

Luqui-Lagleyze, Julio M.

Los oficiales del almirante Brown : estudio sobre el origen y reclutamiento de la oficialidad naval de las guerras de la independencia y del Brasil 1810-1830

Temas de historia argentina y americana N° 19, 2011

Este documento está disponible en la Biblioteca Digital de la Universidad Católica Argentina, repositorio institucional desarrollado por la Biblioteca Central "San Benito Abad". Su objetivo es difundir y preservar la producción intelectual de la institución.

La Biblioteca posee la autorización del autor para su divulgación en línea.

Cómo citar el documento:

Luqui-Lagleyze, Julio M. "Los oficiales del almirante Brown : estudio sobre el origen y reclutamiento de la oficialidad naval de las guerras de la independencia y del Brasil 1810-1830" [en línea], *Temas de historia argentina y americana* 19 (2011). Disponible en:
<http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/oficiales-almirante-brown-estudio-origen.pdf> [Fecha de consulta:.....]

(Se recomienda indicar fecha de consulta al final de la cita. Ej: [Fecha de consulta: 19 de agosto de 2010]).

Los oficiales del almirante Brown: Estudio sobre el origen y reclutamiento de la oficialidad naval de las Guerras de la independencia y del Brasil 1810 -1830

JULIO M. LUQUI – LAGLEYZE
UCA – DEHN – **Fundación Histarmar**
julioluqui@yahoo.com.ar

RESUMEN

La Guerra de Independencia originó nuevas problemáticas en la organización militar de los primeros gobiernos patrios. Debido a eso la oficialidad naval tuvo que conformarse con el apoyo de tripulaciones extranjeras de diversos orígenes geográficos y sociales que lograron conformar las primeras escuadras. Su estructura organizativa habría de configurarse a partir de la gestión del almirante Guillermo Brown.

PALABRAS CLAVES

Guerra de Independencia – Guillermo Brown – Oficialidad Naval

ABSTRACT

The War of Independence led to new problems in the military organization of the first governments. Because of that, naval officers had to settle with the support of foreign crews of diverse geographic and social status, that succeeded in forming the first teams. Its organizational structure should be set from the management of Admiral William Brown.

KEY WORDS

Naval officers – War of Independence – William Brown

Para seguir la línea de un trabajo anterior sobre el aporte extranjero a la conformación de las primeras escuadras navales argentinas en las guerras de la Independencia y del Brasil (1810-1830), que estaba centrado en las tripulaciones, este artículo analiza la forma de reclutamiento y el origen geográfico y social de los oficiales que ejercieron el mando en las citadas escuadras¹.

LOS EXTRANJEROS COMO OFICIALES NAVALES

El porqué nuestras primitivas escuadras fueron tripuladas y comandadas con mayoría de marinos extranjeros ha sido motivo de análisis y discusiones historiográficas desde el primer intento de formarlas en 1810 y más aún entre 1814 y 1830. Aquellos oficiales fueron desde el almirante Guillermo Brown – irlandés de origen- que lo hizo en forma permanente adoptando a la Argentina como su segunda Patria, hasta aquellos que por su escaso tiempo de servicios y su paso fugaz se hacen sospechosos de haber estado movidos por propósitos poco más que mercenarios.

Varios historiadores navales han tratado de dilucidar una explicación de esa causa, entre ellos Alfredo G. Villegas² y el capitán de navío González Lonzieme³. El primero de ellos afirma que los gobiernos patrios desde 1810 hasta 1814, contaron con oficiales navales “nativos” de los que disponer; a los que se sumaron no pocos españoles plegados a la revolución, afincados en estas tierras, como los pilotos José de la Peña y Zasqueta, Juan Francisco Díaz, Joaquín Gundín, Antonio Toll y Benito Aizpurúa; el capitán de fragata Bernardo de Bonavía y el quizás más sobresaliente de todos, por su historia y alto rango, el teniente general -vicealmirante- de la Real Armada don Pascual Ruiz Huidobro⁴. Entre los nativos de ambas bandas del Río de la Plata, se

¹ Para el marco histórico y otras referencias conf. JULIO M. LUQUI LAGLEYZE, “El aporte extranjero a la conformación de las tripulaciones de las escuadras argentinas en las guerras de Independencia y del Brasil, 1814 -1830”, en: *Temas de historia argentina y americana*, N° 10, enero- junio de 2007, pp. 89-130.

² ALFREDO G. VILLEGAS, “Por qué los extranjeros mandaban nuestra escuadra”, en: *Boletín del Centro Naval* (en adelante BCN), N° 552, año LX, tomo LX, enero-febrero 1942, pp. 50-57.

³ ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIEME, “*Antecedentes de la Campaña Naval de 1814*” en: *Historia Marítima Argentina*, tomo V., Buenos Aires, DEHN, 1987, p. 199.

⁴ Ruíz de Huidobro se hallaba en el Plata desde los tiempos del virrey Cevallos y

contaban el coronel Francisco Javier de Viana (ex capitán de fragata de la Real Armada), Francisco de Gurruchaga, Benito Lynch, Matías de Irigoyen (alféreces de navío); Martín Jacobo Thompson (alférez de fragata); los hermanos Aldao (alféreces), Francisco José Seguí, Benito José de Goyena, Lorenzo Sotomayor (guardiamarinas), el tercer piloto Antonio del Pino y el segundo cirujano Francisco de Paula Rivero y muchos más, sumados a los pilotos y egresados de la Escuela de Náutica formada por Belgrano en 1799 y dirigida por Pedro Cerviño.

Pero no se recurrió a ninguno de ellos, ni en 1810, ni en 1814 ni después, sea para dirigir la preparación de una escuadra, o para la posterior conducción de las operaciones. Villegas opina que con “tan elevado número de oficiales” pudo haberse montado una armada decente en el año 1810 pero, según él, la imprevisión de la Junta y la actitud leal y ortodoxa de la mayoría de los marinos de rango de la Real Armada, quienes se negaron a reconocerla, llevaron anclas y se marcharon a Montevideo con sus naves. Esta situación dejó a la Revolución sin buques ni tripulaciones, lo que originó tres años de zozobras y casi le cuesta la vida a la naciente Patria, hasta que la caída de Montevideo en 1814 puso fin a la amenaza naval realista en el Plata. Muchos podrían haber sostenido que la falta de buques podía reemplazarse, como se hizo, con el artillado de naves mercantes; después de todo unos y otros eran de similar construcción, pero era imposible navegar sin hombres de profesión marinera como se comprobó con el fracaso de la primera escuadrilla.

Por otro lado, como opina González Lonzieme, los pocos oficiales de la Real Armada española que optaron por apoyar la Revolución de Mayo, sufrieron un problema de conciencia, ya que en su oportunidad, habían jurado lealtad a España y, por el otro, a los marinos criollos que habían aprendido su profesión en la Armada Española, que habían luchado hombro con hombro contra el invasor inglés junto a los hombres que ahora se hallaban en el bando contrario, debía disgustarles tener que combatir contra sus camaradas y amigos de ayer.

Sin duda todo ello debió ser una cuestión de conciencia difícil de resolver, aún para las rigurosas autoridades revolucionarias, que debían dudar del ardor con que los marinos “españoles” de Buenos Aires emprenderían

había tenido amplia participación en la Reconquista de Buenos Aires en 1806, en la Defensa de Montevideo en 1807 y hasta en el Cabildo abierto del 22 de Mayo, en el que había sido una de las voces y votos por la renuncia del Virrey. Conf. ALFREDO G. VILLEGAS, *op.cit.*

la lucha contra los “españoles” de Montevideo. Similar conclusión saca el capitán de fragata Héctor R. Ratto, acerca del coronel Viana, al decir que:

No es posible descartar que su condición de hijo de Montevideo al par que prenda de unión con la gente de la otra orilla del Plata y su vinculación afectiva hacia antiguos camaradas de armas que militaban en la escuadra realista -entre los cuales tenía parientes debieron robustecer esa conducta prudente y discreta de que dio pruebas cuando el apresto de la fuerza naval (de 1814)⁵.

Ésta podría ser una respuesta a la pregunta que se hace González Lonzieme, de por qué en 1814 fue el ministro de Hacienda (el comerciante Juan Larrea) y no el de Guerra (el marino Javier de Viana)⁶ quien se ocupara de la adquisición y alistamiento de la escuadra que se pretendía organizar, e incluso fue el mismo ministro Larrea quien intervino en las órdenes de operaciones que se le darían al jefe de aquella fuerza naval. Aunque para este caso no debería descartarse el trasfondo político y tener en cuenta que Larrea era miembro destacado de la dominante Logia Lautaro, en la cual se había debatido y aprobado la creación de la escuadra, y por su parte el coronel Viana no era aún del grupo⁷.

Según Julio A Benencia, en sus apuntes inéditos⁸, los marinos de línea recibieron muchas ingratitudes por parte de los dirigentes de la Revolución y de la Independencia, ya que desde la época de la primera escuadrilla (1811), cualquier variación en la suerte de la guerra, significaba para ellos la licencia absoluta y la baja del servicio, ya que eran considerados como

⁵ HÉCTOR R. RATTO, *Historia del Almirante Brown*, tomo I, Buenos Aires, Instituto de publicaciones navales, 1939, p 44.

⁶ El nombramiento de F.J. de Viana con el grado de brigadier y en la Secretaría de Guerra, esta fechado 4 de abril de 1814. Conf. AGN IX.8.8.1

⁷ Destefani por su parte señala que en realidad Viana no estaba en Buenos Aires cuando se proyectó y organizó la escuadra, ya que de junio de 1813 a febrero del 1814, fue gobernador intendente de Córdoba, relevado a finales de marzo por Ortíz de Ocampo. Cuando llegó a hacerse cargo del Ministerio de Guerra la campaña naval ya estaba en marcha. Conf. LAURIO DESTEFANI, “Aspectos militares de la campaña naval de 1814”, *Historia Marítima Argentina*, tomo V, Buenos Aires DEHN, 1986, p. 286.

⁸ JULIO A. BENENCIA: prologo a su investigación inédita sobre la Guerra del Brasil, DEHN, fondo Benencia “Guerra con el Imperio del Brasil”, caja II, carpeta I.

un factor militar de segundo orden, pese a haber servido con igual desinterés que los de tierra. De esa manera, debían acomodarse a este servicio o pasar al cabotaje mercante. La más seria de esas resoluciones fue la del 14 de septiembre de 1815, en que se dispuso que todos los oficiales de marina desembarcados no gozarían de sueldo hasta que no obtuviesen un destino en los buques. Los que dejaban el servicio activo, debían pasar a los quehaceres del río, con embarcaciones pequeñas y medianas, dedicadas al alije de buques mayores en las balizas exteriores de Buenos Aires, o hacer el cabotaje a la Colonia, Maldonado, Santa Fe o la bajada del Paraná. Los que eran extranjeros se quedaban de esa manera en el país en espera de que sus servicios fueran nuevamente reclamados por la necesidad, justificando cada tanto sus ocupaciones en informes a las autoridades, para que se excusara su calidad de “extranjeros”. A veces, la superioridad los reconocía y expresaba: “(...) hay ciertos extranjeros que por sus servicios al país y los nuevos sacrificios que ofrecen gustosos hacer, son acreedores a las distinciones de un gobierno liberal”⁹.

Por otro lado, la inserción de los oficiales de guerra en ese cabotaje nacional, ya fuera el mayor de altamar o el menor, el fluvial, contribuía a formar las reservas navales activas, necesarias en caso de nuevos conflictos, en que serían llamados y sacados de la actividad mercante, al menos en forma temporal.

LAS PRIMERAS ESCUADRILLAS PATRIOTAS 1810-1813

La escasez de oficiales en todos los cuerpos militares, no solo los navales, se hizo evidente a poco de iniciada la guerra de independencia. Esto se paliaba en parte con el entusiasmo de los jóvenes por tomar la carrera de las armas para la defensa de la Patria, pero se hacía necesario encausar ese fervor, y entrenar a los hombres jóvenes para llegar a tener oficiales profesionales. Así, en agosto de 1810, la junta envió una circular a todos los jefes de los cuerpos militares, fijando la edad para que los jóvenes fuesen admitidos como oficiales, señalando que no se admitiría ninguno que no tuviese los veinte años cumplidos y ningún cadete que no tuviera catorce¹⁰.

⁹ Nota del gobierno sobre la solicitud de Nicolás Jorge, 17 de diciembre de 1816, AGN X. 4.10.6, copia en DEHN, Archivo Benencia, caja II, libro I –personal.

