# OTROS ANTECEDENTES SOBRE LA ARMADA NACIONAL

**Contralmirante (R) Julio César FRANZINI**

*El Contralmirante (R) Julio César Franzini ingresó al curso liceal de la Escuela Naval en 1942 y egresó de Guardiamarina del cuerpo general en 1948. Posteriormente se graduó en el M. I. T. (Instituto Tecnológico de Massachusetts, EE.UU) y revalidó, al regreso, su título en la Universidad de la República – Facultad de Ingeniería- como Ingeniero Industrial.*

*Ocupó diversos cargos de Oficial Subalterno en diferentes buques y unidades terrestres de la Armada.*

*Es oficial diplomado de Estado Mayor, graduado en la Academia de Guerra Naval, Perito Naval en diferentes especializaciones técnicas, co-fundador de la Asociación de Peritos Navales y con anterioridad a su paso a situación de Retiro, le fue conferido el título de Capitán Mercante de Ultramar.*

*Se desempeñó como Docente en varios institutos de enseñanza públicos y navales, así como de Técnico de otras instituciones del Estado.*

*Fue también Director General del Servicio Oceanográfico y de Pesca -ex SOYP-, cargo gubernamental de la mayor confianza, desde donde impulsó la creación del Primer Terminal Pesquero uruguayo en el Puerto de Montevideo – luego transferido y aún existente bajo administración privada- así como también la confección de la primera Ley de Pesca (todavía vigente), la extensión del Mar Territorial a las 200 millas y la pesca del atún con bandera uruguaya en el Océano Atlántico.*

*En cargos de comando se desempeñó como Jefe de Electrónica y Comunicaciones de la Armada, Segundo Comandante del Destructor ex-ROU "Uruguay" DE-1, Comandante de las Divisiones "Servicios" y "Patrulla", Jefe de Operaciones y Planes del Estado Mayor General Naval, Comandante Local de Control Operativo, Comandante del Petrolero ROU "Presidente Rivera" AO28 y Miembro de la Comisión Calificadora de la Armada.*

*Ya retirado del servicio activo, fue Secretario de la Comisión Técnico-Mixta del Frente Marítimo, Secretario Ejecutivo de la Comisión de la Hidrovía Paraná-Paraguay, Presidente del Club Naval y luego Embajador Extraordinario y Plenipotenciario ante la República Arabe de Egipto, Embajador Concurrente ante el Reino Hachemita de Jordania y a continuación, Cónsul General Honorario de la República de Corea en nuestro país.*

*Fue Presidente durante varios ejercicios y posteriormente designado Socio Honorario de la Cámara de Comercio Uruguay – Corea y simultáneamente, Directivo de la Asociación de Cámaras de Comercio Binacionales del Uruguay.*

*Tomó cursos en talleres de dibujo y pintura durante varios años y fue luego Miembro de la Comisión de Honor del Círculo de Bellas Artes de Montevideo.*

*Ocupó paralelamente como Presidente, cargos en organizaciones deportivas del país del más alto nivel, se desempeñó profesionalmente en conocidos medios periodísticos privados (diarios y TV) y es el autor de varios libros publicados en el Uruguay.*

## INTRODUCCIÓN

Han transcurrido varias décadas desde que, conjuntamente con un destacado periodista (H.R.), pensáramos en la publicación de una serie de artículos históricos emparentados con la iniciación de la actividad naval de nuestro país y así como también con el ideario de Artigas, éste en lo relacionado con sus valientes corsarios**,** primeras manifestaciones de la creación y vigencia de la Armada Nacional.

Confesamos hoy que en nuestros más jóvenes años nos resultaba un tanto extravagante la pretensión de acercar al lector hechos vinculados con la Armada, aunque ellos fueran acaecidos a fines del siglo XVIII, a principios del XIX, o aún en años posteriores, aunque siempre previos al intrincado proceso de nuestra independencia, en lo cual el Prócer pusiera en juego lo mejor de su intelecto visionario, conjuntamente con su férrea voluntad de patriota americano.

Hoy día, luego de que en encomiable labor, tanto la Revista Naval como otras publicaciones históricas uruguayas han llevado a cabo magníficas recopilaciones en torno a la creación y evolución de la Armada y, paralelamente sobre la fundación de la Escuela Naval que incluye la reciente celebración de sus 100 años, juzgamos como más oportuno que en aquellos tiempos actualizar el viejo intento, con estilo narrativo y la aspiración de contribuir al acervo histórico correspondiente, que forma parte de muy caras tradiciones.

Seguramente, más de una de nuestras menciones habrá de ser reiterativa, aunque abrigamos la esperanza de que asimismo podrá ser también enriquecedora como toda otra mención histórica o aún que logre llenar una omisión o pequeño vacío que, inadvertidamente pudo haberse deslizado en el valioso trabajo tan cuidadosamente planificado por la prestigiosa Revista Naval.

La trabajosa y profunda investigación de Agustín Beraza sobre "Los Corsarios de Artigas", además de varias otras fuentes consultadas cercanas a la Armada, (como la misma Revista Naval) y ajenas a ella también, relacionadas con el entorno colonial del Río de la Plata previo a la Declaratoria de nuestra Independencia, el notable trabajo del Prof. César W. Cigliuti editado luego de su fallecimiento por la Cámara de Representantes y titulado "Estudios sobre Artigas", han sido básicas para la compaginación de estos párrafos inéditos, que hubieron de ser publicados, como primera contribución, en un suplemento periodístico y cuyo único propósito actual -reiteramos- es contribuir en algo, con la información sobre aquellos años en que la incipiente República Oriental establecía bases y principios para constituirse en un país de reconocida incidencia en el desarrollo americano, políticamente independiente de los viejos poderes europeos.

