

Rodeados por la Inmensidad Del Mar: Percepciones y Representaciones Del Ambiente Oceánico en los Viajes de Instrucción de la Fragata Sarmiento

Agustín Daniel Desiderato¹, Nicolás Fernán Rey²

RESUMEN

Este trabajo se ocupa de la fragata *Presidente Sarmiento* –buque escuela de la Armada Argentina que realizó viajes de instrucción entre 1899 y 1938– y algunos de los significados y percepciones construidos a bordo por sus tripulantes. En particular, interesa conocer cómo estos captaron, procesaron y dieron sentido al ambiente oceánico y marítimo que los rodeaba, desde el espacio del buque. Para analizar esos interrogantes, la investigación se sostiene en las herramientas aportadas por la historia marítima, la historia ambiental y la historia de las emociones. La mayor parte de las fuentes utilizadas son egodocumentos –diarios, memorias y relatos– producidos por tripulantes de distinto grado y condición que, de primera mano, describen los sentimientos, reflexiones y pensamientos que vivieron durante sus viajes. Por hipótesis, se sostiene que los viajes de instrucción de la *Sarmiento* no fueron simples navegaciones entre puertos, sino lugares de producción, donde el ambiente oceánico fue fundamental. Los tripulantes otorgaron a los mares y océanos significados y representaciones distintivas, que derivaron en la construcción de un sentido de pertenencia y una identidad. Navegar alrededor del mundo en un buque a vela, en pleno siglo XX, los había hecho poseedores de una vivencia única, una experiencia que jamás entenderían los que nunca se habían hecho a la mar o los que solo lo habían hecho desde la seguridad de vapores y el confort de transatlánticos de lujo.

Palabras clave: identidades; océanos; fragata *Sarmiento*; marineros; viajes.

¹ Doctor en Historia (Universidad de Buenos Aires). Profesor de la Escuela Superior de Guerra de la Universidad de la Defensa Nacional. ORCID 0000-0002-5984-1221. E-mail: addeside@gmail.com

² Magister en Historia (Universidad Nacional de San Martín). ORCID: 0000-0003-1288-0087. E-mail: nicomics27@outlook.es

La fragata *Presidente Sarmiento* fue un buque escuela de la Armada Argentina que operó entre 1899 y 1938, donde los cadetes navales hacían un viaje de instrucción –o aplicación– alrededor del mundo, para completar su enseñanza teórica con la práctica. El buque se construyó en Birkenhead, Liverpool, Inglaterra, a fines del siglo XIX, por iniciativa del entonces capitán de navío Martín Rivadavia. Tenía alrededor de 85 metros de eslora y más de 13 de manga, tres palos y un casco de acero forrado hasta por encima de la línea de flotación, con madera de teca enchapada en cobre. Entre sus 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 biblioteca y una prensa tipográfica. Su principal medio de propulsión fue el viento, que, a diferencia del carbón, era más económico, limpio y cómodo.³ Por eso, el propio Rivadavia insistía en que los oficiales y marinos debían ser “aptos” en su maniobra.⁴ El sistema era mejor para la instrucción de los cadetes, especialmente en los “estudios astronómicos y de navegación”, pues en los buques a vapor la “permanencia en el mar [era] demasiado corta a causa de las grandes velocidades”.⁵

Los viajes y expediciones marítimas no representan un momento vacío o de pausa para pasajeros o tripulantes; por el contrario, tienen dimensiones espaciales y temporales, definidas por el espacio del barco y el tiempo a bordo. A pesar de las tendencias terracentristas, para las cuales la única historia significativa es la que ocurre en tierra, un buque en navegación es también un escenario histórico, donde se experimentan cambios y transformaciones.⁶ La fragata *Sarmiento* no fue ajena a este proceso. El buque realizó 37 viajes de instrucción, entre 1899 y 1938, y todos ellos, salvo algunas excepciones, fueron especialmente extensos; de hecho, el primero

³ Mariano de Vedia y Mitre, *Los viajes de la Sarmiento* (Buenos Aires: Ediciones Argentinas Raúl Azevedo y Cia., 1931), pp. 34 y 38-39.

⁴ Martín Rivadavia, “Proyecto de un buque-escuela”, *Boletín del Centro Naval*, n.117 (1894), p. 3.

⁵ Rivadavia, “Proyecto”, pp. 6 y 9.

⁶ Roland Wenzlhuemer, “The ship, the media, and the world: conceptualizing connections in global history”, *Journal of Global History*, v.11, n.2 (2016), p. 167; Para más información sobre el concepto de terracentristmo, ver: Marcus Rediker, *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail* (Boston: Beacon Press, 2014), pp. 2-3; Marcus Rediker, “Toward a People’s History of the Sea”, en *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, ed. David Killingray et al. (Suffolk: Boydell and Brewer, 2004), pp. 205-206; Rila Mukherjee, “Escape from Terracentrism: Writing a Water History”, *Indian Historical Review*, v.41, n.1 (2014), pp. 87-101.

demandó 20 meses y 18 días, durante los cuales se tocaron 47 puertos y se recorrieron casi cincuenta mil millas.⁷

Este trabajo se ocupa de la *Sarmiento* y algunos de los significados y percepciones que sus tripulantes –un conglomerado heterogéneo que principalmente reunía a oficiales, marinos, cadetes, civiles y profesores de la Escuela Naval Militar– construyeron a bordo. Más precisamente, se busca conocer cómo captaron, procesaron y dieron sentido al ambiente oceánico y marítimo que los rodeaba, desde el espacio del buque.⁸ A modo de hipótesis, se sostiene que los viajes de instrucción de la *Sarmiento* no fueron simples navegaciones entre puertos, sino lugares de producción, donde el ambiente oceánico fue fundamental. Los tripulantes otorgaron a los mares y océanos significados y representaciones distintivas, que derivaron en la construcción de un sentido de pertenencia y una identidad. Navegar alrededor del mundo en un buque a vela, en pleno siglo XX, los había hecho poseedores de una vivencia única, una experiencia que jamás entenderían los que nunca se habían hecho a la mar o los que solo lo habían hecho desde la seguridad de vapores y el confort de transatlánticos de lujo.

La investigación se sostiene en las herramientas aportadas por la historia marítima, disciplina que estudia la interacción y actividad humana en el mar desde temáticas tales como ciencia, industria, economía, comercio, arte, literatura, comunicaciones, transporte, trabajo y relaciones sociales.⁹ También se recurre a la historia ambiental, rama transdisciplinaria que busca comprender la relación entre sociedad y naturaleza, y los procesos socioeconómicos y las percepciones culturales sobre el ambiente, entendido este último como un agente histórico.¹⁰ Por último, se

⁷ Humberto F. Burzio, *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo 2 (Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972), pp. 834-835 y 854.

⁸ Por “ambiente” entendemos a todo aquello que rodea e interacciona con un individuo o grupo de personas, mientras que el “espacio” es el lugar donde confluyen e interactúan las relaciones de poder y las construcciones culturales. En este caso, el ambiente sería el océano y el espacio la dimensión física del buque. Véase: Mauro Agnoletti y Simone Sereni, *The basic Environmental History* (Cham – New York: Springer, 2014) y David Harvey, *Spaces of Capital. Towards a Critical Geography* (New York: Routledge, 2001).

⁹ Amélia Polónia, “Maritime History: A Gateway to Global History?”, en *Maritime History as Global History*, ed. Maria Fusaro et al. (Liverpool: Liverpool University Press, 2010), pp. 1-20; John B. Hattendorf, *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History* (Newport: Naval War College Press, 1994).

¹⁰ Roger Martínez Carrillo, “Historia y ambiente: un replanteamiento metodológico”, *Inter Soler*, v.2, n.2-3 (2001), pp. 135-145; Donald Worster, *The Ends of the Earth: Perspectives on Modern Environmental History* (Cambridge: Cambridge University Press, 1989); Donald Worster, *The Wealth of Nature: Environmental History and the Ecological Imagination* (New York – Oxford: Oxford University Press, 1993).

vale de la historia de las emociones, corriente historiográfica reciente, dedicada al análisis de las dimensiones afectivas y emocionales de las experiencias tanto individuales como colectivas.¹¹

El marco cronológico se centra en el periodo 1899-1938, donde la fragata *Sarmiento* realizó los viajes de instrucción de los alumnos de último año de la Escuela Naval Militar. Buena parte de las fuentes utilizadas son egodocumentos –diarios, memorias y relatos– producidos por tripulantes de distinto grado y condición que, de primera mano, describen los sentimientos, reflexiones y pensamientos vividos durante los viajes.¹² La documentación ha sido relevada de la Biblioteca “Capitán Ratto” de la sede central del Centro Naval y la Biblioteca “CF Teodoro Caillet-Bois” del Departamento de Estudios Históricos Navales.

