

La formación de los aspirantes a guardiamarinas de la Armada Argentina en la fragata *Sarmiento* (1899-1938)

*Agustín Daniel Desiderato**

Recibido: 8 de abril de 2021
Dictaminado: 17 de septiembre de 2021
Aceptado: 10 de octubre de 2021

RESUMEN

Este artículo se propone analizar parte del proceso de formación de la oficialidad de la Armada Argentina, durante las primeras décadas del siglo XX, tomando el caso de los aspirantes a guardiamarinas de la Escuela Naval Militar, mientras realizaban su viaje de instrucción a bordo del buque escuela fragata *Presidente Sarmiento*. Para ello se consultaron memorias y relatos de navegación, elaborados por tripulantes de diferente rango y condición, así como algunos artículos de revistas y boletines de la época. Durante el viaje de instrucción los cadetes y aspirantes, hasta el momento jóvenes e inexpertos, se convertían en hombres de mar, al adquirir un conjunto de habilidades y aptitudes y superar una serie de prácticas, ritos y pruebas. Identificando y comprendiendo las características de ese proceso, resulta posible no sólo observar el comportamiento que la Armada esperaba de sus mandos más

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas-Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”, Grupo de Estudios Históricos sobre la Guerra (GEHiGue), Argentina. Correo electrónico: addeside@gmail.com.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5984-1221>

jóvenes, sino comprender algunos de los rasgos identitarios que definían al oficial naval argentino.

Palabras clave: *Oficiales, guardiamarinas, aspirantes, Armada Argentina, instrucción, fragata Sarmiento.*

The Formation of Midshipmen Candidates of the Argentine Navy on the Frigate *Sarmiento* (1899-1938)

ABSTRACT

This article aims to analyse part of the training process of the Argentine Navy officers during the first decades of the twentieth century, taking the case of the midshipmen candidates of the *Escuela Naval Militar* (Naval Military School) while they were on their training voyage aboard the training ship frigate *Presidente Sarmiento*. For this purpose, memoirs and navigation accounts, written by crew members of different rank and status, and some articles from magazines and bulletins of the time, were consulted. During the training voyage, the cadets and aspirants, hitherto young and inexperienced, became seamen, acquiring skills and aptitudes and overcoming a series of practices, rites and tests. By identifying and understanding the characteristics of this process, it will be possible to observe the behaviour that the Argentine Navy expected of its youngest commanders and understand some of the identity attributes that defined the naval officer.

Key words: *Officers, midshipmen, applicants, Argentine Navy, training, frigate Sarmiento.*

INTRODUCCIÓN

Hacia finales del siglo XIX, la Armada Argentina precisaba de un buque Escuela para impulsar la instrucción naval de sus cuadros, pues los pequeños barcos utilizados hasta entonces resultaban inadecuados. En ese sentido, el capitán de navío Martín Rivadavia, comandante del crucero *9 de Julio*, presentó al gobierno un proyecto para adquirir un buque escuela, que fue finalmente aprobado. Se solicitaron planos y presupuestos a varios

astilleros europeos y finalmente se aceptó la oferta de la casa *Laird Brothers*, de Birkenhead, Liverpool, Inglaterra.¹

El buque se terminó de construir a principios de 1898 y fue bautizado en homenaje al presidente de la Nación Domingo Faustino Sarmiento. Tenía tres palos y un casco de acero forrado hasta por encima de la línea de flotación, con madera de teca enchapada en cobre. Principalmente navegaba a vela, aunque en forma auxiliar también podía hacerlo a vapor, gracias a sus cuatro calderas y a unas siete carboneras que podían llevar 348 toneladas de combustible. Disponía de aljibes y estanques para el acopio de agua potable, numerosos paños de pólvora, proyectiles, armas y víveres, así como cámaras y dependencias para la tripulación. Entre muchos espacios contaba con dos cámaras frigoríficas y una cámara oscura de fotografía, un local para sastrería, una enfermería, una farmacia, tres cocinas, nueve cuartos de baño, una bien provista biblioteca y hasta una prensa tipográfica.² A bordo, los cadetes de la Escuela Naval Militar realizaban un largo viaje de instrucción para ampliar sus conocimientos teórico-prácticos; al regresar rendían un examen final y se unían al cuerpo de oficiales como guardiamarinas.³

La fragata *Presidente Sarmiento* fue motivo de algunos trabajos. La mayor parte adoptó un enfoque narrativo que resume el historial del buque a lo largo de sus años de servicio.⁴ Sin embargo, en las últimas décadas esta tendencia pareció cobrar un giro con promisorios abordajes que pusieron la lupa en cuestiones hasta el momento no tratadas, insertando a la fragata en una problematización histórica más compleja. Guillermo Fernández se interesó por las representaciones que el semanario *Caras y Caretas* hizo de algunos viajes de la *Sarmiento* y el impacto de las concepciones eurocentristas presentes en

¹ *Los viajes de la 'Sarmiento'*, p. 34.

² *Ibid.*, pp. 38-39.

³ La Escuela Naval Militar fue creada en 1872, durante la presidencia de Domingo Faustino Sarmiento (1868-1874). Su primera sede estuvo a bordo del vapor *General Brown* y posteriormente en la corbeta *Uruguay*, donde egresó la 1° promoción en 1879. A lo largo de su historia, esta escuela se caracterizó por su inestabilidad, siendo trasladada con frecuencia de un buque a otro, o a locales en tierra. Actualmente ocupa un edificio en Ensenada (Provincia de Buenos Aires), a orillas del Río Santiago (Burzio, *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*, p. 184); En la Escuela Naval Militar los aspirantes se sometían a una intensa cursada de dieciséis horas diarias, durante varios años. El último era de práctica y se realizaba a bordo del buque escuela fragata *Presidente Sarmiento* (Burzio, *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo 1, pp. 499-545); Las fuentes se refieren a los estudiantes de la Escuela Naval Militar como “aspirantes” o “cadetes”, sin distinción entre las dos denominaciones.

⁴ Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, tomo 5, pp. 2097-2148; Burzio, *Fragata Escuela 'Presidente Sarmiento'*; Pierri Winkler, *La Fragata Sarmiento*.

el discurso estatal entre 1899 y 1910.⁵ Beatriz de las Heras e Ignacio Molano también abordaron las navegaciones del buque, pero investigando allí la temprana inclusión de la fotografía, junto con los imaginarios y representaciones construidos durante el viaje.⁶ Con sus originales aportes, ambos trabajos se ocuparon de aspectos culturales, pero lo social ha sido poco investigado. En general, los análisis sobre la tripulación embarcada son escasos y es allí donde intentaremos hacer nuestra contribución.