Dividiremos el trabajo en dos partes diferentes entre sí:

La primera **(I),** se referirá a la GUERRA NAVAL en época de Artigas, iniciada desde Purificación.

La segunda **(II)**, será a la evolución posterior de nuestros INSTITUTOS NÁUTICOS, lo cual, en conjunto, se traducirá en una reseña histórica necesariamente breve, íntimamente ligada a la Armada Uruguaya.

## "SOBRE EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE NUESTRA MARINA DE GUERRA"

## PARTE I. LA GUERRA NAVAL EN ÉPOCA DE ARTIGAS.

Digamos primeramente algo sobre la organización, la orientación y el destino de los elementos navales puestos en servicio por el Prócer para lograr sus ambiciosos

fines, aplicando una política naval que, en distintas etapas, actuó en escenarios diversos y con medios heterogéneos, entre los años 1815 y 1821.

Digamos asimismo que su Marina de Guerra surgió como consecuencia de una creciente actividad comercial, en un principio entre 1815 y 1816, dando paso en los años subsiguientes, a la ambiciosa organización de una fuerza naval-militar con misión ofensiva y defensiva de considerables dimensiones.

Le correspondió el combate dominando, primeramente en lo local, los ríos interiores (el Paraná, el Uruguay y el Plata superior), así como luego las aguas exteriores del Plata y el océano Atlántico, atacando a buques mercantes y de guerra pertenecientes a potencias, en su momento, enemigas de la Provincia Oriental - España y Portugal.

Este panorama, circunstancialmente provocó la compleja necesidad de dos fuerzas navales, como decíamos, con misiones y en teatros de operaciones por demás diferentes.

Una, la primera de ellas, que estuvo constituida por las flotillas que actuaron:

1. **en el Río Paraná**
2. **en el Río Uruguay**

mientras que la otra, -con bases en Colonia y en Montevideo y ya con buques de mayor desplazamiento-, desarrolló la Campaña Corsaria:

3. **en el Río de la Plata exterior y el océano Atlántico**, extendida a la principales rutas de los vastos mares norteños, hasta el mismo litoral hispano-portugués y finalmente, al propio Mar Mediterráneo. No será ocioso mencionar acciones navales por aguas contiguas a las Islas Azores, Cabo Verde, Canarias y por las cercanías de Angola, al oeste de África, con lo cual venimos a cerrar un enorme damero de aguas profundas y lejanas.

**a. Las Escuadrillas del Río Paraná**

Demos paso sucintamente a lo acontecido entre 1814 y 1815.

Sucesos políticos en Entre Ríos y Corrientes fueron motivo de la formación de una primera escuadrilla del Río Paraná, fuerza naval con misión de hostigar el comercio de Buenos Aires con Paraguay y las provincias del Litoral. La Provincia de Corrientes retornó al seno del Artiguismo tras gestiones del Coronel Don Blas Basualdo, quien a su vez dictó en Saladas el 17 de enero de 1815 la "Instrucción de Corsarios", destinada a encauzar la actividad de los buques armados en guerra en las Bases de Goya y Esquina, las cuales se organizaban en la banda occidental del Paraná.

Quienes hacían el comercio fluvial con la capital porteña se arriesgaban no sólo a perder sus cargamentos, sino también los propios buques (excepto los de Asunción, siempre y cuando lograran ellos comprobar su origen y condición de "neutrales" en las controversias que mantenía Artigas con Buenos Aires).

Su primer Comandante fue el francés Luis Lanche quien llegó a bloquear a Santa Fe, aunque el propio General Artigas dispuso más adelante su separación del cargo, en razón de "no estar de acuerdo con sus procedimientos". Fue sustituido por el santafecino Don Cosme Maciel, quien desde el río desbarató las fuerzas del General Juan José Viamonte conjuntamente con las del Comandante de la Escuadrilla de Buenos Aires Don Matías Irigoyen, a quien tomó prisionero junto con varios de sus oficiales.

Surge poco después en el mismo Paraná una segunda escuadrilla, organizada ahora por el irlandés Pedro Campbell -con base de operaciones en Corrientes y estaciones en los ya mencionados puertos de Goya y Esquina-, con el objeto de ejercer la vigi-

lancia del río. Evitaría así los ataques que pudieran proceder de Buenos Aires para dominar la Mesopotamia y Santa Fe, o incluso Asunción, desde donde el Supremo Dictador Gaspar Rodríguez de Francia intentaba a "río revuelto", extender su poderosa mano sobre Misiones y Corrientes.

Fue por demás exitosa y heroica la actuación de Campbell -en duelo permanente y con medios limitados- ante la escuadra bonaerense del Capitán de Navío Ángel Hubac, integrada por buques de mayor porte, como el bergantín Belén, el brick Aranzazú y la goleta Invencible, reforzados en la acción por numerosos lanchones artillados. En atención a las pérdidas sufridas debió dicha fuerza abandonar el teatro de operaciones, retirándose a San Nicolás y a San Pedro.

