

ORGANIZACIÓN DE LA ARMADA DESPUÉS DE CASEROS

Por la licenciada Ana María Musicó Aschiero

PRIMERAS MEDIDAS

Desde los tiempos de las Guerras de la Independencia las fuerzas navales fueron consideradas como un instrumento auxiliar del ejército. Se las mantenía en estado de latencia, y solo eran reactivadas cuando su presencia se estimaba necesaria, como en el caso de una coyuntura bélica

Hacia 1852, la mentalidad político-naval del gobierno seguía las mismas pautas impuestas desde la formación de la primera escuadrilla nacional en 1811: tanto las fuerzas navales como las instituciones que las regían se creaban y se suprimían según las exigencias del caso.

Tanto falta de una marina permanente, como una concepción netamente fluvial fueron un serio obstáculo para la organización de la Armada, a los que se sumaba la ausencia de instituciones para la formación del personal superior, subalterno y de marinería

Para revertir ese estado de cosas, poco después de Caseros las autoridades tomaron una serie de disposiciones relacionadas con el quehacer naval. Así el decreto del 5 de febrero de 1852 creó nuevamente la Comandancia General de Marina, y la colocó al mando del Brigadier General Matías de Zapiola, quien ya había ejercido ese comando en diversas oportunidades. (1)

La difícil situación político-económica por la que atravesaba el gobierno provisorio, lo obligó a realizar una rígida economía en todos los ramos de la administración pública. Por ello se creó una Comisión de Marina integrada por Zapiola, Vicente Casares y Benito Goyena, los que a juicio de las autoridades podrían tomar las medidas más adecuadas para poner un límite a los gastos y administrar en forma adecuada el presupuesto asignado a la escuadra, basados en sus conocimientos y en su experiencia sobre el tema. (2)

El 1 de septiembre de 1852 Urquiza, en su condición de Director Provisorio de la Confederación Argentina, suprimió por decreto la Comandancia y la Comisión de Marina, y nombró Capitán del Puerto al Coronel Pedro José Díaz, con la misión de “proponer al Gobierno el arreglo de mejor servicio de las Oficinas a su cargo, y todas las demás mejoras que convengan, tanto en el Departamento cuanto en la Ayudantía establecida en la Boca del Riachuelo, y en las subdelegaciones de San Fernando y Ensenada”. (3)

ORGÁNICA Y ADMINISTRACIÓN NAVALES DE LA CONFEDERACIÓN Y DEL ESTADO DE BUENOS AIRES

Al producirse la revolución separatista del 11 del septiembre de 1852, con la que Buenos Aires intentó recobrar la dirección de la política nacional, el gobierno confederado eligió presidente a Urquiza y estableció su capital en Paraná.

En esta situación tan peculiar, la Confederación se vio obligada a crear toda la armazón institucional del Estado, mientras que Buenos Aires mantuvo su antigua organización administrativa y la abultada recaudación de su aduana.

En el ámbito naval, el gobierno de Paraná adoptó una orgánica y una administración propias, organizando una escuadra con la suficiente capacidad operativa para enfrentar a la del estado segregado.

Para obtener embarcaciones se emplearon diferentes recursos: desde la compra a astilleros o a propietarios nacionales y a países extranjeros, hasta requisas de embarcaciones a particulares y apresamiento de buques en las escaramuzas y combates sostenidos con el estado rebelde.

Según Arguindeguy la orgánica naval de la Confederación por lo simple, fue realmente efectiva. Todo lo concerniente a lo operativo estuvo en manos del Comandante en Jefe de la Escuadra, quien se entendía directamente con el Ministro de Guerra y Marina, y la logística corrió por parte de la Comisaría de Guerra y Marina, la que pudo superar la condición fluvial y mesopotámica de Paraná, carente de recursos navales, mediante una ágil adquisición exterior y transporte en tiempo a su base de operaciones” (4)

Las primeras unidades con las que contó la escuadra confederada, fueron las goletas Manuelita y Samborombón, compradas por Urquiza en Brasil, y los vapores Correo, Merced y Constitución, que habían sido adquiridos durante el gobierno de Rosas, y arrebatados a los porteños durante las escaramuzas de enero y febrero de 1853 frente al puerto de Colonia.

Los ingentes gastos que demandaba esta guerra obligaron a Urquiza, que no tenía aduanas de importancia ni bancos de emisión, a recurrir a diversos empréstitos. (5)

Mientras tanto, en el Estado de Buenos Aires también se sucedían cambios significativos: el 27 de enero de 1853 se restableció la Comisaría General de Marina, que quedó a cargo del Coronel del arma Benito J. Goyena. (6)

El 24 de marzo del mismo año, el General Manuel de Escalada fue nombrado Comandante General de Marina y Capitán del Puerto de Buenos Aires. (7)

Pero dado el conflicto mantenido con la Confederación, se imponía una urgente reforma estructural en la marina. Así fue como el 22 de junio de 1853, el gobernador Guillermo Pinto “queriendo reunir el mayor número de luces para consultar el acierto” decretó la formación de una Junta presidida por el Ministro, integrada además por el Comandante General de Marina, el Brigadier General Guillermo Brown y el Comandante de la Escuadra, quienes deberían “proponer mejoras en la Marina, y auxiliar al gobierno con sus dictámenes en todos los asuntos que sometiese a su deliberación”. (8)

El legendario Almirante, que tantas páginas de gloria escribiera en nuestra historia naval, se abocó de inmediato a esta nueva tarea, según consta en nota enviada por Escalada al Jefe de la Escuadra.