¹⁰ ERCILIO DOMÍNGUEZ, *Colección de Leyes y Decretos Militares*, tomo I, Buenos Aires, 1897, p. 10.

Cuando en 1810 se hizo visible la necesidad de formar una escuadrilla fluvial para apoyar la marcha del general Belgrano en su campaña al Paraguay y, a la vez, tratar de tomar el control de los ríos interiores, se necesitaron oficiales para comandarla y personal para marinarla. Fue entonces cuando se hizo evidente la grave escasez de oficiales navales. Al no poder tomar, como se ha visto, a los oficiales de origen o formación española y que en el puerto de Buenos Aires había pocos hombres de mar, se debió acudir a los extranjeros. Los más numerosos de entre ellos eran los antiguos corsarios al servicio de Francia, que se hallaban en el Río de la Plata desde la época posterior a Trafalgar, sorprendidos por la derrota francesa y luego por la invasión británica, contra la que prestaron valiosos servicios, tanto en la Reconquista como en la Defensa. Estos corsarios fueron los que se reclutaron para oficiales de la primera escuadrilla patriota, secundados por otros pocos de origen español o criollo.

De esa manera, el comandante del buque insignia de la primera escuadrilla, la *Invencible*, fue Juan Bautista Azopardo¹¹, nacido en la isla de Malta en 1772, secundado por Javier Díaz Edroza, español nacido en 1786 en Galicia, que había servido en el Tercio de Gallegos en la invasión inglesa¹².

En la *25 de Mayo* el comandante fue Hipólito Bouchard, un francés nacido en 1780, que había participado como segundo oficial del famoso corsario Hipólito Mordeille antes de la invasión y que con sus hombres formó parte de las tropas traídas por Liniers en la Reconquista. Mordeille cayó en la defensa de Montevideo, en febrero de 1807 y sus hombres quedaron a la

¹¹ Con despacho de la Junta Provisional Gubernativa del 1º de febrero de 1811 en el empleo de primer capitán de la goleta de guerra *Invencible*, con la asignación de 120 \$ mensuales por único sueldo mientras se encuentre en servicio efectivo. Conf. Tomas de Razón, año 1811, AGN IX 8.8.3, tomo I, libro 67, foja 158.

¹² Díaz Edroza había recibido despacho el 1º de febrero de 1811, como segundo capitán de la goleta de guerra *Invencible*, con la asignación de 90 \$ mensuales de sueldo. Conf. Tomás de Razón, año 1811, AGN sala IX 8.8.3, tomo I, libro 67, foja 156. Pero el comportamiento de Díaz Edroza en San Nicolás dejó bastante que desear y en el juicio que siguió a la derrota, los oficiales de la escuadrilla, Bouchard y Hubac, lo acusaron de ser el culpable de las malas decisiones de Azopardo, por la oposición que hizo a los pedidos de atacar a los españoles cuando habían quedado varados en la isla. Fue condenado a no poder nunca tener empleo en el servicio. Quizás su condición de español fue lo que hizo que procediera de esa manera, con lo que confirmaría lo dicho más arriba sobre la lealtad.

deriva. Finalmente Bouchard fue dado de alta, al igual que varios otros, el 15 de agosto de 1810 y luego confirmado a cargo de la nave¹³.

Tras la derrota en el combate naval de San Nicolás, Bouchard se pasó al ejército y en 1812 ingresó como subteniente al regimiento de Granaderos a Caballo que formó el teniente coronel San Martín. En esta unidad, participó del combate de San Lorenzo y del sitio y toma de Montevideo en 1814. Luego de la caída de la plaza y tras ser comandante del puerto de Montevideo, pidió la baja del ejército y volvió a la marina, como oficial corsario para llevar adelante nuevas campañas. En San Nicolás, Bouchard estuvo secundado por Manuel Suarez¹⁴, un marino español de nacimiento, que fue dado de alta en 15 de septiembre de 1810 y que prestó servicios en los siguientes años siempre como segundo del francés.

En la *Americana*, como comandante sirvió Angel Hubac, también francés nacido en 1780, ex oficial de Mordeille y veterano de las invasiones inglesas; dado de alta el 15 de agosto de 1810¹⁵. Prestó servicios durante la guerra de Independencia y moriría en combate, con el grado de coronel de marina, en 1820. En la primera escuadrilla de 1810, estuvo secundado por Juan Francisco Díaz, también español nacido en 1786, pero criado en América (en Cartagena de Indias) y que era piloto de la Real Armada; sirvió en las fuerzas reconquistadoras de Liniers, como piloto en el buque del capitán Juan Ángel de Michelena. En 1807, Díaz fue nombrado subteniente de milicias urbanas de artillería y peleó con un batallón de marina al mando de Cándido de Lasala. Fue dado de alta el 18 de octubre de 1810 como segundo de Hubac¹⁶ y luego de la campaña pasó al comando de uno de los lanchones armados en guerra, con fecha 8 de agosto de 1811¹⁷. Posteriormente, dejó

¹³ Su despacho esta fechado el 1° de febrero de 1811, en que se dispone que a don Hipólito Bouchard se le otorgue empleo de primer capitán del bergantín de guerra *25 de Mayo*, con la asignación de 120 \$ mensuales de sueldo mientras se encuentre en servicio efectivo. Conf. Tomás de Razón, año 1811, AGN IX 8.8.3, tomo I, libro 67, foja 155.

¹⁴ Con despacho del 1° de febrero de 1811, como segundo capitán del bergantín de guerra *25 de Mayo*, con 90\$ mensuales. Conf. *Ibidem*, foja 157.

¹⁵ Su despacho es como los otros de fecha 1° de febrero de 1811, con 90 \$ de sueldo. Conf. *Ibidem*, foja 154.

¹⁶ Despacho del 1° de febrero de 1811, como segundo capitán de la balandra de guerra San Felipe y Santiago, con 70 \$ de sueldo. Conf. *Ibidem*, foja 153.

¹⁷ Despacho de la junta de fecha 8 de agosto de 1811, con sueldo de 50\$. Conf.

el servicio naval y a partir de 1812 se empleó en el Regimiento de Artillería, luego en varios otros destinos, incluso como capitán de puerto de Ensenada. Díaz falleció con el grado de coronel de artillería, en Bahía Blanca en 1850.

Todos estos oficiales, tanto los franceses como los españoles acriollados, fueron reclutados y se les entregaron despachos por parte de la Junta entre agosto y septiembre de 1810 y finalmente dados de baja a partir de la fecha de la derrota de San Nicolás, 2 de marzo de 1811, hasta el 11 del mismo mes. Luego del sumario y juicio seguidos por el descalabro, algunos fueron sobreseídos y volvieron al servicio naval, luego de haber pasado temporalmente por el ejército, como Bouchard. Otros se quedarían sirviendo en tierra. Tras la derrota de San Nicolás, solo quedó en actividad en la rada de Buenos Aires el queche *Hiena* que fue puesto por un tiempo al mando de Bouchard, secundado en el mando por Suarez, para “defender” el puerto de los bombardeos realistas.

Desde 1810, figuraba prestando servicios el capitán mercante norteamericano Thomas Taylor¹⁸, como encargado de alistar buques para la primera escuadrilla, además de la contratación o decomiso de unas fragatas inglesas en el puerto, para aumentar la fuerza naval. Pero a raíz del fracaso de San Nicolás, todo quedó sin efecto por la decisión del gobierno de no continuar con aprestos navales.

Sin embargo, poco después se optó por formar una segunda escuadrilla, lo que se encomendó al mismo Taylor y se lo nombró comandante del queche *Hiena*, teniendo como segundo a otro norteamericano, Tomás Robinson. Por su parte, Bouchard con grado de teniente¹⁹ pasó a comandar la sumaca *Santo Domingo*, secundado por Manuel Suarez²⁰, mientras que la goleta *Nuestra Señora del Carmen*, fue puesta al mando del teniente Ángel

Tomás de Razón, año 1811, AGN IX 8.8.4, tomo II, parte I, libro 68, foja 187.

¹⁸ Taylor había nacido en Wilmington en 1779 y llegó al país en un buque mercante de su propiedad, el *Molly*, entre 1805 y 1808. Fue enjuiciado por las autoridades realistas que lo acusaron de corsario inglés. En 1810 ofreció sus servicios a la revolución ya que se hallaba afincado en Buenos Aires por haber contraído matrimonio con la dueña de la posada inglesa, Mary Claire Higgins. Falleció en Buenos Aires en 1823.

¹⁹ Despachó el 8 de agosto de 1811, como capitán de la sumaca *Santo Domingo*, con 120\$. Conf. Tomás de Razón, año 1811, AGN IX 8.8.4, tomo II, parte I, libro 68, foja 194.

²⁰ Con despacho del 8 de agosto de 1811, como segundo capitán de la sumaca de guerra *Santo Domingo*, con 90\$ mensuales. Conf. *Ibidem*, foja 189.

Hubac²¹, junto al oficial del mismo grado José María González Echandía²², un criollo nacido en Montevideo en 1790, pero que tras el desarme de la segunda escuadrilla se había pasado al ejército. Los otros oficiales, los que mandaban los lanchones artillados, eran tenientes de distintos orígenes: Tomás Jones, norteamericano, Augusto Favier, francés que había sido dado de alta en 1810 y llegó al grado de capitán²³, Lorenzo Morlote, italiano nacido en 1788, que sería segundo capitán de puerto en 1812²⁴, y luego pasaría al ejército donde murió en combate en Sipe-sipe el 29 de noviembre de 1815, el piloto Antonio Orta²⁵ que luego serviría en el ejército llegando a teniente coronel de caballería; y el ya citado español acriollado Juan Francisco Díaz. Como jefe de la incipiente Infantería de Marina, revistaba el teniente norteamericano Tomás Wilson. Luego del 18 de octubre de 1811, todos cesaron en sus funciones, porque tras la firma del armisticio con los realistas de Montevideo, la escuadrilla se dispersó.

Durante el segundo bloqueo de Buenos Aires en 1812, los oficiales navales que comandaban buques conforman un grupo que se lo podía llamar el “grupo de los Thomas”. Todos anglosajones conformado por el ya mencionado Tomás Taylor, que fue nombrado *Comandante de las fuerzas marítimas de Buenos Aires*; secundado por Tomás Jones, el subteniente Tomás Jaime Robinson²⁶ y Tomás Wilson²⁷. Éstos dos últimos murieron el 23 de

²¹ Despacho de igual fecha de los anteriores, con 110 pesos, como capitán 1° de la goleta de guerra, Conf. *Ibidem*, foja 191.

²² Con despacho de 8 de agosto como segundo capitán de la goleta de guerra *NS del Carmen*. Conf. *Ibidem*, foja 190.

²³ Con fecha 8 de agosto de 1811 a Favier le había sido otorgado el despacho de capitán del champán de guerra con la asignación de 90 \$ mensuales en el tiempo de su servicio efectivo. Conf. Tomás de Razón, año 1811, AGN IX 8.8.4, tomo II, parte I, libro 68, foja 188.

²⁴ Con despacho del triunvirato del 25 de enero de 1812, como segundo capitán del puerto, con grado de subteniente de ejército y 35 \$ por mes. Conf. Tomás de Razón, año 1812, AGN IX. 8.8.7, 1812, tomo II, libro 70, foja 52.

²⁵ Con despacho de capitán de la falúa armada en guerra, con 50 \$ mensuales en servicio activo. Conf. *Ibidem*, foja 192.

²⁶ Con despacho del 3 de febrero de 1812, como segundo teniente del bergantín *Venus* con 90 \$ por mes de servicio activo. Conf. *Ibidem*, foja 49.

²⁷ Con despacho de igual fecha como tercer teniente del bergantín de guerra *Queche*, con 80 \$ al mes. Conf. *Ibidem*, foja 50.

mayo de 1812 cuando los realistas tomaron el queche *Hiena* en San Blas, en el Río Negro. En esa oportunidad el comandante Taylor fue tomado prisionero y llevado a Montevideo y quedó preso hasta la caída de la plaza en 1814. Luego de su liberación, fue comandante de la *Zephyr* e hizo curso con ella entre 1815 y 1816, Además fue armador corsario en Baltimore (EE. UU.) y se retiró del curso en 1822, para regresar a Buenos Aires. El segundo de Taylor, Tomás F. Jones, norteamericano, empezó a prestar servicios en 1812, como segundo del *Hiena*; en 1815 fue comandante corsario y luego capitán del puerto de la Ensenada en 1819 y del arsenal de marina de Barracas, hasta su muerte natural en marzo de 1820.