Juzgamos oportuno destacar los nombres de aquellas pequeñas naves de Pedro Campbell las que, a pesar de sus limitadas posibilidades, cumplieron brillantemente con sus cometidos de enfrentar y de vencer a la flota de Buenos Aires: fueron ellas las bien conocidas Itatí, la Esperanza, el Oriental, el Artigas, la Carmen, la Victoria, la Correntina, la Uruguay.

Razones de más tuvo Don José Artigas en su carácter de Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres, para designar al siempre bien recordado Pedro Campbell como Primer Jefe de la Marina Oriental con el cargo de Comandante General de la Marina, jerarquía correspondiente con el paso del tiempo, a Comandante en Jefe de la Armada.

**b. La Escuadrilla del Río Uruguay**

Poco después, ante la invasión portuguesa sobre la Banda Oriental (1816), de acuerdo a la antigua ambición de los gobiernos lusitanos por acercarse a las orillas del Plata, el Prócer planteó una contraofensiva a fin de provocar el aislamiento de las fuerzas invasoras con sus sitios de entrada al territorio, en la que los efectivos de la Provincia de Misiones desempeñaban rol principal. A fin de apoyar su acción militar se organizó, ahora en el Alto Uruguay, una escuadrilla de faluchos y lanchones artillados al mando de Don Justo Yedro, en tarea de protección y apoyo a las fuerzas del Gobernador de Misiones, Don Andrés Artigas ("Andresito"), durante su penetración en territorios de la margen occidental del Río Uruguay.

Cuatro días después de aquel 16 de septiembre de 1816, en que el Capitán Yedro contribuyera a la victoria del Coronel Sotelo sobre el Coronel Abreu frente a Yapeyú, el mismo Yedro logró silenciar las baterías portuguesas en las Barrancas de Santa María, pero al mes siguiente fracasó en su intento de invasión a territorio portugués, por lo cual las Fuerzas Orientales retrocedían a sus bases de las Misiones Occidentales.

Difíciles, riesgosas y complejas fueron las acciones de la escuadrilla de Yedro en el Alto Uruguay, especialmente el enfrentamiento al enemigo que, al mando del Marqués de Alegrete, cruzaban el río e invadían las Misiones.

Entretanto, en la zona del Bajo Uruguay y lejos de este teatro de operaciones, no hubo acciones dignas de mayor destaque, hasta que en 1818 cobró importancia la campaña portuguesa del Capitán Jacinto de Senna Pereira, lo que provocaría la formación de una nueva flotilla artiguista que, al igual que las anteriores, prestaría a la causa relevantes servicios.

Vaya esta breve reseña, cuyos pormenores merecerían un más profundo estudio -aunque no dentro del alcance de esta nota-, como antecedente de las campañas de los Corsarios de Artigas, a las que nos referiremos a grandes rasgos, a continuación.

**c. La Campaña Corsaria**

Tras la invasión portuguesa se planteó la situación de beligerancia entre Portugal y los Orientales, y no poseyendo éstos los medios navales para enfrentar a tan poderoso enemigo, Artigas tomó el arma mediante la cual pudo combatirlo sin enajenar una sola parcela de su territorio, sin comprometer sus escasos recursos, ni tampoco dañar su propia soberanía, considerada desde el primer momento de la lucha, un valor supremo del orgullo oriental.

¿Cómo habría de encarar estratégicamente la casi imposible quimera? Pues recurriendo a las posibilidades del Corso.

Lo autorizó y lo utilizó para diezmar el vital comercio del enemigo y aún para atacar a sus efectivos de guerra. Constituyó por aquel entonces, un arma de considerable poder, especialmente en manos de Capitanes diestros, esforzadamente decididos y por sobre todo, valientes. Era entonces, el recurso de la necesidad, pero a su vez amparado por el derecho, que fuera ya utilizado por otros estados de la época, aún aquellos más poderosos. Ni más ni menos al fin, que el recurso de pueblos sin otros medios, desprovistos de fuerzas para enfrentarse con posibilidades de causar pérdidas sustanciales al enemigo en caso de una confrontación bélica real.

O ni más ni menos que lo que practicaron diversas potencias de primera línea, tal como lo hiciera España en tiempos del Descubrimiento y consecuentemente, de los Reyes Fernando e Isabel de Castilla. Aunque aún anteriores, y también más adelante, reinos hispánicos varios combatieron contra los propios intereses ingleses, incluyendo aquellos sobre costas atlánticas cercanas a Cádiz y otros llegaban a expedir patentes para dar a sus corsarios un título que permitiera y respaldara la acción.

Varios siglos después, la propia Inglaterra rendía honores por las fructíferas actuaciones en el mar de sus más famosos súbditos (Drake y Cavendish, entre otros), y aún a quienes pelearan contra los españoles basados en el Apostadero de Montevideo, en aguas sud-atlánticas de América y de África, o en el siempre convulsionado Mar Caribe y hasta en las aguas sureñas menos transitadas del Océano Pacífico, durante años previos a la Revolución de 1810.

O mismo cuando los franceses se enfrentaban en guerras similares a Holanda y a la propia Inglaterra. Apuntemos asimismo que los corsarios estadounidenses enfrentaron al activo comercio inglés durante las guerras por su independencia sobre el Atlántico septentrional.

La desordenada mención nos da una pauta de lo conocido y ampliamente difundido que era el sistema corsario, aún incluyendo -con claro margen previo-, a los tiempos de Artigas. Y teniendo presente aún que, desde larga data se diera a la guerra del corso, a través de todas las latitudes conocidas, un respaldo legal o reglamentario al que los participantes, a falta de una doctrina jurídica avanzada, debían ceñirse estrictamente. Se trataba de diversos documentos permisivos para una actividad, ajustada a la Ordenanza del Corso.