“El Sr. Brigadier Gral. D. Guillermo Brown pasa a visitar los buques de la escuadra, en esta virtud dispondrá U. que en los buques de su mando sea recibido según las consideraciones que dicho Sr. General es acreedor”. (9)

La Comisaría General de Guerra y Marina, que había sido refundida en la Contaduría General, se restableció el 2 de agosto de 1853, y se nombró Comisario General a Santiago Albarracín. (10)

A su vez la Comandancia General de Marina fue suprimida el 20 de octubre de 1853, y sus funciones reasumidas por el Ministerio del arma, mientras que la Capitanía y la Comandancia del Puerto quedaron interinamente al mando del Coronel Antonio Toll. (11)

Respecto de los medios a flote, durante los siete años que duró el conflicto el Estado debió comprar una apreciable cantidad de buques para mejorar la escuadra: algunos se adquirieron en Inglaterra y otros en astilleros de Entre Ríos, San Fernando, Río Lujan y en el de José Badaracco, situado en la Vuelta de Rocha. Otras formas de captación de unidades fueron por flete o arriendo, por cesión de sus propietarios o simplemente por incautación.

Sin embargo, cabe señalar que a lo largo de todo el conflicto, no existió un corso organizado como tal, si bien hubo capturas por parte de ambos bandos y pagos de premios por presas.

Poco después de producida la segregación, la abierta hostilidad de los porteños hacia Urquiza se tradujo en el envío del General Paz a las provincias para lograr que los gobernadores retirasen su apoyo al caudillo, y en las dos fracasadas expediciones militares contra la provincia de Entre Ríos.

Como contrapartida, el 1 de diciembre de 1852 el Coronel Hilario Lagos, encabezó un contragolpe al movimiento liberal de septiembre y sitió la ciudad de Buenos Aires exigiendo la renuncia del gobernador Alsina. La campaña bonaerense quedó casi totalmente en su poder, pero la ciudad resultaba inatacable para las fuerzas sitiadoras, con escasa artillería e infantería.

El patacho Federal, fondeado en la Vuelta de Rocha, fue usado para transportar a las tropas del General Flores, que intentaron combatir el alzamiento.

El gobierno de la Confederación acudió en apoyo de Lagos. En febrero de 1853 dispuso que las goletas Manuelita y Samborombón transportasen armas para el ejército sitiador, y que el vapor Correo, nave capitana al mando del norteamericano John Halsted Coe, levantara anclas rumbo a Buenos Aires, donde se apoderó de los veleros Maipú y 25 de mayo, anclados en Los Pozos.

El gobierno porteño trató de impedir que la Confederación recibiese víveres y armamentos por vía fluvial. Un intenso patrullaje dio por resultado la captura de numerosas embarcaciones mercantes presumiblemente dedicadas a este comercio. (12)

Para las tareas de requisita, y otras relacionadas con el control fluvial, se contaba con varios tipos de embarcaciones, entre ellas un número no determinado de lanchones fluviales armados que con el nombre genérico de cañoneros secundaron a la escuadra.

Otras naves requisadas del comercio de cabotaje en la zona del Delta del Paraná, o de alije de los paquetes de ultramar en aguas del Río de la Plata, fueron artilladas con viejos cañones provenientes del Parque de Artillería.

Tripuladas por leva, también se desempeñaron en misiones de patrullaje y control del tráfico fluvial.

Asimismo un grupo de falúas pertenecientes a la Capitanía General del Puerto servían de aviso entre el edificio de la Aduana y los fondeaderos de la escuadra o de los buques mercantes. Utilizadas en todo tipo de misiones de policía, al estallar el conflicto, fueron movilizadas como unidades armadas para el patrullaje e inspección de buques, con la misión de remontar el Paraná, en búsqueda de contrabando de guerra.

Desde el punto de vista económico, la situación del estado segregado era muy crítica puesto que si bien la posesión de un puerto de ultramar le otorgaba una fuerte ventaja logística sobre sus oponentes, en materia militar debía afrontar enormes gastos, ya que a los relacionados con la guerra contra la Confederación se sumaban los generados por la constante lucha que debía afrontar contra el indio en la frontera sur.

Por ello la Legislatura bonaerense autorizó, entre enero y abril de 1853, la emisión de más de 40 millones de pesos. (13)

Para esta época, la escuadra confederada contaba con los vapores Correo, Constitución, La Merced y el bergantín Maipú. Con excepción del Correo, las demás unidades habían sido capturadas a la escuadra porteña, en escaramuzas sostenidas desde principios de enero. (14)

Comparando la capacidad operativa de ambas escuadras, la diferencia en favor de la confederada resulta notoria: Rosas, con el fin de contar con naves provistas de los últimos adelantos técnicos, había adquirido a fines de su gobierno unidades movidas por vapor, entre los que se hallaban los tres buques ahora en poder de Urquiza.

La escuadra porteña, al mando del coronel de marina Floriano Zurowsky, carecía por el contrario de tecnología moderna, ya que por haberle arrebatado la Confederación sus naves más importantes, sólo contaba con la goleta Santa Clara, el bergantín Once de Septiembre, y los bergantines-goleta Mayo y Chacabuco, también adquiridos en la época de Rosas .

