habiendo sido fácil su salvamento posterior amainando el viento y la mar como sucedía entonces”¹⁹.

La extensión del sumario y la gran cantidad de ampliaciones testimoniales con frecuentes repreguntas, fueron campo propicio para la aparición de sutiles contradicciones. En septiembre el primer maquinista Manuel Picasso había dicho que la mayor parte del agua de la inundación de la máquina provenía de la cubierta del buque, de la carbonera y de los ventiladores para tiraje forzado; pero meses después amplió y corrigió parcialmente el testimonio al sostener que el agua ingresada por esos conductos no pudo “en manera

¹⁹ *Sumario...*, foja 1287 vuelta.

alguna” ocasionar la completa inundación del compartimento, atribuyéndolo “a alguna desunión de planchas, debido a una saltada de remaches en la parte sumergida del casco”.

El alférez de navío Jorge Goulú, sin desconocer la gran cantidad de agua ingresada por la cubierta cuando el buque quedó atravesado al mar como principal causa del desastre, afirmaba que la nave se había hecho un rumbo por las calderas de proa: “porque allí fue donde principió la inundación de las máquinas”²⁰. La mayor parte de los declarantes abogó la existencia de un rumbo: “no sólo posible sino que ha sido afirmada por todos los sobrevivientes de la tripulación, quienes han reconocido que su inundación se produjo por debajo, y que el agua que entraba por cubierta fue mucha, recién cuando el buque quedó atravesada a la mar y sin gobierno”²¹.

A la impericia originaria producto de haber evaluado mal las consecuencias de la tormenta, Lowry imponía el agravante de que se hubiera abandonado el buque cuando todavía podía ser salvado, señalando como causa de la desaparición de la nave la llegada de un segundo ciclón el 13 de julio.

No he de extenderme en este punto, donde el fiscal parte de una suposición imposible de probar. Los cálculos técnicos e informes periciales que avalaban la opinión de la fiscalía, se apoyaban en elementos aportados por los propios sobrevivientes, quienes por cierto coincidían en pensar que el buque había sido abandonado cuando ya no cabían posibilidades de mantenerlo a flote. Esos mismos testimonios fueron utilizados por Beascoechea y el defensor de los maquinistas para refutarlo; la matemática era capaz de probar lo que se quisiera. Resulta de sentido común entender que difícilmente se hubiera abandonado la nave, para enfrentarse a la hostilidad del mar y la incertidumbre de sobrevivir, si hubiera existido en el entendimiento de los protagonistas alguna esperanza de salvarlo. Y en rigor de verdad resultaría difícil con estas pruebas no dejar el beneficio de la duda a los oficiales maquinistas, de cuya idoneidad profesional no se dudaba y quienes habían admitido, junto con el comando, que el buque se hundía.

La segunda acusación era en su fondo mucho más grave que la primera al afectar directamente el honor y la moral del comandante, envileciendo por añadidura a todos los sobrevivientes. Según fue anotado por Lowry, Funes había desamparado a parte de la tripulación ante la falta de espacio en las embarcaciones de salvamento, con premeditación y astucia, abusando de su autoridad.

²⁰ *Ibidem*, foja 361 vuelta.

²¹ BEASCOECHEA, Defensa..., p. 116.

Este argumento sólo podía sustentarse si se desconocía la construcción de la balsa, que según la mayor parte de los testimonios, había sido construida aún antes de haberse destruido la primera lancha de almirantazgo. Para afirmar que la balsa no se construyó, el fiscal decide apoyarse en las diferencias de las declaraciones, las cuales al ser comparadas muestran diferencias: en un caso se dice que tenía cinco metros de largo por tres de ancho, otra declaración indica que era de nueve metros, se dice que era redonda o rectangular, un testigo afirma que embarcaron doce hombres, pero otro que fueron dieciocho, y hasta uno de ellos declaró que sólo había visto siete personas a bordo. Lowry por su parte hace hincapié en estas contradicciones e intenta probar que no había posibilidades para tal construcción. Por un lado –afirma el fiscal– los cañones, con sus montajes y el resto de las estructuras sobre el castillete, no dejaban el espacio que era necesario “para la más segura y eficaz construcción o terminación de esa obra”, y luego se pregunta:

¿Puede admitirse, acaso, como cosa posible, que en un buque de tan pequeño porte como era la *Rosales*, que ya sin gobierno y atravesada al mar, en un vendaval que arbolaba olas de seis a siete metros de altura, que [...] barrían todo lo que hallaban al paso, haciendo correr mucho peligro a la gente que andaba sobre cubierta reforzando trincas [...] se hayan podido desguarnir las plumas y los tangones, y andar manipulándolas de un lado a otro de la cubierta, para construir sobre ella jangada alguna, operación considerada por los hombres de mar como muy difícil y peligrosa aun en buques de mayor porte, en análogas circunstancias?²².