El Reglamento que promulgó Artigas en su momento, ya de pulida redacción -corregida y actualizada a su época-, obligaba a sus capitanes, oficiales y tripulaciones a estrictas normas de conducta relacionadas con aspectos fiscales y disciplinarios y contenía además conceptos reiterativos e innovadores con respecto a la solidaridad americanista, conceptos de avanzada recogidos recién mucho tiempo después, con el correr del tiempo, por señeras personalidades de la política continental.

No se limitaba tan solo a ello la normativa a que se obligaban los corsarios, sino que era obligatoria tanto la identificación

del Capitán como la del nombre y demás datos del buque, en varios documentos que entre otras informaciones, determinaban la vigencia de la patente, el pabellón que representaba, el puerto de origen, los mares en que estaba autorizado a ejercer su función de captura y apropiación de mercaderías, porcentajes de distribución del botín y en los que constaban aún ciertas garantías, en caso de discrepancias o malos procedimientos.

Para esto actuaban los Tribunales de Presa, que en definitiva dictaminaban sobre la corrección o pertinencia de la acción naval, declarando en cada caso, lo que catalogaba o no al botín como "Buena Presa".

Ante ellos comparecían los buques atacantes después de cada acción, conducidos por algún miembro de la oficialidad que no fuera su capitán, fuera ya a Buenos Aires, o a El Griego, o a otras varias islas antillanas, o mismo a distantes puertos de la costa oriental norteamericana, destinos que se fueron modificando de acuerdo a cambiantes condicionantes a través de las experiencias y controversias sobrevinientes.

Por ejemplo, los Tribunales de Buenos Aires perdieron vigencia debido fundamentalmente, a las diferencias existentes entre sus gobernantes con Artigas, lo cual resultaba inconveniente para un justo dictamen.

Los de El Griego en el Mar Caribe, cedieron paso a los de la Isla Margarita y de Angostura de jurisdicción venezolana, mientras cobraban importancia los de varias islas menores en las Antillas de Barlovento.

Los puertos norteamericanos fueron a determinada altura de condiciones convenientes para la gestión de los Corsarios Orientales, frecuentemente favorecidos por un entorno de intereses comunes, donde se reconocía la situación de beligerancia entre la República Oriental y Portugal, y hasta gozaban de la buena disposición de altos funcionarios del gobierno federal, pero debido en parte a los reiterados reclamos de las cancillerías europeas y a que cada estado (Maryland, Virginia, Massachusetts, Georgia – Florida y Texas no formaban aún parte de la Unión), resolvía las controversias desde su óptica legislativa estatal propia, las tendencias se fueron volcando hacia puertos caribeños, más hacia el sur y de más sencillos trámites.

En dichas condiciones salían entonces de Purificación -base y símbolo de Artigas como líder de la Liga Federal-, así como luego de Colonia del Sacramento y de Montevideo, los primeros corsarios que arbolaron el pabellón tricolor del Jefe de los Orientales, y posteriormente, los que en cantidad largamente mayor al medio centenar, lograron marcar su presencia y testimoniar ante el mundo la existencia de una nación, si bien pequeña en territorio, capaz en cambio de desafiar con sus ideales independentistas a un imperio poderoso del que se defendía, al que hostilizaba y atacaba por todos los medios a su alcance, tanto en aguas libres como en las suyas propias.

En una primera etapa intervinieron varios buques como el Sabeiro, el Valiente, el Banda Oriental, el República Oriental, la María, el Irresistible, el General Artigas, el Intrépido, amén de una larga fila de embarcaciones de menor porte y que con idéntica bravura defendieron su común ideal artiguista. Y tal como lo hiciéramos anteriormente con aquellos valientes que lucharon en las aguas interiores de la extensa cuenca del Plata, citaremos asimismo a los Capitanes de estos barcos, gentes de mar de la talla de Richard Leech, Juan Thomas, Pedro Dautant, Juan Daniels, Sam Miffin.

Supieron sostener campañas tan duras como proficuas para dominar el gran río "ancho como mar", bloqueando a Montevideo cuando cayó en poder del invasor lusitano y también a Buenos Aires, a fin de impedir el comercio portugués que allí

se aprovisionaba, sembrando desazón y sensaciones de impotencia entre los incontables testigos interesados particularmente y entre numerosos comerciantes, "cómplices silenciosos" todos, de la invasión a la Banda Oriental, sobre la otra orilla, tan cercana…

Pese a estas exitosas campañas coronadas por la captura de presas, no escapó a la visión del Jefe de los Orientales que era aún necesaria una fuerza naval de mayor poderío, en la que involucró e interesó a capitanes, comerciantes y armadores norteamericanos por intermedio de Thomas L. Halsay, Cónsul de Estados Unidos en Buenos Aires, posteriormente removido del cargo.

Se llegaba así al apogeo del poderío naval oriental, mientras la autorización del Corso dictada en Purificación, extendía la enorme dimensión a que la idea inicial de Artigas estaba destinada y fuera comenzada mediante la concesión de la primera Patente que otorgó a John Murphy el 15 de noviembre de 1817, día elegido más adelante y recordado por las generaciones siguientes como el de la Fundación de la Armada Nacional, el que todos los marinos uruguayos, siempre conmovidos, venimos celebrando y celebraremos de por vida.

