

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

candidatos a integrar la nómina de constituyentes propuestos por la provincia de Buenos Aires para la reforma constitucional. El presidente felicita al consejero efectivo Carattoli, y la asamblea le tributa un voto de aplauso.

Acto seguido el presidente informa a la asamblea que el miembro efectivo y ex presidente de la Unión notario Carlos Perlada Méndez ha sido designado en su país, Guatemala, Registrador General.

Al entrar a considerar el punto 15 del orden del día: "Orden del Mérito de la Unión Internacional del Notariado Latino" y dado lo avanzado de la hora, el presidente remite el reglamento de la Orden a los anexos agregados para la asamblea.

Previa pausa de la asamblea, el presidente pone a su consideración el texto de las modificaciones a los Estatutos de la Unión cuya última redacción los asambleístas han recibido. Previa lectura de las reformas a los Estatutos, la asamblea las aprueba por unanimidad.

El presidente concede la palabra a la representante del notariado cubano y del Ministerio de Justicia de Cuba, notaria Evelyn Vega - Secada, que agradece la invitación a participar de las deliberaciones e invita a los presentes a asistir a la II Conferencia Internacional de Derecho Notarial y Registral del Estado Civil en La Habana (Cuba) del 23 al 25 de marzo de 1994; destaca los vínculos de amistad con los países que integran la Unión.

En cuanto a la fijación de la fecha y lugar de la próxima asamblea, se establece en la ciudad de Berlín, durante la celebración del XXI Congreso Internacional.

Ya próxima la finalización de la asamblea, el presidente Schwachtgen concede el uso de la palabra al presidente de la Cámara de Notarios de Austria, Georg Weissmann, quien expresa palabras de agradecimiento a la conducción de la asamblea por parte del presidente, que lo ha hecho con firmeza y convicción. Hace entrega de la bandera de la Unión, que se coloca en el estrado, y manifiesta que tiene el poder de símbolo que es la identificación del notariado y un recuerdo de esta reunión de Viena.

El presidente agradece visiblemente emocionado la entrega de esta bandera, entre los aplausos de los asistentes.

A continuación el presidente, siendo las 14, da por terminada la asamblea, no sin antes felicitar al equipo de traductores por la tarea desarrollada, tributándoseles un cerrado voto de aplauso.

Agradeciendo la participación y colaboración sin límite de las secretarías administrativas y colaboradoras del notariado austríaco, el presidente les hace entrega de ofrendas florales entre los aplausos de la concurrencia.

## **SECCIÓN HISTÓRICA**

*LA HAZAÑA DE MALVINAS (\*) (39)*

ABEL JULIO BOUJON

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

**SUMARIO**

1. Introducción. 11. Hundimientos del "Sheffield" y "Atlantic Conveyor". III. Los héroes de San Carlos. IV. Fuerza Aérea Argentina. V. Bajas británicas. VI, Consideraciones finales. VII. Fuentes consultadas.

**I. INTRODUCCIÓN**

En estos días, se conmemora un nuevo aniversario del comienzo de la ocupación de las islas Malvinas por fuerzas argentinas de tierra, mar y aire. La permanencia en las islas fue de 74 días; desde el 2 de abril de 1982 hasta el 14 de junio del mismo año, luego de un incidente hábilmente provocado, distorsionado y aprovechado por la diplomacia inglesa, a instancias de los kelpers y muy especialmente de la FIC (Falkland Islands Company), con la complacencia de la Royal Navy.

Se involucró a un grupo de 41 obreros argentinos que llegaron a Puerto Leith, islas Georgias del Sur, contratados por el señor Constantino Davidoff. Este había obtenido un contrato para hacerse cargo del desmantelamiento de las instalaciones abandonadas de una factoría ballenera inglesa existentes en Puerto Leith, Stromness y Husvik, en la isla San Pedro del grupo de las Georgias del Sur.

No es mi propósito, dadas las limitaciones de espacio, reiterar aquí las numerosas razones y títulos de orden histórico, geográfico o jurídico, que avalan nuestros derechos sobre las islas. Tampoco voy a hacer una relación de las variadas y reiteradas argucias de las que se valió Gran Bretaña desde que la Argentina obtuvo en 1965 la resolución 2065 de las Naciones Unidas, con la finalidad de congelar o postergar lo más posible todo intento serio de llegar a algún acuerdo sobre la forma de devolvernos las islas. Como se recordará, esa resolución oficializaba la disputa sobre aquéllas e invitaba a ambas partes a llegar a algún arreglo al respecto, en el marco de la Carta y de la resolución 1514 de 1960.