CONTEXTO BÁSICO

En el periodo aquí trabajado, la Armada Argentina era la rama naval de las Fuerzas Armadas responsable de un conjunto de asuntos, naturalmente vinculados con el mar y los ríos. Más precisamente, estos eran: la iluminación y balizamiento de costas; el levantamiento de cartas marítimas y fluviales; la supervisión de los transportes que conectaban las costas de la Patagonia con los principales centros del país; las comisiones de límites; la vigilancia de las fronteras fluviales; la instalación, conservación y mantenimiento de las estaciones telegráficas y radiotelegráficas; el servicio de policía marítima y la extracción de los cascos de buques hundidos, cuando estos eran un peligro para la navegación. A inicios del 1900, la Fuerza respondía a los lineamientos de una marina moderna y poderosa, con proyección marítima, producto de algunas transformaciones llevadas a cabo en las últimas décadas del siglo XIX. Una de ellas fue la creación del Ministerio de Marina, en 1898, una cartera de gobierno que separó totalmente a la Armada de la órbita del Ejército y le otorgó una independencia

¹¹ William M. Reddy, *The navigation of feeling. A framework for the history of emotions* (Cambridge: Cambridge University Press, 2001); Ute Frevert, *Emotions in History: Lost and Found* (Budapest: Central European University Press, 2011); Jan Plamper, *The History of Emotions. An Introduction* (Oxford: Oxford University Press, 2015).

¹² El concepto de “egodocumento” le corresponde al historiador holandés Jacques Presser (1899-1970). Se trata de una fuente histórica de tipo autobiográfica, como diarios, memorias y cartas personales, donde el autor escribe sobre sus vivencias, sin esconder sus sentimientos, pensamientos y acciones (Rudolf Dekker, “Introduction”, en *Egodocuments and History. Autobiographical writing in its social context since the Middle Ages*, ed. Rudolf Dekker (Rotterdam: Hilversum Verloren, 2002), pp. 7-17.

que permitió un desarrollo pleno de su idiosincrasia –distinta a la de las fuerzas terrestres– y un trato directo con el presidente de la República. El Ministerio de Marina era el representante del Estado sobre las aguas navegables de la Nación. Sus funciones más importantes eran proteger y defender los intereses del país sobre los mares y costas territoriales, respetando los tratados y convenciones vigentes; adquirir, construir, reparar, reformar y mantener los buques de guerra; reclutar e instruir al personal; dirigir los asilos navales y las instituciones educativas, bibliotecas y archivos dependientes de la Fuerza; vigilar la navegación de los mares, lagos, ríos y canales, y cuidar de los faros, puertos, arsenales, parques, talleres, diques, estaciones, almacenes y depósitos; supervisar las exploraciones y tareas hidrográficas y cartográficas; controlar los despojos de los naufragios y atender los salvamentos; registrar las matrículas de los barcos mercantes, realizar el arqueo de embarcaciones y autorizar el ejercicio de prácticos y maquinistas; y, por último, ejercer de policía sobre la extracción de los productos naturales en las islas y costas, y sostener las comunicaciones marítimas con las poblaciones del sur del país.¹³ Asimismo, otra de las transformaciones que experimentó la Armada fue de índole geopolítica y estratégica. Se reemplazó la antigua idea de que el Río de la Plata era el único centro de riqueza y se adoptó una mirada marítima de la defensa y los intereses nacionales. A ese cambio de vista, respondió el engrandecimiento de la Flota, con la adquisición de modernas unidades de mar, y la construcción de Puerto Militar –hoy Base Naval Puerto Belgrano–, en Bahía Blanca, al sur de la Provincia de Buenos Aires: un complejo portuario de aguas profundas, capaz de albergar y mantener a la nueva Escuadra.¹⁴ Los cambios anteriormente reseñados coincidieron con avances científicos y tecnológicos desarrollados entre fines del siglo XIX y principios del XX, que revolucionaron completamente el arte de la guerra naval. Debido a esto, de pronto fue necesario un tipo específico de oficial, con una capacitación más amplia y avanzada, capaz de operar el complejo y moderno equipamiento que los nuevos buques de guerra comenzaron a llevar a bordo. Fue en ese contexto que en 1872 se creó la

¹³ Agustín Desiderato, *Defensa e intereses marítimos: un estudio acerca de la influencia de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina (1914-1928)* (Buenos Aires: TeseoPress, 2022), p. 15 y 24.

¹⁴ Guillermo Oyarzábal, *Los marinos de la Generación del Ochenta* (Buenos Aires: Emecé, 2005), pp. 324-325.

Escuela Naval Militar, donde los aspirantes a oficiales –jóvenes de todo el país, con edades que se ubicaban entre los 15 y 18 años, aunque existieron excepciones, que ingresaban voluntariamente al servicio para formarse en la dirección y el comando– se sometían a una intensa cursada de varios años.¹⁵ Allí aprendían, por ejemplo, cálculos y observaciones astronómicas, conducción y maniobra de embarcaciones, manejo de máquinas, calderas e instalaciones, cálculos balísticos, tiro y torpedos, táctica, historia naval, meteorología y oceanografía, señales, derecho internacional, e idiomas. En el último año, tenían la oportunidad de aplicar los conocimientos aprendidos en un viaje de instrucción alrededor del mundo, a bordo de un buque escuela. Entre 1899 y 1938, ese buque escuela fue la fragata *Presidente Sarmiento*. Una vez completado el viaje de instrucción, los aspirantes rendían un examen y, al aprobarlo, pasaban a ser aceptados e incorporados al cuerpo de oficiales de la Armada, con el rango de guardiamarinas.¹⁶

PERCEPCIONES Y SENTIDOS SOBRE EL AMBIENTE MARÍTIMO

Para Fernand Braudel, la navegación cerca de la costa era “el mejor de los hilos conductores [y] la mejor de las brújulas”.¹⁷ En mitad del océano, era sumamente complejo señalar una ruta, si no se tenían los instrumentos adecuados. Debido a la falta de puntos de referencia, era prácticamente imposible indicar un lugar preciso o pasar dos veces por el mismo camino.¹⁸ Cuando la fragata *Sarmiento* navegaba por mar abierto, sus tripulantes se encontraban rodeados por nada más que la inmensidad del mar. Esto les causó diferentes sensaciones y percepciones, que plasmaron en sus

¹⁵ Vale aclarar que el agregado de cualquier tipo de estudio etnográfico sobre la oficialidad de la Armada, entre 1899 y 1938, que precise orígenes y extracciones sociales, geográficas y étnicas, excede, en mucho, los propósitos, objetivos y alcances de este trabajo. Sin embargo, para el interesado en conocer más información sobre la composición de cada una de las promociones de la Escuela Naval Militar, así como los nombres, fechas de nacimiento e ingreso de los alumnos que las integraban, recomendamos una lectura de Mauricio V. Piaggio (comp.), *Promociones egresadas de la Escuela Naval Militar 1879-1996 y oficiales de otras fuentes de formación que posteriormente integraron los escalafones del comando naval y comando de infantería de marina* (Buenos Aires: Estado Mayor General de la Armada, 1997).

¹⁶ Desiderato, *Defensa*, p. 34; Antes de la fragata *Sarmiento*, la Armada Argentina utilizó otros buques escuela para los viajes de instrucción de sus cadetes, como los vapores *General Brown* (1873) y *Coronel Espora* (1874), y las corbetas *Uruguay* (1877-1880) y *La Argentina* (1884-1891) (Pablo E. Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, tomo 5 (Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972), pp. 2142-2144).

¹⁷ Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo 1 (Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1980), p. 137.