Profundizando algunos aspectos, pero apoyado principalmente en esta razón, Lowry rechazó que la balsa (cuya construcción negaba) se hubiera empleado en el embarque de la tripulación:

Sin balsa –continuaba– e inutilizada la primera lancha, el salvataje de las ochenta personas que había a bordo de la *Rosales* quedaba relegado a tres botes, los cuales reunidos, aún recibiendo un número mayor a su capacidad de porte, no podían efectuarlo con más de sesenta; así que veinte personas debían perder toda esperanza de poder salvar sus vidas y quedar en una situación terriblemente desesperada²³.

²² *Sumario...*, foja 1294.

²³ *Ibidem*, foja 1297.

A esto quería llegar; efectivamente se empeña en demostrar que parte de la tripulación había sido abandonada a bordo y para dar crédito a su teoría sostiene no sólo la inexistencia de la balsa, sino también la reunión en consejo de los oficiales para decidirlo. Luego, teje una compleja y dramática trama:

Rechazados esos marineros de la segunda lancha debieron precipitarse sobre el guigue y el chinchorro, y excediendo con su número al ya recargado que tenían esos botes, debieron hacerlo zozobrar y acontecido ello sobre el mismo costado muchos volvieron a subir sobre la cubierta del buque, en particular los que se lanzaron dentro del chinchorro que estaba a sotavento²⁴.

La historia podría tener algún asidero en una declaración del comisario contador, que dijo haber visto entre trece y veinte marineros mareados en el sollado poco antes del abandono, pero esto no prueba que estos hombres no hayan procurado algún bote cuando se dio la orden; por otra parte el relato de Lowry se refiere claramente a los hombres que buscan una balsa por haberse perdido la asignada. Los testigos coinciden en afirmar que todos los botes se habían largado del buque y que fue Funes el último en desembarcar de la caza-torpedera, después de haberla recorrido. Pero el fiscal, que está convencido de la existencia de una confabulación criminal, no se impone ni siquiera aclarar su propia tesis.

Beascoechea no tiene más que oponer las declaraciones de todos a la versión de Lowry, que no puede convencer y mucho menos probar las bases de la supuesta intriga. Todos los oficiales, tanto los de guerra como los asimilados recuerdan la reunión donde se decidió la construcción de la balsa y sobre ello sólo difieren en cuestiones de forma, y especialmente en la hora en que aquella se produjo:

La parte fiscal –refutaba Beascoechea– encuentra que todas estas declaraciones no prueban la celebración del consejo de oficiales, porque no todos están contestes en la hora fija en que él se celebró, sin tener en cuenta que esa pequeña diversidad en la indicación de las horas nada prueba, puesto que no es justo exigir, en las circunstancias especiales en que se encontraba el buque, esa precisión de detalles [...]²⁵

De esta manera el defensor dejaba sentado el primer punto para centrarse en la cuestión de la balsa. Con meticulosidad repasa cada declaración donde

²⁴ *Ibidem*, fojas 1300–1300 vuelta.

²⁵ MARIANO BEASCOECHEA, *Defensa...*, p. 132.

se hace referencia a su construcción y demuestra que diecinueve de los veinte declarantes aceptaban su existencia y reconocieron los materiales utilizados (tangones, vergas, perchas, remos y salvavidas), para concluir en que las diferencias que existen en el sumario respecto a la forma y dimensiones no son lo suficientemente significativas como para desestimar su veracidad:

Si los sobrevivientes de la Rosales se hubieran puesto de acuerdo para simular la construcción y el empleo de la balsa, es más racional también que se hubieran puesto en perfecto acuerdo en todos los detalles. [...] Pero que ocho o diez personas interrogadas sobre la forma y extensión de una construcción [...] en circunstancias excepcionales de peligro [...] discrepen en ciertos detalles, es algo que no puede parecer más racional, y que, por este motivo, no ha debido llamar la atención del señor fiscal²⁶.