Dispuesto el gobierno a mantener el dominio de la cuenca del Plata, parte del dinero recién emitido en Buenos Aires fue destinado a la compra de dos nuevas unidades: el pailebote Nueve de Julio y el bergantín Enigma.

COMBATE DE MARTÍN GARCÍA Y BLOQUEO DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

La noche del 17 de abril de 1853 la flamante flota porteña fondeó imprudentemente en la angostura del canal sur de acceso a Martín García, (hoy canal Buenos Aires) donde fue sorprendida en la mañana siguiente por los buques de Urquiza.

El poder superior de fuego y movilidad del Correo facilitaron, entre otras cosas, el triunfo de los confederados, quienes se apoderaron del Enigma y del Once de Septiembre. (15)

Zurowsky fue separado del mando de la escuadra, y se nombró en su lugar al Capitán José Murature, quien merced a su habilidad y arrojo había evitado que la nave a su mando, la goleta Santa Clara, fuese capturada en combate.

Dada la escasez de personal afectado a tareas de defensa de la ciudad, los hombres que eran apresados en actividades en favor de la Confederación se destinaban al servicio de la escuadra porteña,

o a algunos de los cuerpos de línea de la guarnición de Buenos Aires “con la recomendación de que se vigile su conducta”. (16)

El 23 de abril la escuadra de la Confederación bloqueó el puerto de Buenos Aires, completando así el asedio terrestre que mantenía Lagos. (17)

Este hecho permitía suponer la próxima caída de Buenos Aires, pero los pases de uno al otro de los bandos en pugna, directa consecuencia de la composición y formas de reclutamiento de las fuerzas de mar y tierra, comenzaron a intensificarse. (18)

El 6 de mayo el Teniente Angel Sanguinetti, jefe de una embarcación confederada se pasó a Buenos Aires, con todos sus tripulantes y su armamento personal, según lo atestigua una comunicación de Antonio Toll al Ministro de Guerra y Marina.

“...anoche a las 10 bino un bote de la Escuadra enemiga pasado, el cual era mandado por el Teniente de la misma Dn. Angel Martín de Sanguinetti, y los marineros Pascual de Sanguinetti, Juan Munto, Luis Gonzalez, Roque Caparano, un soldado llamado Salustiano Pedro, vecino del Rosario de donde fue sacado a la fuerza, trayéndose cinco fuciles, cuatro sables de abordaje, cuatro cananas, una pistola y sable pertenecientes al oficial. Este bote había salido de sondas”.
(19)

A causa del soborno, los cambios de bando fueron cada vez más frecuentes y adquirieron mayor envergadura. (20)

Así fue como luego de un mes de negociaciones, Coe accedió el 20 de junio a entrar con la flota confederada a balizas interiores del puerto de Buenos Aires.

Lo acompañaron en la traición Luis Cabassa, José M.Pinedo y Guillermo Turner, quien en el combate de Martín García se vendiera a la Confederación entregando el Enigma, y volvía ahora hacia Buenos Aires. (21)

Otros oficiales, los hermanos Bartolomé, Nicolás y Mariano Cordero, Augusto Lasserre y Santiago Maurice repudiaron esta acción permaneciendo fieles a Urquiza ,y se retiraron del bloqueo.

Al día siguiente, se ordenó al Comandante de la escuadra porteña ocupar la isla de Martín García. (22)

Ante la defección de Coe, la desmoralización y las deserciones cundieron en el ejército de Lagos, lo que obligó a que el 13 de julio se levantara el sitio.

Para esa época, en algunas de las provincias comenzaba a sentirse un cierto arrepentimiento por el apoyo incondicional brindado al caudillo entrerriano. (23)

LA SITUACIÓN A PARTIR DE 1854

Los tratados de amistad y comercio firmados entre 1854 y 1855 aportaron algo de tranquilidad a la población, y permitieron una vida relativamente normal en ambos estados.

Buenos Aires seguía manteniendo un activo comercio marítimo con diversos países europeos, y se mantenía muy relacionada con la actividad cultural del Viejo Continente.

Desde el puerto de El Havre llegaban con regularidad los bergantines Camoens y Saint Francois transportando objetos suntuarios y abundante material literario. La ciudad experimentó, además, importantes adelantos. (24)

En lo que respecta a la Armada, esta relativa paz permitió a Murature abocarse a otras tareas, entre ellas el inicio de las obras de ampliación en el puerto de San Pedro y la canalización del riacho homónimo, para lo cual contó con la activa colaboración del juez local y de los vecinos de la ciudad. (25)

Pero a pesar de los tratados comerciales y amistosos, eran frecuentes las provocaciones y actitudes hostiles entre ambos contendientes. (26)

La latente tensión desembocó en 1856 en una abierta guerra económica (27), que finalmente culminaría en un conflicto armado cuando en abril de 1859, el Congreso de Paraná autorizó a Urquiza a implementar cualquier tipo de medidas para reincorporar al estado segregado.

En respuesta a esta actitud, el 6 de mayo la Legislatura porteña autorizó a su gobierno "a repeler con las armas la guerra que ha declarado de hecho el gobierno de las Provincias Confederadas".(28)

Paraná aceptó esta virtual declaración de guerra y el 20 de mayo, el Congreso autorizó a Urquiza a reincorporar la provincia segregada y a movilizar las fuerzas nacionales. (29)

En Buenos Aires se convocó a la Guardia Nacional, bajo apercibimiento de enrolar en los regimientos de línea a quienes no se presentasen, se crearon legiones extranjeras, y se reclutaron tropas veteranas de artillería y marina.