El presente artículo se enfoca en el estudio de los aspirantes a guardiamarinas, durante su viaje de instrucción en la *Sarmiento*. ¿Cómo fue su experiencia a bordo? ¿qué habilidades y prácticas adquirirían y cuáles fueron los ritos y pruebas que debían superar? Intentando dar respuestas a estas preguntas, creemos posible no sólo observar el comportamiento que la Armada esperaba de sus mandos más jóvenes, sino comprender algunos de los rasgos identitarios que definían al oficial naval argentino de las primeras décadas del siglo xx. Consideramos que este trabajo es importante, además, porque permite repensar la historia militar argentina desde un contexto más amplio, al interesarse también por algunas de las cuestiones sociales y culturales que hacían a los individuos y no sólo por repasar los cambios estructurales de la institución a la que pertenecían.

Para desarrollar la investigación nos hemos servido, por una parte, de los aportes de la “sociología marítima”, subdisciplina originada en Polonia luego de la Segunda Guerra Mundial, que se ocupa del estudio de las relaciones de las sociedades humanas con el medio oceánico y las profesiones vinculadas al mar, como, por ejemplo, la del oficial de marina.⁷ En esto último Norbert Elias fue pionero con sus escritos sobre la génesis de la profesión naval en Inglaterra, a partir de la figura del guardiamarina o *midshipman*.⁸ Por otra parte, han sido de utilidad las nuevas contribuciones de la historia global, las cuales permiten repensar a la historia marítima fuera de su enfoque clásico, es decir, uno que estudió las embarcaciones como simples medios de transporte que unían puertos y regiones y no como objetos de análisis en sí mismos. Con

⁵ Fernández, “Formas de construcción de otredad. La representación de los viajes de la Fragata *Sarmiento* a través de *Caras y Caretas* (1899-1910)”, pp. 71-79.

⁶ De Las Heras y Molano, “Fotografía a bordo en la fragata *Presidente Sarmiento*”, pp. 83-112.

⁷ Hannigan, “Toward a Sociology of Oceans”, p. 11.

⁸ Norbert Elias había planeado tres artículos sobre el origen y desarrollo de la carrera de oficial naval en la Armada británica, pero sólo llegó a terminar y publicar el primero. Fue mucho después cuando René Moelker y Stephen Mennell recopilaron sus notas y manuscritos y completaron su trabajo (Elias, “Studies in the Genesis of the Naval Profession”, pp. 291-309; Moelker, “Norbert Elias, Maritime Supremacy and the Naval Profession: On Elias’ Unpublished Studies in the Genesis of the Naval Profession”, pp. 373-390; Elias, *The Genesis of the Naval Profession*).

la historia global el buque pasó a ser entendido como un escenario histórico particular, de dimensión espacial y temporal, donde los sujetos transitaban transformaciones producto de su experiencia a bordo.⁹

Este artículo abarca el período de actividad de la fragata *Sarmiento*, a saber, desde 1899 hasta 1938, y se divide en una serie de apartados que responden al orden de la investigación.¹⁰ Las fuentes utilizadas son memorias y relatos de navegación, elaborados por tripulantes de diferente rango y condición, y algunos artículos de revistas y boletines de la época.¹¹ Cabe advertir que no utilizamos testimonios de los propios aspirantes, pues nuestro objetivo no ha sido analizar la experiencia embarcada tal cual ellos la entendían —aunque esperamos trabajar en ello en el futuro— sino cuáles eran las habilidades, aptitudes y competencias que adquirirían durante el viaje, así como las pruebas que debían sortear para convertirse en marinos.

LA EXPERIENCIA DEL VIAJE DE INSTRUCCIÓN: SEPARACIÓN Y RESOCIALIZACIÓN

La primera etapa del viaje de aplicación comenzaba con la partida de la fragata escuela *Presidente Sarmiento* del puerto de Buenos Aires, donde era despedida por un amplio público que incluía a las familias de los cadetes.¹² Aquel día era

⁹ Wenzlhuemer, “The ship, the media, and the world: conceptualizing connections in global history”, p. 167; Esta nueva forma de análisis fue principalmente empleada para estudiar a los marinos, piratas y esclavos durante los prolongados tránsitos de la era de la navegación a vela. Citamos algunos trabajos, a modo de ejemplo: Rediker, *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*; Diedrich, Gates, Pedersen, *Black imagination and the middle passage*; Christopher, Pybus, Rediker, *Many middle passages: forced migration and the making of the modern world*; Rediker, *The slave ship: a human history*; Smallwood, *Saltwater slavery: a middle passage from Africa to American diaspora*; Hyslop, “Steamship empire: Asian, African and British sailors in the merchant marine c. 1880-1945”, pp. 49-67.

¹⁰ En ese período completó 37 viajes de instrucción. Luego permaneció como buque de prácticas en aguas argentinas. En 1962 fue declarado Monumento Histórico Nacional y dos años después convertido en museo.

¹¹ Las fuentes bibliográficas fueron obtenidas de repositorios argentinos, como por ejemplo, la Biblioteca Nacional “Mariano Moreno” y la Biblioteca “Capitán Ratto” de la sede central del Centro Naval. Las revistas *Caras y Caretas* y *PBT* han sido relevadas de los fondos digitales de la Biblioteca Nacional de España y el Instituto Ibero-Americano de Berlín (*Ibero-Amerikanisches Institut*).

¹² “La partida de la ‘Sarmiento’”, *Caras y Caretas*, 23 de febrero de 1901; “Despedida de las familias” (“La partida de la fragata ‘Sarmiento’”, *PBT*, 17 de junio de 1911).

“inolvidable”, indicaba Dionisio R. Napal, capellán de marina en el 23° viaje de instrucción de 1925.¹³

Las familias y los amigos exteriorizan afectuosas expansiones. Más de una lágrima denuncia hondos y puros sentires. Aquí una madre que aconseja; allá una novia que ruega o una hermana que acaricia.

[...] Son los momentos de las últimas recomendaciones, formuladas con temblorosa voz. Plenas de ternura, revelando íntima inquietud, óyense las sencillas y conmovedoras frases de todas las despedidas...

Todo habla de afectos domésticos, de amistad leal, de sentido cariño. Algunas personas sepáranse sin hablar. Hay presentimientos súbitos que oprimen la garganta. Únicamente el silencio traduce entonces la turbación del ánimo. Tal vez se aleja, con un afecto, la propia vida y con ella la felicidad...