¹⁸ José María García Redondo, “Sailscaapes. La construcción del paisaje del océano Pacífico en el Giro del Mundo de Gemelli Carreri”, *Anuario de Estudios Americanos*, v.69, n.1 (2012), p. 259.

relatos de viaje. Hugo da Silva, cadete y guardiamarina durante el primer viaje de instrucción (1 de enero de 1899 – 30 de septiembre de 1900), manifestaba al respecto:

Mucho era nuestro placer, para la mayoría, es decir, para los egresados últimamente pues era la primera vez que las aguas del Atlántico nos rodeaban sin dejarnos ver tierra por tanto tiempo.¹⁹

Silva transmitió esa experiencia de completa inmersión oceánica en varios fragmentos de su relato, haciendo uso de palabras y conceptos que vale la pena destacar.²⁰ Por ejemplo, se refirió al Pacífico como “majestuoso e imponente”, pues era el “gran océano”, el “Rey de los océanos” y el “mar sin límites”.²¹

Si existe algo indescriptible y que ni la pluma ni la pintura pueden representar debidamente con sus caprichos, sus rigores y sus bondades, es el extenso y reservado campo de acción del marino, es esa extensión sin límites visibles, es esa enorme masa líquida sujeta a tan variados cambios y que tantas riquezas ofrece al mundo [...]. El ser humano, insolente y audaz, no deja en él huellas imperecederas, nada hay que pueda medirlo, ni menos agotarlo.²²

Frente a ese cuadro de poder e inmensidad, Silva cavilaba sobre la fragilidad de su existencia. Se veía a bordo de “una nave” que no era “más que un punto” en una “grandiosa soledad” y que navegaba solo ayudada por el viento, un “elemento invisible” que, así como podía “hinchar sus velas” también podía “hinchar olas gigantes y sepultarla en el abismo insondable”.²³

¹⁹ Hugo da Silva, *Cuaderno de Bitácora del primer viaje de la Fragata Sarmiento 1899-1900* (Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1999), p. 6; En el 1° viaje de instrucción, los alumnos de la Escuela Naval Militar tuvieron rango de oficiales, pero fue algo excepcional. Habían obtenido el grado de guardiamarinas, después de tomar cursos abreviados, debido al peligro de guerra que la Argentina tenía con Chile. En los viajes siguientes, los alumnos volvieron a ser embarcados en calidad de cadetes o aspirantes, y se graduaron solo después de rendir un examen teórico-práctico.

²⁰ El relato de Hugo da Silva es en esencia un cuaderno de bitácora, que comprende la primera parte del 1° viaje de instrucción, desde la partida de la *Sarmiento*, el 12 de enero de 1899, hasta su llegada a Japón, el 12 de septiembre del mismo año. Lamentablemente, la segunda parte de la narración no ha sido hallada. Su nieto, Hugo Francisco Bauzá, compiló y transcribió el texto, que fue luego publicado en la “colección de libros raros, olvidados y curiosos” de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

²¹ Da Silva, *Cuaderno*, p. 27.

²² Da Silva, *Cuaderno*, p. 27.

²³ Da Silva, *Cuaderno*, pp. 27-28.

Durante el viaje de instrucción, la fragata *Sarmiento* frecuentemente entraba a mar abierto. Cuando lo hacía, los tripulantes volvían a someterse a la inclemencia de los elementos y a las dificultades de la vida a bordo. Silva menciona cómo, al entrar en “alta mar” y en el “gran océano”, el marino abandonaba las “comodidades” de los puertos, dejaba de consumir “frutas frescas y nuevas” y de asistir a “paseos, banquetes [y] bailes” que lo divertían hasta “largas horas de la noche”. En el ambiente oceánico “todo entonces cambia[ba]”. Ya no se pensaba en las calles “anchas o angostas, lindas o feas”, sino en el “estado del tiempo bueno o malo” y en la dirección del viento, “conveniente o no”. De las comodidades del puerto y la fruta fresca, se pasaba a las “incomodidades” de la galleta, la carne salada, los porotos y las “interminables horas de guardia en [...] alta mar”.²⁴

Como se observa, Silva percibía al mar y al océano como espacios de inmensidad, en donde se perdía el sentido de la dirección y el tiempo. La fragata circulaba por un paisaje²⁵ uniforme, que no mostraba “nada nuevo, sino la mar” y el “azul del cielo confundirse con el azul del océano”. No existían eventos ni atracciones con los que romper el carácter repetitivo que de por sí tenía el trabajo a bordo. Todos los días se hacía “lo mismo”, se estaba de “guardia, calculando o en clases”.²⁶ En ese sentido, la navegación terminaba siendo una experiencia tediosa y reiterativa. Aquiles Sartori, fotógrafo en el 14° viaje de instrucción (20 de febrero de 1914 – 11 de octubre de 1914), señalaba que los tripulantes pasaban sus “largas noches en el mar sin otros atractivos que la luna, algún bólido o aerolito” que se precipitaba sobre el espacio, o el “aletazo formidable de un tiburón que [perseguía] a su presa”.²⁷ Por su parte, el doctor Prudencio Plaza, embarcado como cirujano de segunda en el 1° viaje de instrucción, confirmaba que las navegaciones podían tornarse monótonas, pues siempre se veía “el

²⁴ Da Silva, *Cuaderno*, p. 48-49.

²⁵ Este trabajo no pretende analizar los imaginarios de paisaje, ambiente o entorno marítimo que existían en las tripulaciones de la fragata *Sarmiento*, previo a su experiencia embarcada en los viajes de instrucción. Sin embargo, existen trabajos que sí han estudiado a los paisajes marítimos, entendidos como construcciones culturales, ver: Graciela Silvestri, *El lugar común. Una historia de las figuras de paisaje en el Río de la Plata* (Buenos Aires: Edhasa, 2011) y Mariana Favila Vázquez, “Los paisajes culturales marítimos: aproximaciones desde la historia y la arqueología”, en *Historia ambiental de América Latina. Enfoques, procedimientos y cotidianidades*, coords., Pedro S. Urquijo, Adi E. Lazos y Karine Lefebvre (Morelia: UNAM/Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental, 2022), pp. 199-221.

²⁶ Da Silva, *Cuaderno*, pp. 49-50.

²⁷ Aquiles Sartori, *Una vuelta al mundo en la fragata Sarmiento* (Buenos Aires: Est. Gráfico A. de Martino, 1915), p. 183; Debido al estallido de la Primera Guerra Mundial, el 14° viaje debió ser interrumpido a la altura de Batavia, de donde la fragata emprendió el regreso. El itinerario inicial comprendía una navegación más larga, con escalas en el Índico, el Mar Rojo y el Mediterráneo.

mismo mar [,] más o menos tranquilo o tumultuoso”, y la misma “bóveda celeste radiante de luz o cubierta de oleajes”.²⁸ Por esa razón, decía:

[...] el más nimio acontecimiento, atrae la atención, por más que se esté cansado de observarlos; por ejemplo, mil veces se verán ballenas y sin embargo, no hay marinero, por más que tenga las narices forradas en sal, que no las siga con interés cuando jueguetean alrededor del barco [...] lo mismo sucede cuando nos acompañan toninas y delfines o pasan por el costado grandes tortugas y navíos [...]. Cuando aparece un barco, entonces la novedad llega a su colmo, por más que sea lo más común; las mismas conjeturas se oyen por todas partes: ¿Nos alcanzará? ¿le daremos caza? ¿qué arboladura tiene? Se le somete a un minucioso examen interrogándose de dónde vendrá y cuál será su destino.²⁹

Rafael Arcos fue cadete en el 35° viaje de instrucción de la *Sarmiento* (22 de agosto de 1936 – 3 de marzo de 1937), uno de los últimos que realizó la fragata. Narró su experiencia en un diario personal, que inicialmente reservó a sus familiares y amigos, y que cincuenta años más tarde difundió también entre sus compañeros de promoción. Durante ese viaje, no se tocaron puertos en Europa, África o Asia. El itinerario se limitó al continente americano, con visitas a países como Chile, Perú, Estados Unidos, Panamá, Cuba, Puerto Rico, Brasil y Uruguay. En ese aspecto, no existió un cruce oceánico, como sí ocurrió en otros viajes; sin embargo, en reiteradas oportunidades la fragata sí emprendió navegaciones largas, sin ver tierra. Esa experiencia impactaría en Rafael Arcos, que nunca se había alejado “tanto de [su] casa”.³⁰ Circular por un ambiente marítimo era algo completamente nuevo para él.