Los demás oficiales de esta segunda escuadrilla figuran nombrados con despachos del Triunvirato, fechados el 3 de febrero de 1812. Eran, como segundo teniente del queche *José Vicente Barba*, con 90\$ de sueldo; como piloto del Bergantín *Venus* José Fitt con 80 \$; como subteniente de la compañía de *Granaderos de Fernando VII* embarcados como Infantería de Marina, a José María Píriz²⁸.

A principios de 1813 y tras la captura del queche *Hiena* y de su comandante, solo quedaron unos pocos lanchones armados que fueron puestos al mando del norteamericano Benjamín Franklin Seaver, nacido en 1776, nombrado como teniente coronel de marina ese mismo año y que fue acompañado por varios oficiales de origen griego que además eran hermanos entre sí; como Miguel Teodoro Spiro, Samuel Pedro Spiro, Miguel Ferraris y Nicolás Jorge. Los hermanos Spiro, naturales de la isla griega de Hydra, habían sido dados de alta por vez primera en septiembre de 1810, como subalternos²⁹ para integrar los lanchones o botes que estaban en servicio. En tanto, Nicolás Jorge había sido aceptado en marzo de 1811, luego de la derrota de San Nicolás. Todos prestaron sus servicios como contra maestres o patrones hasta la campaña de 1814 en la que ascendieron a oficiales. En la operación murió Samuel Spiro en el combate de Arroyo de la China; en tanto que los otros, Teodoro y Jorge continuaron sus servicios de Marina hasta la época de Rosas. Nicolás Jorge fue uno de los oficiales más longevos de la Armada,

²⁸ Despacho del 6 de febrero de 1812, Conf. Tomas de razón, año 1812, AGN IX.8.8.7, tomo I, libro 69, foja 422.

²⁹ Estos eran grados intermedios entre oficiales y suboficiales, luego se conocerían como oficiales de mar, en tanto que los británicos los clasificaban como oficiales no comisionados o garantidos (non commissioned officers o warrant officers).

incorporado en 1811 como contramaestre hasta la campaña de 1814, luego ascendió a subteniente, llegaría a ser coronel de la Marina de la Confederación en época de Rosas y moriría muy anciano, tiempo después de Caseros.

EL RECLUTAMIENTO DE OFICIALES PARA LA ESCUADRA 1814, NECESIDADES Y MÉTODOS.

Llegamos así a la época de la Campaña Naval de 1814, en que el número de oficiales reclutados será mucho mayor en virtud que el proyecto de armado de una escuadra era más ambicioso. Tomada la decisión de gobierno de poner fin a la dominación realista del Río de la Plata y hacer caer la plaza fuerte de Montevideo, levantando una escuadra lo suficientemente poderosa para bloquear el puerto y derrotar la flota española allí apostada, era necesario montarla con mayor cantidad y porte de buques. La necesidad más imperiosa fue, además de barcos y armas, obtener las tripulaciones para marinarlas y los marinos capaces de comandarlas, habida cuenta de la carencia de oficiales criollos. Ello hizo necesario contratar marinos de origen extranjero, pero tampoco bastaba para ello los corsarios franceses y los marinos griegos de los años anteriores que seguían prestando servicios. Era necesario buscar un comandante en jefe con experiencia y conocimientos sobre el Río de la Plata, sumado a los oficiales de bandera para todos los buques, a los segundos comandantes, a los tenientes y hasta los guardiamarinas. Ni siquiera con la cantidad de oficiales mercantes a bordo de los buques anclados en el puerto de Buenos Aires parecía ser suficiente.

Por las contingencias y la premura de las operaciones, no se podían seguir puntualmente todos los artículos de las ordenanzas navales españolas que eran las vigentes, ni tampoco borrarlas y tomar al pié de la letra los usos británicos, por más que fueran más adaptables a los marinos reclutados, en su mayoría anglosajones foráneos al medio político rioplatense. Por ello, como ocurrió con las tripulaciones y los cuadros, la solución sería intermedia, entre la ordenanza española y el sistema británico, y lo mismo ocurriría en lo referente a carreras, grados, funciones, disciplina y demás usos y costumbres de la vida naval en campaña. Esta característica era válida tanto para ese momento como para el siguiente conflicto con el Brasil, en que la presencia angloparlante fue importante.

La ordenanza española no preveía, en primera instancia, tomar oficiales navales de la marina mercante o de la actividad civil, sino que todos debían ser oficiales egresados de las Academias de Guardiamarinas y escuelas de ofi-

ciales de España. Por otro lado no existían academias en América, por lo que no había posibilidad de formar oficiales locales. Sólo en casos extremos de guerra en el exterior, los españoles reclutaban oficiales de origen mercante o civil, pero como máximo en el rol de oficiales corsarios los que, por la tradición anti corsaria española, eran escasos. Los oficiales de guerra españoles procedían de las clases aristocráticas o hidalgas, “por los *cuatro costados*” (los cuatro abuelos), tenían que cumplir una serie de requisitos físicos de aptitud para la carrera de las armas, además de las de suficiencia científica, que se daban en las Compañía de Guardias Marinas; requisitos semejantes, pero menos rigurosos, de conocimientos previos tenían los que destinados a oficiales mayores (administrativos), llamados en España *Oficiales de pluma*, o los Pilotos. El ingreso se hacía por varias vías: los cursantes daban exámenes, con exigencias técnicas, mientras que los oficiales mayores, rendían evaluaciones sobre conocimientos previos. Todos ingresaban entre 12 los y 20 años, que se redujo a inicios del siglo XIX a 16 mínimo y 18 máximo. Luego de estudiar en las academias para ser oficiales de guerra, debían poner en práctica sus conocimientos embarcados, donde se ejercitaban con sus superiores, que hacían de tutores. La única forma de ascender a oficial era pasando una prueba y si era eliminado reiteradamente, el candidato era expulsado de la Armada. Había nombramientos reales de marinos “no nobles” con ascenso por méritos de campaña y grados en premio a servicios y éxitos en el combate, en especial como corsario, a partir de lo cual se abría carrera en la Armada.

Todo este sistema académico y de méritos era imposible de instrumentar y mantener en las contingencias de la guerra en el Río de la Plata, por lo que se tomaron otras opciones que figuraban en las ordenanzas como la única forma de tener jóvenes aspirantes a oficiales de guerra sin tener escuelas de formación. Esto tuvo la figura de los *Aventureros*, que iniciaban su carrera como meritorios, sin pago y embarcando sin graduación, para adquirir experiencia marinera. Cuando se los consideraba preparados, se presentaban a examen para ascender a subteniente de marina, en el caso rioplatense; el que también se podía conseguir por méritos en campaña (el caso más común en la guerra de independencia). Los *Aventureros* no portaban uniforme de guardiamarinas, pero a bordo podían alternar con ellos³⁰.

³⁰ Este fue el caso de Santiago de Liniers, oficial francés que se alistó como

El sistema inglés fue en apariencia un poco más abierto, en especial durante las guerras napoleónicas, por lo que se adaptaba mejor a las necesidades rioplatenses de reclutamiento de marinos anglosajones. Si bien la mayoría de la oficialidad pasaba por escuelas de oficiales, también se los tomaba de la actividad mercante civil si fuese necesario, aunque con limitaciones de funciones. Para los ingleses, a diferencia de los españoles, los oficiales debían tener la mayoría de su entrenamiento a bordo de los buques y no en clases teóricas; sólo los *Warrant officers*, los profesionales, hacían su carrera entera antes de entrar al servicio de la marina. Para ser oficial, un hombre debía servir al menos tres años como guardiamarina embarcado, o como *master mate*, (segundo del piloto) en el caso de la Royal Navy, antes de siquiera intentar calificar para teniente, y haber estado en total unos seis años en el mar, preferentemente sin interrupción. El entrenamiento de los oficiales ingleses no era sistemático y sólo una pequeña parte de los candidatos pasaba por el colegio naval (Naval College) en Portsmouth³¹. La mayoría de los jóvenes caballeros servían en varios buques antes de ser tenientes y su entrenamiento era errático, dejado en manos de los capitanes de cada buque, y asistido o no, por un *School master*.

Por su parte, los tenientes tenían varias responsabilidades: encargados

Aventurero en la Real Armada española; tras su actuación en el ataque a Argel en 1775 en el navío “*San José*” y entró en la academia de guardiamarinas. En las academias españolas sólo podían formarse españoles, pero hubo excepciones. Por RO de 8 de abril de 1794, 22 guardiamarinas franceses de las dotaciones del navío de 74 cañones *La Ferme*, la fragata *Calipse*, y la corbeta *Marechal de Castries* que se habían entregado a la Armada española, por ser desafectos a la revolución, fueron agregados a las Academias. También se formaron oficiales rusos, gracias a la amistad de los zares con los reyes españoles, y hasta italianos de origen aristocrático. Tal el prestigio mundial que tenía la enseñanza naval española.

³¹ Al Royal Naval College creado en 1729 se entraba entre 13 a 16 años y no había más de 40 alumnos, con tres años de estudio, todo concentrado en un “*Plan of training book*” un manual que tenía todo. Se prefería a los hijos de oficiales o de gente con experiencia y a ellos mismos con experiencia previa, grumetes o *captain’s servant* embarcados con sus padres. La mayoría de los alumnos eran hijos de oficiales, pero nunca fue popular por la aversión -dice Lavery- que en la Royal Navy tenían a los estudios “por libros”. Las materias eran marinería Navegación, Matemáticas, Física, Astronomía, Artillería y fortificación. Había una escuela privada en Gosport, y la Compañía de las Indias también llegó a poseer una suya propia.

de guardia, comandantes de buques pequeños, comandar los piquetes de desembarco o abordaje y como oficiales de presas. El servicio inglés, dice Lavery, estaba lleno de abusos y del arbitrio de tenientes incompetentes, pero la mayoría eran capaces, hábiles y bien entrenados. La forma más directa de los jóvenes para entrar en el servicio, era como sirvientes del capitán (*Captain's Servant*), diríamos hoy grumetes en nuestra jerga marinera. Cada capitán inglés estaba autorizado a tener hasta cuatro de esos jóvenes por cada 100 hombres de tripulación. En otros casos figuraban como marineros hábiles (*Able Seaman*) o como voluntarios de primera clase (*Volunteer 1st Class*). En cuanto se revisan y analizan las listas de revista y los papeles de los armadores conservados en los archivos, se percibe que todo este sistema británico de opciones se vería instrumentado en nuestras primeras escuadrillas. En todos los casos, esos jóvenes se ponían al cuidado del condestable artillero (*Gunner*) y vivían en el *Gunroom* (el pañol o cuarto de cañones, o de repuestos de artillería) si se trataba de navíos, mientras que en las fragatas, más pequeñas, estaban a cargo de los guardiamarinas más antiguos.

Los oficiales ingleses, a diferencia de los españoles, eran del más amplio espectro social -característica que también se verá en nuestros mandos-, desde la aristocracia británica hasta los grandes mayorazgos, había familias de marinos con varias generaciones de servicios, un 25% eran hijos de oficiales, hasta un 50% del total que provenía de las clases medias de las familias de profesionales y comerciantes y aún de la media trabajadora. Los historiadores navales británicos manifiestan con orgullo que la Royal Navy no era un arma aristocrática y tan cerrada como la "royale" francesa o la Real Armada Española. Algunos oficiales, incluso, podían llegar desde la clase de marineros - algo imposible en las otras marinas nombradas-, un 3% de todos los oficiales provenían de allí y habían pasado de marinero a marinero hábil y luego a guardiamarina, sin haber sido sirviente del capitán, o voluntario de 1ª clase. Otros podían provenir de ser *mates* en el servicio mercante.

Habida cuenta de los usos navales en boga y los que estaban vigentes en el Río de la Plata, en donde por muchos años se trataría de seguir la Real Ordenanza española, y fundirla con la practicidad de los usos ingleses, el sistema de captación, reclutamiento y formación de oficiales usado por las Provincias Unidas en la guerra de Independencia desde 1814, que luego se repitió en los siguientes conflictos internacionales, hasta la creación de

una marina moderna y una escuela naval bajo la presidencia de Sarmiento (1868-1874); fue una solución mixta. Esto fue debido, como se intuye, a la heterogeneidad de los hombres que servían en las escuadras y sus componentes, entre la usanza española y los estilos a la inglesa, como en casi todo lo atinente a la administración y la disciplina naval. Es obvio que las características nobiliarias y aristocráticas de las ordenanzas españolas fueron lo primero que se dejó de lado en la nueva administración naval de las Provincias Unidas.