Los marinos norteamericanos de la costa atlántica, especialmente los de Baltimore -pero igualmente otros de Boston o de Charleston, de Savannah o de Norfolk, de Galveston o de algún puerto de las costas del este y del Golfo-, acudieron al llamado de una causa donde se agruparon, libres y valientes, a medida de que de nuestros sureños puertos salían aún más barcos armados en Corso, para hacer desaparecer de los mares oceánicos tanto a portugueses como a españoles, causándoles severos destrozos en sus naves mercantes -y hasta en unidades de guerra-, a tal punto que el Lloyd de Londres estableció tasas casi prohibitivas de costos duplicados, para atender el seguro de las mercaderías que se transportaban.

Esta guerra exigía naves ligeras, buenas orzadoras, capaces de hacer camino con vientos desfavorables, adecuadamente artilladas por las bandas y a proa, dando paso a un nuevo tipo de goletas, en su mayoría de construcción estadounidense, que bien se puede decir cambiaron la táctica del combate naval de la época. Unidades que desarrollaban velocidades superiores a los once y doce nudos, de alrededor de unas doscientas toneladas de desplazamiento, aunque las había de la mitad y aún del doble, tripuladas por cien o doscientos hombres, según el caso. Concomitantemente se requerían capitanes y marinerías decididas para caer al abordaje o para tener la posibilidad de ponerse a salvo rápidamente, aprovechando dichas capacidades, si las circunstancias así lo aconsejaban.

Tales eran los medios al servicio de Artigas y de la Provincia Oriental como contribución a una causa por la cual, los referidos hombres de mar sentían íntima simpatía. Se trataba del mismo ideal por el que ya habían luchado anteriormente, o sea por los fueros de la Independencia y de la República.

Apuntemos nombres de tan esforzados marinos norteamericanos que se volcaron a esa causa, que pese a verse tantas veces perdida, igual supo inflamar sus almas en medio de la lucha, con profundas emociones y coraje sin par: Juan D. Daniels, Juan Chase, Tomás Taylor, Adam Bond, Juan Mordgridge, Juan Clark, Enrique Levely, Ricardo Moor, David Hewet, Alejandro Haile, Guillermo Nutter, Jaime Barnes, Clemente Cathiel y aún varios más que se unieron con valor enorme a los objetivos que se proponía el Protector, sintetizados nada menos que en la destrucción o en el hostigamiento permanente sobre el poderío marítimo de España y de Portugal.

Vista sin apasionamientos, era esta una hazaña casi imposible, aunque no para aquellos bravos Capitanes- aglutinados ahora por Artigas-, que ya habían conocido la victoria sobre Inglaterra en la guerra de 1812, segunda de su independencia. Para ellos no había nada que no se pudiera lograr y al momento de un balance de resultados, o simplemente considerando la elevada cantidad de bajas ocasionadas y el alto valor de los cargamentos apresados, si nos atenemos aunque sea solamente al aspecto exterior y frío del triunfo naval o a los daños sistemáticos causados al enemigo, podemos proclamar que el éxito premió todos los esfuerzos y vicisitudes, como que también supo coronar las esperanzas y expectativas más optimistas.

Por otra parte, quedaron por el camino las repetidas e insistentes gestiones de quienes procuraron conjurar en el terreno diplomático, ante todas las cancillerías y tribunales de la época -aunque no por acciones navales-, el peligro que acechaba constantemente a sus fuerzas, amenaza capaz de provocarles tanto serios perjuicios como las preocupaciones correspondientes.

Es más, la tacha de "piratas" con que se pretendió ubicarlos fuera de la ley en diversos tribunales, nunca prosperó. Y no lo logró en razón de que la normativa puso de lado del Corso profusa argumentación y dictámenes de terceros países neutrales que expusieron y sostuvieron en su momento, puntos de vista distantes de los argumentos de los interesados en su denostación.

Recién en años posteriores a la mitad del siglo XIX, la práctica corsaria declinó hasta prácticamente desaparecer más adelante, a pesar de que las aguas atlánticas continuaron siendo preferidas hasta bien entrada la Segunda Guerra Mundial (1939–1945), ocasión en que el ultramoderno acorazado "Admiral Graf Spee", si bien en circunstancias por demás diferentes, era considerado mundialmente como el más temible "corsario" alemán y vino a terminar sus hazañas en aguas del propio Río de la Plata, luego de enfrentarse en célebre batalla con una fuerza naval británica.

Hoy, transcurridos ya casi dos siglos, resurgen las imágenes de aquellos gloriosos Capitanes, de sus Tripulaciones y de sus Buques nimbados todos por una aureola de leyenda.

Se trataba de tripulaciones del más diverso origen y procedencia, integradas por indomables orientales en conjunción con otros criollos vecinos, de más allá de sus orillas, además por irlandeses, escoceses, ingleses, holandeses y otros hombres oriundos de los Países Bajos, también escandinavos, varios de la Europa Central y de los Balcanes, o del Mediterráneo como griegos, turcos, italianos, franceses, españoles, incluso por norteamericanos, que se entendían entre todos en el idioma común de la valentía, del desapego por la vida propia, de las decisiones al momento del abordaje, de las instancias límites de la convivencia y la lucha en el mar, que era lo que los unía para complementarse en estas encrucijadas a que una existencia azarosa los llevaba a confluir, en esa suerte común que el destino les había reservado.