Nada, a parte de los malos ratos que me proporcionan los cálculos [astronómicos], turba la monotonía de la vida a bordo. Nada hace cambiar el ritmo habitual de este pequeño pueblo rodeado de inmensidad por todas partes.³¹

²⁸ Prudencio Plaza, *La fragata-escuela Presidente Sarmiento alrededor del mundo* (Buenos Aires: Imprenta de La Nación, 1901), p. 282.

²⁹ Plaza, *La fragata-escuela*, p. 282.

³⁰ Rafael A. Arcos, *A bordo de la fragata ARA Presidente Sarmiento hace cincuenta años* (Buenos Aires: s/e, 1987), p. 5.

³¹ Arcos, *A bordo de la fragata*, p. 29.

Arcos percibía al mar como un espacio inmenso, sin límites. “Pasan los días y solo vemos extenderse ante nosotros la inmensidad del océano que sereno y majestuoso ondula su superficie sobre la que se mece suavemente la fragata”.³² De hecho, confesaba que solamente “en sueños” había navegado “tantos días seguidos” y que la monotonía del entorno le causaba aburrimiento.³³

Hace ya 18 días que venimos navegando sin más tierra que las Galápagos, que ya hace rato hemos pasado. El calor, los cálculos [astronómicos], las observaciones de parte de uno y otro oficial y la monotonía propia de esta vida han hecho enervar los espíritus a tal extremo que ya nadie tolera nada; siempre hay algún motivo de protesta que trae como consecuencia, discusiones, entredichos y a veces, aunque pocas, algunos golpes.³⁴

En esos momentos, donde no se veía más que cielo y agua, Arcos se encontraba aislado y perdido en la “inmensidad”. Al punto tal que, después de navegar “durante días sin ver otra cosa”, sentía alegría y “breves momentos de entretenimiento” cuando se encontraba con otro buque, “aunque sea perdido en el horizonte”. Lo observaba “alejarse y perderse en la inmensidad”, hasta que un “dejo de nostalgia” le invadía su “espíritu”.³⁵

Como señalan Jonathan Stafford y Philip Steinberg, cuando una embarcación a vela navegaba por periodos prolongados por mar abierto, la tripulación se sometía a una experiencia de desprendimiento sensorial del medio terrestre. Esa falta de estimulación provocaba sensaciones de aburrimiento y monotonía. El océano se convertía en una superficie vasta y carente de lugares significativos, en contraposición a los puertos y costas, que pasaban a ser entendidos como lugares de estímulo y atracción.³⁶ Algunos tripulantes de la *Sarmiento* encontraron en la meditación, la reflexión o la lectura un refugio para combatir esa monotonía de la vida

³² Arcos, *A bordo de la fragata*, p. 34.

³³ Arcos, *A bordo de la fragata*, pp. 40 y 43.

³⁴ Arcos, *A bordo de la fragata*, p. 37.

³⁵ Arcos, *A bordo de la fragata*, p. 41.

³⁶ Jonathan Stafford, “A sea view: perceptions of maritime space and landscape in accounts of nineteenth-century colonial steamship travel”, *Journal of Historical Geography*, n.55 (2017), p. 75; Philip Steinberg, *The Social Construction of the Ocean* (Cambridge: Cambridge University Press, 2001), p. 208.

en el mar. Después de todo, y como resalta Marcus Rediker, las largas travesías fomentaban la imaginación.³⁷ Por ejemplo, Aquiles Sartori, luego de “ciento veinte noches de mar”, sentía “soledad inmensa [y] hondas melancolías” que le hacían extrañar su hogar y seres queridos.³⁸ Por otra parte, el doctor Prudencio Plaza solía pensar en las aventuras de los marinos de antaño.

[...] salimos al océano Pacífico, en el cual navegaremos por mucho tiempo. Cuando perdimos de vista las costas, nos encontramos en medio de esa inmensidad gris violeta; a pesar nuestro, el pensamiento nos llevó hasta los tiempos que por primera vez, marinos atrevidos surcaron sus aguas, conducidos por Magallanes y el vasco Sebastián Elcano, que llevó a buen término la expedición; a la época que a los sublimes aventureros de la raza latina les tocó en suerte llevar a cabo los grandes descubrimientos, y que también supieron aprovechar después otros pueblos y otras razas.³⁹

Mariano Beascochea, teniente de fragata y jefe de estudios en ese mismo viaje, “amenizaba” sus horas a bordo, leyendo y escribiendo “meditaciones”. Lo hacía, sobre todo, cuando la *Sarmiento* navegaba “muy lejos de la costa” por mares que parecían “casi como un espejo”.⁴⁰ Así, rompía con aquella monotonía de la vida en el mar, donde el tiempo parecía repetirse.

Dejaré mi tranquilo camarote, asilo de mis fantasías y de mis horas de descanso; y subiré a la toldilla, contemplaré el mar liso y luciente como un espejo. Veré el velamen caído por falta de viento y asistiré, una vez más, a ese espectáculo solemne del sol que se hunde; de la bandera que se arría; de la tarde que se va y de la noche que llega.⁴¹

Por esa ventanilla [del camarote] contemplo el continuo desfile de las olas, las olas mansas del buen tiempo y las agitadas de la tempestad.⁴²

³⁷ Rediker, *Outlaws*, pp. 18-19.

³⁸ Sartori, *Una vuelta*, p. 183.

³⁹ Plaza, *La fragata-escuela*, p. 47.

⁴⁰ Mariano F. Beascochea, *La novela del mar* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1966), p. 159.

⁴¹ Beascochea, *La novela*, p. 162.

⁴² Beascochea, *La novela*, p. 158.

Asimismo, son sumamente interesantes las reflexiones de Luis Bertoni Flores, capellán de marina en el 26° viaje de instrucción (4 de marzo de 1928 – 1 de febrero de 1929). En un fragmento de su relato de viaje, publicado bajo el título *Cielo, mar y tierra*, en 1929, indicaba cómo en esos once meses la *Sarmiento* había entrado en una “infinitud”.⁴³ Durante ese tiempo, la inmensidad del océano le causó las más variadas emociones y sensaciones, y meditó sobre ello en varios pasajes de su obra.

Quien se ha hallado alguna vez en medio del océano, rodeado por todas partes por la doble inmensidad, cielo y mar, sin más variante en su hosca monotonía – monotonía espantosa y admirable a la vez – que la diferencia entre el día y la noche, sin más halago que esa doble caricia que muchas veces se espera y no llega del sol y la luna; sabrá muy bien que esa sensación única de pequeñez e insignificancia, de pavor y respeto, que experimenta el hombre ante los poderosos elementos, no se borra jamás del recuerdo.⁴⁴

Para Bertoni Flores, la inmensidad no solo causaba admiración, sino “pequeñez [e] insignificancia”. El mar era observado con respeto y admiración, porque era una creación divina.

Los marinos están acostumbrados a la contemplación de este cuadro, pero de igual manera que ocurre con las obras célebres del genio, al admirar una y mil veces ese espectáculo, obra maestra del Divino Artista, se renueva el sentimiento de pavor y veneración y en un éxtasis inefable caer el alma de rodillas entre los dos espacios infinitos, unidos y estrechados en la noche por esos hilos de plata, las estrellas, remachados en la bóveda azul del cielo y en la oscura profundidad del mar.⁴⁵

Como sostiene Matt Matsuda, el océano no se compone solamente de escalas geográficas, sino de conexiones y vínculos que generan lugares cargados de emociones y sentidos, tales como incertidumbre, miedo, ansiedad y esperanza.⁴⁶ Dionisio Napal, capellán de marina en el 23° viaje de instrucción (15 de marzo de 1925 – 4 de marzo de 1926) revelaba que durante las noches los tripulantes contemplaban

⁴³ Luis Bertoni Flores, *Cielo, mar y tierra* (Buenos Aires: La Facultad, 1929), pp. 13-14.

⁴⁴ Flores, *Cielo, mar y tierra*, p. 14.

⁴⁵ Flores, *Cielo, mar y tierra*, p. 14.

⁴⁶ Matt Matsuda, “Ocean, Motion, Emotion: Mobilities and Mobilizations in the Pacific”, *Transfers*, v.6, n.1 (2016), p. 111.