Al no existir academias de oficiales, ni de tierra ni de mar, pues los pocos proyectos presentados en esos años no prosperaron; se hizo necesario reclutar marinos mercantes civiles, con actividad y conocimientos marineros comprobados, mayoritarios o preferentemente extranjeros, con experiencia en comandar buques. A la vez, estos mismos debían ser los encargados de empezar a formar a los jóvenes criollos desde los grados más bajos, aventureros, grumetes, sirvientes y guardiamarinas como aparecen en los listados-, directamente en las cubiertas de los buques, a fin de que estos hiciesen su carrera naval y con el tiempo fueran los oficiales navales y los comandantes de la Armada de las Provincias Unidas que irían gradualmente reemplazando a los “gringos”.

Para enganchar a los oficiales mercantes, así como las tripulaciones, se utilizaron varios “reclutadores”, con grados de oficiales, o no, y de origen extranjero, que se hallaban en el Río de la Plata y que prestaron valiosos servicios en esa tarea. Los más destacados de ellos, en el caso de la Guerra de Independencia, fueron el ya mencionado Tomás Taylor en los años iniciales hasta 1814, el comerciante anglo norteamericano William Pío White, encargado por Larrea para el reclutamiento y el armado de la escuadra de 1814. White se había asociado con otros comerciantes ingleses, como Brittain, o el comodoro británico Robert Ramsay, quien había estado en 1810 con los buques de la primera estación naval británica al mando del comodoro Montague Fabian en la *Mistletoe*. Ramsay fue luego contratado por Rivadavia y encargado de montar y organizar la escuadra en 1825.

El lugar y la forma de reclutamiento fueron concretos, ya que no hubo convocatorias ni “publicidad” –ni podía haberlas por la necesidad de mantener el “secreto” de la formación de las escuadras-, sino contactos personales entre los “candidatos” y los “agentes”, por conocimiento directo previo o por delegación a los nombrados primero para que, a su vez, convocasen a sus conocidos con experiencia marinera.

El lugar de reunión de los oficiales mercantes y navales eran las posadas y los hoteles cercanos al puerto de Buenos Aires. Los marinos de origen británico, que fueron la mayoría como veremos, lo hacían en la fonda de Mary Claire de Taylor, conocida criollamente como la *Fonda de Doña Clara*, la *Fonda Inglesa* o *lo de María Telar*, en alusión al apellido de su esposo, el marino mercante norteamericano Thomas Taylor, quien prestaba servicios en la Armada en esos años, como oficial y como agente armador y reclutador. Sería en esta fonda, con características particulares que la hacían más que un simple hospedaje, donde se tomaban contactos con los candidatos a ingresar como oficiales y como tripulaciones de los buques de la Escuadra, tanto en 1814 como en las siguientes oportunidades³².

La zona del puerto, es decir las actuales Av. Leandro Alem -entonces la Alameda-, y la calle 25 de Mayo, estaba llena de fondas, bodegones, hoteles y cafés de propiedad de extranjeros desde 1810, ingleses, algunos franceses, italianos –como el de *Los Tres Reyes*-, españoles, portugueses y hasta alemanes. Este era el llamado cuartel tercero de la ciudad, que iba desde La Alameda hasta Florida y desde la Plaza Mayor (o de Mayo) hasta la actual Av. Corrientes y era el cuartel más habitado por extranjeros. Las dos fondas más famosas estaban a una cuadra y media del Fuerte hacia el norte, la de *Los Tres Reyes* sobre la vereda de números pares y la *de Doña Clara* enfrente, números impares. Construida en el borde de la barranca, sus fondos daban al paseo de la Alameda (hoy Av. Leandro Alem) y directo a la zona del puerto de embarco de pasajeros. Era una de las pocas casas de “altos”, lo que facilitaba la visión al río para observar las naves ancladas en la rada, lo que la hacía inmejorable para los marinos y los comerciantes ingleses en una

³² Es a menudo confundida con la *Fonda de los Tres Reyes*, propiedad del genovés Juan Bonfillo, porque ambas estaban en la misma actual calle 25 de Mayo entre las actuales Bartolomé Mitre y Juan Domingo Perón una enfrente de la otra. Quien primero las menciona a ambas –y las confunde- es el inglés Alejandro Gillespie en sus memorias de las invasiones inglesas y señala a la fonda de Mary Clarke como punto de reunión de los oficiales ingleses y a ella como su protectora y enfermera de los heridos. La de Mary Taylor funcionó hasta octubre de 1822 en que fallece el capitán Taylor y doña Clara decide cerrar su casa de pensión, pero recién en 1829 Clara dejará de residir en esa fonda y se mudará a las cercanías en la misma actual calle 25 de Mayo pero más cerca del Retiro. Sobre su vida y la fonda ver MAXINE HANON, *Diccionario de Británicos en Buenos Aires*, Buenos Aires, GuttenPress Ediciones, 2005 y JUAN MARÍA MÉNDEZ AVELLANEDA, “El Motín de la Lady Shore”, en *Todo es Historia*, N° 265-julio de 1989.

época en que las comunicaciones con los buques se hacían con “semáforos” de luces y banderas de señales. La Capitanía de Puerto del gobierno patrio, al mando de un oficial naval desde 1810, se encontraba en la misma manzana y calle 25 de Mayo entre las hoy Sarmiento y Perón y también daba a Alem con el semáforo de comunicaciones en su azotea.

En el piso alto de la fonda de doña Clara se instaló, desde 1811, la llamada *Sala Comercial Británica* (British Commercial Room), fundada por los comerciantes Alex Mackinnon, Robert Staples y Thomas G. Love, que funcionó hasta 1822 en que se mudaron a una casa cercana, propiedad de Cornelio Saavedra, siempre en compañía de doña Clara como administradora de la casa. Esta Sala, bajo la forma de un club y centro de reunión de los comerciantes británicos, era en verdad a la vez bolsa, sociedad de corretaje y cámara de comercio. A ella concurrían todas las personas vinculadas a las actividades mercantiles y de navegación, ya fueran ingleses o sus socios criollos, para realizar sus negocios e informarse de la llegada o partida de los barcos. Llegó a tener una biblioteca, con los diarios llegados periódicamente desde Europa y fue incluso estafeta postal británica. En la misma fonda tenían hospedaje y ocuparon habitación junto a los comerciantes, los comodors y capitanes de la Estación Naval Británica en el Río de la Plata, desde 1810 en adelante, así como los cónsules británicos nombrados desde 1812. El primero fue el famoso Mr. Staples, el cofundador de las *Rooms* quien, para muestra de la importancia de la posada como local o ente “reclutador”, en 1816 y con disgusto de las autoridades criollas, colocó un aviso advirtiendo a los marinos ingleses que debido a que Inglaterra mantenía relaciones diplomáticas con Fernando VII, les estaba prohibido servir en la marina nacional. Pero el aviso fue rápidamente retirado para calmar al gobierno patriota.

Las características de la fonda de Mary Clark, con su conjunción de hotel de marinos ingleses, Café, Club de Residentes y Cámara de Comercio británica, sumado a oficinas de la estación naval británica, la hicieron el lugar ideal para captar a los candidatos a oficiales de la escuadra que se montaba. Hecho el contacto y aceptado la incorporación por ambas partes, los grados que ostentarían se otorgaban al momento del ingreso y a discreción, tomando en cuenta las necesidades del servicio, así como los antecedentes personales, conocimientos y las edades de cada uno y los ascensos se darían sólo por méritos en el servicio, las campañas efectuadas y las vacantes que fuera necesario cubrir y no sólo por el simple paso de los años.

RELEVAMIENTO DEL ORIGEN DE LOS OFICIALES ENTRE 1810 Y 1830.

Desde 1810 y hasta la Ley de 1881 hubo un escalafón militar único con una misma denominación o jerarquía para todos los oficiales de tierra y mar, por lo cual en los despachos y listas, como las Tomas de Razón, están todos juntos y mezclados sin discriminar a los marinos salvo en la transcripción del decreto. Por otro lado, recién en 1834 se dispuso en el gobierno de la Provincia de Buenos Aires la confección de las fojas de servicio de los jefes y oficiales, siguiendo la usanza española³³. Pero para entonces muchos de los oficiales navales de las guerras de independencia y del Brasil ya no prestaban servicios, por lo que no han quedado antecedentes de ellos y se hace sumamente difícil el estudio de sus carreras y sus características personales.

Según están de acuerdo la mayoría de nuestros historiadores navales, los capitanes de Brown en 1814, habrían sido elegidos de entre los marinos extranjeros que estaban en la rada de Buenos Aires, y eran en su mayoría capitanes y oficiales de marina mercante; la mayoría eran angloparlantes, prevaleciendo entre ellos -según los citados historiadores-, los norteamericanos, a los que se seguían en orden los griegos y de otras nacionalidades, quedando muy detrás en la escala cuantitativa, unos muy pocos criollos. Según otros, de los veinte capitanes que mandaron las naves de 1814, las nacionalidades estaban divididas de la siguiente forma: un irlandés, un escocés, nueve anglosajones, tres griegos, un francés, un austriaco, un italiano y tres criollos. Con los oficiales jóvenes, los tenientes, pasaba lo mismo, predominaban entre ellos los anglosajones³⁴.

Por nuestra parte hemos relevado los datos de 517 oficiales navales que ingresaron a las escuadras y prestaron servicios dispares entre 1810 y 1830. De esta cifra, 255 fueron oficiales de línea de las escuadras y 296 prestaron servicios como corsarios en los dos períodos en que hubo esta actividad, 111 sólo en el período 1815-1821 y 109 exclusivamente en el de 1825 a 1830. Entre esos años, los oficiales que hemos podido obtener datos y prestaron servicios reales, ya fuesen largos o cortos, ordenados por sus grados y cargos fueron: 8 coroneles, 57 sargentos mayores, 101 capitanes,

³³ Conf. PABLO ARGUINDEGUY Y HORACIO RODRÍGUEZ, *Nomina de oficiales navales argentinos 1810 -1900*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1998.

³⁴ LAURIO DESTÉFANI, "Aspectos militares de la campaña naval de 1814", en: *HMA*, tomo V, pp. 286/7.

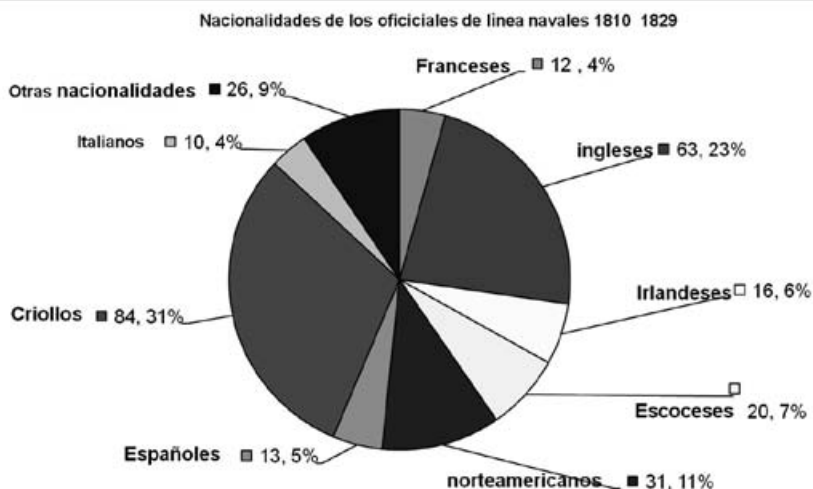
201 tenientes, 69 subtenientes, 13 guardiamarinas, 12 oficiales aventureros, 2 médicos, 2 contadores y 1 comisario de marina. Este componente representa la casi totalidad de los marinos que prestaron servicios en las guerras de la Independencia y del Brasil y en las campañas corsarias que fueron complemento o consecuencia de ellas³⁵.