La emoción interior [...] es reprimida varonilmente. Pero la resistencia tiene un límite. Un joven oficial me confiesa que anhela desprenderse pronto del muelle, para poner fin a la tensión dolorosa de su espíritu.¹⁴

Por su parte, Luis Bertoni Flores, capellán de marina en el vigésimo sexto viaje de 1928, señalaba que la despedida de los cadetes era su “hora más difícil”, pues ponía a prueba “el corazón de cada uno”. Cuando el buque largaba amarras, sus familias “saboreaban” la “amargura” de una “prolongada separación”.¹⁵

La separación ha comenzado. Aquí los que nos vamos. Allá en tierra formando un abigarrado cordón, donde todos pugnan por ver y ser vistos, los que quedan.

A una llamada de clarín a bordo todo el mundo corre a formar en cubierta. La disciplina militar sabe sobreponerse al sentimiento que desearía ocultarse y desahogar a solas la emoción de la partida.¹⁶

Con el inicio del viaje de instrucción, los cadetes comenzaban un proceso que los alejaría de sus familias, de su comunidad y de sus vínculos sociales previos. Se desconectaban del medio terrestre, en el que naturalmente se habían desempeñado hasta entonces, para pasar a integrar la estructura social de un buque. Vivían la mayor parte de su tiempo en un mismo lugar, junto a sus compañeros y superiores, en el limitado espacio físico de una embarcación.¹⁷

¹³ Napal, *Visiones y Recuerdos del Camino. A bordo de la fragata Presidente Sarmiento (1925-1926)*, p. 14.

¹⁴ *Ibid.*, pp. 15-16.

¹⁵ Bertoni Flores, *Cielo, mar y tierra*, p. 9.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Rediker, *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, p. 200; Aubert y Arner, “On the social structure of the ship”, pp. 200-219.

Por el armamento que portaba, con el cual se desarrollaban las prácticas de tiro, la fragata *Sarmiento* era considerada un buque de guerra.¹⁸ También era una *institución total*, es decir, un lugar de residencia y trabajo, donde un gran número de individuos compartían una rutina diaria, aislados del resto de la sociedad por un período apreciable de tiempo. Permanecían apartados del mundo exterior, sin poder entrar o salir libremente del barco, con objetivos que estaban por encima de sus intereses y bajo una disciplina que penetraba en la esfera de lo privado.¹⁹ Toda la tripulación compartía esa experiencia, a pesar de las diferencias de rango y jerarquía, como indicaba el entonces capitán de fragata José Moneta, comandante en el octavo viaje, en 1907, “Aquella época de nuestras vidas, transcurrida conjuntamente en el estrecho espacio de un buque, por más que nos distanciara la disciplina militar, parece que, por la influencia del aislamiento y del mar, era el mismo para todos...”²⁰

Durante la navegación, los cadetes tomaban contacto con la vida a bordo. Aquiles Sartori, fotógrafo en el 14º viaje de instrucción de 1914, la definía como una organización de personas y “cosas del buque”, como una combinación “vasta e inteligente de maniobras, máquinas, cañones, disciplina, alimentación, roles, horarios, ciencia náutica, higiene, clases”, que se desempeñaban con “la precisión de una máquina”.²¹ Aquella experiencia ponía a los aspirantes en contacto con las características de una profesión que los acompañaría por el resto de su vida. A diferencia del oficial de ejército, por ejemplo, que estaba “inmerso” en la sociedad, el oficial de marina era un individuo aislado y socialmente replegado sobre su medio corporativo.²² Tendía a encerrarse en sus cuadros, con quienes compartía pensamientos y comportamientos afines.²³

Parte de ese proceso comenzaba a bordo de la *Sarmiento*, donde los cadetes tejían lazos de camaradería con sus compañeros, durante el largo viaje de instrucción.²⁴ Según Rodríguez-Martos Dauer, cuando las navegaciones

¹⁸ Los viajes de la ‘Sarmiento’, p. 38.

¹⁹ Rodríguez-Martos Dauer, “El buque mercante como institución total”, pp. 10-11; Erving Goffman fue el primero en utilizar el término *institución total*, para referirse a los buques y embarcaciones. Más tarde, otros autores continuaron esta línea de análisis, como, por ejemplo, Vilhelm Aubert y Oddvar Arner. Para más información, ver: Goffman, *Asylums: Essays on the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates*; Aubert y Arner, “On the social structure of the ship”; Aubert, “A Total Institution: the Ship”, pp. 236-258.

²⁰ Moneta, *Recuerdos de un marino*, p. 179.

²¹ Sartori, *Una vuelta al mundo en la fragata ‘Sarmiento’*, p. 6.

²² Rouquié, *Poder militar y sociedad política en la Argentina*, tomo 1, p. 102.

²³ Imaz, *Los que mandan*, pp. 72-73.

²⁴ Las navegaciones solían ser especialmente largas. Por ejemplo, el primer viaje de instrucción tuvo una duración de 20 meses y 18 días, desde enero de 1899 hasta septiembre de 1900 (Burzio, *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo 2, pp. 834-835, 854).

eran prolongadas las tripulaciones reaccionaban ante el aislamiento mediante vínculos de solidaridad y fraternidad. Se buscaban alicientes a su alrededor y otros individuos con quienes reunirse y relacionarse.²⁵ Este proceso de socialización se daba en todos los aspectos de la vida a bordo, incluso en los tiempos de descanso y ocio.

A diferencia de los oficiales de mayor antigüedad, que vivían en los camarotes de la primera cubierta, los cadetes vivían en reducidos espacios, alojados en la cámara baja o *Barrio Chino*, lugar que en “pocos metros cuadrados” reunía la “intimidad y las molestias de un conventillo militar”. Allí se concentraban, además, las oficinas y salas de armas, el salón de estudio, las entradas y salidas a los pañoles de provisiones y hasta el rincón donde los oficiales recibían “las consultas de los cadetes”.²⁶

A fin de que a ninguna hora pueda aparecer mal aprovechado este rincón del buque se le utiliza también a las horas de rancho como comedor de los “agregados”, como cancha de “Pim-Pom” en las horas de descanso y durante la noche como dormitorio de algunos cadetes y de los [...] agregados.

Y todas estas escenas se desarrollan al amor del calor hogareño que despiden la máquina del timón; calor que convierte la vida en esa cámara en un saludable baño turco.²⁷

En esos espacios los aspirantes vivían y estudiaban, mientras se relacionaban con sus compañeros y superiores; también se preparaban como marinos, bajo la instrucción teórico-práctica que recibían durante el viaje. Explicaremos esto en el siguiente apartado.