Si se acepta la construcción de la balsa ya no habría razones para dejar abandonada parte de la tripulación. Es que este punto tampoco podía ser probado. Como señala el defensor el único que afirma taxativamente la existencia de gente mareada en los alojamientos interiores es Picasso, pero lo hace en relación al momento en que él se disponía a embarcar en la lancha, mucho antes de que lo hiciera el comandante: “La creencia del declarante de que mucho antes de embarcarse el comandante hubiera en el sollado algunos marineros mareados, no es la afirmación de que los hubiera, ni de que esos marineros quedaran cuando el comandante se embarcó”²⁷. Nadie más deja constancia sobre el supuesto desamparo de la gente y Victorica, al preguntársele sobre esto, dice que en el momento de abandonar el buque había dos o tres mareados, a quienes se les prestaron los auxilios oportunos antes de hacerlos embarcar²⁸.

Beascochea señala que esta imputación no tiene “otro apoyo que la interpretación torcida de la declaración del maquinista Picasso”, para concluir más adelante que aquel cargo no se sostenía en otro antecedente que la palabra del fiscal, a la que oponía “la afirmación de todos los que por haberse encontrado presentes en aquel momento” sabían mejor que él lo sucedido²⁹.

Otros aspectos de menor trascendencia y algunas imputaciones que no llegaban a ser formales acusaciones, fueron puntualizados por el defensor, que con gran habilidad desmerecía la actuación de Lowry. Por fin llegó la

²⁶ *Ibidem*, pp. 144–145.

²⁷ *Ibidem*, pp. 181.

²⁸ *Sumario...*, foja 121.

²⁹ MARIANO BEASCOECHEA, *Defensa*, 186.

cuestión más irritante, aquella que había ocupado particularmente a la opinión pública desde el principio del proceso.

El fiscal había hecho cargos contra Funes, por haber elegido para él y los oficiales la segunda lancha del buque, dado que ofrecía mayor seguridad por su estado de conservación y por estar ubicada en una posición que favorecía el embarque en ella.

Beascoechea rechazaba enérgicamente esta idea, reafirmando que todos los botes del buque estaban en las mismas condiciones, tal como había quedado reconocido en el sumario, e indicaba que al haberse distribuido la tripulación, la marinería había sido asignada a la primera lancha, de mayores dimensiones que la segunda y con las mismas o mayores seguridades para el salvataje³⁰. El defensor nada dice del chinchorro ni del guigue, embarcaciones muy menores y que realmente ofrecían un franco peligro para los náufragos en el mar; tampoco menciona la balsa, que por su improvisada construcción no podía brindar ninguna confianza. En cambio avanza directamente sobre la imputación de no haber dispuesto que los oficiales de guerra fueran a cargo de los botes donde iba embarcada la marinería.

Lowry había dicho que con ello se había faltado a lo establecido por “las leyes militares y el reglamento de navegación de la marina mercante de las naciones civilizadas y semi bárbaras del mundo”, una abstracción que por cierto desconocía las leyes sobre las cuales se apoyaba la Marina de Guerra en la Argentina:

Las ordenanzas que nos rigen al hablar de los deberes del comandante, no determinan que éste en caso de naufragio deba disponer que los oficiales de guerra, vayan a cargo de los botes con marineros, de manera que con arreglo a ordenanzas está reservado a criterio del comandante encargar de la dirección de los botes a aquellos que a su juicio sean más expertos para conducirlos a su destino³¹.

Funes había justificado su decisión en el hecho de que los dos tenientes de navío Jorge Victorica y el jefe de derrota, Pedro Mohorade, estaban enfermos y la convicción de haber puesto a cargo de las embarcaciones a contramaestres y hombres de mar probados, en virtud de que el resto de los oficiales, todos muy jóvenes y recientemente egresados, no tenían el aval de la experiencia para tal empresa. Beascoechea reafirma sin embargo el hecho de que Funes no había vulnerado ninguna ordenanza, pero ignora a propósito

³⁰ *Ibidem*, 194.

³¹ *Ibidem*, 195–196.

principios básicos para la toma de decisiones: criterio y sentido común. Funes no puede explicar con argumentos convincentes la razón de su decisión y el defensor por primera vez tiende a vacilar en su apelación, aferrándose sólo a la letra de la ordenanza.