Quiero sí destacar algunas acciones llevadas a cabo por nuestros hombres, entre muchas otras, que si bien son conocidas por los especialistas, no se han difundido a la población civil, o bien se lo ha hecho bajo la influencia de la inmediatez, con su carga de apasionamiento a favor o en contra que ello a veces implica. Cabe recordar, aunque sea sabido, que durante el conflicto por las islas Malvinas la Argentina debió enfrentar no sólo a Inglaterra, que era por entonces la tercera potencia del mundo, sino que ésta contó con el apoyo explícito o implícito, directo o indirecto, de los Estados Unidos, la OTAN, los países de la Comunidad Económica Europea y otros del hemisferio norte. Además, a raíz de recientes problemas con Chile, teníamos con este país una relación algo complicada, y no podíamos considerar que tuviéramos las espaldas seguras.

Como quedó expresado al comienzo, participaron en la ocupación y/o la

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

guerra, hombres de las tres fuerzas armadas, de la Gendarmería Nacional, la Prefectura Naval Argentina, y algunos buques pesqueros o mercantes.

Los breves relatos que siguen, pretenden ser un reconocimiento a aquellos argentinos, dignos herederos de San Martín, Belgrano, Brown y otros grandes hombres de nuestro pasado histórico, que no dudaron en dar todo de sí, incluso hasta la vida, por una causa que une a los argentinos y que es sin duda el sentimiento nacional por excelencia: la recuperación definitiva de las islas Malvinas. Por lo tanto no deberá interpretarse como una apología de la guerra, o su propuesta como forma natural de resolver los conflictos. Pero, la guerra es un dato de la realidad. Hubo y hay guerras. Quizá dentro de 500, 1000, 2000 o más años, cuando esa capa de barniz que recubre al ser humano como resultado de la educación, la cultura, las influencias de las regiones tradicionales, sea lo suficientemente consistente como para contener con firmeza al ser en estado de naturaleza que hay dentro de cada hombre, los conflictos puedan resolverse de otra forma. Hay lugar para un cauto optimismo. Si es verdad lo que se narra en los libros de historia que leemos o hemos leído, se puede presumir que en los tiempos de César Octavio Augusto, Calígula o Nerón, el hombre era peor, o, si se quiere, menos bueno que ahora. El camino podría ser ése: educación, más educación, desarrollo del espíritu y de un pensamiento reflexivo, adecuada escala de valores y conciencia de la finitud de la vida terrenal.

Mientras tanto, cada país que se precie deberá contar con una capacidad disuasoria creíble y que guarde una razonable equivalencia con la de sus vecinos.

Aclarado este punto, quiero recordar que luego de la ocupación de las islas por la Argentina, Gran Bretaña alistó una cantidad impresionante de buques, más de 110, entre destructores, fragatas misilísticas, cruceros, portaaviones, transportes, logísticos, submarinos nucleares, etcétera, de la Armada Real o de la flota auxiliar, y también aviones Harriers y Sea Harriers, helicópteros, pertrechos bélicos y hombres, en una cantidad a todas luces desproporcionada, si se tiene en cuenta lo limitado de nuestro poderío militar; como si su intención fuera aplastarnos, como un elefante a una hormiga.

La despedida de la flota se pareció más a una fiesta que al inicio de un misión armada. Muchos podrán recordar todavía a esa señorita, que desde el muelle se levantó el suéter y mostró sus exuberancias, como señal de buena onda. Pero el Atlántico Sur les depararía una gran sorpresa, como se verá más adelante. Los argentinos no se retiraron de las islas, como quizá esperaban, después de semejante demostración de fuerza.

Cabe destacar, asimismo, que mientras sus combatientes eran todos profesionales, gran parte de nuestras fuerzas armadas estaban integradas por soldados conscriptos. Sus rostros, casi adolescentes, pueden haber inducido a engaño a algunos. Pero allí estaba el ser argentino. Combatieron con una bravura y una entrega que llenaría de orgullo a cualquier país. Hoy vemos a muchos de ellos, con sus pechos cubiertos de condecoraciones. Y eso está bien, muy bien ¡Se las ganaron! Y la sociedad comienza a reconocerlos y respetarlos. Van quedando atrás los días en que se los

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

negaba o agraviaba. Lamentablemente algunos de ellos no pudieron soportar tanta impiedad, y pusieron fin a sus vidas.