LA LUCHA CONTRA LOS ELEMENTOS

El buque escuela *Presidente Sarmiento* navegaba principalmente a vela, aunque podía servirse de sus máquinas a vapor para maniobras auxiliares. Era la única unidad de la Armada Argentina con esas características, a principios del siglo xx, cuando la navegación a vela comenzaba a disminuir.²⁸ Esta

²⁵ Rodríguez-Martos Dauer, “El buque mercante como institución total”, pp. 57-59.

²⁶ Bertoni Flores, *Cielo, mar y tierra*, p. 35.

²⁷ *Ibid.*, p. 36; Los agregados eran los escribientes, sastres, peluqueros, zapateros, cocineros, mayordomos y mozos de cámara que formaban parte de la tripulación de la embarcación.

²⁸ Para 1914, por ejemplo, el 88,96% del comercio marítimo mundial dependía del carbón y sólo el 7,95% utilizaba vela (Zeller, “British Maritime Coal and Commercial Control in the First World War: Far More Than Mere Blockade”, pp. 41,46-47); Los buques de guerra de la Armada Argentina quemaban carbón como combustible. Recién a mediados de la década de 1920, se comenzaron los trabajos de modernización de algunas unidades, como los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* y los destructores clase *Catamarca*, para adaptar sus máquinas al consumo de petróleo.

cuestión suscitó cierto debate entre los oficiales de mayor jerarquía. Algunos opinaban que conocer sobre velamen y maniobras era inútil, porque el resto de los buques, donde el guardiamarina probablemente terminaría embarcado, se servían de motores.²⁹ Otros, como el capitán de navío Martín Rivadavia, sostenían que formar a los cadetes en un buque como la fragata *Sarmiento* presentaba varias ventajas.

La navegación a vela era más económica, pues le ahorra al Estado el gasto de la provisión de carbón para un viaje tan largo, sobre todo cuando éste se importaba de Gales. Además, sin depender de ese combustible, el buque no necesitaría hacer escalas forzadas y contaría con mayores comodidades y alojamientos más amplios. Según Martín Rivadavia, los cadetes se formarían en un ambiente limpio y sano, lo que era sumamente importante, pues “la mayoría de esos tripulantes aún jóvenes” debían “salir hombres robustos y sanos [...] para el mejor servicio de la paz y de la guerra”. Por otra parte, agregaba que la carrera naval era una de las “más opuestas a la índole humana”, principalmente en la República Argentina, donde los habitantes “carecían”, en general, de “vocación” por la Marina. En ese sentido, era “indispensable” que aquellos que “raramente la abrazan, encuentren sus comienzos suaves y halagadores” cuanto sea posible, para que se desarrolle en ellos “la afección y el entusiasmo antes que el cansancio y la aversión; en lo que mucho influirá el confort que les brinde el buque en que primero embarquen”.³⁰

Pero, además, con la navegación a vela el marino estaría a merced del mar y los elementos, y necesitaría de pericia y esfuerzo para maniobrar el buque. Según Dionisio Napal, la expedición a vela hacía “participar al hombre de sus riesgos y vaivenes, temple el carácter y disciplina el esfuerzo frente a la infinita soledad del cielo y el mar”, mientras que para Aquiles Sartori preparaba el “espíritu del marinero para la lucha con los elementos del Océano, las aguas y los vientos”.³¹ Por su parte, Martín Rivadavia señalaba que las

²⁹ *Acquapendente* (seudónimo), “El buque escuela”, *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, núm. 414 (1919), pp. 385-388; El seudónimo *Acquapendente* correspondía a Jorge Yalour, por entonces capitán de fragata y comandante de la *Sarmiento* en su décimo sexto viaje de instrucción de 1916.

³⁰ Rivadavia, “Proyecto de un buque-escuela”, *Boletín del Centro Naval*, tomo 12, núm. 117 (1894), p. 18; Los vapores consumían gran cantidad de carbón y tenían calderas de grandes dimensiones que reducían considerablemente el espacio disponible en el buque. Además, la tripulación requería de un gran número de fogoneros para alimentar y mantener el fuego en las calderas. Dada su limitada autonomía, los vapores realizaban escalas a lo largo de las rutas de viaje para reaprovisionarse de combustible (Mateo, “De la vela al vapor, del vapor al motor. Las transiciones en la propulsión de la navegación ultramarina en Argentina (1921-1966)”, pp. 183-207).

³¹ Napal, *Visiones y Recuerdos del Camino. A bordo de la fragata Presidente Sarmiento (1925-1926)*, pp. 32-33; Sartori, *Una vuelta al mundo en la fragata 'Sarmiento'*, p. 175.

largas navegaciones acercarían al cadete con el medio náutico y le darían una preparación más completa para el comando de las embarcaciones.

La oficialidad de guerra, navegando el barco [...] tendrá variadas y continuas oportunidades para ejercitarse en observaciones astronómicas y cálculos náuticos sin ninguno de los inconvenientes [...] de los buques modernos; con semejantes ejercicios llegarían a adquirir una gran capacidad como navegantes, de la mayor importancia para la suerte de los buques que deban mandar y conducir más tarde.³²

De la misma opinión era el capitán de fragata Mariano Beascochea, comandante de la *Sarmiento* durante su 11^o viaje de instrucción, en 1911. Él sostenía que manejando el velamen “entre los vientos y las olas” los cadetes desarrollaban su “temperamento”, pues, mientras que en un buque a vapor “en medio minuto” se alteraba la velocidad y la dirección para salvar cualquier inconveniente, cuando se manipulaban “treinta y cuatro mil pies cuadrados de velamen”, un descuido o una equivocación podían ocasionar el “derrumbe de toda la arboladura”.³³

Cuando para apartarse del peligro hay que contar con cuartos de hora de anticipación y resolver [...] con éxito y rapidez complicados problemas de fuerzas y resultantes; y cuando se ordena una maniobra entre roídos desordenados y se mandan cientos de hombres a trabajar a grandes alturas sobre peñoles que casi tocan en las aguas, en horas de la noche, mientras el viento arrecia, el corazón se educa en la ansiedad, porque esos marineros pueden ser arrancados por el vaivén o por el huracán y arrojados al mar, sin salvación posible.

Se aprende a prever, a tener sangre fría y a dominar los nervios con más éxito que al mando de esas máquinas que obedecen al instante la orden impuesta por el imprevisto.³⁴

Según Beascochea, navegar en una fragata enseñaba “nociones de responsabilidad y de prudencia que forman el carácter y templan el espíritu”. Asimismo, la navegación a vela proporcionaba emociones e inquietudes, pues

...en las horas interminables en que la costa, el bajo fondo, el huracán y el oleaje se presentan mutuo concurso para acrecentar el peligro, el oficial aprende a dominar las palpitations del corazón para que éstas no perturben la inteligencia.³⁵

³² Rivadavia, “Proyecto de un buque-escuela”, pp. 18-19.