### *Algo sobre la posterior Guerra Naval contra el Imperio del Brasil*

Sobrevinieron nuevas circunstancias en la región -y por supuesto, también fuera de ella-, tales como el regreso a Lisboa en 1821 del Rey de Portugal Juan VI con su corte, los cuales incidieron en el devenir de los acontecimientos cuyo desarrollo nos interesa en estos momentos mencionar.

Mientras tanto, consideremos cómo, el peso de tantas fuerzas conjugadas contra el Jefe de los Orientales -portuguesas, es-

pañolas, bonaerenses- determinaba, en el confuso escenario político rioplatense, primeramente la declinación y luego el ocaso definitivo de la acción del Prócer.

Con ello se eclipsaba hacia el destierro, agotada en el esfuerzo de los años, una figura de talla gigantesca, base de la Nacionalidad Oriental, respetada entre sus súbditos como ninguna otra y, aún si se quiere, hasta idolatrada por sus pueblos y reconocida de sur a norte por todo el Nuevo Continente, como Líder del Federalismo en su ambiciosa Liga de Provincias –organización federal, triunfante décadas después (1853)-, en abierta lucha contra el unitarismo de Buenos Aires, contra el cual volcó su temple patriótico con denodada convicción.

No se extinguiría, sin embargo, la potente luz de esperanza ni la alta moral arraigada en las almas nobles de quienes lo siguieron durante años más que difíciles, digamos penosos; una luz que permanecía iluminando aún el sentimiento de lo más preciado para ellos, o sea su Libertad; trunca y postergada a causa de una serie de paradojas inconcebibles, de reveses en el campo de batalla ante fuerzas numéricamente superiores, de ambiciones ajenas, argucias políticas, intrigas y deserciones, tentadoras ofertas del enemigo por supuesto rechazadas, o sea , en la multiplicidad de aquellas almas que aparentemente vencidas, se resistían a reconocer la derrota.

Llegaría a poco la gloriosa Cruzada de los Treinta y Tres Orientales que vino a reiniciar la gesta libertadora. Y así, revivía aquella potente luz de esperanza, que habría de iluminar la reaparición de otros próceres y la Actividad Naval, ya reconocida como heroica y exitosa por los patriotas artiguistas.

Nuevos navíos se armaron al mando de más jóvenes Capitanes, al tiempo que algunos viejos Corsarios retornaban al Río de la Plata, con la consigna de reincorporarse a la lucha en procura de la libertad de una tierra que habían aprendido a venerar y por la que habrían de emprender una nueva instancia, esta vez definitiva.

Figuraban entre los más jóvenes, dos valientes franceses, Francisco Fourmantin y César Fournier, mientras que, como representantes de la "vieja guardia", se alineaban dos norteamericanos que ya habían contribuido a vencer a España y a Portugal, Pedro Dautant y Juan Chase.

De entre ellos y a título de ejemplo, digamos algo, primeramente de Fournier, el más temido de los corsarios, y luego de Dautant, que fuera otro de los más respetados en el mar.

Del francés César Fournier, a bordo de su goleta Profeta que con el nombre de "Maldonado" realizó varios cruceros sobre la costa de Brasil -principalmente sobre Rio de Janeiro- los que generaron graves problemas al tráfico naval del Imperio, por apresar y dirigir hacia el Río de la Plata para ser juzgadas y sentenciadas como "buenas presas", numerosas naves con valiosos cargamentos, entre ellas la conocida Leal Paulista.

Por su parte, el estadounidense Pedro Dautant, a bordo del bergantín "Lavalleja" llevó a cabo una dilatada campaña que, por sus consecuencias, bien podía ser parangonada con las del período de la "Patria Vieja", luego de haber apresado cuarenta naves imperiales igualmente con sus respectivos cargamentos, avaluados en 300.000 pesos fuertes. Dautant fue largamente distinguido por su amistad con Don José Artigas, así como por gozar de un sólido predicamento ante Juan Antonio Lavalleja -Jefe de la Cruzada Libertadora de 1825-, y aún por su campaña corsaria al mando de la "María" y del "Gran Guaycurú". Armó y comandó el bergantín "Oriental-argentino" que sobre el mismo

litoral de Brasil apresó numerosas embarcaciones del comercio fluvial, además de otras que, provenientes de Oporto y de Lisboa procuraban arribar a Río de Janeiro. En total hizo doce presas, entre ellas una de setecientas toneladas, conocida como el "Condesa de Portugal"

Participó igualmente enhiesta sobre la riesgosa línea de fuego la figura de James Harris, a bordo del "Hijo de Mayo" y posteriormente, del "Hijo de Julio", así como la de Juan Coe -que como Oficial había actuado a órdenes del Almirante Brown-, y que a bordo del Níger llevó a cabo una fructífera campaña, totalizando ocho presas.

Complementamos la nómina destacando la participación de otros Capitanes victoriosos que, como Guillermo Masson, Guillermo Page y Jorge Love, dejaron la estela de sus glorias para que las nuevas generaciones los sepan recordar, o incluso para imponer la famosa frase de que en aquel entonces, más de un siglo antes, también se pudo haber dicho, que "nunca se debió tanto a tan pocos".

Agreguemos que la profusa bibliografía que recoge el paso del Prócer por nuestra historia, nos tienta a citar varios pasajes sublimes de su trayectoria, pero admitamos no es aca donde encontrarían el lugar apropiado.