Como representativas de todas las demás acciones, he elegido dos de ellas: una, protagonizada por la Aviación Naval y la otra, por elementos del Ejército Argentino.

**II. HUNDIMIENTOS DEL "SHEFFIELD" y "ATLANTIC CONVEYOR"**

La Argentina había adquirido a Francia 5 aviones Súper Etendard y 5 misiles Exocet

AM 39, que llegaron al país en diciembre de 1981. Los pilotos y técnicos enviados a Francia habían recibido sólo un entrenamiento básico. Expertos franceses debían venir al país para hacerles completar la preparación. Pero, por pedido de Inglaterra, no vinieron. Tampoco llegaron los repuestos. Un avión debió ser desarmado para servir como tal. Se podía suponer, entonces, que la Armada Argentina no estaba en condiciones de operarlos. Además la flota inglesa estaba estacionada a varias millas al este de la isla Soledad, es decir, en principio, fuera del alcance de nuestro aviones basados en el continente. La gran distancia y la necesidad de volar muchas millas a ras del agua les dejaba combustible tan sólo para llegar a las islas, operar 2 o 3 minutos, para luego tener que regresar rápido a sus bases. Caso contrario caerían al mar, con mínimas o nulas posibilidades de sobrevivencia para los pilotos. El día 2 de mayo de 1982, el submarino nuclear "Conqueror" había atacado, por decisión o por lo menos con conocimiento del más alto nivel político británico, al ARA "General Belgrano", cuando éste se encontraba a más de 30 millas al oeste de la zona de exclusión declarada por Inglaterra, con proa hacia el continente y no representando en ese lugar, por su lentitud y longevidad, un peligro significativo. Tenía sí el viejo crucero un gran valor afectivo para nuestros hombres de mar. Esta acción fue adecuadamente calificada por excombatientes hace unos pocos días. Se supone que con ella Gran Bretaña quiso entorpecer o hacer abortar las gestiones de paz que llevaba adelante el presidente del Perú, Belaúnde Terry. Muy temprano, el día 4 de mayo de 1982, un avión explorador de la Armada Argentina destacado en zona Malvinas detectó señales que indicaban la presencia de buques enemigos al sudeste de Puerto Argentino y a unas 100 millas. Para tener una idea de lo complejo de la determinación, hay que tener en cuenta que pose al conflicto operaban en el lugar numeroso buques pesqueros. Informado el Comando Naval, dispuso el alistamiento inmediato de dos Súper Etendard, equipado cada uno con un misil Exocet AM 39. Un nuevo contacto con el avión explorador, y pocos minutos antes de las 10 ambos aviones despegan hacia el destino fijado. En el punto y altura previstos, reunión con un avión tanque de la Fuerza Aérea Argentina, para reponer combustible. Luego contacto fallido con explorador por rotura de radar de éste. Se repara, y contacto positivo ahora. Los Súper Etendard ya han perforado la nubes y siguen en vuelo rasante, con nubes muy bajas y escasa