La escuadra porteña contaba en esta ocasión con los vapores Caaguazú, Buenos Aires, 25 de mayo, Constitución, Río Bamba, Guardia Nacional, el patacho Yerúa, y cañoneros, falúas y pontones que cumplían tareas diversas. (30)

La Confederación había quedado virtualmente sin unidades navales, por lo que Urquiza resolvió armar una nueva escuadra tomando como base el puerto de Montevideo, donde sus agentes adquirieron y armaron en guerra tres vapores de bandera sarda: el Menay, el Pampero y el Salto, a los que se agregaron el Hércules y la barca Concepción, comprados en Río de Janeiro.

El Estado de Buenos Aires había establecido dos puntos de apoyo para sus fuerzas navales: el puerto de San Nicolás, y la estratégica isla de Martín García a la que el gobierno reforzó en previsión de un ataque de los confederados. (31)

Para hostigar a Urquiza en el Litoral, el transporte artillado Guardia Nacional fue enviado a patrullar el río Uruguay, llegando casi hasta el puerto uruguayo de Fray Bentos, y los vapores General Pinto y Buenos Aires, también provistos de Infantería de Marina, a operar en el Paraná inferior, desde San Pedro a Rosario.

Frente a aquella ciudad, debieron afrontar el fuego de sus baterías, pero continuaron río arriba y se situaron frente a la capital confederada, impidiendo así el cruce de sus tropas a la orilla occidental. (32)

El 7 de julio, parte de la tripulación del General Pinto se sublevó al grito de "Viva la Confederación Argentina". (33)

El Buenos Aires, al no poder reducirla levó anclas y rumbeó aguas abajo, sorteando las baterías de Rosario mientras que los rebeldes entregaban a las autoridades de Paraná el buque y los oficiales capturados, entre ellos el jefe de la escuadra, Coronel José Murature. Este hecho permitió que las milicias entrerrianas cruzaran el Paraná, atrincherándose en Rosario.

Debido a la captura de Murature, el 15 de julio el gobernador porteño Pastor Obligado emitió un acuerdo donde establecía que

"hallándose el Gefe de la Escuadra Coronel Dn. José Murature prisionero en poder del enemigo, el Gobierno resuelve que pase a desempeñar áquel cargo el 2º Gefe de la misma, Coronel Gdo. Antonio Sussini, con el sueldo extraordinario de 4.000 pesos mensuales que disfrutaba el espresado Coronel Gdo Murature, sin perjuicio de continuar abonándose a éste el mismo sueldo que gozaba". (34)

Además, premió el comportamiento de los marinos del Buenos Aires durante el motín, acordando el 20 de julio que

"Vista la satisfactoria comportación de la oficialidad, tripulación y tropa del vapor Buenos Aires en la sublevación del Pintos y habiendo sido ya premiadas estas, ha dispuesto el gobierno conceder un ascenso desde el Teniente Dn. Guillermo Morris, hasta el Sargento inclusive al

servicio de la Compañía de infantería de marina, expidiéndoles los despachos correspondientes.”
(35)

Para recuperar dicho buque, rebautizado 9 de julio por los confederados, los marinos porteños proyectaban darle caza en el Paraná, después de forzar las baterías de Rosario, y hundirlo allí o echarlo río arriba, pero una repentina bajante del río tornó imposible la operación.

Entre el 19 y el 21 de septiembre, la escuadra porteña, cañoneó y bombardeó el puerto de Rosario, procediendo a su bloqueo, que se prolongó hasta octubre. (36)

Mientras tanto, en el territorio oriental Urquiza había reclutado la tripulación para sus navíos, en los que proyectaba transportar armas y municiones hacia los puertos de la Confederación.

El 8 de agosto su escuadra zarpó de Montevideo, pero luego de haber apresado en aguas bonaerenses al pontón faro Castilla que dejó fondeado en la rada de Colonia, debió regresar el 24 al puerto de la capital uruguaya perseguida por los porteños.

Diversas escaramuzas se sucedieron entonces en el Paraná inferior y el en Plata. Unidades de la Confederación se presentaron frente a Buenos Aires, y capturaron algún buque que luego fue retomado por los porteños, quienes también incursionaron frente a Montevideo.

Asimismo, en esos momentos Buenos Aires intentó nuevamente el cohecho, ya que las amenazas y las combinaciones diplomáticas para dificultar la organización de la escuadra de Urquiza en Montevideo habían fracasado. Así se autorizó a pagar 5.000 onzas de oro al que entregase al vapor Menay. El jefe de la escuadra federal, Mariano Cordero, rechazó airadamente la propuesta, del mismo modo que el comandante del buque, Julio Fonrouge.