Aunque finalmente desearíamos destacar, en torno a la enorme figura del General Don José Gervasio Artigas, "Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres", aparte de su férrea voluntad y de su visión de ilimitado alcance, aparte de su valentía sin máculas y de su claro pensamiento, aparte también de los hechos políticos y militares que se recogen como veneración a su memoria ilustre en el Mausoleo de nuestro país - es lo dicho en este, nuestro caso, sobre sus *"Valientes Corsarios"*, lo cual tiene un denominador común que se sintetiza en la estrecha y permanente vinculación con el Mar, con la noble Vocación Marinera y con las Naves Triunfantes que se supieron alinear en la defensa y el sostén de los ideales Republicanos, Federalistas y Democráticos en los cuales nos hemos formado, que aún nos guían y que, fundamentalmente, nos enorgullecen.

## PARTE II. BREVE SECUENCIA DESDE LAS ESCUELAS DE NÁUTICA HASTA LA ESCUELA NAVAL

Antes de finalizar el siglo XVIII el Rey de España, Carlos III, hacía incluir a Montevideo en su "Reglamento de Libre Comercio" como uno de los dos puertos mayores del Río de la Plata. Acertada resolución que venía a provocar un notorio proceso de desarrollo económico y comercial, que supo beneficiar por extensión, a todo el territorio de la Banda Oriental, el cual veía multiplicar así las escasas posibilidades a las que los gobiernos españoles, por falta de visión y de atención lo habían limitado, alejado de las rutas del tráfico marítimo de la época.

Paralelamente, en diez años circundantes se embarcaban cinco millones de cueros vacunos y tres de caballar, por lo cual, ante la creciente afluencia de naves mercantes que buscaban asimismo otros productos de la tierra, especialmente las carnes, se puso de manifiesto la necesidad de vigilar y proteger un tráfico provechoso. Ello incitó a la Corona a establecer una estación permanente que fue el Apostadero Naval de Montevideo, de influencia capital, no solo en el desarrollo ulterior del puerto, sino también en el de sus zonas de influencia.

Se dio al Apostadero una organización de jerarquía tal que otorgaba a su Jefe jurisdicción y atribuciones independientes, ya no solo del Gobernador local, sino aún del

propio Virrey del Río de la Plata, pasando a depender directamente de la Metrópoli europea. Más aún, la Jefatura del Apostadero fue complementada con una administración a cuyo frente se colocó a un alto funcionario de la Real Hacienda, con el título y cargo de Ministro de Marina, pero incorporándole ya los Almacenes, el Barracón de Marina, el Hospital Marítimo y el muelle de fácil atraque.

De este modo quedaban equiparados en sus funciones e importancia los tres mayores Apostaderos Navales de España en la América del Sur, es decir, el Real de San Felipe y Santiago de Montevideo en jurisdicción del Océano Atlántico, conjuntamente con el Real Felipe del Callao, vigilante del Océano Pacífico y el de Cartagena de Indias sobre el Mar Caribe, punta de lanza contra los múltiples enemigos de España en el Atlántico Norte, los tres por sobre otras dependencias importantes de menor posición.

A título de referencia digamos que por la Comandancia del Apostadero de Montevideo pasaron notorias jerarquías de la Marina Española ; la primera, fue la del Capitán de Navío Juan Antonio Camino y ya luego de la jerarquización narrada lo fueron, entre otros, los Brigadieres Don Gabriel Guerra, Don Antonio de Córdoba y Don José Adorno. También los Capitanes de Navío Don Francisco de Idiaquez y Borja, Don Santiago de Hezeta, Don Antonio Bazuto (o Bazurto) y Don José de Orozco; el Segundo de este último lo fue el más conocido Capitán de Fragata Don Santiago Liniers.

Por medio de la Real Orden del 13 de setiembre de 1796 fue designado el General de Marina Don José de Bustamante y Guerra como Gobernador Político y Militar del Real de San Felipe y Santiago de Montevideo y también como Comandante General de los Bajeles del Río de la Plata, cuyas aguas conocía por haber sido tiempo atrás, el Segundo Comandante de la célebre expedición del Capitán de Navío italiano al servicio de España, Don Alejandro Malaspina.

Entre otras de sus conspicuas iniciativas Bustamante y Guerra se destacó en la elaboración de un plan de Defensa Naval del Virreinato, que se adelantó a todas las concepciones náuticas de la época, mediante la utilización de unidades de cañoneras y bombarderas, que mereció desde la Metrópoli, el apoyo total de la Dirección de la Armada Española; además intervino, haciendo valer su jerarquía sobre las autoridades porteñas, en la creación – y esto nos interesa - de la primera "**Escuela de Náutica**" de Montevideo.

Lo sucedió y prosiguió con sus orientaciones el también Brigadier de Marina Don Pascual Ruiz Huidobro, creador de dos institutos de particular importancia para el medio, como lo fueron la Junta Naval y el Tribunal de Presas.

Estas últimas reseñas nos animan a destacar la fundamental gravitación ejercida por la alta oficialidad naval y las gentes vinculadas al mar en los ambientes políticos de la plaza de Montevideo, lo cual fue paulatinamente animando a la Corona a abandonar una costumbre tradicional, disponiendo que "los Gobernadores de Montevideo no serían más militares de tierra, sino que se seleccionarían de entre los cuadros de la Armada".