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

visibilidad por mala meteorología. Nieblas y chubascos. Van absolutamente solos, sin escolta alguna y en total silencio radioeléctrico y de radar, para no ser detectados. Ascenden levemente y encienden fugazmente sus radares para precisar el blanco, y vuelta a rasante. Adentro de cada avión, sólo su piloto. Con muchos relojes, indicadores y aparatos que visualizar y controlar. Afuera, la inmensidad del océano. Las olas encrespadas que mojan el parabrisa, y el Exocet engarzado como una joya. Un recuerdo para la esposa y los hijos, los padres y los compañeros y amigos de toda la vida. Quizá el último. Un agradecimiento a Dios, por darle esta oportunidad de servir a la Patria. Un nuevo control del instrumental. Concentración total. Pulsaciones que se aceleran. El avión sereno y elegante, como una garza blanca posada sobre el extremo superior de un árbol. Mecanismos que se accionan. Un ligero sacudón. Rápido giro de 180 grados, y a toda velocidad rumbo a casa. Minutos después de las 12 aterrizaje perfecto, en tres puntos. Los tripulantes del avión explorador llegados un poco antes los estaban esperando. Abrazos interminables, y luego, la ansiedad. Después la BBC. Por fin, la noticia. Un ¡Viva la Patria! hace vibrar el cemento de la pista. A cientos de millas hacia el este, el destructor HMS "Sheffield", orgullo, junto con otros, de la Armada Real. El oficial de guardia camina sin rumbo determinado, mirando de derecha a izquierda y viceversa, hacia el oeste. Está preocupado. En el radar del destructor habían advertido una señal. De pronto ve cómo un "humito" se desplaza al ras del agua en su dirección. ¿Qué es eso?, se pregunta. No alcanza a responderse. Ya, a poco más de una milla de distancia, lo reconoce. Es el majestuoso Exocet AM 39. Gringo de nacimiento, pero aquerenciado en estas tierras. Criollo por adopción va a hacer justicia. El "Sheffield" está condenado, y va a ejecutar la sentencia. Cuatro segundos después penetra por su costado derecho y un poco más arriba de la línea de flotación. 21 muertos y muchos heridos. Un incendio que no se puede controlar. Después, el fondo del mar. Sorpresa total. ¡Una hazaña! Conmoción en Londres. Preocupación en la OTAN y en los ministerios de defensa de los principales países. Hay que cambiar la estrategia y la doctrina naval aceptada hasta ahora. La Armada Real no es invulnerable. Contra todas las previsiones y suposiciones la Argentina acaba de hundir a un buque de guerra de la más moderna tecnología. ¡Los ingleses comenzaban a conocer el infierno! Es la primera vez que se dispara un Exocet AM 39 en un escenario bélico real. Sólo la altísima profesionalidad, los severos entrenamientos y el ingenio argentino lo habían hecho posible.

El día 25 de mayo de 1982, en una operación parecida, pero más compleja aún, dos Exocet AM 39 dieron de lleno en el portacontenedores "Atlantic Conveyor", pese a que los británicos ya estaban alertados. Se hundió el 30 de mayo y, con él, varios helicópteros, bombas, carpas para 4000 soldados, planchas de aluminio para la operación de aviones Harrier y distintos suministros.

Por la acción de la Aviación Naval, o de la Fuerza Aérea Argentina o de ambas, fueron hundidos o destruidos nueve buques enemigos y averiados otros veinte. Uno de los mayores desastres sufridos por la marina inglesa en

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

su historia.

**III. LOS HÉROES DE SAN CARLOS**

El 15 de mayo de 1982, un teniente primero del Regimiento de Infantería 25 recibió la orden de trasladar efectivos desde la zona de Darwin hasta Puerto San Carlos. Este está ubicado más hacia el norte y al oeste de la isla Soledad, con acceso por el estrecho de San Carlos que separa a Soledad de la isla Gran Malvina. Una de las misiones asignadas era dar el alerta temprano a Puerto Argentino, para el caso de que se produjera algún desembarco inglés en la zona. El mismo teniente se trasladó con algunos suboficiales y soldados al lugar indicado. El 21 de mayo, alrededor de la una de la madrugada, los invasores, en una maniobra de distracción, comenzaron a efectuar fuego naval sobre la costa este de la isla Soledad, para luego desembarcar por sorpresa en la costa oeste. Pero ahí los estaban esperando el teniente y sus hombres. Al amanecer, un soldado apostado en una altura del lugar llegó corriendo a ver a su jefe en el puesto de comando, para informarle que había avistado a un buque blanco, grande, en el canal de acceso al puerto. De la misma forma, el teniente se desplazó hasta la altura, y por medios ópticos comprobó que ya no era sólo uno, sino cinco los buques que entraban, y casi enseguida vio cómo del más grande se desprendían en todas direcciones numerosos lanchones con decenas de infantes cada uno. (Un piloto de la Aviación Naval comprobaría una hora más tarde que había por lo menos 10 buques en las proximidades.) Informa a Puerto Argentino. Minutos más tarde, otro observador le informa del avance de tropas inglesas un poco más al norte y en dirección hacia el este. Era previsible que intentarían rodearlos. Casi enseguida apareció un helicóptero enemigo desde el este, completando el cerco. Para entonces habían desembarcado unos 600 infantes británicos. El teniente primero contaba con una cantidad de tiradores entre 15 y 20 veces menor. Es decir, por cada combatiente argentino, había entre 15 y 20 ingleses. Un rápido cambio de posición argentino hace fracasar el primer avance británico. Los kelpers de la localidad ayudan a los invasores. Un helicóptero enemigo que ataca. El teniente ordena repeler el fuego, y lo pone en fuga seriamente averiado. Otro helicóptero que los ataca y es derribado por los argentinos. Rápidos desplazamientos de nuestros hombres logran neutralizar el fuego de las ametralladoras y morteros enemigos. Un nuevo helicóptero dirige el fuego sobre las tropas argentinas, que responden y también lo derriban. Otro helicóptero que ataca y tiene que escapar en muy malas condiciones y echando humo por la acción argentina. Más fuego británico, con ametralladoras, fusiles, morteros y también fuego naval sobre nuestros soldados. Sucesivos movimientos de nuestras tropas, hábilmente concebidos por el teniente. El alerta proporcionado oportunamente a Puerto Argentino permite a su vez que a las 9.30 un avión naval llegue a la zona a completar la observación, oportunidad que aprovecha también para atacar a la flota. Y que después del mediodía, oleadas de aviones nuestros