³³ Beascochea, *La novela del mar*, p. 243. La arboladura es el conjunto de palos y otras piezas que sostienen las velas de un barco.

³⁴ *Ibid.*, p. 243.

³⁵ *Ibid.*

En ese contexto, y bajo ese permanente discurso de lucha contra el mar, el individuo se convertía en marino. Adquiría experiencia y conocimientos náuticos que lo distinguían del resto de la sociedad.³⁶ En la superación de las adversidades existían ritos de pasaje e iniciación, formados por las tradiciones, costumbres y hábitos desarrollados a bordo, bajo las cuales el aspirante se identificaba con el buque y sus tripulantes.³⁷ Así obtenía el respeto de sus compañeros, ganaba el reconocimiento de sus superiores y se incorporaba al entramado social de la embarcación.³⁸ En lo que Beascochea llamaba “la lucha contra los elementos”, el aspirante debía “soportar” el mal tiempo y dictar los comandos y maniobras en condiciones adversas, porque, decía, “solo en los mares bravos” se formaba el temple del marino. De ese modo, se iniciaban “teniendo constantemente el espectáculo soberbio de la tempestad en sus formas más acentuadas” y aprendían a vencerla con la “ciencia y su experiencia”.³⁹

De todos los ritos de iniciación por los que pasaba el marino, el más complejo y elaborado fue, tal vez, el cruce de la línea ecuatorial.⁴⁰ Se trataba de una costumbre de antigua tradición que simbolizaba el paso de un hemisferio a otro, donde aquellos que lo hacían por primera vez eran sometidos a una ceremonia de la que participaba todo el buque. Al terminarla, adquirían una veteranía distintiva y pasaban a ser considerados marinos por sus compañeros más experimentados.⁴¹ Bertoni Flores describe detalladamente este acontecimiento en la cita a continuación:

Después del almuerzo se presenta en cubierta Neptuno con su corte solicitando del Comandante la entrega del mando para proceder con autoridad y rigor al bautizo de los neófitos.

... [los convoca] para que concurran a la piletta a la cual serán arrojados, previa una grotesca enjabonada y afeitada...

Los esbirros ataviados con terroríficos disfraces persiguen a los que intentan eludir la ley del baño, y no hay rincón del buque que escape a su vigilancia.

La tripulación grita, celebra y aplaude la caída de las víctimas a la piscina y las contorsiones y luchas que sostienen con los tiburones. Para quienes han intentado rehuir la ceremonia el pueblo pide una segunda inmersión, más prolongada y

³⁶ Berkman, “Life Aboard an Armed-Guard Ship”, pp. 380, 385.

³⁷ Rodríguez-Martos, D., “El buque mercante como institución total”, p. 66.

³⁸ Zurcher, “The Sailor Aboard Ship: A Study of Role Behavior in a Total Institution”, p. 394.

³⁹ Beascochea, *La novela del mar*, p. 245, 252.

⁴⁰ Zurcher, “The Sailor Aboard Ship: A Study of Role Behavior in a Total Institution”, p. 396.

⁴¹ Hersh, “Crossing the Line: Sex, Power, Justice, and the U.S Navy at the Equator”, pp. 280-281. Explicar los orígenes de esta costumbre excede el propósito de este trabajo. Para más información, ver: Henningsen, *Crossing the Equator. Sailors' baptism and other initiation rites*.

accidentada que las comunes. Entre tanto la banda de música [...] produce infernal estruendo ejecutando dianas y marchas.

Por la noche una función de teatro completa la alegría del día, pues si bien aún nos quedan por delante tres cruces del paralelo ecuatorial únicamente se celebra el primero.⁴²

La cotidianidad a bordo se dividía en dos partes, una de servicios y otra de estudios, que comenzaban entre las 07.00 y 07.30 de la mañana y finalizaban a las 10.00 de la noche. La de servicios era mayormente práctica; allí, los aspirantes realizaban observaciones y cálculos astronómicos, arreglaban el diario de navegación y efectuaban instrucciones y ejercicios de mando con el resto de los tripulantes. La segunda era teórica, con períodos de clase y estudio, sólo interrumpidos por comidas, pausas y recreos.⁴³

A fines del siglo XIX se habían producido grandes cambios en las fuerzas navales, producto de un doble proceso de militarización e innovación tecnológica. Desde entonces, fue necesario un nuevo tipo de oficial, con una capacitación más avanzada y una educación más amplia, para operar el moderno y complejo equipamiento de los buques de guerra.⁴⁴ Para no resultar ajena a ello, la Armada Argentina buscó formar oficiales modernos, que no sólo conocieran de maniobras y navegación, sino también de los aspectos técnicos y científicos del combate. En el caso del primer viaje de instrucción, los cadetes tomaron clases teóricas y prácticas en asuntos tales como observaciones astronómicas; cálculo, observación y magnetismo; aparejo y mando del buque a vela y gobierno del buque a vapor; conducción de embarcaciones menores; estudio y manejo de máquinas, calderas e instalaciones eléctricas; montaje, desmontaje, alistamiento y lanzamiento de torpedos; cálculos balísticos y tiro al blanco; ejercicios y conservación de la artillería; táctica naval; señales; higiene; Derecho Internacional marítimo; historia; trabajos hidrográficos; fotografía; meteorología y oceanografía; ejercicios de desembarco; fortificaciones; contabilidad y reconocimiento de los artículos navales; práctica de detall (tareas burocráticas y administrativas); esgrima; inglés y francés.⁴⁵

Por la gran cantidad de asignaturas cursadas a bordo, puede observarse que el viaje de instrucción no se limitaba a la mera navegación del buque; al contrario, continuaba con otros aspectos formativos que habían sido previamente iniciados en la Escuela Naval Militar. Los aspirantes deberían ser capaces de seguir con sus clases y tareas diarias, conviviendo con sus

⁴² Bertoni Flores, *Cielo, mar y tierra*, pp. 74-75.

⁴³ Burzio, *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo 2, p. 836.

⁴⁴ Hattendorf, "Foreword", Bell y Elleman, *Naval Mutinies of the Twentieth Century. An International Perspective*, pp. XIII-XV.