Tanto las Invasiones Inglesas, como los hechos de 1810 y la Revolución Oriental, postergaron por largas décadas, los intentos de mantener activos aquellos institutos vinculados con el mar, a lo cual el citado Instituto Náutico no fue ajeno.

El tremendo turbión que vino a significar la Revolución de la Banda Oriental dio paso, al cabo de varios años, a la indigna posición mantenida por los propietarios de

las empresas portuarias -de notoria influencia en la política montevideana de la época-, quienes en manifiesta claudicación procuraban salvar sus intereses propios al amparo de la dominación portuguesa.

Así y todo se vio resurgir el viejo propósito marinero de las clases mercantiles dando paso a la reinstalación de la antigua **Escuela de Náutica**, ahora dirigida por Don Prudencio Murguiondo; pero ella dejó de funcionar en corto tiempo (en 1819), "sin alumnos ni aspirantes".

En 1829 las nuevas autoridades orientales intentaron establecer una **Academia de Náutica** -propuesta de Don Miguel de Forteza a través del Consulado-, con el designio "de propagar los conocimientos de la navegación y hacer que la juventud gustase de las dulzuras de las ciencias exactas conexas con aquel arte". A pesar de que el proyecto ya tenía todo lo relativo al Método, su Dirección, su Reglamento y hasta su propio local, la idea fracasó una vez más, ya que las urgencias del Gobierno atraían la atención hacia otro tipo de problemas, calificados de impostergables.

Un nuevo proyecto de 1832, esta vez del Presbítero Dámaso Antonio Larrañaga, llegó al Senado proponiendo la creación de una Academia Militar "de Estudios necesarios a los individuos del Ejército y de la Armada que abrazasen las Matemáticas y especialmente la Arquitectura y Fortificaciones, la Astronomía Práctica y la Navegación …", pero se perdió durante muchos años en medio de las dificultades económicas y políticas de épocas caóticas, a pesar de que al ministerio competente, ironías de lado, se la llamaba de "Guerra y **Marina**".

Recién en 1862 el gobierno del Presidente Berro en loable propósito por consolidar las posibilidades navales de la República, incorporó al presupuesto de la Escuela Militar Oriental un curso de Náutica a cargo de Don Antonio Torres y Nicolás, - que ya había dirigido una escuela menor de "**Náutica y demás estudios anexos a la carrera de la Marina**"- al tiempo que se redactaba para el referido curso el Reglamento completo desde que el joven estudiante principia sus estudios hasta que realmente se pueda llamar "Marino".

Los primeros alumnos de esta Cátedra de Náutica se llamaron: Joaquín Suárez, José María Sánchez, Enrique Cabilla, Carlos Otero, Juan Sánchez y Antonio Lenzi, quienes a su vez elevaron al Ministerio una altruista solicitud que requería se les concediera "el honor de ser designados Aspirantes de Marina."

A mediados de 1863 el Poder Ejecutivo sancionó un proyecto que decía en su artículo 1º: "Autorízase al P.E. para la creación de un Colegio Náutico de Guardias Marinas, Pilotos Mercantes y Marineros Nacionales".

No obstante las guerras civiles y otras convulsiones que ensombrecieron al país durante los años siguientes, tuvo cabida más adelante la creación de la Escuela Militar General Artigas – de la cual egresaron militares **y marinos**- así como también la primera Escuadra verdaderamente nacional.

Lo demás es historia más actual, ya que en 1907 se instaló la propia **Escuela Naval** con sedes en Montevideo, primeramente en la vieja **quinta de Casaravilla** de Agraciada y Aguilar, luego en **la quinta del Dr. Pedro Visca** (1910) de la avenida Garibaldi, para pasar a la emblemática construcción de **Sarandí 122** (1916) -ex sede del Cuartel de Dragones"-, permaneciendo allí por más de cincuenta años, para formar unos 600 Guardiamarinas y algo más de 150 Pilotos Mercantes, integrantes todos de la "Vieja Guardia" de Marinos Uruguayos, base de los cuadros de Oficiales que constituyen, junto con el importante y vetusto edificio, una de las más caras tradiciones de la Armada Nacional.

Al fin de este relevante ciclo de seis décadas, la **actual Escuela Naval** llevó a cabo su recordada "mudanza" en 1968, adaptando en forma paulatina el viejo Hospital Marítimo, luego Hotel Miramar y luego aún, Escuela de Nurses, a las necesidades de una nueva función, donde parecería dar por encontrado su lugar por mucho tiempo más, no solo en virtud de haber a esta altura formado año tras año otras cuarenta promociones de Oficiales, sino por haber además sabido adaptar las instalaciones con la visión y el sacrificio de muchos integrantes de nuestra colectividad y haberlas dotado de modernos sistemas de enseñanza e integración estudiantil, ejemplos de superación, donde jóvenes de ambos sexos y de países hermanos se esfuerzan para adquirir, en condiciones más que dignas, una educación profesional que a esta altura, es considerada de vanguardia tanto a nivel nacional como internacional.

Todos los Marinos uruguayos, pero en forma especial sus Aspirantes y demás Alumnos, podemos sentirnos más que satisfechos, orgullosos de que se hayan llegado a encontrar para nuestra Escuela Naval, en cien años de esfuerzos en su mayoría anónimos, niveles adecuados para la formación de los cuadros de Oficiales, lo cual nos anima a compartir conocimientos y experiencias con otros Marinos del Continente Americano y nos estimula en el esfuerzo por la permanente superación y evolución de la Armada Nacional.