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

infligieran un terrible castigo a los invasores. A todo esto, el teniente primero y sus hombres, en absoluta inferioridad numérica y de armamento, lograban: 1°) Derribar dos helicópteros. 2°) Poner fuera de combate a otros dos. 3°) Producirle varias bajas al enemigo, entre muertos y heridos. 4°) No sufrir una sola baja propia. 5°) Como quedó dicho, facilitar la acción de nuestros aviadores.

Cumplida la misión, inician el repliegue hacia Puerto Argentino, donde llegan el día 26 de mayo después de atravesar la isla de oeste a este, en una marcha muy dura por las características del terreno, el hostigamiento enemigo, y la meteorología adversa, no sin antes hacer un alto en el trayecto para conmemorar el Día de la Patria. Llegados a Puerto Argentino, luego de proporcionar los informes correspondientes y reponer los componentes del equipo, averiado o faltante, el bravo teniente solicita a su superior ser inmediatamente enviado con su gente a Darwin, el frente más caliente entonces, donde se combatía fieramente. Y así fue dispuesto. ¡Una hazaña!

#### **IV. FUERZA AÉREA ARGENTINA**

No he relatado ninguna acción de la Fuerza Aérea Argentina. No se trata de un olvido. La más joven de nuestras Fuerzas tuvo su bautismo de fuego en las Malvinas, y su desempeño fue tan extraordinario que bien se merece una narración más extensa.

Como testimonio de reconocimiento y homenaje voy a transcribir, aunque más no sea parcialmente, algunas opiniones vertidas en el exterior y reproducidas en distintas publicaciones:

"A vosotros, jóvenes argentinos, compañeros pilotos de combate, quisiera expresaros toda mi admiración.

"A la electrónica más perfeccionada, a los misiles antiaéreos, a los objetivos más peligrosos que existen, es decir los buques, hicisteis frente con éxito. A pesar de las condiciones atmosféricas más terribles que puedan encontrarse en el planeta, con una reserva de apenas pocos minutos de combustible en los tanques de nafta, al límite extremo de vuestros aparatos, habéis partido en medio de la tempestad en vuestros Mirages, vuestros Etendard, vuestros A - 4, vuestros Pucará, con escarapelas azules y blancas. A posar de los dispositivos de defensa antiaérea y de los SAM de buques de guerra poderosos, alertados con mucha anticipación por los AWACS y los satélites norteamericanos, habéis arremetido sin vacilar. Nunca en la historia de las guerras desde 1914 tuvieron aviadores que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aun los de la RAF sobre Londres en 1940 o los de la Luftwaffe en 1945.

"Vuestro valor ha deslumbrado no sólo al pueblo argentino, sino que somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos que seáis nuestros hermanos pilotos.

"A los padres y a las madres, a los hermanos y a las hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos que fueron a la muerte con el

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

coraje más fantástico y más asombroso, les digo que ellos honran a la Argentina y al mundo latino". . . (Pierre Clostermann, uno de los más grandes pilotos de la Francia de todos los tiempos, y maestro de varias generaciones de aviadores de todo el mundo)."Pocas veces se ha visto tanta gallardía ante la vida, tanta responsabilidad ante la muerte, tanta consideración ante los propios, tanta audacia ante lo ajeno...

"Sin alarde, sin hablar siquiera. Dejando a los ingleses la cuenta de los derribos y de los impactos. Ellos se limitan a protagonizarlos. Sin aspavientos ni petulancias. Como si fuera la cosa más natural del mundo"... (José María Carrascal, en ABC, Madrid, España).

"No creo que se pueda encontrar mejores pilotos en el mundo"... (K. Freed, Los Angeles Times Service).