⁴⁵ Burzio, *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo 2, pp. 830-831.

compañeros, bajo una serie de hábitos y normas preestablecidas, y soportando las adversidades del medio náutico que los rodeaba.⁴⁶

Allí se instala cada cual como mejor puede con sus libros, papeles, cuadernos, etc., dispuesto a consagrar una o dos horas al estudio. Débese siempre acordar un margen respetable de tiempo a los imprevistos. El primero [...] es el lido. Este obliga a una continua maniobra por reducir al orden el inquieto tintero que se desespera por correr de un lado a otro, mientras un libro da el salto mortal desde la mesa y un papel, sintiéndose aviador, vuela hacia el pasadizo, dando todo ello origen a un caricaturesco empeño del damnificado por hacer entrar en juicio todos sus útiles.

El segundo imprevisto lo constituyen los compañeros que llegan ora de dictar una clase, ora de dejar la guardia, a beber uno de los tantos pocillos de café reglamentarios en el día.⁴⁷

DIPLOMACIA Y *ESPRIT DE CORPS*

Además de los aspectos teórico-prácticos de la instrucción, los aspirantes también ampliaban sus conocimientos cuando visitaban otras regiones, “gozando de panoramas y contrastes de la naturaleza capaces de satisfacer las más fantásticas creaciones de la juvenil imaginación”.⁴⁸ A bordo de la *Sarmiento* arribaban a distintas ciudades alrededor del mundo, como Nueva York, Nápoles, Bilbao, Shanghái, Kobe, Ciudad del Cabo y Río de Janeiro, y visitaban sitios de gran relevancia histórica, como fue el caso, por ejemplo, de cuatro cadetes del primer viaje que a “lomo de camello” realizaron una “excursión hasta las famosas pirámides” de Egipto (Figura 1).⁴⁹

Además de su función propiamente militar, las Armadas servían como instrumento de la política exterior de los estados.⁵⁰ Cumplían con escalas y visitas oficiales, ejerciendo una suerte de diplomacia naval que declaraba intereses y reafirmaba lazos de amistad con países y regiones.⁵¹ En ese sentido, la fragata *Sarmiento* era una “embajada fraternal” que el país anualmente enviaba “al extranjero para contribuir a la mayor difusión del nombre argentino”,

⁴⁶ Rodríguez-Martos Dauer, “El buque mercante como institución total”, p. 65; Bertoni Flores, *Cielo, mar y tierra*, pp. 36-37.

⁴⁷ Bertoni Flores, *Cielo, mar y tierra*, p. 37.

⁴⁸ “La partida de la ‘Sarmiento’”, *Caras y Caretas*, 4 de abril de 1903.

⁴⁹ “El viaje de la ‘Sarmiento’. Guardiamarinas ante las pirámides de Egipto”, *Caras y Caretas*, 3 de marzo de 1900.

⁵⁰ Booth, *Las Armadas y la Política Exterior*.

⁵¹ Widen, “Naval Diplomacy. A Theoretical Approach”, p. 723.



Figura 1. Cadetes de la fragata Sarmiento visitando las pirámides de Egipto (enero de 1900).

Fuente: República Argentina, Archivo General de la Nación, AGAS01, Caja 2849, Inventario: 57244.

aseguraba Francisco Stewart, comandante del buque en 1925.⁵² Sus viajes eran “eficaces” para “la propaganda nacional”, decía Vicente Montes, responsable del 5º viaje de instrucción de 1904.⁵³ Para Aquiles Sartori, la fragata era una “prueba irrefutable de la grandeza del país” y su mera presencia era “algo así como un desprendimiento flotante de la nacionalidad misma”.⁵⁴

Entre las visitas que vienen a bordo, como así mismo durante las fiestas que en el buque se realizan, distribúyense folletos que previsoramente en cada viaje conduce la fragata, con fotografías, datos informativos y estadísticos de la Nación.⁵⁵

Los cadetes colaboraron con la actividad diplomática de la Sarmiento, participando de diversas celebraciones, reuniones y visitas protocolares. Por

⁵² Carrasquilla-Mallarino, *La Sarmiento y sus glorias (hablando con quienes han sido sus comandantes)*, p. 101.

⁵³ *Ibid.*, p. 27.

⁵⁴ Sartori, *Una vuelta al mundo en la fragata ‘Sarmiento’*, pp. 175-176.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 176.

ejemplo, en Ciudad del Cabo habían sido “especialmente invitados” a una visita de instrucción en la base naval de Simons Town, mientras que en Japón fueron “objeto de entusiastas agasajos y muestras de singular simpatía”.⁵⁶ En ese proceso operaban como representantes del país y como “exponentes de la cultura argentina” que llevaban su “intenso sentimentalismo criollo” a los lugares que visitaban, decía Sartori.⁵⁷ Para Beascoechea, estudiaban los usos y costumbres de “los diversos países” y practicaban “los idiomas más difundidos”, para ofrecerle a la “joven república”, aún “deficientemente” conocida, la oportunidad de presentar a “sus hijos”, quienes eran “el mejor adorno y el reclamo más elocuente de su grandeza”.⁵⁸

El involucramiento del aspirante con las tareas oficiales también puede ser entendido como parte del proceso identitario desarrollado durante el viaje. Según Gerke Teitler, existían tres características que hacían al oficial militar profesional: la posesión de habilidades técnicas; la idea de pertenecer a un grupo social distintivo, separado del resto de la sociedad; y la conciencia de que el trabajo realizado significaba una contribución socialmente importante para una cierta autoridad pública, como el Estado.⁵⁹ La primera característica había sido adquirida por el cadete durante sus años de formación en la Escuela Naval Militar y, en última instancia, era puesta en práctica y consolidada durante la instrucción en la *Sarmiento*; hemos analizado este proceso en los apartados anteriores. Pero las otras dos condiciones se conformaban durante la experiencia embarcada y no antes. En la representación del país, el cadete entendía parte de su responsabilidad como futuro oficial de la Armada de la República Argentina. Además, establecía y fortalecía un sentido de pertenencia y un *esprit de corps* con la Institución.

La identidad quedaba definida con la culminación del viaje, cuando los aspirantes ponían a prueba sus conocimientos teórico-prácticos en un examen. Al aprobarlo, pasaban a ser aceptados e incorporados como oficiales, con el rango de guardiamarinas, siendo recibidos, en primer lugar, por comitivas generalmente integradas por el presidente de la Nación. Esto ocurrió, por ejemplo, en 1924, cuando Marcelo T. de Alvear recibió a la fragata, luego de su 24° viaje de instrucción, y distribuyó diplomas a los “guardiamarinas recientemente egresados”.⁶⁰ Lo mismo haría el presidente Agustín Pedro Justo,

⁵⁶ Bertoni Flores, *Cielo, mar y tierra*, p. 31; Sartori, *Una vuelta al mundo en la fragata 'Sarmiento'*, p. 69.