El soborno, al igual que en 1853, también fue practicado por los hombres de la Confederación. Un informe de la Comandancia General de Marina bonaerense del 12 de agosto de 1859, resulta sumamente esclarecedor al respecto

“con fa. 9 del corrte. pone en conocimiento que se presentó el Tente.D.José Luis Manzano y espuso que sabía que un individuo solicitaba verlo para tener una entrevista en el mismo día, calle Maipú N° 94, entonces supo que se llamaba Juan Pasos, el cual con todo el descaro de un hombre perverso le dijo: que se pasara con el vapor de guerra Buenos Aires ofreciéndole tendría seguro su porvenir. En vista de esto le hizo remitir a la Policía poniéndosele incomunicado, por lo que se ha nombrado al Capitán D. Miguel Soler para levantar una sumaria información.” (37)

También se reiteraron los pases de una escuadra a la otra: en septiembre de 1859 el Teniente Primero de Marina Julio Daguer, y los franceses Ernesto Beucher y Eduardo de Estehary, después de haber

revistado durante dos meses en la escuadra de Urquiza en Montevideo, ofrecieron sus servicios a Buenos Aires. (38)

A la escuadra confederada le urgía dirigirse a Paraná transportando de cañones, municiones y demás pertrechos de guerra imprescindibles en las acciones bélicas que se avecinaban. Es por ello que el 12 de octubre, zarpó de Montevideo al mando de Mariano Cordero. Dos días después, intentando forzar el paso del río de la Plata para remontar el Paraná, atacó las cuatro baterías montadas en la Isla de Martín García, que batían el canal Buenos Aires, único conocido y utilizado entonces. (39)

Pese al eficaz desempeño de las fuerzas de tierra comandadas por el Coronel Arenas, que cañonearon intensamente a los atacantes, Cordero logró su objetivo con escasas bajas y algunos deterioros sin importancia en sus naves.

Marchó, entonces, aguas arriba y fondeó en el Paraná Guazú para verificar el estado de sus buques.

Prosiguió luego por el Ibicuy y navegó por los canales del delta entrerriano para evitar un encuentro con la escuadra porteña, fondeada en San Nicolás desde el 6 de octubre.

Sussini destacó en su persecución a los vapores Buenos Aires y Caaguazú cuyos mandos, al comprobar su inferioridad operativa, regresaron a San Nicolás.

La escuadra confederada prosiguió su marcha, arribando a Rosario en la tarde del 18 de octubre.

Allí les fueron cambiaron los nombres a tres buques: al Pampero se lo denominó Coronel Maurice, en homenaje al jefe muerto en el combate del 14; al Hércules General Benavides y al Menay Coronel Dorrego.

Urquiza y Mitre, al mando respectivamente de los ejércitos de la Confederación y del Estado de Buenos Aires, midieron sus fuerzas el 23 de octubre en la cañada de Cepeda, donde en 1820 Ramírez y López vencieron a Rondeau.

Mitre fue derrotado y se replegó con parte de la infantería hacia San Nicolás, desde donde se embarcó rumbo a Buenos Aires en las naves de la escuadra allí fondeadas.

Al salir del puerto sostuvieron durante más de una hora un encuentro con la flota confederada, pero a pesar de las averías sufridas, los buques porteños pudieron seguir navegando aguas abajo. (40)

Urquiza avanzó sobre la ciudad acampando en San José de Flores, donde comisionados de ambos bandos firmaron el 11 de noviembre un pacto de unidad e integración, que permitiría sentar las bases de la organización total.

Una vez más, la idea de una fuerza naval permanente siguió estando ausente en la concepción de los gobernantes ya que el 23 de diciembre se decretó el desarme de la flota con excepción del vapor 9 de julio, por haberse finalizado las operaciones. (41)

Meses después, esgrimiendo la tan invocada necesidad de reducir gastos, se decidió poner en venta los buques de la escuadra. (42)

Así fue como la Argentina debió esperar hasta la presidencia de Sarmiento para contar con un proyecto tendiente a formar una fuerza naval moderna, estable y permanente, que se constituyera en custodia de los intereses marítimos de la nación.

NOTAS

- 1) Zapiola ejerció dicho comando entre 1817-1818; 1819-1821; 1825-1826 y 1828.
- 2) Domínguez, Ercilio: Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina Tomo II, pág.624. Bs.As. 1895
- 3) Domínguez: Ib.Id. pág. 638.
- 4) Arguindeguy, Pablo E.: Organización administrativa y logística de la Armada desde 1829 a 1870. En: Historia Marítima Argentina.T.VII, cap.IV, págs.113-114. Bs.As.1984
- 5) Por mediación de José Buschental, la Confederación recibió 225.000 pesos en metálico, y quedó obligada por medio millón, debiendo pagar 80.000 pesos anuales de intereses.
- 6) A.G.N. S. X. 36-10-21
- 7) Domínguez: op.cit. pág. 663
- 8) Ib.Id. pág. 669
- 9) Archivo DEHN.
- 10) Domínguez: op.cit. pág. 673.
- 11) Ib.Id. pág.678. En líneas generales, la Capitanía del Puerto atendía a la seguridad y control del movimiento portuario. La de Buenos Aires proporcionaba matrículas a las embarcaciones; proveía de elementos a buques y subdelegaciones; transmitía órdenes del gobierno nacional a la escuadra y a los buques de guerra; participaba en la designación de personal, en particular de guardiamarinas y distinguidos para las naves de guerra; intervenía en el enganche de personal de marinería, reclutamiento, maquinistas, foguistas y otras especialidades, apareciendo como una Comandancia General de Marina en sus facultades y funciones.
- 12) En relación con las tareas de vigilancia, el 18 de abril de 1853 el comandante del General Belgrano dio cuenta de haber detenido al queche goleta La Portaña "por haberse puesto en vela rumbo al Norte, y haberse encontrado una apreciable cantidad de víveres." A su vez, el comandante de la barca Pontón detuvo al queche santafesino Invencible, por sospechar que su destino era San Fernando. A.G.N. S.X. 19-3-2. El 12 de julio se, informó al Jefe de la Escuadra el apresamiento la balandra Mercedes en el puerto de San Fernando, habiéndose constatado que "este buque, despachado pa. el Rosario, contrariando las superiores resoluciones urgentes, se dirigió a San Fernando. a negociar con los rebeldes " Dos días después, se informó la captura de la balandra Carmen, que entraba cargada a San Fernando. A.G.N. X. 36-10-21
- 13) Las leyes del 23 de marzo y del 8 de abril, autorizaron sendas emisiones por ocho millones de pesos. Desde el levantamiento del sitio de Lagos, estas emisiones mantuvieron un ritmo inflacionario relativamente moderado, destacándose el hecho de que la moneda porteña siempre tuvo aceptación en las operaciones comerciales, a la inversa de lo ocurrido con las emisiones avaladas por la Confederación.
- 14) La Merced, comprado a fines de 1848, fue el primero de nuestros buques con propulsión a vapor, casco de hierro y ruedas laterales a paletas. Con este tipo de movimiento, no sometido a vientos ni a corrientes, las maniobras en los ríos resultaban superiores a las de los veleros. Cabe señalar que para esta época la navegación había progresado notablemente debido no solo al desarrollo de la propulsión de vapor sino también a la construcción de magníficos veleros.