Al finalizar su alegato el fiscal acusa a Funes de encubrir las verdaderas causas de la desaparición del alférez Giralt y del maquinista Silvany.

Sólo me resta declarar que el más completo misterio envuelve la desaparición de esos infortunados oficiales, no habiéndome sido posible rasgar el velo que cubre ese tenebroso asunto, pues las diligencias del plenario no han producido más luces al respecto, y ante los resultados negativos de las investigaciones [...] y no habiendo el capitán de fragata don Leopoldo Funes [...] justificado suficientemente la desaparición de ellos en el naufragio y percances posteriores [...] es de mi parecer que debe ser responsabilizado de la vida de esos oficiales³².

La acusación de encubrimiento responde a la hipótesis de que la balsa no fue jamás construida y que una veintena de hombres habían sido cruelmente abandonados a bordo. Lowry, siempre conteste con su teoría de la conspiración, asume que Giralt estaba dispuesto a revelar la verdad y que por esa razón había sido asesinado. Pero a pesar de no hallar ninguna prueba que lo respaldara acusa a Funes. Ante la ausencia de fundamentos la defensa sólo se apoya en las mismas afirmaciones del fiscal para desacreditar los cargos:

El señor fiscal acusa de encubrir las verdaderas causas de la desaparición, etc. Esto hace suponer que las verdaderas causas son conocidas y que mi defendido trata de negarlas o de ocultarlas [...]³³.

Como Lowry había dicho que el “más completo misterio” envolvía aquella desaparición, esa misma afirmación echaba por tierra el cargo. Y Beascoechea se preguntaba sobre qué criterio se podía admitir semejante acusación, cuando al mismo tiempo se reconocía que eran totalmente desconocidas las causas del encubrimiento.

Para Lowry la muerte de Giralt se debía particularmente a su participación en “diversos incidentes” que habían tenido lugar al abandonar el buque. Y en efecto Giralt había participado en la construcción de la balsa y expresado su deseo de embarcar en ella. Funes se lo había impedido,

³² *Sumario...*, fojas 1313–1313 vuelta.

³³ MARIANO BEASCOECHEA, *Defensa*, p. 211.

ordenándole que lo hiciera en la lancha con el resto de los oficiales. De acuerdo con la argumentación seguida por la defensa, estos hechos no daban lugar al móvil del crimen sugerido por el fiscal; por otra parte la desaparición de los cadáveres suponía que los hubieran enterrado. Para eso se necesitaba tiempo, medios y cubrirlos de manera que la gente del lugar no pudiera hallarlos. De esta forma Beascoechea consideraba “totalmente destruido” el último de los cargos³⁴.

CONCLUSIONES

El Consejo de Guerra designado por el ministro Luis María Campos fue presidido por el comodoro Augusto Laserre y se designaron como vocales a los comandos Clodomiro Urtubey y Enrique Howard, a los capitanes de navío Martín Guerrico, Enrique Sinclair y Lázaro Iturrieta y al capitán de fragata Atilio Barilari.

La Tribuna señalaba en un editorial titulado “El Célebre Proceso” que lo opinión volvía a interesarse en la historia de aquel siniestro, sobre el cual todos se habían “creído habilitados para inventar episodios”³⁵.

El 22 de marzo de 1894 el Consejo había dictado sentencia. Con respecto al comandante Funes, y de conformidad con lo señalado por las ordenanzas españolas de 1748, todavía vigentes para la justicia militar argentina, se lo condenaba “por pluralidad de votos a sufrir la pena de un año de suspensión de empleo”³⁶.

De esta manera virtualmente se habían desestimado todos los cargos, ante la falta de pruebas que respaldaran las hipótesis del fiscal y la contundencia de una defensa que había demostrado la ausencia de fundamentos para sostener las acusaciones. Sin embargo, el manto de dudas y especulaciones que había rodeado todo el proceso no habría de disiparse sin costo. Aún cuando no podía ser imputado por ello, las decisiones de Funes, sobre todo a tenor de la distribución de los naufragos en las balsas, era una sombra que lo acompañaría siempre.

³⁴ *Ibidem*, 214–215.

³⁵ *La Tribuna*, 3 de marzo de 1894.

³⁶ *Sumario*..., fojas 1636–1636 vuelta.