“pensativos el espectáculo de las estrellas”. Mientras reinaba el “silencio”, los envolvía “una augusta e inefable serenidad” y recordaban el “terruño nativo” que los aguardaba a la distancia. “¡Cómo nos ha de acompañar la memoria de la patria en la larga peregrinación por extrañas latitudes, sobre las llanuras oceánicas!”, exclamaba Napal.⁴⁷ Asimismo, en reiteradas oportunidades, Aquiles Sartori también reflexionó sobre la distancia que lo separaba de su hogar y la peligrosidad de cruzar el océano. Sentía “estremecer muchas veces las férreas cuadernas del buque por los golpes del mar”, momentos en los cuales “temía por la seguridad de la nave”, a la que considerada un “pobre cucurucho de cartón entre enormes moles de agua”.⁴⁸

He pensado en el abismo de 5000 metros que está debajo de nuestros pies; en la tierra más próxima que se encuentra a 800 leguas de distancia [...]. He pensado en ti, adorada madre mía [...]. He recordado con veneración profunda a Colón, Magallanes, Vasco de Gama y tantos otros navegantes que se lanzaron al mar en frágiles carabelas para descubrir nuevos mundos. He admirado al genio humano, constructor de estos artefactos flotantes, que hacen frente a las bravuras del océano [...].⁴⁹

Otro testimonio interesante es el de un cadete del 2º viaje de instrucción (20 de febrero de 1901 – 13 de febrero de 1902), que, mientras se encontró embarcado en la *Sarmiento*, envió al periódico *La Nación* algunas impresiones personales, bajo el seudónimo de “Novicio”. En una de ellas confesó lo difícil que le resultaba conciliar el sueño por las noches, sobre todo cuando había mal tiempo. El continuo crujir de las cuadernas del buque causaba intranquilidad.⁵⁰

¡Qué noche, Dios mío, qué noche! Fue imposible conciliar el sueño. Además de los bandazos violentos del buque que lo despiertan a uno, contribuye a la intranquilidad la noche. A la imaginación exaltada todo se presenta exageradamente aumentado [...] pues, si en cualquier buque los peligros de noche son muchos, en el nuestro, por la dificultad de ejecutar las maniobras,

⁴⁷ Dionisio R. Napal, *Visiones y recuerdos del camino. A bordo de la fragata Presidente Sarmiento (1925-1926)* (Buenos Aires: Stella Maris, 1932), p. 18.

⁴⁸ Sartori, *Una vuelta*, p. 188.

⁴⁹ Sartori, *Una vuelta*, p. 189.

⁵⁰ Novicio (seudónimo), “Alrededor del mundo. El nuevo viaje de la *Sarmiento*. Notas e impresiones”, *La Nación*, 6 de abril de 1901.

son mayores. Si a esto se añade los ruidos continuos que se oyen, se podría uno formar idea [...].

[...] mientras viva no olvidaré [...] el crujido de las maderas del buque, como si este se quejara por los esfuerzos que tienen que hacer soportando el empuje violento de las olas.

No pudiendo dormir, subo [...] a cubierta, pues en mi camarote no puedo permanecer. Necesito compañía. ¿Es miedo? Creo que no [...] solo se me ocurre pensar que si esta fiesta se ha de repetir muchas veces, ¡maldita la poesía del viaje alrededor del globo! Pero necesito compañía, ¿por qué? No lo sé. No sería capaz de describir mi estado psicológico en ese momento.⁵¹

El miedo es un estado afectivo y una experiencia subjetiva que se padece individualmente, aunque también puede concernir lo colectivo.⁵² Es una estrategia de supervivencia que surge ante la noción de riesgo, pérdida de seguridad o de control sobre la realidad.⁵³ Las tormentas y tempestades generaban esas sensaciones entre los tripulantes, pues si el buque se hundía en medio del océano, las posibilidades de rescate eran nulas. Tal como asegura Vera Moya Sordo, el naufragio era un escenario de desesperación ante la muerte que dejaba al navegante y al viajero a merced de los elementos.⁵⁴ En varias secciones de las fuentes utilizadas, se describen esas sensaciones de temor y angustia frente al súbito carácter hostil que adquiriría el mar. Por ejemplo, el cadete de seudónimo “Novicio” describió el momento en que la *Sarmiento* enfrentó el peor temporal de todo su viaje. Fue el “viento más fuerte” que se había tenido desde la salida de Buenos Aires y el momento en que “el miedo” se había “pintado de veras en algunos rostros”. En lo personal, el autor aseguró que nunca había sentido tanto miedo “real y verdadero”.⁵⁵

Por primera vez en mi vida he sentido lo horrible que es la impresión del terror, sintiendo chocarse mis rodillas y comprobando que el adagio popular que dice ser necesario ir al mar para aprender a orar, es muy cierto [...]. ¡Es que el hombre en su orgullo no quiere confesar su pequeñez ni aun entonces,

⁵¹ Novicio (seudónimo), “Alrededor del mundo”.

⁵² Patrick Boucheron y Corey Robin, *El miedo: historia y usos políticos de una emoción* (Buenos Aires: Capital Intelectual, 2016).

⁵³ Isabel Jáidar Matalobos, “De espanto y otros sustos”, en *Los dominios del miedo*, comp. Isabel Jáidar Matalobos (México: UAM-XOCHIMILCO, 2002), p. 104.

⁵⁴ Vera Moya Sordo, “Entre la vida y la muerte: averías, tormentas y naufragios. Manifestaciones de miedo durante los viajes atlánticos ibéricos, siglos XV – XVII”, *Boletín de la Academia Nacional de Historia*, n.371 (2010), p. 145.

⁵⁵ Novicio, “Alrededor del mundo. El nuevo viaje de la *Sarmiento*. Travesía accidentada”, *La Nación*, 13 de agosto de 1901.

cuando tiene que luchar contra los elementos que Dios desata como para recordarle su dominio soberano!⁵⁶

Por su parte, Bertoni Flores señala la intranquilidad y preocupación que reinaba en la *Sarmiento* cuando se navegaba por el Índico bajo alerta de ciclón. Los oficiales subían regularmente a la toldilla, para observar “el cielo y las nubes”, mientras sentían que el ciclón los observaba “como una fiera que se complace en contemplar y saborear de antemano la víctima que ha elegido para saciar su voracidad”. El número de tripulantes “trasmochadores” aumentaba en la cámara de oficiales y todos permanecían tensos. Fue recién cuando una comunicación radiotelegráfica avisó del desvío de la tormenta, que el rostro del comandante recobró “su habitual alegría” y se reanimó la conversación entre los oficiales.⁵⁷

En su 11° viaje de instrucción (8 de mayo de 1911 – 28 de diciembre de 1911) la fragata *Sarmiento* también enfrentó temporales y tormentas.⁵⁸ El comandante de la nave, Mariano Beascochea, describió muy bien esos momentos.

Algo viene flotando a la distancia. Nos aproximamos. Es el mástil de un buque naufrago [...]. ¡Cuántas reflexiones nos sugiere! ¿Dónde están los que lo tripulaban? ¿Dónde y a qué hora los sorprendió la tempestad que los llevó al abismo? ¿Quién presencié la agonía de tantos seres? ¡Nadie! Las olas, el horizonte, tal vez las estrellas.⁵⁹

También fue muy descriptivo Dionisio Napal, al exclamar “¡Cuántos hombres, sin lápida y sin cruz duermen el eterno sueño de sus abismos!” y admitir que por momentos imaginaba ver un “desfile como de pesadilla”, con “velámenes destrozados [,] arboladuras truncas [y] marinos desesperados en el agotamiento supremo del esfuerzo inútil”.⁶⁰ Por todo ello, para Gerónimo Costa Palma, teniente de navío y jefe de estudios en el 17° viaje de instrucción (1 de marzo de 1917 – 9 de febrero de 1918),

⁵⁶ Novicio, “Alrededor del mundo”.

⁵⁷ Flores, *Cielo, mar y tierra*, pp. 57-58.

⁵⁸ Debido a un brote de cólera, el viaje fue suspendido y la fragata debió regresar al país.

⁵⁹ Beascochea, *La novela*, p. 253.