Si dividimos a los relevados por el origen geográfico o la nacionalidad, el resultado es el siguiente, para todo el período 1810 - 1830 y sin discriminar entre oficiales de línea o corsarios: un componente con sólo un 23% de criollos sudamericanos y un 77 % de extranjeros de los más variados orígenes. Si por otro lado los dividimos por grupos étnicos o lingüísticos, la mayoría de los oficiales que prestaron servicios en esos años, fueron de origen anglosajón, sumando un total del 57 % entre ingleses, escoceses, irlandeses y norteamericanos. El grupo siguiente es el de los europeos latinos y los criollos los que suman un 36 %, y el resto un 7% es de otras nacionalidades.

Si los tomamos por los orígenes nacionales puntuales, el grupo mayoritario de todo el período es el de los oficiales de origen norteamericano que suman un 25% del total, seguido por los criollos sudamericanos que alcanzaron a ser durante esos veinte años el 23% de los oficiales, seguidos de cerca por los ingleses que alcanzaron un 22%. Los de otras nacionalidades fueron los franceses con un 6% del total, igual cifra para los escoceses, un 4% para los irlandeses, en igualdad porcentual con los italianos; sólo un 3% de hispanoportugueses y un 7% de otras variadas nacionalidades, como griegos, alemanes y hasta rusos, suecos y daneses.

³⁵ Para el relevamiento se han utilizado en primer lugar el trabajo de PABLO ARGUINDEGUY Y HORACIO RODRÍGUEZ, *op. cit.*, de donde se han extraído los datos de los allí relevados. Esta información se ha complementado con las listas de revista guardadas en el Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales y otra documentación varia como nóminas de personal superior, hasta completar el mayor número posible de oficiales para hacer un estudio sociológico adecuado.

Gráfico 1 Nacionalidad de los oficiales navales 1810 -1830



FUENTE: Elaboración propia en base al trabajo de PABLO ARGUNDEGUY y HORACIO RODRÍGUEZ, *op.cit.*, y las listas de revista guardadas en el Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales sumado otra documentación varia como nóminas de personal superior.

LOS OFICIALES NAVALES O DE LÍNEA

Tomando solamente a los oficiales “de línea” navales, es decir los que formaron en las diferentes escuadras que el Estado Argentino organizó en esos años, tuvieron despachos o nombramientos del gobierno nacional e hicieron carrera en sus cubiertas, esta cifra representa unos 254 oficiales de todas graduaciones, que incluyen, tomándolos por el grado máximo alcanzado

en el período: 8 coroneles³⁶, 7 tenientes coroneles ³⁷, 45 sargentos mayores, 49 capitanes, 72 tenientes, 53 subtenientes, 6 guardiamarinas, 9 aventureros, 1 médico, 2 contadores y 1 comisario de marina (equiparado a coronel).

De esos oficiales entre 89 y 126 sólo prestaron servicios durante la guerra de independencia y sólo 110 en la del Brasil, tomando en cuenta que del resto de ellos se repitieron o prestaron servicios en ambas guerras; así como fueron unos 63 los que pasaron a actuar como oficiales corsarios en algún momento de sus carreras (hasta el propio almirante Brown lo fue). Como dato de importancia, los oficiales de línea de ambas guerras prestaron servicios un promedio de tres años y medio, tomando desde los que tuvieron una larga carrera (de actividad en todo el periodo de más de veinte años, como Brown, Espora, Rosales y muchos otros), hasta los que sólo estuvieron en servicio por una campaña, como la mayoría de los de 1814.

En punto a las nacionalidades de los oficiales de línea de todo el período, la mayoría, el 31% (84) fueron criollos, seguidos por los ingleses en un 23% (63 oficiales); luego un 11% (31) norteamericanos, seguidos de las otras nacionalidades, un 4% (12 oficiales) fueron franceses, los primeros en prestar servicios desde 1810 en la primera escuadrilla; el 6% (16) irlandeses; el 7% (20) escoceses; el 5% (13) españoles; el 4% (10) italianos; el 9% (26) de otras nacionalidades. Pero si los reunimos por grupo étnico, la mayoría sigue siendo de anglosajones, que suman un 47% del total, seguido de los criollos que son el 31%, los latinos 13% y los de otras nacionalidades un 9%.

LOS OFICIALES DE LA CAMPAÑA NAVAL DE 1814 Y DE LA GUERRA DE INDEPENDENCIA

Si nos concentramos en la campaña naval de Montevideo del año 1814, origen de la Armada Argentina, el total aproximado de oficiales que prestaron servicios en ella, de teniente coronel a aventurero, fue de unos 80, de

³⁶ Juan Bautista Azopardo, Guillermo Brown, Hipólito Bouchard, Matías Irigoyen, Angel Hubac, Leonardo Rosales, Tomás Espora, Leonardo Donati. Brown e Irigoyen alcanzarían los grados de brigadier de marina, pero a posteriori de la guerra del Brasil, a finales del período estudiado.

³⁷ T. Scaillet, Guillermo Mason, Nicolás Jorge, S. Granville, Santiago Jorge Bynon, César Fournier y Juan Brown.

los cuales al menos 11 volverían a prestar servicios también en la guerra del Brasil, en tanto que otros 19 pasaron a ser oficiales corsarios, 15 en los años 1815 a 1821 y 5 volverían a serlo durante la guerra del Brasil. Los grados máximos otorgados durante la campaña fueron, 2 tenientes coroneles (Brown y Seaver); 19 sargentos mayores, 15 capitanes, 27 tenientes, 11 subtenientes, 3 guardiamarinas, 2 aventureros y 1 contador³⁸.

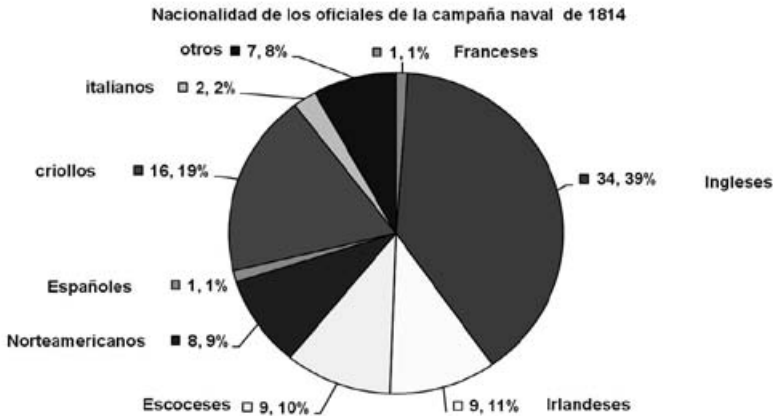
Las altas y los despachos de los oficiales de la campaña naval de Montevideo se firmaron a partir del 1º de marzo de 1814, en inminencia de la zarpada. Con esa fecha se dio de alta como tenientes coroneles a William Brown y Benjamín F. Seaver, y con grados de capitanes y tenientes a Ricardo Baxter, Guillermo Shapley, Jacobo Sandquist, Juan Hassdel, Elijah Smith, Guillermo Mac Dougal, Enrique James, Carlos Mackey, James Smith, Roberto Innes, John Gibson, John Robinson, Santiago Harding y Roberto Stacey. El 7 fueron dados de alta, el criollo Luis Perichón como teniente de infantería y Juan Cantuar y el 28 del mismo mes, luego de Martín García, lo fueron Oliverio Russell, Guillermo Brand, Juan Brosón y Diego Wilder³⁹. Otras altas de oficiales se produjeron en abril de 1814, luego de la toma de Martín García, con fecha 14, John Filestone Fiacker, Antonio Lamarca; el 21 a Jorge Brown Arnold; el 27 a Lázaro Roncayo, Jorge Halliburton y Nicolás Picón. Aún a principios de mayo hubo altas de oficiales como Esteban Razety. Finalizada la campaña naval de Montevideo, todos, oficiales y tripulaciones, recibieron, además de los derechos de presa correspondientes, un ascenso al grado inmediato superior con fecha 28 de junio, excepto Guillermo Brown que había sido ascendido a coronel efectivo de ejército “al servicio de la marina” con fecha 24 de mayo, en medio de la campaña naval de Montevideo⁴⁰.

³⁸ Según los papeles de W. P. White hubieron hasta 9 contadores en la escuadra de 1814 que estaban integrados al estilo británico y aparecen en las listas, redactadas en inglés, como *pursers* y en las en castellano como contadores, primeros o segundos. Cabe señalar que todos estos fueron de origen anglosajón, pero comparados sus nombres con la lista de todos los contadores de la Royal Navy List de esos años, sólo coinciden dos nombres, los que al ser de los más comunes, no se puede inferir que sean las mismas personas, por lo que nuestros contadores debieron salir del servicio mercante o de la Sala Comercial Británica.

³⁹ Conf. Tomas de Razón, año 1814, AGN IX.8.8.11, tomo II, libro 74, fojas 17 a 61.

⁴⁰ Conf. *Ibidem*, foja 43.

Gráfico 2
Nacionalidad de los oficiales de la campaña naval de 1814



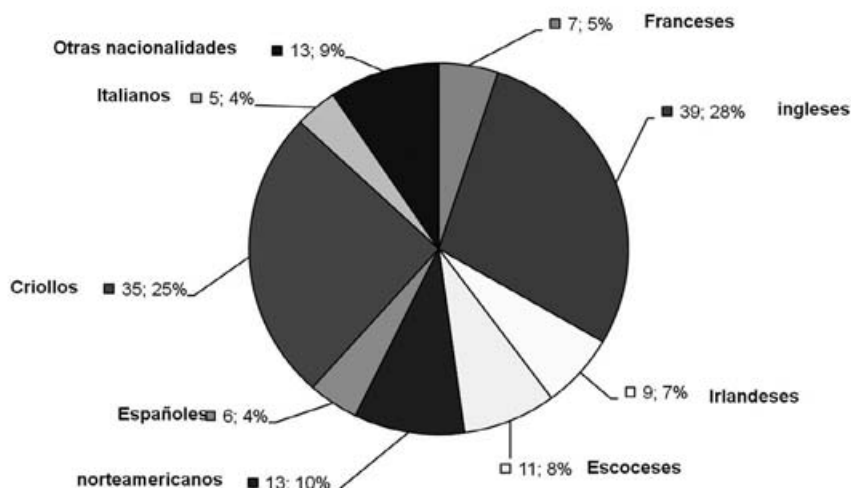
FUENTE: Elaboración propia en base al trabajo de PABLO ARGUINDEGUY y HORACIO RODRÍGUEZ, *op.cit.*, y las listas de revista guardadas en el Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales sumado otra documentación varia como nóminas de personal superior.

La nacionalidad de los oficiales de la escuadra de 1814 es más que significativa, ya que 34 de ellos fueron de origen inglés, lo que representa un 40% del total; además entre ellos había unos 9 probables irlandeses, (10%); otros tantos escoceses (10%); 8 norteamericanos (9%), con lo que los angloparlantes llegan al 69%; a lo que se suman sólo 16 oficiales criollos (19%); 1 español, 2 italianos, 1 francés y 7 de otras nacionalidades, los que hacían un 12% de los oficiales.

Si estudiamos la totalidad de los oficiales de línea que prestaron servicios durante la Guerra de Independencia (1810-1820), con la campaña de 1814 incluida, el número se eleva a 126 oficiales, muchos de los cuales se repetirán en la guerra del Brasil y varios (unos 26), serán además corsarios con un promedio general de tres (3) años y medio de servicios reales. Las cantidades teniendo en cuenta las graduaciones máximas alcanzadas en el período 1810-1820 eran: 6 coroneles (Guillermo Brown, Matías Irigoyen, Juan Bautista Azopardo, Ángel Hubac, Hipólito Bouchard y Tomás Espo-

ra⁴¹), le siguen 3 tenientes coroneles (B.F. Seaver, Nicolás Jorge y Matías Aldao); 29 sargentos mayores, 21 capitanes, 41 tenientes, 17 subtenientes, 5 guardiamarinas, 2 aventureros y un contador. La nacionalidad de los oficiales de toda la guerra de independencia es similar en sus parámetros a los de 1814, con algún agregado puntual: se suman 5 ingleses más (39 en total, pero su promedio baja a 29%); los irlandeses siguen siendo 9 y hacen un 7%; aumentan los escoceses a 11, (8% ahora), los norteamericanos son 13 en total (9%); los oficiales criollos aumentan al doble llegando a ser 35 individuos, que hacen un 25% del total de oficiales; los europeos de otras nacionalidades son 6 españoles, 4 italianos, 7 franceses y 13 de otras naciones, todas estas cifras las que casi se duplican con respecto a 1814, pero sólo llegan a un 22% de los oficiales.