- El hierro, el acero y las máquinas auxiliares de vapor permitieron lograr cascos más grandes y mejor proporcionados, aparejados con arboladuras difíciles de imaginar pocos años antes. Por esta razón, contrariamente a lo que podría creerse, la consagración del vapor coincidió con la época de oro de la vela. Sidders, Juan Carlos: El tráfico, los vapores, la artillería En: Historia Marítima Argentina. Tomo VII. Cap. III parte especial, pág.90
- Por otra parte, entre 1850 y 1860 se produjeron significativos progresos en el material de artillería naval. Se pasó del cañón de ánima lisa, avacarga y proyectil esférico, al de ánima rayada, retrocarga y proyectil cilindro-ojival. Morel, Francisco: El arte náutico de 1829 a 1870. En: Historia Marítima Argentina, Tomo VII, Cap. III, pág. 75. Bs.As.1984.
- 15) La descripción del combate es confusa, y poco se sabe con exactitud, salvo que los rumores sobre el soborno de Urquiza al capitán del Enigma, el inglés Turner, quedaron ampliamente confirmados durante el transcurso de las acciones. VER: Destéfani, Laurio H: La guerra naval entre Buenos Aires y la Confederación. En: Historia Marítima Argentina. Tomo VII, cap. IX, págs. 256-257.
 - 16) Además una estricta vigilancia procedía al registro y saqueo de los buques que traficaban por la Boca del arroyo Abra (Km. 29 del Paraná de las Palmas), apresando a su tripulación la que, por orden del Ministro de Gobierno, también era destinada a prestar servicios en la Escuadra.
A.G.N. S. X. 18-9-3
 - 17) Coe fundó sus naves en balizas exteriores, y los escasos buques de Murature fueron dispuestos dentro del puerto en línea de media luna, en cuyos extremos se hallaban las baterías terrestres Libertad y Julio con el objeto de tener en conjunto un importante poder de fuego, lo que sumado al estrecho canal de ingreso a las balizas interiores y sus bajos fondos, hicieran dificultoso cualquier intento de entrada.
 - 18) Un documento del 31 de enero de 1853 da cuenta del pase a las huestes de Urquiza del teniente Laberque, comandante del queche de guerra Valiente, con el buque a su mando. A.G.N. S X. 36-10-21
Esta embarcación, inicialmente llamada San José y perteneciente a la Confederación, había sido apresada por el vapor porteño La Merced a principios de mes, mientras "patrullaba" el río de la Plata.
A.G.N. S. X. 36-10-21.
 - 19) Al decir de José María Rosa "Llegó la corrupción, el reparto a la volanta a jefes y oficiales para que desertaran de sus puestos. Pocos tendrían la entereza de resistir. Los ideales que antes movieron la conducta – Patria, honor, gloria – sonaban a hueco en esa Argentina de 1853, disminuida, tergiversada, aniquilada..." Rosa, José. M.: Historia Argentina. Tomo VI, pág. 91. Bs. As.1973
Durante el tiempo que duró el sitio terrestre, varios jefes del ejército de Lagos fueron tentados por los porteños para pasarse al estado rebelde, entre otros, Eugenio Bustos y Laureano Díaz quien se pasó en julio al frente de 900 hombres. También lo hicieron los coroneles Casares y Castro, éste al frente de un batallón.
Por otra parte, en la ciudad se ofrecían ventajosos contratos de enganche en el ejército, y se procuraba informar de este hecho a las fuerzas sitiadoras para provocar desbandes. Ver: Sierra, Vicente : Historia Argentina. Tomo X. cap. IX. Bs.As. 1970