⁶⁰ Napal, *Visiones*, p. 88.

quien nunca se hizo a la mar no podría comprender el significado de naufragar durante una tempestad; momentos en los cuales el “viento azota el rostro y el frío entumece los miembros”, el “agua amarga amordaza el instinto de gritar o [...] maldecir” y la “espuma enceguece, suprimiendo el derecho de ver”. Tampoco entendería lo que era “pelear” contra la “inmensidad en una lucha”, que era como un “prólogo de la muerte”, mientras los elementos ejecutaban el “fragoroso concierto de su furor”.⁶¹

Las citas anteriores revelan otro aspecto de la construcción de sentidos sobre el ambiente oceánico: el carácter de la muerte en el mar. Esta no dejaba sepultura ni vestigio alguno. El cuerpo era arrojado por la cubierta, para hundirse en las profundidades, luego de una sencilla ceremonia de la que participaba todo el buque. La lectura de algunos testimonios describe parte de los sentimientos que generó esa particular experiencia. Durante el 1º viaje de instrucción, falleció el guardiamarina Augusto del Campo, cadete de la promoción n° 25. Presente en ese momento, Mariano Beascoechea nos advierte en su relato cómo la tumba del marino era “solitaria” y estaba “abandonada entre las grandes aguas”. Una “inmensidad espantosa” la separaba de padres, hermanos y otros seres queridos que no irían a “llorar” ni a “arrojar flores” en esa última morada.⁶² A eso, Hugo da Silva agregaba que entregar al océano el “cuerpo de un compañero” provocaba dolor y pesar, pues no se tenía el “consuelo de darle sepultura en tierra”, en un ataúd de “ricas maderas”, para que algún día pudiese ser recordado por sus padres y amigos.⁶³ El comandante y capitán de fragata Onofre Betbeder, que pronunció el discurso durante el funeral del cadete Del Campo, confesaba que morir a bordo era como hacerlo “en un pedazo flotante de la patria”, pero “distante del hogar de sus padres”. El “mar inmenso” y las “ondas agitadas de la superficie” se abrirían, para darle al difunto “un abismo de quietud y silencio”. El mar

⁶¹ Gerónimo Costa Palma, “Miscelánea náutica”, en *Hacia el mar (antología argentina)*, comp. Dionisio R. Napal (Buenos Aires: Agencia General de Librerías y Publicaciones, 1927), p. 115.

⁶² Beascoechea, *La novela*, p. 168.

⁶³ Da Silva, *Cuaderno*, p. 58.

era la “verdadera tumba” del marino. Su “reposo” en las “profundidades del océano” no sería perturbado ni por “las mismas tempestades”.⁶⁴

Otro interesante testimonio pertenece al capellán Bertoni Flores, que, en el 26° viaje de instrucción, presencié la muerte del aprendiz de mar Crescendo Vélez, víctima de una peritonitis. Flores advierte que los marinos se sentían pequeños frente al mar y por ello buscaban fortalecer el espíritu en el “refugio de los grandes pensamientos”.⁶⁵ En la “inmensidad del mar”, se media “mejor que en ninguna parte” la insignificancia del ser humano y “su impotencia ante el poder de la muerte”. En el mar, el “nunca bastante meditado misterio del fin del hombre [adquiría] proporciones fantásticas” y una “terrible crudeza”.⁶⁶

Hasta aquí, hemos identificado y analizado algunos de los sentidos que los tripulantes de los viajes de la fragata *Sarmiento* otorgaron al ambiente oceánico y marítimo que los rodeaba. En el apartado siguiente explicaremos cómo esas percepciones colaboraron en la construcción de una identidad y un sentido específico de pertenencia.

EL OCÉANO EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA IDENTIDAD

Como sostiene Steven Holmes en su problematización sobre la teoría del espacio, en el entorno donde un individuo o grupo de personas se relacionan se desarrolla una identidad.⁶⁷ En el caso de tripulantes y marinos, Ian Simmons y Robert Sack aseguran que la construcción de esa identidad operó en base a dos escenarios: el espacio del buque y el ambiente oceánico.⁶⁸

Cuando se embarcaban, los tripulantes se desconectaban del medio terrestre y pasaban a integrar la estructura social de un buque, donde vivían la mayor parte de

⁶⁴ Beascochea, *La novela*, p. 166.

⁶⁵ Flores, *Cielo, mar y tierra*, p. 21.

⁶⁶ Flores, *Cielo, mar y tierra*, p. 119.

⁶⁷ La teoría del espacio sostiene que individuos y colectivos humanos construyen su identidad en el entorno donde viven, sociabilizan y realizan sus actividades. En consecuencia, generan un apego hacia ese espacio, al que le cargan valores y sentidos (Steven J. Holmes, “Some Lives and Some Theories”, en *Identity and the Natural Environment. The Psychological Significance of Nature*, ed. Susan Clayton et al. (Cambridge – Massachusetts: The MIT Press, 2003), pp. 29-30).

⁶⁸ Ian G. Simmons, *Interpreting Nature. Cultural Constructions of the Environment* (New York: Routledge, 1993), p. 11; Robert D. Sack, “Space and Modes of Thought”, en *Conceptions of Space in Social Thought. A Geographic Perspective*, ed. Robert D. Sack (London: Palgrave Macmillan, 1980), p. 3.

su tiempo en el limitado espacio existente a bordo.⁶⁹ Y cuando las navegaciones eran prolongadas, las tripulaciones reaccionaban al aislamiento mediante vínculos de solidaridad y camaradería.⁷⁰ Al respecto, José Moneta, comandante en el 8° viaje de instrucción (3 de marzo de 1907 – 30 de diciembre de 1907), recuerda en sus memorias cómo “aquella época de [sus] vidas”, que transcurrió entre el “estrecho espacio” del buque y la “influencia del aislamiento y del mar”, ligó a la tripulación de la *Sarmiento* en una “forma que el tiempo no destruye”.⁷¹

En la construcción de ese sentido de pertenencia, el ambiente oceánico jugó un rol fundamental. Para Robert Riley, si bien la identificación y percepción hacia un entorno suelen estar mediadas por cuestiones socioculturales, la construcción de una identidad también está influida por la experiencia de los sujetos frente a un espacio en particular.⁷² Los tripulantes de la *Sarmiento* desarrollaron parte de su identidad en conexión con ese ambiente marítimo que los acompañó durante sus largos viajes por regiones distantes, en completa separación del medio terrestre. La relación entre espacio e identidad también está fuertemente mediada por las vivencias personales.⁷³ Estas últimas estarían limitadas a un lugar concreto, definido tanto por límites físicos como por las acciones, conceptos, significados y sentimientos puestos en ese espacio.⁷⁴ Para los que se habían embarcado en la *Sarmiento*, ese lugar específico era el océano. Según Hugo da Silva, era allí donde se formaba un sentido de pertenencia y una identidad propia.

Quien como el marino no conozca la furia del océano [...] quien en ese momento no haya pensado en su querida patria del que continente y mares lo separan, quien en esos instantes no haya recordado a sus queridos y ancianos padres y dejado resbalar silenciosamente una lágrima al verse ausente de su

⁶⁹ Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1993), p. 200; Vilhelm Aubert y Oddvar Arner, “On the social structure of the ship”, *Acta Sociológica*, v.3, n.1 (1958), pp. 200-219.

⁷⁰ Ricardo Rodríguez-Martos Dauer, *El buque mercante como institución total* (Tesis de doctorado: Universitat Politècnica de Catalunya, 1995), pp. 57-59; Erving Goffman fue el primero en utilizar el término “institución total”, para referirse a los buques y embarcaciones. Ver: Erving Goffman, *Asylums: Essays on the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates* (New York: Doubleday, 1961).

⁷¹ José Moneta, *Recuerdos de un marino* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2013), p. 179.

⁷² Robert B. Riley, “Attachment to the Ordinary Landscape”, en *Place Attachment*, ed. Irwin Altman et al. (New York, Plenum Press, 1992).

⁷³ Irwin Altman y Setha M. Low, “Place Attachment. A Conceptual Inquiry”, en *Place Attachment*, ed. Irwin Altman et al. (New York, Plenum Press, 1992), p. 5.

⁷⁴ Holmes, “Some Lives”, p. 30.