Gráfico 3
Nacionalidad de los oficiales de línea de la guerra de independencia entre 1810-1820



FUENTE: Elaboración propia en base al trabajo de PABLO ARGUINDEGUY y HORACIO RODRÍGUEZ, *op.cit.*, y las listas de revista guardadas en el Archivo

⁴¹ Tomás Espora alcanzará el grado de capitán de navío (coronel) en la marina del Perú a fines de la Guerra de Independencia, volviendo al país con ese grado en 1826.

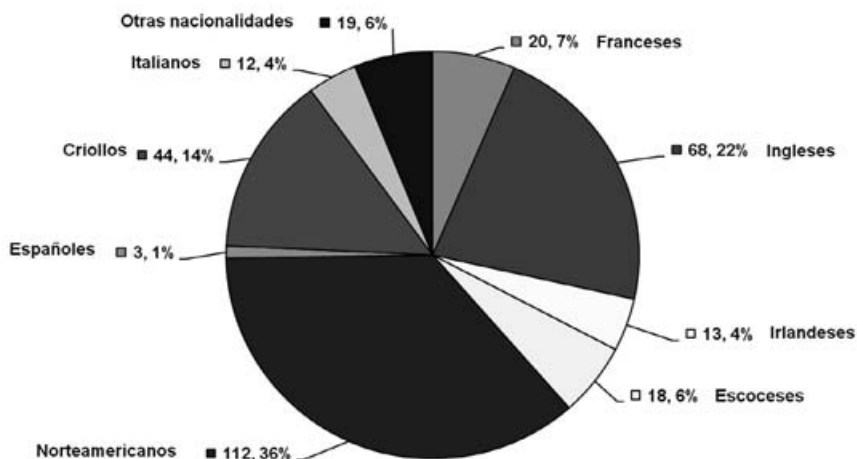
del Departamento de Estudios Históricos Navales sumado otra documentación varia como nóminas de personal superior.

LOS OFICIALES CORSARIOS DE 1815 A 1828, SU ORIGEN Y ESTATUS.

Sin duda será entre los oficiales corsarios donde hallamos la mayor cantidad de extranjeros al servicio de la Nación Argentina. Se han relevado los datos de 295 oficiales corsarios del período 1810 a 1828⁴², de los cuales al menos 62 fueron oficiales de línea de las escuadras, pasados a la actividad corsaria, o viceversa. De la cifra total corresponden unos 160 a los corsarios de las campañas de la independencia (1815-1821) y 139 a los de las de 1825 a 1830, teniendo en cuenta que varios se repiten. Los oficiales corsarios eran de graduación menor que en los de línea, porque casi ningún capitán corsario extranjero ostentaba grado más alto que el de sargento mayor, excepción hecha de los que siendo de línea se hicieran corsarios, así todos los relevados son: 4 coroneles (Brown, Bouchard, Húbac y Donati,); 12 tenientes coroneles (Mason, De Kay, Jewett, Greenoldz, Guiraldez, Granville, Fournier, Dieter, Chayter, Bynon, Miguel Brown y Barnes), 32 sargentos mayores, 66 capitanes, 141 tenientes, 19 subtenientes, 7 guardiamarinas y 3 aventureros. Si los clasificamos por nacionalidades la mayoría va a corresponder a los norteamericanos, siendo 112 los ex oficiales corsarios o mercantes de ese país que sirvieron como corsarios argentinos, lo que llega a ser el 37% del total. A ellos les siguen los ingleses en número de 68, un 22%, y los oficiales corsarios criollos que fueron 44 y alcanzan a un 14%. Las otras nacionalidades siguen presentes, 13 irlandeses (4%); 18 escoceses (6%), 20 franceses (6%), 12 italianos (4%), 19 de otras nacionalidades (6%) y sólo 3 españoles.

⁴² Debe recordarse que la actividad corsaria se inicia oficialmente por el Director Supremo Álvarez Thomas en 1815, y duró hasta 1821 en que se considera finalizada la guerra contra España y el gobierno de la Provincia de Buenos Aires la cesa. Se reinicia en 1825, al declararse la guerra por el Imperio del Brasil, para finalizar por orden de Dorrego en 1828. Todo el marco de las guerra de corso puede verse en: PABLO ARGUINDEGUY Y HORACIO RODRÍGUEZ, *El Corso Rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1999.

Gráfico 4
Nacionalidades de los oficiales corsario 1815 – 1828



FUENTE: Elaboración propia en base al trabajo de PABLO ARGUINDEGUY y HORACIO RODRÍGUEZ, *op.cit.*, y las listas de revista guardadas en el Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales sumado otra documentación varia como nóminas de personal superior.

Acerca de cuantos hicieron campañas efectivas o cuantos años sirvieron, si calculamos el promedio por campaña realizada o año contado, nos da un 1,6, es decir poco más de campaña/año y medio cada uno, pero este número se puede explicar mejor con casos puntuales. Un 50% de los corsarios registrados, de todos los grados y de todo el período, apenas figura con una sola campaña corsaria o año de servicio; del resto un 30% consignan entre dos y a lo sumo tres campañas/años y muy pocos quedan con cuatro o más campañas. El guarismo más alto corresponde al norteamericano teniente coronel de marina Guillermo R. Mason con nueve campañas o años de servicio registrados durante el período. Detrás de él lo siguen, el inglés Roberto Jones con cinco campañas/años, el escocés esteban Baxter con igual número y varios otros con cuatro como Hugo Dallas Campbell y Juan F. Fonrouge de Lesseps.

Por lo general los oficiales corsarios cumplieron su cometido y envia-

ron las presas capturadas a destino, en Buenos Aires o a los puertos norteamericanos como Baltimore, donde había tribunales de presas. Pero otros violaron la confianza que se les había otorgado y se convirtieron en corsarios múltiples, llevando varias patentes y banderas, usadas según conveniencia; o directamente usaron los buques y la enseña argentina para atacar indiscriminadamente y convertirse en piratas. Un punto interesante pero que escapa al espacio de este trabajo, sería determinar cuantos de ellos terminaron siendo declarados piratas por las autoridades argentinas y norteamericanas. No debe considerarse la calificación dada en la guerra de independencia por España, ni el la de 1826 por el Imperio del Brasil, ya que por políticas de guerra ambas naciones declararon a todos los marinos rioplatenses como piratas.

LOS OFICIALES DURANTE LA GUERRA DEL BRASIL, RECLUTAMIENTO NECESIDADES Y NACIONALIDADES.

Cuando en septiembre de 1825 se hicieron las propuestas para nombrar oficiales de marina, el expediente fue devuelto por el general Ramón Balcarce, Ministro de Guerra y Marina de la Provincia de Buenos Aires, pidiendo que se le agregaran los antecedentes de los propuestos, vale decir cuáles ya estaban al servicio de la provincia, cuáles retirados o reformados y los que eran simples paisanos, para determinar el grado que se les iba a otorgar en la escala naval y no otorgarlos indiscriminadamente como había sucedido anteriormente, en especial con los corsarios⁴³. Al respecto de esto último, durante la segunda etapa del curso (1825-1828), en el año 1826 varios oficiales de línea de origen extranjero, fueron dados de baja a su pedido y casi todos pasaron inmediatamente a ser oficiales corsarios⁴⁴.

Para la formación de la escuadra, Rivadavia había traído de Europa al Capitán de navío inglés Robert Ramsay, quien como señalamos ya había estado en el Plata en 1810. En 1825 fue contratado en Londres y se trasladó a Buenos Aires con el futuro presidente. El Congreso Nacional le concedió el despacho de coronel mayor y el 4 de noviembre suscribía un documento con

⁴³ Nota de Balcarce, 10 de septiembre de 1825, AGN III 27.5.6, foja 152.

⁴⁴ La lista de ellos que comprendía 2 capitanes, 6 tenientes, 12 subtenientes y 1 aventurero está en archivo Benencia, AGN III 27.6.1, Caja del volumen II, personal.

el gobierno por sus servicios. Entre las funciones que le competían estaba la de la formación de un “establecimiento de marina”, y quedó establecido que por falta de elementos propios el gobierno se veía en la necesidad de buscarlos en el extranjero, no sólo el material flotante, sino también las tripulaciones, tanto oficiales como marineros. Por ello y por sus antecedentes, el capitán Ramsay era la persona indicada para formar una marina eficiente, por lo que se lo contrataba temporalmente para el servicio naval, teniendo en cuenta que tenía ciudadanía argentina.

Las funciones que se le asignaron eran las de organizar el servicio, inspeccionar el apresto de los buques que se compraran, contratar a los oficiales y establecer una escuela práctica de oficiales de marina –al estilo inglés– para que los hijos del país se instruyeran. Ramsay estuvo al servicio del país hasta 1828 destinado en Gran Bretaña para la compra de pertrechos navales y contrato de oficiales. No aceptó el mando de la escuadra, resignándolo en el almirante Brown a quien apreciaba y al cual le obsequió un sable naval de combate de su propiedad⁴⁵.

De la época de la guerra del Brasil se han relevado un total de 135 oficiales de línea, de los cuales 34 hicieron además la guerra de corso antes o después de prestar servicios en los buques del Estado. Según los grados máximos alcanzados en el periodo, los relevados son: 5 coroneles, 4 tenientes coroneles, 23 sargentos mayores, 26 capitanes, 31 tenientes, 1 guardiamarina y 6 aventureros. Por su origen geográfico fueron un 33% de criollos (45 oficiales); 16% (23) ingleses; 5% (7) irlandeses; 7% (10) escoceses; 13% (18) norteamericanos; 7% (10) españoles; 6% (8) italianos; 4% (6) franceses; 9% (13) de otras nacionalidades. Si se suman todos los angloparlantes hacen un total de 58 oficiales y un porcentaje del 41% con lo cual vuelven a ser mayoría; superando a los criollos los que no obstante habían crecido considerablemente en proporción a los de la guerra de independencia, aunque continuaban en minoría frente a los extranjeros. El aumento de españoles, que no es mucho, se debe principalmente a que ya no se está en guerra con España. Por el mismo motivo la presencia portuguesa y brasilera casi había desaparecido.

⁴⁵ HUMBERTO BURZIO, *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo I, Buenos Aires, ENM-DEHN, p. 101.

LAS GRADUACIONES Y LA CARRERA DE LOS OFICIALES EN LAS GUERRAS DE INDEPENDENCIA Y DEL BRASIL.

Hecho el estudio de las nacionalidades u orígenes geográficos, es dable hacer el análisis de las graduaciones, la carrera y las funciones de los distintos grados de la oficialidad. Ya se ha visto la forma como se reclutó a los oficiales en el período y como se llenaron las vacantes, dándoseles los grados según las necesidades del servicio y acorde las edades y capacidades de cada uno. Por el corto tiempo de duración de algunas campañas -unos pocos meses-, y la falta de continuidad de la escuadra, que fue desarmada inmediatamente después de la campaña de 1814 y no vuelta a armar hasta 1825, no se puede hablar de una carrera naval para los oficiales y menos buscar pautas para los ascensos. Téngase en cuenta que los grados se concedían al momento de contratar a los oficiales y se mantenían igual todo el tiempo que durase la guerra; en tanto que los ascensos eran un premio a-posteriori. Como ejemplo de ello, al finalizar la campaña de Montevideo, entre Julio y agosto de 1814, se ascendió a todos, oficiales y tripulación, al grado inmediato superior poco antes de darles la baja.

No obstante, los pocos que esperaban un ascenso en campaña podían ser los de los grados menores, es decir los más jóvenes, los que se anotaban como aventureros o meritorios, o los pocos aspirantes. Para el caso de los oficiales aventureros, luego de un tiempo a bordo y en campaña pasaban a ser alféreces de marina, a veces llamados subtenientes, y desde este grado, no antes de unos dos a tres años, o por mérito sobresaliente de guerra, podía pasar a teniente; o bien, siguiendo el estilo de la ordenanza naval española, llegar a alférez, “graduado” de teniente. Esto era, el grado efectivo de alférez, y el grado honorario de premio, teniente, cubierto en propiedad a la aparición de una vacante.