⁵⁷ Sartori, *Una vuelta al mundo en la fragata 'Sarmiento'*, p. 176.

⁵⁸ Beascoechea, *La novela del mar*, p. 244.

⁵⁹ Teitler, *The genesis of the professional officers' corps*, pp. 6-7.

⁶⁰ “Actualidades. Regreso de la fragata 'Presidente Sarmiento'. El doctor Alvear entrega los diplomas a los nuevos guardiamarinas”, *Caras y Caretas*, 13 de diciembre de 1924.

en 1934.⁶¹ Recibir el diploma de esta manera constituye un dato no menor, pues, en el reconocimiento público, los individuos definían su sentido de obediencia hacia la máxima autoridad del Estado.

Seguido a lo anterior, tenía lugar un segundo proceso identitario que terminaba de definir su *esprit de corps*: el reconocimiento por parte del resto de la plana superior de la Armada, en el establecimiento que nucleaba las actividades sociales de sus oficiales, el Centro Naval. Allí, los marinos de mayor graduación recibían a los nuevos guardiamarinas con discursos de bienvenida. Es el caso, por ejemplo, del capitán de navío Horacio Ballvé, en 1918.

La Marina toda, se asocia y os acompaña en vuestro bien justificado regocijo, como lo demuestra la dedicación de esta fiesta que nos congrega para batir palmas en vuestro honor, evidenciando los sentimientos que nos animan al recibirlos en nuestras filas, y expresaros las calurosas y cordiales felicitaciones que os presentamos con los votos más auspiciosos por vuestra prosperidad y éxitos en la carrera...⁶²

Discursos como éste señalan el código ético que debía seguir el egresado, al tiempo que advertían la moral militar que distinguía al oficial de la Armada. Ballvé hablaba de “preceptos directrices”, para “regir la conducta de los caballeros y militares”, tales como el “honor”, la “dignidad”, la “altivez” y “la hidalguía”.⁶³ En una ceremonia de 1916, el capitán de navío Ismael F. Galíndez señalaba que el oficial debía mantener una preparación constante para la guerra y que su comportamiento debía ser ejemplar, mostrando siempre confianza, respeto, un alto grado de responsabilidad y espíritu de deber.⁶⁴ Debía darle “amor a la carrera”, trabajar con esfuerzo “inteligente y abnegado” y comportarse con profesionalismo.⁶⁵

CONSIDERACIONES FINALES

El análisis de parte de la formación de los oficiales navales argentinos, durante la primera mitad del siglo xx, revela algunas de las posibilidades de estudio que aportan los enfoques socioculturales de la historia marítima sudamericana. En el caso desarrollado en nuestro trabajo puede observarse

⁶¹ “La nave que paseó por todos los mares la enseña de la Patria. Entrega de los despachos a los nuevos guardiamarinas”, *Caras y Caretas*, 22 de diciembre de 1934.

⁶² Ballvé, “A los guardiamarinas”, p. 516.

⁶³ *Ibid.*, p. 517.

⁶⁴ Galíndez, “Moral Militar”, pp. 177-188.

⁶⁵ Galíndez, “A los Guardias Marinas de la Armada”, pp. 345-346.

que los viajes de instrucción a bordo del buque escuela *Presidente Sarmiento* no significaron simples desplazamientos y traslados entre puertos para cumplir con un estricto itinerario de visitas oficiales y escalas de reaprovisionamiento; por el contrario, fueron también el espacio donde un conjunto de individuos experimentó una serie de transformaciones, producto del tiempo embarcado y las particularidades de la vida en el mar.

Durante las largas navegaciones los aspirantes a guardiamarinas desarrollaban una serie de habilidades, capacidades y aptitudes que no podían aprender únicamente en forma teórica en sus centros de formación en tierra. Al tomar contacto con el mar y los elementos se introducían en la particular carrera naval. En la distancia de sus familias y seres queridos experimentaban la interrupción de sus vínculos sociales cotidianos. En los espacios reducidos del buque aprendían a vivir bajo una estricta organización de horarios y actividades en continuo contacto con sus compañeros. En las visitas a puertos y regiones conocían el mundo y a desenvolverse como representantes del país bajo reglas, protocolos y una estricta diplomacia.

Además, en la navegación el aspirante también encontraba pruebas que debía superar. El viaje de instrucción estaba conformado por un conjunto de ritos de paso e iniciación que definían transiciones y conversiones. Luchando contra el medio náutico, los cadetes y aspirantes, hasta ese momento jóvenes e inexpertos, se transformaban en hombres de mar, adquiriendo las marcas identitarias que más tarde los distinguirían como marinos. Esa nueva condición quedaba establecida cuando la fragata *Sarmiento* volvía al país y los egresados eran reconocidos públicamente por el presidente de la Nación y las planas superiores de la Armada. Los guardiamarinas habían sido formados bajo un sistema educativo mixto que reunía la formación teórica con la práctica, la enseñanza en tierra con la instrucción en la cubierta, las habilidades y aptitudes científicas y técnicas del oficial moderno con el código de honor, la ética y conducta de la tradición militar.

BIBLIOGRAFÍA

- Acquapendente (seudónimo), "El buque escuela", *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, núm. 414, 1919, pp. 385-388.
- Arguindeguy, Pablo E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, tomo 5, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- Aubert, Vilhelm, "A Total Institution: the Ship", Aubert, Vilhelm, *The Hidden Society*, Totowa, New Jersey, Bedminster Press, 1965, pp. 236-258. DOI: <https://www.doi.org/10.1177/000169935800300118>
- Aubert, Vilhelm y Arner, Oddvar, "On the social structure of the ship", *Acta Sociológica*, vol. 3, núm. 1, 1958, pp. 200-219.