#### **V. BAJAS BRITÁNICAS**

1. Nueve buques hundidos o destruidos.
2. Veintitrés buques seriamente averiados.
3. Setenta y siete aviones y helicópteros (según fuentes británicas extraoficiales). Reconocidas por gran Bretaña: 35.
4. Setecientos muertos y un mil quinientos heridos (según fuentes alemanas). Reconocidas: 255 y 777 respectivamente.

#### **VI. CONSIDERACIONES FINALES**

No obstante tanto sacrificio, tanta entrega, la guerra no se pudo ganar. Algunos analistas piensan que con tal o cual estrategia pudo haberse triunfado.

Es pertinente recordar que el señor John Lehman, secretario de marina de los EE.UU. durante el conflicto, en un reportaje realizado en 1988, admitió su convicción de que sin la ayuda norteamericana Inglaterra hubiera perdido la guerra. Y el almirante Harry Train, comandante de la Flota del Atlántico Sur de los EE.UU. entonces, durante una visita realizada a Buenos Aires en noviembre de 1986, sostuvo que estuvimos a punto de ganarla. ¿Cuánto habrá en sus afirmaciones de sinceras convicciones y cuánto de cortesía? Difícil saberlo. Pero de lo que no pueden quedar dudas es que en la primera guerra contra un enemigo externo que tuvimos que afrontar luego de más de cien años, nuestros oficiales, suboficiales y soldados cumplieron hasta el extremo de ofrendar sus vidas muchos de ellos. También tienen su mérito algunos civiles que tripulaban buques mercantes, los sacerdotes que daban asistencia espiritual en plena guerra, saltando de pozo en pozo, y el sinnúmero de civiles que desde el continente aportaron cuanto pudieron para que les fuera enviado a nuestros combatientes.

#### **VII. FUENTES CONSULTADAS**

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

Kasanzew, Nicolás, Malvinas a sangre y fuego, Ed. Abril SA, 1983.  
Balza, Martín A. y otros, Malvinas: relatos de soldados, Biblioteca del Suboficial, vol. 154, 1989.  
Moro, Rubén O., La guerra inaudita, Ed. Pleamar, 1986.  
Estado Mayor General de la Armada, Historia de la aviación naval argentina, t. III, compilación, 1992.  
Landaburu, Carlos A., La Guerra de las Malvinas, Ediciones Círculo Militar, vol. 739, 1988.  
Boletines del Centro Naval.  
Artículos periodísticos y videos.  
Testimonios de excombatientes.

*LA QUINTA DE OLIVOS Su historia (\*) (40)*

LAURA S. BOBES DE CASIN

Año 1918(1)(41). Finaliza la "Gran Guerra". Buenos Aires se asombra: en Comodoro Rivadavia se encuentran nuevas capas petrolíferas; llega a Buenos Aires la Fragata Sarmiento, trayendo los restos de Bernardo de Monteagudo(2)(42); Copos de nieve tapizan los techados y calles; se conoce el extraño legado efectuado al gobierno de la Nación: una fracción de tierra ubicada en la localidad de Olivos, partido de Vicente López, en la provincia de Buenos Aires, pasa al patrimonio de éste, con la condición de ser usada como residencia veraniega de los presidentes de la República; fracción que se habría de convertir, años más tarde, en parte de nuestra historia, debido a las decisiones adoptadas y a los hechos allí acontecidos.

**ORÍGENES**

Todas las tierras ubicadas al norte de la ciudad de Buenos Aires reconocen su origen dominial en el "repartimiento" de las "suertes"(3)(43) y "chácaras", que había hecho don Juan de Garay en octubre de 1580 "...para que cada vecino y poblador de esta Ciudad tenga un pedazo de tierra..." El primer titular dominial del terreno legado fue don Rodrigo de Ibarrola. Los nombres de sus sucesivos propietarios u ocupantes se pierden y confunden hasta el año 1779, cuando don Manuel Basavilbaso(4)(44) adquiere las tierras a sus entonces poseedores, don Miguel Ortiz y otros. Su hija Justa Rufina, casada con Miguel de Azcuénaga, es quien habita la chacra. Al morir ella y su madre, doña Francisca Garfias (hacia principios del 1800), Miguel de Azcuénaga y sus varios hijos se trasladan a la ciudad. Manuela de Azcuénaga, una de sus hijas, casada con su primo hermano José Antonio de Olaguer y Feliú, muda su residencia a Olivos, juntamente con sus seis hijos. Por ese entonces la chacra era administrada por uno de sus