ángel querido, ¡ése no sabe lo hermoso que es lo creado! No conoce el Santo amor a la Patria. ¡No puede apreciar la ternura de un hijo! Ni puede decir ¡conozco lo que es amar!⁷⁵

Esa experiencia era clave para tripulantes y marinos. Era un distintivo que los separaba de la gente en tierra. Como subrayó Gerónimo Costa Palma, aquellos que jamás se habían hecho a la mar, y que vivían en la “dulce paz [de la] tierra firme”, con una “vida regular”, acompañados de la “fortuna y la esperanza”, nunca entenderían lo que era navegar en la *Sarmiento*. La gente de tierra tenía a sus seres queridos “bajo el [mismo] techo”, pasaba los “malos tiempos en el hogar, en el escritorio, en el estudio o en el club”, se trasladaba a cualquier parte en automóviles o tranvías, y no se afligía con los cambios del viento ni el clima. Vivía “en otro mundo”, “luchando con cosas susceptibles de ser vencidas” y nunca contra lo “inconmensurable” y las cosas “contra las cuales el hombre era impotente”. La “lucha con los elementos” ofrecía un “espectáculo inimaginable”.⁷⁶

Esa retórica de lucha contra el ambiente marítimo también puede analizarse según la teoría de la apropiación del espacio (*place attachment*). Esta aproximación supone una forma de entender la generación de vínculos con los espacios y la construcción de identidades. Como indican algunos autores, las personas y los grupos cargan de significados al medio con el que interactúan, en un proceso que culmina en la apropiación de las cualidades de ese entorno.⁷⁷ Para Mariano Beascochea, el tripulante de la *Sarmiento* era como aquel individuo “débil, pequeño y solo”, que, en un “cataclismo” y ante la “luz fugitiva de un relámpago”, se batía “contra las fuerzas ciegas de la naturaleza”.⁷⁸ Fue así que, en su prolongada interacción con los océanos y los mares y luchando contra los elementos de la naturaleza, los tripulantes de la

⁷⁵ Holmes, “Some Lives”, p. 29.

⁷⁶ Costa Palma, “Miscelánea”, pp. 115-116.

⁷⁷ Tomeu Vidal Moranta y Enric Pol Urrutia, “La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares”, *Anuario de Psicología*, v.36, n.3 (2005), pp. 281-297; Enric Pol Urrutia, “La apropiación del espacio”, en *Cognición, representación y apropiación del espacio*, comps. Lupicinio Íñiguez Rueda et al. (Barcelona: Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1996), pp. 45-62; Enric Pol Urrutia, “El modelo dual de la apropiación del espacio”, en *Psicología y Medio ambiente. Aspectos psicosociales, educativos y metodológicos*, eds. Ricardo García Mira et al. (A Coruña: Asociación galega de estudios e investigación psicosocial, 2002), pp. 123-132; Sergi Valera, “Estudio de la relación entre el espacio simbólico urbano y los procesos de identidad social”, *Revista de Psicología Social*, v.12, n.1 (1997), pp. 17-30; Sergi Valera y Enric Pol Urrutia, “El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental”, *Anuario de Psicología*, n. 62 (1994), pp. 5-24.

⁷⁸ Beascochea, *La novela*, p. 253.

Sarmiento definieron su identidad. Lo hicieron apropiándose de la condición de marinos, algo que no le reconocían a aquellos que, como sugería Bertoni Flores, no entendían lo que era la verdadera “vida marinera”, pues solo habían navegado por “turismo [y] placer”, sin sentir las olas “rompiendo el castillo” o el “agua dando bandazos en cubierta”.⁷⁹ Para Dionisio Napal, ese rasgo identitario tampoco pertenecería a quienes nunca se habían embarcado en buques a vela, sino en vapores y transatlánticos, que “más que navíos [eran] castillos de monstruosa enormidad y de lujo desmedido”. Estos se trasladaban de una parte a otra del océano de forma tan sólida y segura, que “sus ocupantes [podían] pasar días enteros” sin advertir que el “hotel” en el que vivían, tenía “su quilla sobre el abismo”. En cambio, la “expedición a vela [hacia] participar al hombre de sus riesgos y vaivenes” y templaba su carácter en la “infinita soledad del cielo y el mar”.⁸⁰

CONSIDERACIONES FINALES

Este capítulo se dedicó a analizar los diarios, memorias y relatos de navegación de diversos tripulantes –tanto civiles como militares– de la fragata escuela *Presidente Sarmiento*, que participaron en alguno de los viajes de instrucción que realizó el buque entre 1899 y 1938. Los ejes de la investigación estuvieron puestos en conocer cómo estos individuos captaron, procesaron y dieron sentido al ambiente oceánico y marítimo, y cuáles fueron algunos de los sentimientos, reflexiones y pensamientos que desarrollaron durante el viaje. Para profundizar esas cuestiones, se utilizaron algunos enfoques y herramientas aportados por la historia marítima, la historia ambiental y la historia de las emociones. Las conclusiones a las que arribamos fueron las siguientes.

Durante los viajes de instrucción, los tripulantes de la fragata *Sarmiento* cargaron de significados y sentidos a los mares y océanos. La navegación a vela, por mar abierto y periodos prolongados de tiempo, fomentó una sensación de desprendimiento sensorial del medio terrestre, que coincidió con una reflexión y

⁷⁹ Flores, *Cielo, mar y tierra*, p. 140.

⁸⁰ Napal, *Visiones*, pp. 32-33.

meditación en torno a diferentes aspectos que hacían a la vida marinera, como, por ejemplo, la monotonía de un paisaje carente de hitos y puntos de referencia, la soledad y melancolía de sentirse muy lejos del hogar y los seres queridos, y la fragilidad de la propia existencia en un mar insondable y a cientos de kilómetros del puerto más cercano.

La documentación analizada demuestra que el ambiente oceánico y marítimo funcionó como un generador de sentidos, desde los cuales los tripulantes de la *Sarmiento* mediaron y resignificaron su experiencia a bordo y construyeron un sentido de pertenencia y una identidad. El haber navegado alrededor del mundo en un buque a vela, en pleno siglo XX, los había hecho poseedores de una vivencia única, que jamás entenderían los que nunca se habían hecho a la mar o solo lo habían hecho en la seguridad de vapores y el confort de transatlánticos de lujo.

En síntesis, lo aportado por esta investigación permite una reproblematicación de la historia marítima argentina, mediante el auxilio de enfoques metodológicos alternativos, como la historia ambiental y la historia de las emociones. De ese modo, cobra relevancia una línea de trabajo hasta el momento poco estudiada por la historiografía: la importancia de los entornos naturales en la construcción de identidades entre las tripulaciones de buques a vela durante el siglo XX.

REFERENCIAS

Agnoletti, Mauro y Simone Seneri. *The basic Environmental History*. Cham – New York: Springer, 2014.

Altman, Irwin y Setha M. Low. “Place Attachment. A Conceptual Inquiry”. En *Place Attachment*, editado por Altman, Irwin y Setha M. Low, pp. 1-12. New York: Plenum Press, 1992.

Arcos, Rafael A. *A bordo de la fragata ARA Presidente Sarmiento hace cincuenta años*. Buenos Aires: s/e, 1987.

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 y Oddvar Arner. “On the social structure of the ship”. *Acta Sociológica*, v.3, n.1 (1958), pp. 200-219.

Beascoechea, Mariano F. *La novela del mar*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1966.

Bertoni Flores, Luis. *Cielo, mar y tierra*. Buenos Aires: La Facultad, 1929.

Boucheron, Patrick y Corey Robin. *El miedo: historia y usos políticos de una emoción*. Buenos Aires. Capital Intelectual, 2016.

Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo 1. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1980.

Burzio, Humberto F. *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo 1. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.

Costa Palma, Gerónimo. “Miscelánea náutica”. En *Hacia el mar (antología argentina)*, editado por Napal, Dionisio R., pp. 105-117. Buenos Aires: Agencia General de Librerías y Publicaciones, 1927.

Da Silva, Hugo. *Cuaderno de Bitácora del primer viaje de la Fragata Sarmiento 1899-1900*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1999.

Dekker, Rudolf. “Introduction”. En *Egodocuments and History. Autobiographical writing in its social context since the Middle Ages*, editado por Dekker, Rudolf, pp. 7-20. Rotterdam: Hilversum Verloren, 2002.