Al respecto de estos jóvenes y como debían iniciar su carrera naval y ascender, el coronel mayor José Matías Zapiola, Comandante General de Marina, escribió en el expediente de un joven porteño que pedía ser admitido como aspirante en la marina, en el año 1825 que:

La comandancia general de marina se ha visto en la precisión de echar mano de extranjeros para el ramo, por no haber hijos del país que se hayan dedicado a él, hay a más del suplicante otros tres jóvenes que han venido a pedir lo mismo; yo creo que colocándolos en clase de aspirantes con el sueldo de 17 pesos y la ración de armada en los buques del Estado, encargando a su comandante respectivos los hagan trabajar y estudiar, se lograría

que se fuesen instruyendo, y tener el estado en adelante oficiales del país de quienes confiarse ⁴⁶.

Finalmente estos jóvenes fueron aceptados y se los nombró con el curioso título de “meritorios agregados al pilotaje”, es decir que estarían a cargo del contra maestre o patrón del buque donde embarcaran, pero aclarando que deberían salir como oficiales del cuerpo de marina, y mientras eso sucedía tendrían una asignación de los artilleros de preferencia, de 15 pesos mensuales de sueldo, dos menos de lo propuesto originalmente –el sempiterno “ahorro al Erario”-.

LAS DOS CATEGORÍAS O GRUPOS DE OFICIALES

Los oficiales de Marina según la ordenanza española que imperaba aquí, estaban divididos en dos categorías principales: los *oficiales de guerra*, los propiamente navales, y los *oficiales mayores*. Los primeros comprendían a todos los que tenían mando militar, el cuerpo general de la escuadra, la comandancia general de marina, la capitanía del puerto, los arsenales y las subdelegaciones de marina, cuando las había. Por otro lado, estaban los oficiales mayores, que a bordo eran los contadores y los cirujanos y en tierra el Comisario General de Marina y su personal, además de los “civiles” de la comandancia general de marina y los de igual clase en la capitanía del Puerto. La designación de los oficiales de guerra, desde coronel de marina hasta la de oficial aventurero, era prerrogativa exclusiva del comandante general de marina, a propuesta del general comandante de la escuadra; mientras que los oficiales mayores podían serlo por el ministerio respectivo –de Guerra y Marina-, o por el propio Gobierno. Esta división era similar en el fondo a la de todas las armadas de la época, como la británica que separaba a sus oficiales en *Commissioned Officers*, los navales y de comando, nombrados por “Comisión Real” y los *Warrant Officers* que eran los garantidos o habilitados como oficiales, tales eran los profesionales al servicio de la Armada, pero sin mando naval o de mar alguno.

En las Provincias Unidas, desde que se abandonaron el sistema de grados y las insignias a la española (1813), el escalafón militar quedó unificado y la denominación de los grados de marina era similar a la del ejército, con

⁴⁶ Nota José Matías Zapiola, 27 de septiembre de 1825, AGN III 27.5.6, foja 123.

sólo el agregado de “*al servicio de la Marina*” y, con sus más y sus menos, así quedó hasta la ley de grados militares de 1881. Los grados de oficiales usados en el período que estudiamos eran los de: brigadier (almirante), coronel mayor (comodoro o contraalmirante), coronel (capitán de navío), teniente coronel (capitán de fragata), sargento mayor (capitán de corbeta), capitán (teniente de navío), teniente (teniente de fragata), subteniente (teniente de corbeta), alférez, (a veces mencionado como guardiamarina), oficial aventurero, aspirante (no cadete todavía), piloto y pilotín (los salidos de la escuela de náutica mientras existió). Los capellanes cuando los había a bordo, no tenían ningún grado militar ni prerrogativas de oficial o uso de grado y uniformes en aquella época.

Por su parte, los llamados oficiales mayores, básicamente contadores y auditores, tenían denominaciones y una escala jerárquica que les era propia o particular, en especial los de las Comisarias de Guerra y Marina. Había un Comisario General de Marina, oficiales primeros, oficiales segundos, terceros y oficiales cuartos o escribientes; guarda almacenes y maestros de víveres. En determinado momento de la guerra de Independencia se les otorgó a los de la Comisaría de Guerra un grado de asimilación a los oficiales del ejército, el que luego se trasladó a los de marina cuando se creó la Comisaría del ramo en 1827. Correspondía al Comisario General la equiparación a coronel, los oficiales primeros y segundos como capitanes, los terceros como tenientes y los oficiales cuartos como subtenientes⁴⁷.

En octubre de 1826, debido al estado de inactividad de la escuadra, se determinó suprimir el cargo de contadores embarcados y que las funciones de estos fueran asumidas por los maestros de víveres que existían en cada buque⁴⁸. La disposición acarreó malestar entre los contadores designados a bordo, pues se había determinado que sólo quedaría uno de ellos como contador de la escuadra. Entre ellos, el contador Tomás Weible se quejó al gobierno de la resolución, señalando entre otras cosas que en uniformarse se había gastado 200 pesos y solicitaba que se le dejase como contador de la escuadra⁴⁹.

⁴⁷ DOMÍNGUEZ, ERCILIO, *Colección de leyes y decretos militares concernientes al ejército y armada de la República Argentina*, tomo I, Buenos Aires, 1897, pp. 451-452.

⁴⁸ Orden de Francisco de la Cruz, 3 de octubre de 1826, AGN III 27.5.6.

⁴⁹ Nota del contador Weible al gobierno, AGN X 14.3.2.

En lo referente a los médicos y a los cirujanos de a bordo, que también fueron escasos, en los primeros años no tuvieron grado alguno y menos un uniforme, pero a partir de 1814 –luego de la campaña naval- con la creación del llamado Cuerpo Médico Militar, tuvieron un perfil de carrera y una escala de grados y uniforme particular.

El rasgo del oficial de marina de la época era el de un hombre galante en sociedad, pero brusco y severo a bordo; conocedor de las reglas y exigencias del honor; aplicado a la maniobra de las velas y a la adquisición del golpe de vista necesario para apreciar al instante el espacio necesario para la virada y la maniobra. En tanto que los oficiales mayores debían caracterizarse por un recto proceder y conducta y tener el suficiente espíritu de camaradería para compartir las penalidades de la vida a bordo con los de guerra.

EL SISTEMA DE GRADUACIÓN Y LAS FUNCIONES DE LOS GRADOS A BORDO Y EN CAMPAÑA

El sistema de tomar oficiales de distintas nacionalidades y con distinta tradición marinera y habituados a distintas reglamentaciones causó sus problemas no sólo en lo disciplinario –que se solucionó implementando los dos códigos de disciplina, el español y el inglés, según se tratase de la nacionalidad del sancionado-, en lo contable y lo administrativo, sino también en lo referente a grados, antigüedades, asimilaciones y funciones. El sistema inglés o norteamericano, al que estaban habituados la mayoría de los oficiales extranjeros, solo preveía los “grados” de Guardiamarina (*midshipmen*), tenientes (*lieutenants*), comandantes (*comanders*) y Capitanes (*Captains*), para finalmente tener una gran variedad de almirantes con distintas funciones. Dentro de cada uno de esos grados intermedios, había puestos y antigüedades que eran referidos a los empleos que tenía cada uno y en especial al tiempo en que se hallaban en el grado (*seniority*). Por su parte, el sistema español era una escala más completa y cerrada de grados/cargos, con más escalones de grados, y un sistema de ascensos directos. Los grados a la española eran: capitán general (almirante), teniente general (vicealmirante), jefe de escuadra (contraalmirante), capitán de navío, capitán de fragata, sargento mayor, teniente de navío, teniente de fragata, alférez de navío, alférez de fragata y guardiamarina.

Desde 1810 la revolución adoptó, y trató de mantener, el sistema de graduaciones militares de la ordenanza española y le realizó a lo largo de la guerra de independencia algunas modificaciones propias que distinguirían

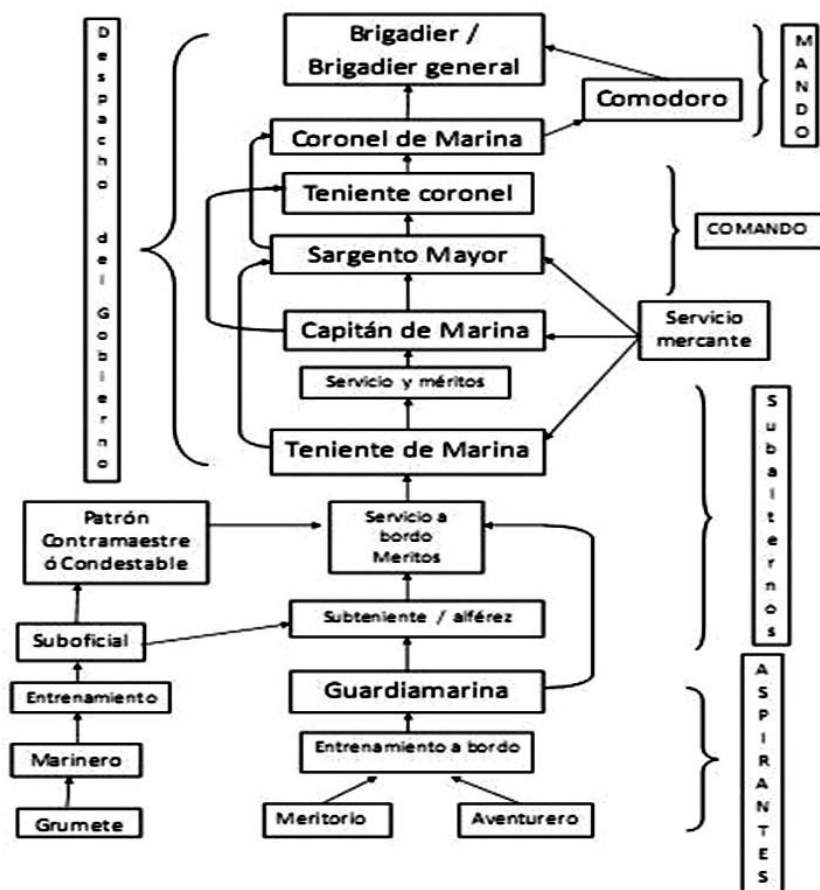
a los oficiales argentinos claramente de los españoles, no sólo a la vista en los distintivos o insignias de grado, sino también en la escala, los nombres y las funciones. Una de las primeras disposiciones fue la de suprimir todos los grados del generalato que había en la ordenanza española, por considerarlos aristocráticos y poco republicanos, y dejar solamente como el máximo grado de la milicia revolucionaria al de brigadier, que en España ni siquiera era un grado de general, sino un híbrido intermedio. De allí que nuestros próceres militares ostenten todos el título de brigadier o de brigadier general (el mismo para el caso), hasta bien entrado el siglo XIX. Otra innovación fue la creación en 1813 del grado de coronel mayor, creado para poner mayor distancia y otro grado entre los coroneles “vivos” (efectivos) y los brigadieres. De hecho, también todos nuestros próceres lo ostentaron y algunos se retiraron con él. Al crearse el escalafón naval, no se le dieron oficialmente grados especiales, ni nombres propios hasta 1881. Por el contrario, en la papelería oficial y en los despachos, se siguieron usando los grados y títulos de los oficiales de ejército, con las mismas insignias de grado y sistema de ascensos, que ya hemos señalado que en el caso de la marina fueron limitados y escasos en campaña.

Lo que resulta interesante es que en los primeros años de la guerra de la independencia y en especial en la campaña de 1814, se observa que en la documentación interna de los buques de la escuadra, que casi en su totalidad está escrita en inglés y donde las graduaciones y la colocación de los oficiales en los roles de los buques sigue el sistema británico, tanto en nombres como en escalas; en tanto que a la hora de extender los despachos se utilizaban las graduaciones a la criolla. Así en la lista de roles de la *Hércules*, figura Elías Smith como *Captain*, siendo que su despacho era de teniente coronel de marina, y sus oficiales como 1º, 2º, 3º y 4º tenientes, mientras que en los despachos las graduaciones variaban entre unos y otros. Al estilo británico, la lista corrida de roles, sigue con el *Surgeon* (cirujano), *Clergy*, (capellán), *Purser* (contador) y de allí en más los suboficiales, todos ordenados y nombrados como en el sistema inglés, siendo el más antiguo el condestable artillero (*Gunner*). Toda la lista hasta el final y como ésta la de los otros buques, está redactada y ordenada a la inglesa y escrita íntegramente en inglés⁵⁰.

⁵⁰ “*List of mens names & serving on board the Buenos Ayres Ship of War Hercules*”, en AGN, Archivo Guillermo Pio White, copia en Archivo DEHN, Fondo Listas de Revista,

Al respecto de la carrera y el sistema de ascensos en el período el esquema que adjuntamos da una idea de la forma de acceder a la oficialidad, los caminos seguidos para los ascensos y la posición relativa de los oficiales.