 - 21) La nómina total de los buques pasados en esta ocasión incluye a los vapores General Brown, Constitución y Correo; a los bergantines Enigma, Once de Septiembre y Río Bamba; a la goleta Veterana, y a los queches Rayo y Carnaval. En el Archivo General de la Nación, Sala X. 18-8-6, se encuentra la "Relación de los Premios otorgados a la Escuadra enemiga que se sometió al Gobierno legal".
Cabe señalar que durante esta etapa del conflicto, la venalidad de Coe fue constante. El 7 de marzo de 1853 desde la rada exterior había escrito a Murature, capitán de la goleta Santa Clara, proponiéndole "salir con su buque y venir a ponerse a mi costado, contando con mi protección, y en el acto que U. lo verifique, pongo en sus manos el importe del Buque y de los gastos que U. haga para esta operación."
Documento publicado en: Zaracondegui, E.: Coronel de Marina Jose Murature. Bs.As.1961. pág.83
Además, mientras bloqueaba el puerto de Buenos Aires, Coe autorizó el paso de los barcos que se avinieron a pagarle comisiones.
 - 22) "formando un inventario formal de lo que allí exista, cuya operación confiará U. a un oficial capaz y de confianza, los individuos que allí se capturen son considerados como prisioneros, y por lo tanto serán remitidos a esta Capital en la presente oportunidad". A.G.N. S.X 36-10-21
 - 23) Una nota enviada al Ministro de Guerra y Marina el 3 de julio, da cuenta que "por pasajeros venidos de Chile que han atravesado la Provincia de Cuyo, he sido informado que las provincias todas se hallan arrepentidas de haberse mostrado tan dóciles a las pretensiones de Urquiza. Que al Rosario ha llegado un contingente de doscientos mendocinos en el mayor descontento, probesa /sic/ y desnudez, los cuales debían ser conducidos por el vapor Uruguay para el campo enemigo, pero temiendo se sublevasen por el descontento en que están, no tuvo efecto la conducción." A.G.N. S.X. 36-10-21.
 - 24) A.G.N. S. X. 27-1- 4. En 1854 el Camoens arribó al puerto local con un cargamento de 1163 libros.
Entre 1854 y 1857 se fundaron en Buenos Aires la Cámara sindical de Comercio y la sociedad tipográfica bonaerense, se dictó la primera ley de contribución directa, se empezaron a construir el primer asilo de ancianos y el edificio de la nueva Aduana, se inauguraron el muelle de pasajeros y el mercado del Plata, se colocó el alumbrado de gas en las calles y se inauguró la primera línea férrea.
 - 25) A.G.N. S.X. 44-8-31. En cuanto a la instrucción naval, Murature supervisó planes de estudio a desarrollar en la Academia de Náutica, propuesta por el gobierno para los jóvenes que deseaban dedicarse a la Marina de Guerra, y dispuso el embarco de los guardiamarinas de los distintos buques en el Río Bamba en sus viajes al sur, para adiestrarlos en la navegación de altura.
 - 26) El 13 de septiembre, varios patrones de cabotaje informaron que un pailebote de Urquiza estaba amarrado "en Punta Negra, de este lado de arroyo del Medio y con bandera y gallardete de guerra"
Murature pidió instrucciones al Ministro sobre cómo proceder, preguntando si debería expulsar a cualquiera que intentase violar el territorio del Estado. A.G.N. S. X 44-8-31.
 - 27) Un grupo de emigrados de Buenos Aires reclamaban desde la Confederación la unidad nacional. Otros federales al mando de Jerónimo Costa intentaron desde Zárate una nueva invasión a Buenos Aires, siendo derrotados por Emilio Conesa y Bartolomé Mitre.
Por otra parte, la crisis rentística que sufría el gobierno de Paraná lo llevó a aprobar el 19 de julio una ley sobre derechos diferenciales, por los que las mercaderías que hubiesen pasado por el puerto de Buenos Aires antes de llegar a la