Desiderato, Agustín. *Defensa e intereses marítimos: un estudio acerca de la influencia de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina (1914-1928)*. Buenos Aires: TeseoPress, 2022.

De Vedia y Mitre, Mariano. *Los viajes de la Sarmiento*. Buenos Aires: Ediciones Argentinas Raúl Azevedo y Cía., 1931.

Favila Vázquez, Mariana. “Los paisajes culturales marítimos: aproximaciones desde la historia y la arqueología”. En *Historia Ambiental de América Latina. Enfoques, procedimientos y cotidianidades*, coordinado por Pedro S. Urquijo, Adi E. Lazos y Karine Lefebvre, pp. 199-221. Morelia: UNAM/Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental, 2022.

Frevert, Ute. *Emotions in History: Lost and Found*. Budapest: Central European University Press, 2011.

García Redondo, José María. “Sailscapes. La construcción del paisaje del océano Pacífico en el Giro del Mundo de Gemelli Carreri”. *Anuario de Estudios Americanos*, v.69, n.1 (2012), pp. 253-275.

Goffman, Erving. *Asylums: Essays on the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates*. New York: Doubleday, 1961.

Harvey, David. *Spaces of Capital. Towards a Critical Geography*. New York: Routledge, 2001.

Hattendorf, John B. *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*. Newport: Naval War College Press, 1994.

Holmes, Steven J. "Some Lives and Some Theories." En *Identity and the Natural Environment. The Psychological Significance of Nature*, editado por Clayton, Susan y Susan Opoto, pp. 25-41. Cambridge – Massachusetts: The MIT Press, 2003.

Jáidar Matalobos, Isabel. "De espanto y otros sustos". En *Los dominios del miedo*, compilado por Isabel Jáidar Matalobos, pp. 103-123. México: UAM-XOCHIMILCO, 2002.

Martínez Carrillo, Roger. "Historia y ambiente: un replanteamiento metodológico". *Inter Soler*, v.2, n.2-3 (2001), pp. 135-145.

Matsuda, Matt. "Ocean, Motion, Emotion: Mobilities and Mobilizations in the Pacific". *Transfers*, v.6, n.1 (2016), pp. 110-114.

Moneta, José. *Recuerdos de un marino*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2013.

Moya Sordo, Vera. "Entre la vida y la muerte: averías, tormentas y naufragios. Manifestaciones de miedo durante los viajes atlánticos ibéricos, siglos XV – XVII". *Boletín de la Academia Nacional de Historia*, n.371 (2010), pp. 127-158.

Mukherjee, Rila. "Escape from Terracentrism: Writing a Water History". *Indian Historical Review*, v.41, n.1 (2014), pp. 87-101.

Napal, Dionisio R. *Visiones y recuerdos del camino. A bordo de la fragata Presidente Sarmiento (1925-1926)*. Buenos Aires: Stella Maris, 1932.

Oyarzábal, Guillermo. *Los marinos de la Generación del Ochenta*. Buenos Aires: Emecé, 2005.

Piaggio, Mauricio (comp.). *Promociones egresadas de la Escuela Naval Militar 1879-1996 y oficiales de otras fuentes de formación que posteriormente integraron los escalafones del comando naval y comando de infantería de marina*. Buenos Aires: Estado Mayor General de la Armada, 1997.

Plamper, Jan. *The History of Emotions. An Introduction*. Oxford: Oxford University Press, 2015.

Plaza, Prudencio. *La fragata-escuela Presidente Sarmiento alrededor del mundo*. Buenos Aires: Imprenta de La Nación, 1901.

Polónia, Amélia. “Maritime History: A Gateway to Global History?”. En *Maritime History as Global History*, editado por Fusaro, Maria y Amélia Polónia, pp. 1-20. Liverpool: Liverpool University Press, 2010.

Pol Urrutia, Enric. “El modelo dual de la apropiación del espacio”. En *Psicología y Medio ambiente. Aspectos psicosociales, educativos y metodológicos*, editado por García Mira, Ricardo, José Manuel Sabucedo Cameselle y José Romay Martínez, pp. 123-132. A Coruña: Asociación galega de estudios e investigación psicosocial, 2002.

Pol Urrutia, Enric. “La apropiación del espacio”. En *Cognición, representación y apropiación del espacio*, compilado por Íñiguez Rueda, Lupicinio y Enric Pol Urrutia, pp. 45-62. Barcelona: Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1996.

Reddy, William M. *The navigation of feeling. A framework for the history of emotions*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

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. *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail*. Boston: Beacon Press, 2014.

Rediker, Marcus. “Toward a People’s History of the Sea”. En *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, editado por Killingray, David, Margarete Lincoln y Nigel Rigby, pp. 195-206. Suffolk: Boydell and Brewer, 2004.

Riley, Robert B. “Attachment to the Ordinary Landscape”. En *Place Attachment*, editado por Altman, Irwin y Setha M. Low, pp. 13-36. New York: Plenum Press, 1992.

Rivadavia, Martín. “Proyecto de un buque-escuela”. *Boletín del Centro Naval*, n.117 (1894), pp. 1-28.

Rodríguez-Martos Dauer, Ricardo. *El buque mercante como institución total*. Tesis de doctorado, Universitat Politècnica de Catalunya, 1995.

Sack, Robert D. “Space and Modes of Thought”. En *Conceptions of Space in Social Thought. A Geographic Perspective*, editado por Robert D. Sack, pp. 3-34. London: Palgrave Macmillan, 1980.

Sartori, Aquiles. *Una vuelta al mundo en la fragata Sarmiento*. Buenos Aires: Est. Gráfico A. de Martino, 1915.

Silvestri, Graciela. *El lugar común. Una historia de las figuras de paisaje en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Edhasa, 2011.

Simmons, Ian Gordon. *Interpreting Nature. Cultural Constructions of the Environment*. New York: Routledge, 1993.

Stafford, Jonathan. “A sea view: perceptions of maritime space and landscape in accounts of nineteenth-century colonial steamship travel”. *Journal of Historical Geography*, v.55 (2017), pp. 69–81.

Steinberg, Philip. *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

Valera, Sergi. “Estudio de la relación entre el espacio simbólico urbano y los procesos de identidad social”. *Revista de Psicología Social*, v.12, n. 1 (1997), pp. 17-30.

Valera, Sergi y Enric Pol Urrutia. “El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental”. *Anuario de Psicología*, n.62 (1994), pp. 5-24.

Vidal Moranta, Tomeu y Enric Pol Urrutia. “La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares”. *Anuario de Psicología*, v.36, n. 3 (2005), pp. 281-297.

Wenzlhuemer, Roland. “The ship, the media, and the world: conceptualizing connections in global history”. *Journal of Global History*, v.11, n.2 (2016), pp. 163-186.

Worster, Donald. *The Ends of the Earth: Perspectives on Modern Environmental History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

Worster, Donald. *The Wealth of Nature: Environmental History and the Ecological Imagination*. New York – Oxford: Oxford University Press, 1993.

Surrounded by the Immensity of the Sea: Perceptions and Representations of the Ocean Environment in the Training Voyages of the Frigate *Sarmiento*

ABSTRACT

This paper deals with the frigate *Presidente Sarmiento* –a school ship of the Argentine Navy that made training voyages between 1899 and 1938– and some of the meanings and perceptions constructed on board by its crew members. In particular, it is of interest to know how they understood, processed and made sense of the oceanic and maritime environment that surrounded them, from the ship's space. In order to analyze these questions, the research is based on the instruments provided by maritime history, environmental history and the history of emotions. Most of the sources used are egodocuments –diaries, memoirs, and chronicles– produced by crew members of different ranks and status who describe the feelings, reflections and thoughts experienced during their voyages. By hypothesis, it is argued that the *Sarmiento's* training voyages were not simple navigations between ports, but rather places of production, where the oceanic environment was fundamental. The crew members gave the seas and oceans distinctive meanings and representations, which led to the construction of a sense of belonging and identity. Sailing around the world in a sailing ship, in the middle of the 20th century, had given them a unique experience that could never be understood by those who had never gone to sea or had only done so in the safety of steamships and the comfort of luxury liners.

Keywords: identities; oceans; frigate *Sarmiento*; sailors; voyages.

Recibido: 20/05/2022
Aprovado: 24/03/2023