Gráfico 5
Ascensos 1810 - 1830



Nº1 carpeta escuadra de 1814. Otra lista similar está datada como “*List during the engagement with the enemy at Montevideo*” y presenta el sólo agregado de figurar el *commander in Chief* como “*Captain William Brown Esqr.*”, cuya traducción es: el caballero Guillermo Brown.

FUENTE: Elaboración propia en base al trabajo de PABLO ARGUINDEGUY y HORACIO RODRÍGUEZ, *op.cit.*, y las listas de revista guardadas en el Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales sumado otra documentación varia como nóminas de personal superior.

JEFES Y OFICIALES SUPERIORES, CORONELES Y BRIGADIERES DE MARINA.

En cuanto a la posición relativa y las funciones de los grados navales de entonces, podemos señalar que el grado de almirante no existió como tal, ya que la clase más alta hacia fines de la guerra del Brasil fue la de coronel mayor de marina que ostentó Guillermo Brown, el que en algunos papeles oficiales era llamado *Almirante* pero en relación a su cargo o empleo del comandante de la escuadra. Esto se verifica en la correspondencia y referencias en que se lo menciona como “Coronel Mayor Brown, almirante de la escuadra” haciendo alusión a su cargo y al grado del despacho. Este grado de coronel mayor era ostentado también por el Comandante General de Marina, Matías Zapiola, pero este jamás fue tratado como almirante, sino como coronel mayor y a su ascenso tardío al generalato efectivo, pues lo fue en su ancianidad y porque simplemente en 1828 se lo habían “olvidado”. Su grado de brigadier general nunca hizo alusión a su función naval y aún hoy es recordado como el “general” Zapiola, nunca como almirante, simplemente porque esa no fue su función en la actividad naval, sólo fue la de Brown.

En alguna documentación del período se observa el uso del grado de *Comodoro*, pero esta denominación se entiende como que se usa siguiendo el mismo estilo británico, es decir un “ascenso protocolar”, por simple señorío o antigüedad (*seniority*) y meramente temporario de quien se hallaba comandando una escuadra. Recién sería un grado naval propiamente dicho a partir de la Ley de 1881 y hasta no más allá del 1900.

El grado de coronel de marina equivalía por ubicación, al actual capitán de navío, pero sus funciones como vimos abarcaban más, ya que era quien tenía el mando y control, hasta de una escuadra. En el período que nos toca el propio almirante Brown hasta 1826 no fue sino *Coronel de Marina*, ascendiendo a coronel mayor el 12 de enero de 1826, y a brigadier al final de la guerra del Brasil, 15 de octubre de 1828.

En los buques de mayor porte, los coroneles se rodeaban de una cantidad de oficiales de guerra subalternos para la tarea (siempre muchísimos menos que en los buques de las primeras potencias navales). El grado in-

mediato inferior, era el de teniente coronel (que equivaldría a capitán de fragata) como el segundo en el escalafón, pero este tenía funciones idénticas a las del coronel en lo respectivo a comando de buques. Recuérdese que en 1814 fue el grado máximo de la escuadra, ostentado por Brown, ascendido a coronel al final de la campaña el 24 de mayo de 1814 y compartido por Benjamín F. Seaver. Estos dos primeros grados del escalafón argentino eran asimilables, como de hecho se ve en los papeles internos señalados, al *Captain* del sistema y reglamentación británicos. Al ser nombrado comandante de un buque, el oficial designado debía presentarse en el Arsenal de Marina y tomar posesión del buque bajo inventario y con todas las formalidades de ordenanza. Los comandantes no podían dormir fuera de sus buques ni abandonarlos salvo en algunos horarios prefijados y por causas de importancia⁵¹.

Seguían en el escalafón argentino, los sargentos mayores de marina (equivalentes a los actuales capitanes de corbeta y tenientes de navío antiguos). Este grado fue el más detentado por los oficiales del período, y era el más común entre los comandantes de buques, especialmente los corsarios extranjeros al servicio de las Provincias Unidas; son muy raros los casos de corsarios con grado superior a este durante sus campañas. Eran equivalentes en funciones a los *Commanders* del sistema británico. No se ascendía de simples tenientes a capitanes de línea (tenientes coroneles y coroneles en nuestro sistema), sin haber sido antes *commanders* de buques menores. Después, el grado pasó a ser el de los segundos al mando de los capitanes, en navíos y fragatas. A los *Captains* les estaba reservado el mando de los buques mayores, -en el sistema inglés del 6º rango para arriba- y una vez llegados a ese grado su ascenso era por simple señorío (*seniority*), es decir antigüedad en el comando y por tipo de buque. En el caso de nuestros batallones o brigadas de Artilleros e Infantería de Mar, cuando los hubo, estos estaban al mando de tenientes coroneles o sargentos mayores del ejército pero puestos al servicio, a veces temporal, de la Marina.

LOS TENIENTES

Los oficiales subalternos (capitanes de marina equivalentes a tenientes de navío modernos), podían tener el mando de un buque menor o el coman-

⁵¹ Orden de Ramón Balcarce, 6 de octubre de 1825, AGN III 27.5.6.

do temporal en el caso de las embarcaciones apresadas, como cabos de presa para su conducción a puerto y así ir demostrando sus dotes de marino y de mando. Eran equivalentes a los *lieutenants* del sistema anglosajón. Cuando se ascendía a teniente -desde guardiamarina-, aquí y en todas las marinas de la época, se ingresaba en la carrera de oficial, lo que los británicos llamaban *commisioned officers*, los oficiales combatientes que ganaban su prestigio en el mar y en los combates navales, ascendidos y comisionados por el almirantazgo (de allí su nombre). Los tenientes debían tener al menos 19 años, pero no había edad tope para su servicio como tales y no había obligación de ascenderlos o retirarlos a causa de la edad -ni en la Royal Navy ni en ninguna marina-. El número variaba según los buques y las armadas. Entre los ingleses eran 8 en un navío, 5 en un buque de 74 cañones, 3 en una fragata y sólo 1 en las corbetas. Podían ser comandantes de buques pequeños. El teniente más antiguo era el primer teniente -sistema que se copió aquí, por lo menos en 1814-, responsable de la tripulación, no hacía guardias sino que distribuía las de los otros, debiendo él estar en la cubierta y vigilante siempre. Los demás tenientes tenían la obligación de encargarse de las divisiones de la tripulación, cuidar a los hombres, y los más jóvenes debían instruir a la tripulación bisoña en el manejo de las armas de fuego portátiles, ayudado por el armero y los oficiales de infantería. Un teniente estaba a cargo del cuarto de banderas y otro era responsable de la mesa y guardarropas de los oficiales. En acción, el primer teniente debía estar con el capitán y los otros -2º y 3º-, a cargo de las divisiones o secciones de los cañones, a razón de una media cubierta cada uno. Cuando no había suficientes tenientes se usaba a los guardiamarinas por antigüedad o a los *masters* o patrones para las guardias.

LOS GUARDIAMARINAS, ALFÉRECES Y SUBTENIENTES.

Con este grado, en el sistema argentino de la época se producen confusiones, ya que varios nombres son usados alternativamente en la documentación, sumado que a veces se hace referencia al guardiamarina al estilo español, es decir no como un oficial propiamente dicho sino como un cadete embarcado. En el sistema inglés el guardiamarina (*midshipman*) es el primer grado de la oficialidad y había mucha cantidad de ellos, a la vez que podían serlo durante muchos años. En un navío de gran porte podía haber hasta 20 de ellos, en las fragatas 6 y en los buques menores 2, a los que se sumaban

siempre los llamados voluntarios (“aventureros” en el sistema argentino.) Por ello no todos los guardiamarinas eran jóvenes, ya que los que fracasaban en la promoción podían seguir sirviendo en su grado. Así había casos de unos de 40 años en casi todas las marinas de la época aunque la edad normal era la de 15 a 22 años.

Tomaban parte en todas las guardias del buque, divididos en tres guardias y estacionados en distintas partes de la cubierta. Tenían que hacer de segundos de guardia y avisar a los oficiales de la siguiente guardia con tiempo suficiente, llevaban el libro de bitácora y la mesa de bitácora; otros podían ser encargados de señales y custodios del cuarto de banderas. A veces mandaban botes o si eran veteranos hacían de capitanes de presa y navegaban en el puerto. En el combate, eran los edecanes de los capitanes, o los delegados de los tenientes que comandaban las divisiones de la artillería. Algunos capitanes hacían esquemas especiales de entrenamiento para los guardiamarinas. Recibían castigos corporales con el fin de hacerlos fuertes, pero estos eran dados en privado por los capitanes.

El guardiamarina en el sistema anglosajón debía suplirse él mismo en todo su equipo, uniforme, ropa de cama, libros e instrumentos de navegación; lo pagaban sus padres o sus mentores. Tenían todos los privilegios sociales de los oficiales y podían divertirse y descansar en sus propios cuarteles de los que había 1 o 2 por buque, con sus sirvientes. El examen para ascender a tenientes no se podía dar antes de los 3 a 6 años de servir como guardiamarina y con servicios continuados en el mar y por lo menos 19 años, y estar debidamente certificados sus servicios. En la Royal Navy debían ir a Londres para ser examinados por una mesa de 3 capitanes.

CONCLUSIONES

Del estudio sobre origen, reclutamiento y funciones de la oficialidad naval en el período 1810 -1830, surge claramente que la mayoría de los oficiales fue de origen extranjero, predominando entre ellos los británicos y/o anglosajones, como se hace patente al ver los gráficos hechos en base a las cifras obtenidas. Esta conclusión es por tanto similar y complementaria de la que se obtuvo en el trabajo publicado anteriormente en Temas, donde se analizaron las tripulaciones.

Se observa, en el caso puntual de la campaña de 1814, por las fechas de alta y baja de los oficiales, que éstos prestaron un servicio meramente temporario y de necesidad. No había intención por parte del gobierno, de formar

aún una fuerza naval permanente, la que se iría gestando gradualmente en los siguientes años y conflictos internacionales.

Se confirma el hecho que el Río de la Plata no tenía entonces la capacidad suficiente para generar la cantidad necesaria de tripulaciones y de oficiales navales, imprescindibles para poder montar una escuadra capaz de derrotar a la Real Armada española. Por esa razón, se debió reclutar marinería, cuadros y oficialidad extranjeros, tomando lo que había en la rada de Buenos Aires y/o las estaciones navales cercanas.

Dado que los anglosajones eran los más avezados para la tarea, y para 1814 eran mayoría entre los hombres de mar de la región rioplatense; fue a ellos a quienes se reclutó en primer lugar. Algunos autores señalan que la elección de oficiales estuvo condicionada por el origen de la marinería, ya que por ser las tripulaciones de mayoría anglosajona, cayó de suyo la necesidad de reclutar oficiales que hablaran su lengua para conducirlos. Esto parece haber sido similar en 1810 pero en este caso se dio con los franceses.

Por otro lado queda pendiente el análisis que aclare de si los oficiales convocados y contratados entre enero y mayo de 1814, fueron todos tomados de los buques mercantes surtos en la rada de Buenos Aires, o alguno fue proveniente de los buques de guerra británicos de la estación sudamericana de la Royal Navy. Al respecto, cabe recordar las quejas - que mencionamos en el artículo anterior-, de los comodores de la estación naval británica, sobre que la marina patriota albergaba “desertores” de la Royal Navy; así como las advertencias escritas del representante consular británico en las fondas del puerto, previniendo a los marinos de Su Majestad Británica sobre la prohibición de prestar servicios en la marina patriota.

Con respecto a los siguientes períodos hasta la guerra del Brasil, la oficialidad está claramente diferenciada en dos momentos y dos componentes. El primero, las campañas corsarias, donde la casi totalidad de oficiales y tripulaciones fueron extranjeros, fundamentalmente norteamericanos; debido sin duda a las características propias de esa forma de guerrear y por los lugares desde donde se armaban y operaban los corsarios, la costa Este de los Estados Unidos. El segundo, en la época de la guerra del Brasil, donde sigue la presencia extranjera al grado tal que algún historiador naval británico la ha llamado una “guerra entre ingleses”. Sin embargo, aquí se ve que la mayoría extranjera, que es indudable, empieza a disminuir en favor de la aparición de oficiales criollos que se irá incrementando gradualmente en los años posteriores de las guerras civiles y los bloqueos extranjeros.