- Confederación deberían pagar un impuesto más alto, con lo que se suponía que se desviaría el tráfico hacia Rosario y otros puertos confederados menores.
- 28) La Legislatura porteña además de disponer la movilización militar, autorizó al Banco de la Provincia la emisión entre mayo y octubre, de 80 millones de pesos.
En cuanto a la Confederación, si bien los derechos diferenciales habían determinado un aumento en las rentas aduaneras, prácticamente se encontraba sin medios de pago.
Para afrontar la situación, el Congreso autorizó al Ejecutivo a hacer uso del crédito por 2.000.000 de pesos. También se solicitaron préstamos usurarios a la banca brasileña Mauá, y se emitieron bonos por 1.500.000 pesos, adquiridos por el banquero Buschental, con la condición de recibir en arrendamiento las aduanas de Rosario, Santa Fe y Coronda.
- 29) En rigor de verdad, con las únicas fuerzas con que podía contar la Confederación era con las milicias entrerrianas.
- 30) El pontón Martín García cumplía funciones de depósito de marinería, carbonero y buque santabárbara., el Independencia era pontón estacionario, depósito de carbón y de pólvora. El pailebote Vanguardia transportaba carbón desde la Boca del Riachuelo hasta el fondeadero habitual en balizas interiores o hasta la isla de Martín García.
El pailebote Tomás llevaba pertrechos militares a San Nicolás.
- 31) San Nicolás es un puerto de ultramar situado en el Km. 352 del río, al lado de la ciudad del mismo nombre.
- 32) Allí apresaron al bergantín Diana, el que posteriormente fue llevado hacia el Plata y utilizado como carbonero de la escuadrilla porteña.
- 33) El Capitán del Buenos Aires Alejandro Murature, quien se hallaba circunstancialmente a bordo de la nave capitana, fue muerto por los rebeldes al tratar de impedir el alzamiento.
- 34) A.G.N. S.X. 44-7-34
- 35) A.G.N. S.X. 44-7-34 Al haber sido capturado el buque insignia, y hallarse en su poder el libro de señales, el ministro previno al nuevo jefe de la escuadra porteña que cambiase la numeración de las banderas de señales y el plan nocturno de señales de faroles y cohetes.
- 36) Durante estas operaciones en el Paraná inferior también se continuaron interceptando cargamentos para la Confederación. El 28 de julio de 1859 el Comandante del Río Bamba, informó al Jefe de la Escuadra que decomisó 4 fardos de recado para tropa, que la goleta oriental Zaira conducía al interior de los ríos. A.G.N. S X 20-2-3
- 37) A.G.N. S X. 20-2-3.
- 38) A.G.N. S X. 20-2-3
- 39) El Canal Martín García es profundo y sus veriles son a pique. Al llegar al Km. 108 se une al canal principal de la ruta de ultramar para tomar los ríos Uruguay y Paraná.
En la isla se hallaban emplazadas las baterías "de la Arena", "Buenos Aires", "Constitución" y "Lavelle", con un total de 17 bocas de fuego.
También participaron en la defensa del paso los patachos San Nicolás, Yeruá y Castelli.
- 40) Las fuerzas al mando de Mitre totalizaban 4.000 infantes, 4.000 jinetes y 24 piezas de artillería. Urquiza contaba con alrededor de 3.000 infantes, 10.000 jinetes y 32 a 35 piezas de artillería.
Después de Cepeda, el 26 de octubre ambas escuadras sostuvieron un intenso cañoneo al que se ha dado en llamar Combate de San Nicolás, el que no pasó de ser una simple escaramuza sin consecuencias para ninguno de los beligerantes
- 41) El 2 de octubre de 1860 en Buenos Aires, el Departamento de Guerra y Marina establecía que
"Haciéndose ya innecesario la conservación y sostenimiento de los buques de guerra de que consta la Escuadra del Estado con exclusión del Vapor Guardia Nacional, y atendiendo también a que es de imperiosa necesidad reducir los gastos de la Administración, a los que absolutamente demanda el estado de paz en que felizmente se halla el país ...Procedase por la Comisaría Gral de Guerra oír propuestas y con designación de plazos para el pago, para la compra de los buques del Estado, Vapores 25 de mayo, Caaguazú, Corza, Constitución, Buenos Aires y bergantín Río Bamba con prevención de que hallándose estos cuatro últimos arrendados por el gobierno, las propuestas deben hacerse en la inteligencia de subsistir los derechos de los arrendatarios sobre la cosa arrendada, hasta la terminación del contrato, pasando el arrendamiento a ser percibido por el comprador." A.G.N. S.X 44-7-34
- 42) El 12 de octubre se expresaba que "Habiéndose dispuesto por el acuerdo del 2 del corriente la venta por licitación de los vapores 25 de Mayo, Caaguazú, Corza, Constitución, Buenos Aires y Bergantín Río Bamba, y conservando aún armadas y tripuladas el 25 de Mayo y el Caaguazú dense las órdenes correspondientes para que por el Capitán del Puerto, a quien se pasarán al efecto los inventarios levantados últimamente de los mismos, y con cargo de devolución, se proceda a su desarme, así como a la reducción de su tripulación en el número que sea indispensable para su conservación y cuidado, remitiéndose al Parque de Artillería el armamento y municiones siendo prevención que los oficiales de estos buques deberán permanecer embarcados hasta segunda orden.
Ordénese asimismo al Gefe de la Escuadra proceda a trasladar a la isla de Martín García los individuos de la Compañía de Marina que la guarnecen, y desembarcados que sean los ponga a disposición de la Comandancia Gral. De Armas con lista, nómina y filiaciones de los mismos para que sean destinados al Regimiento de Artillería en cuyo cuerpo cumplirán enganche."
A.G. N. S. X. 44-7-34

FUENTES DOCUMENTALES

ARGENTINA. Archivo General de la Nación. Sala X.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Arguindeguy, Pablo E: Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina. Bs.As. 1972

Arguindeguy, Pablo E. y Rodríguez, Horacio: Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar. Bs.As. 1995.

_____ : Buques de la Armada Argentina.: 1852-1899 Bs.As. 1999.

Destéfani, Laurio H.: La Guerra naval entre Buenos Aires y la Confederación. En : Historia Marítima Argentina. Tomo VII. Capítulo IV. Bs. As. 1984.

Domínguez, Ercilio: Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina. Bs.As. 1895.

Morel, Francisco: El arte náutico de 18929 a 1870. En: Historia Marítima Argentina. Tomo VII. Capítulo IV. Bs. As. 1984.

Rosa, José María : Historia Argentina. Bs. As. 1973

Sidders, Juan Carlos: El trafico, los vapores, la artillería En: Historia Marítima Argentina. Tomo VII. Cap. III parte especial.

Sierra, Vicente: Historia de la Argentina. Bs.As. 1970.

Tanzi, Héctor J: Compendio de Historia Marítima Argentina. Bs. As. 1991

Zaracondegui, Ernesto: Coronel de Marina José Murature. Bs. As. 1961