- Ballvé, Horacio, "A los guardiamarinas", *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, núms. 409-411, 1918, pp. 513-526.
- Beascochea, Mariano, *La novela del mar*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1966.
- Berkman, Paul L., "Life Aboard an Armed-Guard Ship", *American Journal of Sociology*, vol. 51, núm. 5, 1946, pp. 380-387. DOI: 10.1086/219847
- Bertoni Flores, Luis, *Cielo, mar y tierra*, Buenos Aires, La Facultad, 1929.
- Booth, Ken, *Las Armadas y la Política Exterior*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1980.
- Burzio, Humberto F., *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1960.
- Burzio, Humberto F., *Fragata Escuela "Presidente Sarmiento"*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- Burzio, Humberto F., *Historia de la Escuela Naval Militar*, 2 tomos, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- Carrasquilla-Mallarino, Eduardo, *La Sarmiento y sus glorias (hablando con quienes han sido sus comandantes)*, Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1938.
- Christopher, Emma, Pybus, Cassandra y Rediker, Marcus (Eds.), *Many middle passages: forced migration and the making of the modern world*, Berkeley, University of California Press, 2007.
- De Las Heras, Beatriz y Molano, Ignacio, "Fotografía a bordo en la fragata 'Presidente Sarmiento'", *Discursos fotográficos*, vol. 9, núm. 15, 2013, pp. 83-112. DOI: <https://www.doi.org/10.5433/1984-7939.2013v9n15p83>
- Diedrich, Maria, Gates, Henry L. y Pedersen, Carl (Eds.), *Black imagination and the middle passage*, Oxford, Oxford University Press, 1999.
- Elias, Norbert, "Studies in the Genesis of the Naval Profession", *The British Journal of Sociology*, vol. 1, núm. 4, 1950, pp. 291-309. DOI: 10.2307/586890
- Elias, Norbert, *The Genesis of the Naval Profession*, Dublin, University College Dublin Press, 2007.
- Fernández, Guillermo, "Formas de construcción de otredad. La representación de los viajes de la Fragata Sarmiento a través de Caras y Caretas (1899-1910)", *Identidades*, núm. 6, 2014, pp. 71-79.
- Galíndez, Ismael F., "A los Guardias Marinas de la Armada", *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 394-396, 1916, pp. 341-352.
- Galíndez, Ismael F., "Moral Militar", *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 391-393, 1916, pp. 177-188.
- Goffman, Erving, *Asylums: Essays on the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates*, New York, Doubleday, 1961.
- Hannigan, John, "Toward a Sociology of Oceans", *Canadian Review of Sociology*, vol. 54, núm. 1, 2017, pp. 8-27. DOI: 10.1111/cars.12136
- Hattendorf, John B., "Foreword", Bell, Christopher M. y Elleman, Bruce A. (Eds.), *Naval Mutinies of the Twentieth Century. An International Perspective*, London, Frank Cass, 2003, pp. xiii-xv.

- Henningsen, Henning, *Crossing the Equator. Sailors' baptism and other initiation rites*, Copenhagen, Munksgaard, 1961.
- Hersh, Carie L., "Crossing the Line: Sex, Power, Justice, and the U.S Navy at the Equator", *Duke Journal of Gender Law & Policy*, vol. 9, núm 2, 2002, pp. 277-324.
- Hyslop, Jonathan, "Steamship empire: Asian, African and British sailors in the merchant marine c. 1880-1945", *Journal of Asian and African Studies*, vol. 44, núm. 1, 2009, pp. 49-67. DOI: <https://www.doi.org/10.1177/0021909608098676>
- Imaz, José Luis, *Los que mandan*, Buenos Aires, Eudeba, 1964.
- Los viajes de la 'Sarmiento'. Reseña histórica de los Cruceros por todos los Mares de la Fragata-Escuela, y de la Evolución de la Marina de Guerra Argentina*, Buenos Aires, Ediciones Argentinas Raúl Azevedo y Cía., 1931.
- Mateo, José Antonio, "De la vela al vapor, del vapor al motor. Las transiciones en la propulsión de la navegación ultramarina en Argentina (1921-1966)", *Sophia Austral*, núm. 22, 2018, pp. 183-207.
DOI: <https://www.doi.org/10.4067/S0719-56052018000200183>
- Moelker, René, "Norbert Elias, Maritime Supremacy and the Naval Profession: On Elias' Unpublished Studies in the Genesis of the Naval Profession", *The British Journal of Sociology*, vol. 54, núm. 3, 2003, pp. 373-390.
DOI: <https://www.doi.org/10.1111/j.1468-4446.2003.00373.x>
- Moneta, José, *Recuerdos de un marino*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2013.
- Napal, Dionisio R., *Visiones y recuerdos del camino. A bordo de la fragata Presidente Sarmiento (1925-1926)*, Buenos Aires, Stella Maris, 1932.
- Pierrri Winkler, Susana, *La Fragata Sarmiento*, Dunken, 2003.
- Rediker, Marcus, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993.
- Rediker, Marcus, *The slave ship: a human history*, London, Viking Penguin, 2007.
- Rivadavia, Martín, "Proyecto de un buque-escuela", *Boletín del Centro Naval*, tomo 12, núm. 117, 1894, pp. 1-28.
- Rodríguez-Martos Dauer, Ricardo, "El buque mercante como institución total", Tesis de doctorado, Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques, 1995.
- Rouquié, Alain, *Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina*, tomo 1, Buenos Aires, Hyspamerica, 1986.
- Sartori, Aquiles, *Una vuelta al mundo en la fragata 'Sarmiento'*, Buenos Aires, Est. Gráfico A. de Martino, 1915.
- Smallwood, Stephanie E., *Saltwater slavery: a middle passage from Africa to American diaspora*, Cambridge, Harvard University Press, 2007.
- Teitler, Gerke, *The genesis of the professional officers' corps*, Beverly Hills-London, Sage Publications, 1977.
- Wenzlhuemer, Roland, "The ship, the media, and the world: conceptualizing connections in global history", *Journal of Global History*, vol. 11, núm. 2, 2016, pp. 163-186. DOI: <https://www.doi.org/10.1017/S1740022816000048>

Widen, J. J., "Naval Diplomacy. A Theoretical Approach", *Diplomacy & Statecraft*, vol. 22, núm. 4, 2011, pp. 715-733.

DOI: <https://www.doi.org/10.1080/09592296.2011.625830>

Zeller, Joseph, "British Maritime Coal and Commercial Control in the First World War: Far More Than Mere Blockade", *Canadian Military History*, vol. 24, núm. 2, 2015, pp. 37-57.

Zurcher, Louis A., "The Sailor Aboard Ship: A Study of Role Behavior in a Total Institution", *Social Forces*, vol. 43, núm. 3, 1965, pp. 389-400.

DOI: <https://www.doi.org/10.2307/2574769>



Disponible en:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=701874371008>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la
academia

Agustín Danie Desiderato

La formación de los aspirantes a guardiamarinas de la Armada Argentina en la fragata Sarmiento(1899-1938)
The Formation of Midshipmen Candidates of the Argentine Navy on the Frigate Sarmiento (1899-1938)

Revista de historia de América

núm. 162, p. 213 - 232, 2022

Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México
revhistoamerica@ipgh.org

ISSN: 0034-8325

ISSN-E: 2663-371X

DOI: <https://doi.org/10.35424/rha.162.2022.1008>



CC BY-NC-SA 4.0 LEGAL CODE

Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.